

**Rapport du Comité permanent sur l'application et
l'observation de la réglementation (SCIC)**

Table des matières

	Page
Ouverture de la réunion	121
Organisation de la réunion	121
Examen des mesures et systèmes liés à l'application et à l'observation de la réglementation	121
Système de documentation des captures de <i>Dissostichus</i> spp. (SDC).....	122
Contrôle des navires	122
Activité VMS et mouvements des navires à l'intérieur de la zone de la Convention	122
Promotion de la conformité à la CCAMLR	123
Transbordement.....	123
Propositions de mesures de conservation liées à la conformité nouvelles ou révisées	124
Mesure de conservation 10-05	124
Mesure de conservation 26-01	124
Déclaration des données et exigences relatives aux observateurs	125
Recommandations du SCIC	126
Procédure CCAMLR d'évaluation de la conformité (CCEP)	126
Rapport CCAMLR provisoire de conformité	126
Mesure de conservation (MC) 10-01	127
MC 10-03, paragraphe 4	127
MC 10-03, paragraphe 5	128
MC 10-03, paragraphe 8	128
MC 10-04	128
MC 10-05, paragraphe 3	129
MC 10-05, paragraphe 6	129
MC 10-09, paragraphe 2	130
MC 10-09, paragraphe 3	131
MC 10-09, paragraphe 4	131
MC 10-09, paragraphe 5	132
MC 10-09, paragraphe 8	132
Écarts de conformité non examinés.....	132
Révision de la MC 10-10	132
Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans la zone de la Convention	134
Niveau actuel de la pêche INN	134
Listes des navires INN	135
Liste des navires INN-PNC	135
Liste des navires INN-PC	136
Notifications de projets de pêche	137
Avis du Comité scientifique au SCIC	137

Autres questions	138
Adoption du rapport et clôture de la réunion	139
Appendice I : Rapport CCAMLR d'évaluation de la conformité 2020/21	140
Appendice II : Liste des navires INN des Parties non contractantes 2021/22	195
Appendice III : Liste des navires INN des Parties contractantes 2021/22	200

Rapport de la réunion du Comité permanent sur l'application et l'observation de la réglementation (SCIC)

Ouverture de la réunion

1. La réunion du Comité permanent sur l'application et l'observation de la réglementation (SCIC) se tient de manière virtuelle du 18 au 22 octobre 2021. Les délégués n'ont pu se rendre à Hobart et, de ce fait, participent à la réunion en ligne par la plateforme Interprefy.
2. La présidente du SCIC, Meggan Engelke-Ros (États-Unis d'Amérique), ouvre la réunion, accueille les Membres et les observateurs et remercie le secrétariat de son soutien. Ses remerciements vont également aux Membres pour les travaux de préparation au SCIC qu'ils ont réalisés pendant la période d'intersession.

Organisation de la réunion

3. Le SCIC examine son ordre du jour, tel qu'il a été adopté par la Commission.

Examen des mesures et systèmes liés à l'application et à l'observation de la réglementation

4. Le SCIC examine la proposition avancée par la Fédération de Russie (Russie) concernant un système de compte rendu formalisé de la remontée des engins de pêche après la fermeture d'une pêcherie (CCAMLR-40/29).
5. Le SCIC remercie la Russie pour son document, notant l'utilité de la compilation des informations concernant les notifications de retard dans la récupération des engins de pêche fournies dans les circulaires. Les États-Unis indiquent qu'il serait utile que le secrétariat compile des informations similaires que le SCIC pourrait examiner lors de ses réunions.
6. La République populaire de Chine (Chine) exprime des préoccupations concernant les retards de remontée des engins de pêche et les captures excessives qui s'ensuivent. Elle rappelle qu'il s'agit d'une question récurrente depuis plusieurs années qu'elle espère bientôt résoudre.
7. Certains Membres regrettent que les recommandations du secrétariat sur le système de surveillance des navires (VMS) et les transbordements n'aient pu être acceptées. Certains Membres reconnaissent leur utilité pour améliorer ces deux questions importantes. Certains Membres apprécient le temps et l'effort consentis par le secrétariat pour identifier les lacunes et suggérer des améliorations. Ils espèrent que l'absence d'accord sur ces points ne dissuadera pas le secrétariat de poursuivre ses efforts pour déterminer les améliorations possibles. La République de Corée (Corée) encourage les Membres à travailler avec le secrétariat à titre volontaire pour soutenir ces efforts. Elle espère que l'année prochaine, le SCIC disposera de plus de temps pour discuter pleinement des documents de travail et des recommandations du secrétariat et faire évoluer au mieux les mesures importantes de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) de la CCAMLR.

Système de documentation des captures de *Dissostichus* spp. (SDC)

8. Le SCIC remercie le secrétariat pour son rapport sur la mise en œuvre du système de documentation des captures de *Dissostichus* spp. (SDC) et l'analyse de ce rapport (CCAMLR-40/BG/06). Le document est considéré comme lu et ne fait l'objet d'aucune discussion.

Contrôle des navires

9. Le SCIC remercie le secrétariat pour son rapport sur la mise en œuvre des contrôles portuaires (mesure de conservation (MC) 10-03) et du système de contrôle (CCAMLR-40/BG/04). Le document est considéré comme lu et ne fait l'objet d'aucune discussion.

Activité VMS et mouvements des navires à l'intérieur de la zone de la Convention

10. Le SCIC examine le rapport du secrétariat sur la mise en œuvre du VMS (CCAMLR-40/17) incluant quatre recommandations visant à améliorer la gestion de l'activité VMS et des mouvements des navires :

- i) adopter une zone tampon ou une autre mesure en dehors de la zone de la Convention pour la transmission de données VMS
- ii) procéder à un essai de génération automatique des notifications de déplacement à partir des données VMS, dont les résultats seraient présentés à la 41^e réunion de la CCAMLR
- iii) adopter une annexe à la MC 10-04 que les Membres utiliseraient pour demander des données VMS à des fins d'activités de surveillance et/ou de contrôle
- iv) mener une enquête sur les différents VMS et fournisseurs utilisés dans la zone de la Convention et en rendre compte au SCIC en 2022.

11. Le SCIC note que la première recommandation concernant l'adoption d'une zone tampon ou d'une autre mesure n'est pas retenue. Il note que certains Membres craignent que l'adoption d'une telle disposition impliquerait une réglementation applicable en dehors de la zone de la Convention, ce à quoi ils ne peuvent adhérer.

12. Certains Membres sont en faveur de la deuxième recommandation concernant l'essai d'une notification automatisée des déplacements à partir du VMS. Plusieurs Membres acceptent de participer volontairement à la phase pilote du projet ; de leur point de vue, la phase pilote ne remplace pas les obligations prévues dans la MC 10-04.

13. La troisième recommandation, à savoir l'adoption d'une nouvelle annexe A à la MC 10-04, n'est pas retenue. Certains Membres indiquent d'un formulaire standardisé pour les demandes de données VMS à des fins d'activités de surveillance et/ou de contrôle permettrait tant au secrétariat qu'aux Membres-demandeurs d'être plus efficaces. Certains Membres décident que le modèle pourrait être utilisé par les Membres intéressés à titre volontaire.

14. La quatrième recommandation, à savoir une enquête sur les VMS et fournisseurs utilisés par les Membres, n'est pas retenue. Certains Membres indiquent qu'une enquête aiderait le secrétariat à identifier les problèmes de déclaration de données et de participation spécifiques aux VMS et aux fournisseurs. Certains Membres se disent prêts à mettre en œuvre la recommandation à titre volontaire.

15. De nombreux Membres indiquent que l'activité VMS et des mouvements des navires constitue une mesure de gestion importante et que l'amélioration de ces systèmes profiterait aux Membres et renforcerait l'efficacité du secrétariat.

16. Le SCIC remercie le secrétariat pour son document. De nombreux Membres expriment leur déception quant au fait que le SCIC n'ait pu s'accorder sur les recommandations du secrétariat. Certains Membres notent qu'ils soutiennent les propositions renforçant l'efficacité et permettant au secrétariat de remplir plus facilement ses fonctions, ce qui au final est positif pour les initiatives de la Commission. Ils se réjouissent de travailler avec le secrétariat et les Membres sur cette proposition et sur d'autres propositions similaires pendant la période d'intersession afin de tenter d'améliorer l'efficacité des mesures de conservation de la CCAMLR.

Promotion de la conformité à la CCAMLR

17. Le SCIC exprime sa reconnaissance à l'Union européenne pour avoir soumis un document suggérant des améliorations pour la gestion des pêcheries au sein de la CCAMLR (CCAMLR-40/BG/01) et à la Nouvelle-Zélande pour son document sur les patrouilles de surveillance aérienne réalisées dans la mer de Ross pendant la saison 2020/21 (CCAMLR-40/BG/22). Les documents sont considérés comme lus et ne font l'objet d'aucune discussion.

Transbordement

18. Le SCIC remercie le secrétariat pour son rapport sur la mise en œuvre du système de notification de transbordement (CCAMLR-40/16) incluant cinq recommandations. Le SCIC note qu'aucune des cinq propositions n'a fait consensus. Constatant le grand nombre d'écarts de conformité concernant les notifications de transbordement contenus dans le rapport CCAMLR de synthèse de la conformité (CCAMLR-40/07 Rév. 1, annexe 1), de nombreux Membres considèrent que les recommandations du secrétariat pourraient faciliter et améliorer le respect de la réglementation. De nombreux Membres se disent prêts à continuer de travailler avec le secrétariat sur cette proposition pendant la période d'intersession.

19. La Chine indique que ces recommandations impliquent des questions tant techniques que juridiques et que les discussions auraient dû se dérouler dans le contexte de la MC 10-09. Ainsi, elle suggère que, si des modifications spécifiques de texte tenant compte de ces recommandations étaient proposées pour la MC 10-09, elles rendraient la discussion plus efficace.

20. L'Union européenne note que des navires battant pavillon lituanien et chypriote, c'est-à-dire d'États membres de l'Union européenne, sont identifiés dans le tableau 1 du rapport sur la mise en œuvre du système de notification de transbordement (CCAMLR-40/16) comme des

navires battant pavillon de « Parties non contractantes » (PNC). Elle indique que la conservation des ressources biologiques marines, qui couvre les activités de transbordement liées aux pêcheries dans la zone de la Convention relève de sa compétence exclusive et demande que cela soit indiqué adéquatement dans le rapport.

21. L'Australie et l'Argentine mentionnent que plusieurs États membres de l'Union européenne ne sont pas Parties contractantes à la Convention et qu'il s'agit d'un point délicat pour la CCAMLR.

22. L'ASOC remercie le secrétariat pour son rapport et déclare qu'elle est en faveur des recommandations. Elle rappelle la recommandation 12 de la seconde évaluation de la performance de la CCAMLR (CCAMLR-XXXVI/01) qui avait déterminé que la réglementation concernant les transbordements constituait une lacune importante dans le régime de gestion de la CCAMLR. Elle indique par ailleurs que les suggestions de l'Union européenne concernant l'amélioration de la gestion de la pêche au sein de la CCAMLR (CCAMLR-40/BG/01) sont utiles pour les actions que la CCAMLR pourraient mettre en place à l'avenir. Elle précise que, de son point de vue, la CCAMLR continue au regard du transbordement d'être à la traîne par rapport à d'autres organisations et espère que cela ne perdurera pas.

Propositions de nouvelles mesures de conservation et de mesures liées à la conformité

Mesure de conservation 10-05

23. Le SCIC prend note des 871 cas de non-conformité avec le paragraphe 6 de la MC 10-05 identifiés dans le rapport de synthèse et l'analyse de la procédure CCAMLR d'évaluation de la conformité (CCEP) (CCAMLR-40/07 Rév. 1, annexe 1). Certains Membres indiquent que ces écarts traduisent des confusions causées par des incohérences de texte entre la MC 10-05 et l'e-SDC. Le SCIC examine la proposition avancée par les États-Unis d'Amérique (États-Unis) en vue d'une révision de la MC 10-05 pour lever les incohérences.

Mesure de conservation 26-01

24. Le SCIC examine la proposition avancée par l'Union européenne pour amender la MC 26-01 afin d'interdire le rejet et le déversement en mer des ordures, de la volaille, des eaux usées et des déchets d'usine dans l'ensemble de la zone de la Convention (CCAMLR-40/21 Rév. 1) et de remplacer le concept de « navire pêchant » par le terme de « navire de pêche » défini dans la MC 10-03.

25. L'Union européenne note que, dans sa forme actuelle, la mesure de conservation n'interdit le rejet en mer et le déversement qu'au sud de 60° de latitude, et que la proposition est conforme à la Convention MARPOL 73/78 et à ses annexes.

26. La Russie considère que les modifications proposées de la définition d'un navire de pêche dans la MC 10-03 relèvent plus de la compétence de l'Organisation maritime internationale (OMI) et précise que la définition inclurait les navires de transport, parmi lesquels nombreux sont ceux battant pavillon de PNC.

27. La Chine souligne le fait que la MC 26-01 a été révisée il y a tout juste deux ans avec une proposition de l'Union européenne et fait part de ses préoccupations concernant les changements fréquents de cette mesure de conservation. Elle fait référence à l'article IX de la Convention et demande à l'Union européenne si elle a mené une analyse du besoin de conservation pour cette proposition. En outre, la Chine indique que le code polaire actuel de l'OMI n'est pas applicable aux navires de pêche.

28. Certains Membres accueillent favorablement la proposition, notant qu'elle renforcerait la protection des ressources marines vivantes de l'Antarctique et de leurs habitats et que les oiseaux de mer, en particulier, bénéficieraient de l'élargissement proposé de l'interdiction de rejet de volaille dans toute la zone de la Convention.

29. Le Japon et l'Argentine, tout en soutenant le principe de prévention de la pollution dans la zone de la Convention, considèrent que la question de la pollution marine relève des compétences de l'OMI et que certaines des dispositions proposées dépassent le cadre de ce qui est actuellement requis en vertu de MARPOL et ses annexes. Le Japon estime que si les propositions de l'Union européenne sont présentées et approuvées par l'OMI, il pourrait soutenir les amendements aux mesures de conservation pertinentes de la CCAMLR.

30. Certains Membres réaffirment qu'il relève du mandat de la CCAMLR d'améliorer la protection de l'environnement dans la zone de la Convention et que l'adoption de protections plus fortes que celles actuellement requises par les instruments pertinents de l'OMI est appropriée, à condition que de telles mesures n'entrent pas en conflit avec les exigences de MARPOL et ses annexes. Ces Membres soutiennent la proposition d'amendement de la MC 26-01 en conséquence, notant qu'elle renforce les mesures actuelles.

31. L'ASOC soutient la proposition de l'Union européenne visant à amender la MC 26-01, car elle considère qu'il est particulièrement important de réduire la pollution des navires de pêche. Elle note également que les engins de pêche sont la principale source de débris marins en mer dans le monde et que, dans la zone de la Convention, on estime que plus d'un millier de kilomètres de palangre sont perdus chaque année. Cela présente un risque important pour l'environnement marin. Elle remercie donc les membres de la Coalition des opérateurs légaux de légine (COLTO) qui s'efforcent de récupérer les engins perdus et exhorte la CCAMLR à apporter des révisions supplémentaires à la MC 26-01 pour traiter la perte d'engins de pêche et réduire la pollution plastique marine.

32. La Chine souligne que la CCAMLR a répondu aux préoccupations soulevées par l'ASOC concernant la pollution plastique en révisant la MC 26-01 en 2019.

Déclaration des données et exigences relatives aux observateurs

33. Le SCIC examine la proposition avancée par l'Union européenne visant à amender les MC 21-01, 21-02 et 23-05 (CCAMLR-40/22). Les modifications proposées devaient préciser dans la MC 21-01 que la présence d'un observateur scientifique à bord est requise pour les nouvelles pêcheries, et préciser dans la MC 2102 que les observateurs scientifiques devraient être nommés conformément au Système international d'observation scientifique (SISO). Les

modifications de la MC 23-05 visent à préciser que ses exigences en matière de collecte de données ne s'appliquent qu'aux activités des navires qui n'ont pas d'observateur scientifique à bord nommé conformément au SISO.

34. De nombreux Membres appuient les propositions d'amendement des MC 21-01 et 21-02, notant la plus grande cohérence qu'elles apporteraient à la présence d'observateurs et aux exigences de déclaration des navires dans toutes les pêcheries de la CCAMLR.

35. Certains Membres notent que la MC 21-01 définit les exigences pour une nouvelle pêcherie, que celles-ci nécessitent des plans de collecte de données stricts et qu'aucune nouvelle pêcherie de la CCAMLR n'a été proposée depuis de nombreuses années, et donc que les modifications de la mesure de conservation n'étaient pas nécessaires. Certains Membres estiment en outre que l'ajout d'un observateur nommé par le SISO à la MC 21-01 ne devrait être envisagé qu'après avis du Comité scientifique.

36. De nombreux Membres notent que la proposition d'amendement de la MC 23-05 pourrait nuire à la conformité. De plus, comme les observateurs ne sont tenus de collecter qu'une fraction des informations requises dans le cadre de cette mesure de conservation, les données collectées par les navires peuvent être importantes dans le processus scientifique, ainsi que permettre le recoupement des informations déclarées.

Recommandations du SCIC

37. Le SCIC remercie l'Union européenne pour sa proposition d'amendement des MC 21-01, 21-02 et 23-05, mais ne parvient pas à un consensus. Il invite les Membres intéressés à tenir des discussions pendant la période d'intersession.

38. Le SCIC remercie l'Union européenne pour sa proposition d'amendement de la MC 26-01, mais ne parvient pas à un consensus sur la proposition. Notant la nécessité de poursuivre le dialogue entre les Membres, le SCIC renvoie la question à la Commission.

39. Le SCIC approuve la proposition des États-Unis visant à amender la MC 10-05 et celle de la Russie visant à amender la MC 31-02 et les renvoie à la Commission pour adoption.

Procédure d'évaluation de la conformité de la CCAMLR (CCEP)

Rapport CCAMLR provisoire de conformité

40. Conformément au paragraphe 3 i) de la MC 10-10, le SCIC examine les 77 écarts de conformité potentiels relevés dans le rapport de synthèse de la CCEP (CCAMLR-40/07 Rév. 1, annexe 1). La procédure établie pour générer ce rapport a été distribuée dans la circulaire COMM CIRC 21/80 et figure également à l'annexe 2 du document CCAMLR-40/07 Rév. 1. Le SCIC note que dans l'ensemble le niveau évalué de respect des mesures de conservation est élevé, dépassant 92 % dans la plupart des évaluations.

41. La Chine indique que la référence aux comptes rendus des observateurs SISO figurant dans l'annexe 2 du document CCAMLR-40/07 Rév. 1 doit être modifiée. Le SCIC se range à

l'avis selon lequel, alors que le rôle des observateurs SISO est de collecter des données scientifiques plutôt que de contrôler la conformité, les informations mentionnées dans les comptes rendus des observateurs peuvent être utilisées par le secrétariat pour identifier de potentiels écarts de conformité. Il décide de modifier le rapport sur la méthodologie de la CCEP en conséquence.

42. Le SCIC ne parvient pas à une conclusion sur toutes les questions du rapport CCAMLR de synthèse de la conformité ni à l'adoption par consensus du rapport CCAMLR provisoire de conformité comme l'exige le paragraphe 3 de la MC 10-10. De ce fait, les paragraphes 43 à 90 et le tableau de l'appendice I concernent uniquement les discussions en cours, car il n'a pas été possible de débattre pleinement toutes les questions. Il est reconnu qu'un consensus sur l'ensemble du rapport est toujours nécessaire et que, pour pouvoir traiter les écarts de conformité de manière cohérente, quelques ajustements auraient pu avoir été nécessaires avant l'adoption d'un rapport CCAMLR provisoire de conformité.

Mesure de conservation (MC) 10-01

43. Le SCIC examine l'application de la MC 10-01 par la Corée à l'égard du marquage des navires et des engins de pêche. Il approuve le statut de conformité préliminaire de non-conformité mineure (niveau 1) et prend note des mesures prises par la Corée pour éviter de futurs incidents.

MC 10-03, paragraphe 4

44. Le SCIC examine l'application du paragraphe 4 de la MC 10-03 par la Corée et la Russie en ce qui concerne l'exigence pour les navires de fournir au moins 48 heures avant toute entrée dans un port les informations visées à l'annexe 10-03/A de la MC 10-03.

45. Certains Membres indiquent que conformément au paragraphe 4 de la MC 10-03, les Parties contractantes exigent des navires cherchant à entrer dans leurs ports qu'ils notifient leur arrivée 48 heures à l'avance. À cet égard, ces Membres considèrent que l'obligation visée au paragraphe 4 de la MC 10-03 se réfère à l'État du port.

46. La Chine trouve préoccupante l'inclusion de ces questions dans le rapport CCAMLR de synthèse de la conformité comme cas de non-conformité potentielle de l'État du pavillon, preuve des incohérences entre les cas inscrits dans le rapport CCAMLR de synthèse de la conformité. Elle souligne par ailleurs que la volonté de l'État du pavillon d'accepter la responsabilité, ce qui est l'exception, n'exempte pas l'État du port concerné de s'acquitter de ses obligations et admet qu'il s'agit là d'un cas de non-conformité.

47. De nombreux Membres notent que, alors que l'obligation de mettre en œuvre un préavis d'arrivée de 48 heures est une obligation de l'État du port en vertu du paragraphe 4 de la MC 10-03, l'application des mesures n'est possible qu'à condition que l'État du pavillon garantisse que ses navires soumettent l'information à l'État du port dans les délais voulus. Ils considèrent qu'il conviendra de réviser la MC 10-03 pendant la période d'intersession et d'identifier les amendements nécessaires pour clarifier les obligations revenant aux États de pavillon visées à la MC 10-03, notamment au paragraphe 4.

48. Faute de temps, le SCIC n'examine pas les statuts de conformité des cas concernant la MC 10-03.

MC 10-03, paragraphe 5

49. Le SCIC examine l'application du paragraphe 5 de la MC 10-03 par la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud et l'Uruguay concernant l'obligation d'un contrôle portuaire dans les 48 heures suivant l'entrée dans un port. Il approuve le statut de conformité préliminaire proposé par les trois Membres.

50. Les États-Unis notent que le problème des contrôles portuaires tardifs par l'Afrique du Sud n'est pas nouveau et qu'il s'agit d'une question préoccupante (SCIC-2019, paragraphes 73 et 74). Ils demandent à l'Afrique du Sud d'adresser au SCIC en 2022 un compte rendu des efforts qu'elle déploie pour améliorer sa capacité à effectuer des contrôles portuaires.

51. Le SCIC approuve dans ce cas le statut de conformité préliminaire de non-conformité mineure (niveau 1).

MC 10-03, paragraphe 8

52. Le SCIC examine l'application du paragraphe 8 de la MC 10-03 par la France et Maurice concernant la soumission d'un compte rendu de contrôle portuaire dans les 30 jours suivant le contrôle.

53. Le SCIC accepte le statut de conformité préliminaire proposé par la France. Il note que Maurice n'a pas fourni de statut de conformité préliminaire et lui assigne un statut de non-conformité mineure (niveau 1).

MC 10-04

54. Le SCIC examine l'application du paragraphe 13 de la MC 10-04 par sept Membres concernant l'obligation pour les États de pavillon de notifier au secrétariat dans les 24 heures les entrées, les sorties et les déplacements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.

55. Le SCIC n'est pas en mesure de parvenir à un consensus sur le statut de conformité de deux navires de la Chine, mais pour les autres cas, il accepte le statut préliminaire assigné par l'Afrique du Sud, l'Australie, la Corée, la Chine, la France, la Nouvelle-Zélande et l'Ukraine.

56. L'Australie prend note de la proposition exposée dans le document CCAMLR-40/17 concernant l'essai d'une automatisation des notifications de déplacement et estime que la mise en œuvre de cette proposition résoudrait bien des problèmes soulevés et permettrait de mieux assurer le respect des mesures de conservation.

MC 10-05, paragraphe 3

57. Le SCIC examine l'application du paragraphe 3 de la MC 10-05 par l'Uruguay concernant l'obligation d'accompagner chaque débarquement de *Dissostichus* spp. à ses ports d'un certificat de capture de *Dissostichus* (CCD). Il accepte le statut de conformité préliminaire proposé par l'Uruguay.

MC 10-05, paragraphe 6

58. Le SCIC examine l'application du paragraphe 6 de la MC 10-05 par 13 Parties contractantes concernant l'interdiction d'exporter de la légine qui ne serait pas accompagnée d'un certificat d'exportation de *Dissostichus* (CED) ou d'un certificat de réexportation de *Dissostichus* (CRED).

59. Certains Membres constatent que nombre d'écarts de conformité relatifs à cette obligation proviennent d'une confusion entre l'exigence d'une date de délivrance visée au paragraphe A7 ix) de l'annexe 10-05/A de la MC 10-05 et la date d'exportation spécifiée sur l'e-SDC. Le SCIC est satisfait de l'explication de cette question par le secrétariat et de la proposition des États-Unis visant à amender la MC 10-05 et l'e-SDC pour mettre fin à la confusion.

60. Le SCIC prend note de la déclaration de l'Argentine qui par inadvertance a omis de répondre à son projet de rapport de conformité. L'Argentine rappelle la réponse qu'elle a adressée dans la circulaire COMM CIRC 21/115. Le SCIC accepte le statut de conformité proposé de « en conformité », notant que le problème provenait d'une erreur typographique dans le CED.

61. L'Australie prend note de la suggestion des États-Unis émise dans le document CCAMLR-40/BG/26, d'assigner un statut de non-conformité mineure (niveau 1) à son incident en vertu du paragraphe 6 de la MC 10-05, dans son rapport provisoire de conformité, et souligne l'importance de la cohérence dans l'assignation des statuts de conformité. Le SCIC accepte le statut de non-conformité mineure (niveau 1).

62. Le SCIC note que la Belgique n'a pas répondu à son rapport provisoire de conformité et rappelle la réponse adressée par l'Union européenne au nom de la Belgique au paragraphe 8 du document CCAMLR-40/BG/26. L'Union européenne explique que cet écart de conformité provient d'une exportation de légine quittant la Belgique lorsque le Royaume-Uni était membre de l'Union européenne et arrivant au Royaume-Uni une fois que ce pays avait quitté l'Union européenne, d'où la nécessité d'un CRED pour l'importation de la légine au Royaume-Uni. Certains Membres considèrent qu'il serait possible de ne pas assigner de statut de conformité en raison des circonstances exceptionnelles qui ne risquent pas de se reproduire. Le SCIC ne parvient pas à s'accorder sur le statut de conformité à assigner à la Belgique.

63. Certains Membres notent que le SCIC devrait examiner les circonstances entourant l'absence de réponse dans ce cas particulier concernant la Belgique.

64. La Russie, notant que le Chili a validé 377 CED/CRED après la date d'exportation déclarée, ce qui correspond à 23 % des exportations du Chili, demande des explications sur cette erreur administrative. Le Chili confirme que la plupart des cas se sont produits dans la

même région du pays et qu'ils provenaient d'erreurs administratives dans l'application de la MC 10-05, notamment de la confusion entre la date de délivrance des certificats et la date d'exportation en vertu du paragraphe A7 ix) 1) d) de la MC 10-05. Le Chili indique qu'il a pris des mesures pour y remédier et éviter de commettre des erreurs administratives à l'avenir. Le SCIC ne parvient pas à s'accorder sur le statut de conformité à assigner au Chili.

65. L'Union européenne considère que le statut de conformité préliminaire de « en conformité » assigné par la Chine devrait être « non-conformité mineure (niveau 1) » ou faire l'objet d'une interprétation par le SCIC. Le SCIC ne parvient pas à s'accorder sur le statut de conformité à assigner à la Chine.

66. Le SCIC examine le statut de conformité assigné par la France, notant que la cause du problème était l'interprétation de la date de délivrance du document en vertu du paragraphe A7 ix) 1) d) de la MC 10-05. Le SCIC ne parvient pas à s'accorder sur le statut de conformité à assigner à la France.

67. Le SCIC note que Maurice n'a pas assigné de statut de conformité préliminaire et lui assigne le statut de « informations complémentaires requises ».

68. Le SCIC note que les Pays-Bas n'ont pas répondu à leur rapport provisoire de conformité et rappelle la réponse adressée par l'Union européenne au nom des Pays-Bas au paragraphe 15 du document CCAMLR-40/BG/26. Le SCIC décide d'assigner aux Pays-Bas le statut de « informations complémentaires requises ».

69. Certains Membres notent que le SCIC devrait examiner les circonstances entourant l'absence de réponse dans ce cas particulier concernant les Pays-Bas.

70. Le SCIC approuve le statut de conformité préliminaire assigné par la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud, le Royaume-Uni, les États-Unis et l'Uruguay.

71. Le SCIC note que l'Espagne n'a pas répondu à son rapport provisoire de conformité et rappelle la réponse adressée par l'Union européenne au nom de l'Espagne au paragraphe 18 du document CCAMLR-40/BG/26. Le SCIC ne parvient pas à s'accorder sur le statut de conformité à assigner à l'Espagne.

72. Certains Membres notent que le SCIC devrait examiner les circonstances entourant l'absence de réponse dans ce cas particulier concernant l'Espagne.

MC 10-09, paragraphe 2

73. Le SCIC examine l'application du paragraphe 2 de la MC 10-09 par quatre Membres, en vertu duquel chaque Partie contractante en qualité d'État du pavillon doit notifier au secrétariat au moins 72 heures à l'avance toute intention de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.

74. Le SCIC approuve le statut de conformité préliminaire assigné par le Chili et la Norvège.

75. Le SCIC note que les Pays-Bas n'ont pas répondu à leur rapport provisoire de conformité et rappelle la réponse adressée par l'Union européenne au nom des Pays-Bas au paragraphe 15 du document CCAMLR-40/BG/26. Le SCIC approuve le statut de non-conformité mineure (niveau 1).

76. Certains Membres notent que le SCIC devrait examiner les circonstances entourant l'absence de réponse dans ce cas particulier concernant les Pays-Bas.

77. Certains Membres trouvent préoccupant le statut préliminaire de « en conformité » fourni par la Chine. Celle-ci note que les problèmes étaient d'ordre opérationnel, liés à la nécessité de changer la date du transbordement et considère que des informations sur ce changement ont été présentées au secrétariat. Le SCIC ne parvient pas à s'accorder sur le statut de conformité à assigner à la Chine.

78. Le SCIC n'a pas examiné la conformité du Panama, de la Russie, de l'Ukraine et du Vanuatu avec le paragraphe 2 de la MC 10-09.

MC 10-09, paragraphe 3

79. Le SCIC examine l'application du paragraphe 3 de la MC 10-09 par la Chine, les Pays-Bas et la Norvège. En vertu de ce paragraphe, chaque Partie contractante est tenue de notifier au secrétariat au moins 2 heures à l'avance qu'un de ses navires a l'intention de transborder des marchandises autres que des ressources marines vivantes exploitées, des appâts ou du carburant dans la zone de la Convention.

80. Le SCIC décide d'assigner un statut de « non-octroi d'un statut de conformité » à la Chine pour les cas ayant trait à des urgences relatives à la sécurité d'un navire et de son équipage, conformément à la pratique en usage les années précédentes.

81. Le SCIC note que les Pays-Bas n'ont pas assigné de statut de conformité préliminaire et rappelle la réponse adressée par l'Union européenne au nom des Pays-Bas au paragraphe 15 du document CCAMLR-40/BG/26 et décide d'assigner un statut de « non-conformité mineure (niveau 1) ». Le SCIC décide d'assigner le statut préliminaire de « non-conformité mineure (niveau 2) » à la Norvège.

82. Certains Membres notent que le SCIC devrait examiner les circonstances entourant l'absence de réponse dans ce cas particulier concernant les Pays-Bas.

83. Le SCIC n'a pas examiné la conformité du Panama et du Vanuatu avec le paragraphe 3 de la MC 10-09.

MC 10-09, paragraphe 4

84. Le SCIC n'a pas examiné la conformité de la Russie avec le paragraphe 4 de la MC 10-09.

MC 10-09, paragraphe 5

85. Le SCIC examine la mise en œuvre du paragraphe 5 de la MC 10-09 par cinq Membres. En vertu dudit paragraphe, chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.

86. Le SCIC accepte le statut de conformité préliminaire assigné par le Chili, la Chine et la Norvège. Il approuve le statut de non-conformité mineure (niveau 1) pour les Pays-Bas. Il approuve le statut de conformité révisé de la Corée, tel que consigné à l'annexe 1 du document CCAMLR-40/BG/26. Faute de temps, le SCIC n'examine pas la conformité du Panama, de la Russie et du Vanuatu avec le paragraphe 5 de la MC 10-09.

MC 10-09, paragraphe 8

87. Le SCIC examine l'application par la Norvège du paragraphe 8 de la MC 10-09 selon lequel aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans notification préalable, conformément aux paragraphes 2, 3 et 4 de la MC 10-09.

88. Le SCIC approuve le statut de conformité préliminaire assigné par la Norvège.

89. Le SCIC n'examine pas la conformité du Panama, de la Russie et du Vanuatu avec le paragraphe 8 de la MC 10-09.

Écarts de conformité non examinés

90. Le SCIC n'examine pas les écarts de conformité avec les mesures de conservation ci-après par les Membres suivants :

- i) MC 25-02 : Ukraine, Royaume-Uni
- ii) MC 25-03 : Chili
- iii) MC 26-01 : Chine
- iv) MC 31-02 : Ukraine
- v) MC 32-02 : Afrique du Sud
- vi) MC 41-01 : Nouvelle-Zélande
- vii) MC 91-05 : Corée, Espagne, Ukraine, Royaume-Uni
- viii) Système de contrôle : Norvège.

Révision de la MC 10-10

91. Le SCIC note que la prise de décision par consensus est un élément fondamental du règlement intérieur de la CCAMLR et considère que la révision des mécanismes d'évaluation de la conformité suscite de vastes intérêts, ainsi que la manière dont est déterminé un statut de conformité, mais qu'en raison de la durée limitée de la réunion, aucune discussion n'a pu avoir lieu sur les améliorations à apporter à la MC 10-10. Certains Membres recommandent aux

Membres que cela intéresse de travailler sur cette question pendant la période d'intersession. À ce titre, la Corée se propose de coordonner les discussions sur la question par voie d'e-groupe.

92. Le SCIC est d'avis que le respect des mesures de conservation est essentiel pour réaliser l'objectif de la Convention et note que les objectifs clés de la CCEP résident dans l'évaluation de l'efficacité des mesures de conservation, le renforcement de ces mesures et l'amélioration de la conformité générale. De nombreux Membres font part de leur déception qu'un consensus n'ait pas été atteint pour poursuivre ces discussions importantes sur les écarts de conformité, ce qui empêche l'adoption d'un rapport CCAML R provisoire de conformité.

93. De nombreux Membres notent que le SCIC devrait toujours chercher à élaborer une procédure positive de conformité mettant l'accent sur les mesures à prendre lorsque des problèmes doivent être résolus. À cet égard, l'Australie fait référence à son document de 2018 (CCAML R-XXXVII/BG/39) qui expose son opinion sur les principes de la CCEP.

94. La Chine se déclare déçue qu'un rapport CCAML R provisoire de conformité n'ait été adopté et rappelle qu'en 2020 la Commission avait déjà souligné l'importance des procédures établies dans la MC 10-10 pour l'adoption du rapport CCAML R provisoire de conformité de cette année (CCAML R-39, paragraphe 3.42). Pour améliorer la situation, la Chine suggère de différencier les questions techniques des questions juridiques et de conformité tant lors de la préparation que de l'examen du rapport. Elle estime que le SCIC devrait allouer davantage de temps à l'examen du rapport CCAML R de synthèse de la conformité et faire de ce point sa priorité. En outre, elle encourage les Membres à prêter davantage attention à la mise en œuvre des mesures de conservation, notamment la MC 10-10.

95. Le SCIC fait observer que dans l'ensemble, la conformité avec les mesures de conservation de la CCAML R est très élevée (CCAML R-40/07 Rév. 1, paragraphe 6 i) et note que le processus de consensus nécessite un engagement actif qui ne se limite pas à la réunion du SCIC. Le Royaume-Uni encourage tous les Membres à participer à l'amélioration du processus d'émission de décisions et d'avis consensuels pendant la période d'intersession.

96. La Russie soutient le principe du consensus pour l'adoption du rapport de synthèse de la conformité et note que la création et l'élaboration des attributions des organes subsidiaires de soutien est une question du ressort de la Commission. Elle ajoute que, quel que soit le groupe subsidiaire, il convient de s'être accordé sur le sujet de la discussion pour garantir que les avis sont clairs et en adéquation avec les mécanismes officiels.

97. De nombreux Membres font part de leur déception que le rapport CCAML R provisoire de conformité n'ait pu être adopté en vue de son examen par la Commission et attendent avec intérêt les travaux d'intersession proposés sur la révision et l'amélioration de l'efficacité du processus de la CCEP et sur la MC 10-10.

98. L'ASOC appuie les déclarations faites par de nombreux Membres réitérant que le bon fonctionnement de la CCEP est absolument essentiel pour que la CCAML R puisse atteindre son objectif de conservation. Elle fait part de son inquiétude au regard des résultats de ce processus cette année et suggère aux Membres de s'attacher à améliorer cette situation pendant la période d'intersession. L'ASOC déclare qu'il faudrait en priorité éviter que la réunion du SCIC de l'année prochaine soit une répétition de celle de cette année.

Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans la zone de la Convention

Niveau actuel de la pêche INN

99. Le secrétariat présente le document CCAMLR-40/06 sur les activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et leurs tendances en 2020/21 et sur les listes de navires INN. Le SCIC constate que les navires figurant sur les listes des navires INN de Parties contractantes ou PNC n'ont fait l'objet d'aucun signalement pendant la saison 2020/21. Il indique toutefois que 24 cas de récupération d'engin de pêche non identifié dans la zone de la Convention ont été signalés pour la période d'octobre 2020 à août 2021.

100. Le SCIC prend note du rapport intérimaire présenté par Interpol (CCAMLR-40/BG/07) conformément à l'accord de financement entre la CCAMLR et Interpol. L'Australie souligne les efforts considérables déployés à l'échelle internationale à l'égard du navire de pêche INN *Cobija*. L'Australie reconnaît par ailleurs que l'Espagne poursuit son enquête et lui offre son soutien permanent. L'Inde fait remarquer que cette collaboration avec Interpol est cruciale pour combattre les activités de pêche INN. Le SCIC salue l'effort déployé mondialement par Interpol, l'Australie, la Bolivie, le Myanmar, le Panama et le Yémen pour la montée à bord, le contrôle et l'arraisonnement du navire *Cobija*.

101. Le SCIC prend note du résumé préparé par la Nouvelle-Zélande sur les activités menées par le navire de pêche *Palmer* battant pavillon russe dans la zone de la Convention en janvier 2020 et novembre 2017 (CCAMLR-40/BG/21).

102. La Russie indique que les informations demandées ont été présentées dans les circulaires COMM CIRC 20/76 et 20/135 et qu'elle a pris contact à de nombreuses reprises avec la Nouvelle-Zélande pour demander les photos originales du *Palmer* contenant les métadonnées brutes, mais qu'elle ne les a toujours pas reçues. Elle note que, sans ces photos, il était particulièrement difficile de poursuivre l'enquête, mais elle ajoute qu'elle est disposée à faire avancer cette question quand les images lui auront été adressées.

103. La Nouvelle-Zélande note que le document CCAMLR-40/BG/21 récapitule les informations présentées à ce jour dans le cadre de l'enquête russe à l'égard des activités de janvier 2020 qui ont mené la Nouvelle-Zélande à recommander d'inclure le *Palmer* sur la Liste des navires INN-PC et à poursuivre l'enquête sur les activités de pêche de l'avant-saison 2017. Elle rappelle qu'elle a fourni des informations complètes et détaillées étayant ces investigations (COMM CIRC 20/47 et 20/149) et que les photos originales ont été fournies à la Russie avec copies au secrétariat.

104. La Nouvelle-Zélande et les États-Unis indiquent qu'il manque toujours des informations relatives aux activités du *Palmer*, à savoir : les données VMS vérifiables, les données de capture C2 et les données des observateurs pour le mois de janvier 2020, ainsi qu'une confirmation que le *Palmer* a continué à transmettre ses positions par VMS pendant le mois de janvier 2020 ; et pour la période du 18 au 30 novembre 2017, les données VMS vérifiables, les données de capture C2 et les données des observateurs, y compris les photos des engins de pêche à bord.

105. La Russie réitère que les métadonnées EXIF des photos fournies par la Nouvelle-Zélande par le biais du secrétariat ont été modifiées avant de lui être adressées et que la soumission des photos d'origine, avec les métadonnées d'origine (brutes) est toujours nécessaire.

106. De nombreux Membres remercient la Nouvelle-Zélande pour ce résumé des informations et prennent note du fait que les données C2, les comptes rendus des observateurs et les positions VMS vérifiables demandées par le SCIC n'ont pas été fournies par la Russie. Le SCIC est heureux que la Russie et d'autres parties intéressées s'engagent à faire avancer cette question. Certains Membres indiquent qu'ils ne mettent nullement en doute la qualité des informations présentées par la Nouvelle-Zélande. Les États-Unis notent également que, si cette question n'est pas résolue, il pourrait être nécessaire de placer les données du *Palmer* du processus d'évaluation du stock en quarantaine.

107. Le SCIC prend note du rapport adressé par le Royaume-Uni à la CCAMLR sur une éventuelle pêche INN dans la zone de la Convention (CCAMLR-40/BG/17) identifiée par des activités de surveillance satellitaire des sous-zones 48.1 et 48.3 qu'il a effectuées la saison dernière au nom de la CCAMLR. Le ou les navires suspects n'ont pu être identifiés ni par la CCAMLR ni par le biais de l'Association internationale des voyageurs en Antarctique (IAATO) ou du Conseil des directeurs des programmes antarctiques nationaux (COMNAP). Le Royaume-Uni a donc entrepris deux patrouilles aériennes dans les sous-zones 48.1 et 48.3, mais a confirmé qu'elles n'avaient pas détecté de navires ni autorisés par la CCAMLR ni potentiellement illicites.

108. La Chine salue les efforts déployés par le Royaume-Uni visant à effectuer des activités de surveillance au nom de la CCAMLR. Elle est d'avis que le secrétariat devrait être informé avant et après les activités de surveillance et suggère de mettre en place des protocoles adaptés pour de telles activités de surveillance.

109. Le SCIC fait part de sa gratitude à tous les Membres qui réalisent des patrouilles, ajoutant qu'il s'agit là d'un service dont bénéficient tous les membres de la CCAMLR.

110. L'ASOC remercie la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et Interpol de leurs comptes rendus respectifs et attend avec intérêt le rapport sur le *Palmer*.

Listes des navires INN

111. Le SCIC examine la liste provisoire de navires INN-PNC de 2021/22 et la liste provisoire des navires INN-PC de 2021/22.

Liste des navires INN-PNC

112. Le SCIC, sur la base des informations distribuées par le Panama dans les circulaires COMM CIRC 21/05 et 21/14 décide de transférer le *Nika* de la Liste des navires INN-PC à la liste des navires INN-PNC. Il rappelle que selon la circulaire COMM CIRC 21/78, le *Baroon* n'est plus immatriculé en Tanzanie et ajoute que d'après le compte rendu du secrétariat figurant dans le document CCAMLR-40/06 l'*Asian Warrior* n'est pas immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Le SCIC décide d'amender la liste des navires INN-PNC en conséquence.

113. La République islamique d'Iran (Iran) informe le SCIC qu'elle est membre de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) et qu'en tant que telle, elle adhère toujours à la réglementation relative à la pêche responsable et qu'elle s'est engagée à coopérer pour lutter

contre la pêche INN. À l'égard du *Koosha 4*, l'Iran note qu'à l'époque de l'incident ayant entraîné l'inscription du navire comme un navire pêche INN, celui-ci était armé par une société espagnole. L'Iran déclare que lorsque son gouvernement a découvert que le navire menait des activités de pêche INN, il a mis fin au contrat avec la société espagnole. En 2012, le navire a été confisqué par une banque pour cause de faillite et supprimé de la liste des navires en activité de la CTOI en 2017. Le navire est désormais dans un état de délabrement extrême et a fait l'objet de trois tentatives de vente aux enchères qui n'ont pas abouti, du fait de sa vétusté. Il est inactif depuis plus de six ans. De ce fait, l'Iran demande que le *Koosha 4* soit retiré de la liste des navires INN-PNC.

114. Le SCIC indique que le retrait du *Koosha 4* de la liste des navires INN-PNC a été discuté en 2017 (CCAMLR-XXXVI, paragraphe 3.53). Il demande une documentation écrite et des preuves étayant la demande de retrait, mais l'Iran indique que deux semaines, au moins, seront nécessaires pour que la documentation requise soit traduite et rendue disponible. Le SCIC prend note des informations présentées par l'Iran et décide que le *Koosha 4* devrait rester sur la liste des navires INN-PNC en raison de l'absence de documentation écrite et de preuves à l'appui. Il décide de recommander à la Commission d'envisager de prendre une décision pendant la période d'intersession sur le retrait du *Koosha 4* de la liste des navires INN-PNC si la documentation fournie par l'Iran remplit les critères de retrait visés à la MC 10-07, notamment au paragraphe 18, et qu'il y a consensus pendant la période d'intersession conformément à la règle 7 du règlement intérieur de la Commission. Le SCIC décide de donner à l'Iran 30 jours pour soumettre les documents écrits à compter de la clôture de la réunion de la CCAMLR. Il demande au secrétariat d'informer l'Iran des suites du processus mis en place selon la règle 7.

115. La liste des navires INN-PNC proposée pour 2021/22, avec l'inclusion du *Nika* et les changements d'immatriculation du *Baroon* et de l'*Asian Warrior*, approuvée par le SCIC, est présentée à l'appendice II pour adoption par la Commission.

Liste des navires INN-PC

116. Le SCIC examine la liste provisoire des navires INN-PC 2021/22 et note que l'*El Shaddai*, battant pavillon sud-africain, figure sur cette liste, sur la base des informations selon lesquelles le navire a pêché dans la sous-zone 58.7 en dehors de la zone économique exclusive (ZEE) sud-africaine en 2015 et 2016 comme l'indique la circulaire COMM CIRC 21/92.

117. L'Afrique du Sud rappelle la réponse qu'elle a communiquée dans la circulaire COMM CIRC 21/93 et indique qu'une enquête officielle est en cours, y compris une enquête criminelle sur la conduite du capitaine et de l'armement, mais que l'enquête n'est pas terminée. L'Afrique du Sud ajoute qu'elle prend ces allégations très au sérieux et que dès que l'enquête sera terminée, elle fera part de ses conclusions.

118. L'Union européenne se dit sérieusement préoccupée par les informations présentées dans la circulaire COMM CIRC 21/93, en particulier que les représentants du navire étaient choqués et ignoraient tout des activités signalées à la CCAMLR. Elle rappelle que c'est au navire qu'il incombe de savoir où il opère et ajoute que ce même navire avait été découvert en pêche dans la zone de l'Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (APSOI) en 2019 pendant 67 jours, capturant 66 tonnes de légine sans l'autorisation de l'APSOI. L'Union européenne demande à l'Afrique du Sud un complément d'information sur l'enquête portant sur

les activités du navire, y compris un examen des données VMS et des registres des captures, ainsi que les mesures qu'elle a prises en qualité d'État du pavillon pour éviter que cette situation ne se reproduise.

119. Le SCIC trouve préoccupant la gravité de la conduite de l'*El Shaddai* et se félicite de ce que l'Afrique du Sud ait présenté des informations sur l'état d'avancement de l'enquête en cours et de l'engagement de celle-ci de fournir des informations complémentaires dès la fin de l'enquête.

120. Le SCIC prend la décision de porter l'*El Shaddai* sur la Liste des navires INN-PC proposée pour 2021/22. La Liste des navires INN-PC proposée pour 2021/22, telle qu'adoptée par le SCIC, est donnée en appendice III en vue de son approbation par la Commission.

121. Le SCIC décide de recommander à la Commission d'envisager de prendre une décision pendant la période d'intersession sur le retrait du navire *El Shaddai* de la liste des navires INN-PC si les informations fournies par l'Afrique du Sud remplissent les critères de retrait visés à la MC 10-06, notamment au paragraphe 14, et qu'il y a consensus pendant la période d'intersession conformément à la règle 7 du règlement intérieur de la Commission.

122. L'ASOC remercie l'Afrique du Sud de s'être montrée flexible dans la discussion de l'*El Shaddai* et de s'être ralliée à l'avis du SCIC d'inscrire le navire sur la Liste des navires INN PC. Elle note qu'il s'agit là d'une question grave et que, en tant qu'État du pavillon responsable, l'Afrique du Sud ne devrait pas autoriser l'*El Shaddai* à entreprendre de nouvelles activités de pêche tant qu'elle n'aura pas été résolue.

Notifications de projets de pêche

123. Le SCIC prend note du rapport du secrétariat sur les notifications de projets de pêche pour 2021/22 (CCAMLR-40/BG/03 Rév. 1). Le document est considéré comme lu et ne fait l'objet d'aucune discussion.

Avis du Comité scientifique au SCIC

124. Le SCIC considère l'avis du président du Comité scientifique (Dirk Welsford (Australie)) concernant l'estimation du poids vif par les navires opérant dans la pêcherie de krill. Le président du Comité scientifique note que le secrétariat a entrepris une analyse du poids vif estimé déclaré par les navires et des facteurs de conversion, et qu'il n'a pas pu concilier les paramètres et les valeurs de capture déclarées pour les navires *Juvel* et *Betanzos* pour les saisons 2013/14 et 2014/15 (WG-EMM-2021/16).

125. Le SCIC note que le Comité scientifique a chargé le secrétariat de collaborer avec la Norvège et le Chili pendant la période d'intersession afin de résoudre éventuellement les problèmes de déclaration des captures et a demandé au président du Comité scientifique de faire un rapport au SCIC en 2022 sur la question le cas échéant (SC-CAMLR-40, paragraphe 9.1).

126. Le SCIC remercie le président du Comité scientifique du temps qu'il lui a consacré.

Autres questions

127. Le secrétariat présente la proposition de dépenses du fonds du SDC (CCAMLR-40/14) pour examen par le comité de gestion du fonds du SDC et le SCIC. La demande comprenait trois propositions pour un coût combiné de 340 000 AUD sur deux ans (2022 et 2023).

128. Le SCIC prend note de l'exigence de la MC 10-05, annexe 10-05/B, concernant la désignation de six Membres pour faire partie d'un comité d'évaluation chargé d'examiner les propositions de dépenses du fonds du SDC (CCAMLR-40/14) et faire des recommandations à la Commission sur l'opportunité de financer des projets ou des besoins spécifiques. Le président a reçu des candidatures de l'Argentine, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de la Corée, du Royaume-Uni et des États-Unis.

129. Le comité de gestion du fonds du SDC recommande des dépenses du fonds de l'e-SDC d'un montant total de 340 000 AUD sur deux ans (2022 et 2023) pour couvrir les propositions suivantes :

- i) Un atelier SDC, à hauteur de 100 000 AUD, qui devait avoir lieu en Afrique du Sud, mais qui a été reporté en raison de la pandémie mondiale. Le comité reconnaît que l'atelier continuera d'inclure les inspections portuaires aux fins de la vérification du SDC.
- ii) Des ateliers de formation en ligne au SDC, d'un montant de 40 000 AUD (trois ateliers à travers les Amériques, l'Europe, l'Afrique, l'Asie et l'Océanie). Le comité demande que des modules de formation soient disponibles sur le site web de la CCAMLR pour les personnes qui ne peuvent assister à ces ateliers.
- iii) Une mise à niveau du système e-SDC, à hauteur de 200 000 AUD sur deux ans. Le secrétariat confirme qu'il y aurait une forte participation des Membres pour assurer l'amélioration de l'expérience utilisateur au cours de la première année, ainsi que des discussions suivies sur le processus d'authentification. Le comité confirme également que le régime de gestion des utilisateurs concernant la catégorie « sous-parties » devrait être examiné au cas par cas, avec l'accord unanime des Membres.

130. Le SCIC remercie le comité de gestion du fonds du SDC pour son travail et approuve les trois propositions de dépenses. Le SCIC note que des détails financiers supplémentaires liés à la proposition de mise à niveau du système e-SDC devraient être fournis et examinés par le Comité permanent sur l'administration et les finances (SCAF).

131. La Chine note que la formation en ligne sur l'e-SDC a été entreprise par ses utilisateurs du SDC en juin 2020 avec la participation du secrétariat et remercie ce dernier pour sa contribution.

132. L'Union européenne et la Corée demandent que les mises à jour du système e-SDC soient discutées avec le groupe de travail technique sur le SDC afin d'identifier les problèmes prioritaires, d'évaluer l'impact de toute modification du système e-SDC pour les utilisateurs et d'éviter les difficultés techniques et toute perturbation du système e-SDC. Ils demandent

également qu'après la mise en œuvre des mises à jour de l'e-SDC, des ateliers soient organisés avec les utilisateurs du SDC et que toute documentation de référence pour les ateliers en ligne du SDC soit disponible sur le site web de la CCAMLR de façon permanente.

133. Le secrétariat présente un aperçu du financement des activités liées à la conformité (CCAMLR-40/15) qui inclut un financement de l'Union européenne pour soutenir le développement de la capacité d'analyse de conformité du secrétariat. Le secrétariat demande également d'allouer 33 425 AUD du fonds pour l'application de la réglementation au soutien de la participation du secrétariat à un atelier SCS en 2022 ou 2023 à l'invitation du Chili. Le SCIC approuve les dépenses demandées et note que le secrétariat devrait fournir un rapport récapitulatif sur les résultats de l'atelier SCS au SCIC.

Adoption du rapport et clôture de la réunion

134. La présidente remercie tous les délégués ainsi que les interprètes et le sténographe pour leurs efforts au cours de la réunion. Le rapport du SCIC est adopté et la réunion de 2021 du SCIC est close.

Rapport CCAMLR d'évaluation de la conformité 2020/21

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 10-01					
Corée, République de	<i>Greenstar</i>	<p>Le paragraphe 2 ii) de la MC 10-01 exige que les marques soient placées de manière à ne pas être masquées par les engins de pêche en cours d'utilisation ou rangés.</p> <p>La Nouvelle-Zélande a réalisé une patrouille de surveillance aérienne en mer de Ross (sous-zone 88.1) le 15 janvier 2021. Les photos prises au cours de la patrouille et fournies à la Corée le 12 février 2021 montrent que les marques sur le pont du <i>Greenstar</i> sont masquées par les engins de pêche rangés.</p> <p>La Corée a répondu le 2 avril 2021 au rapport de surveillance aérienne. La Corée a enquêté sur l'incident et conclu qu'il s'agissait d'une simple erreur involontaire commise par hasard lors de la remontée des engins de pêche et précisé que l'IRCS sur le coté du navire était visible. La Corée a indiqué que la société avait reçu un avertissement sévère pour éviter que ne se reproduisent des cas de marquage masqués, même en partie.</p>	<p>L'armateur et l'équipage du navire sont pleinement conscients des exigences en matière de marquage du navire et ne cherchent en aucun cas à masquer les marques. Le fait que le marquage sur le pont ait été masqué par des engins de pêche est une erreur de bonne foi qui s'est produite lorsque le navire cherchait à quitter rapidement la zone pour se conformer à l'avis de fermeture. Les marques étaient toutes intactes, ce qui a été confirmé lors du contrôle portuaire. L'autorité compétente a adressé un avertissement à la société et l'armateur a pris des mesures pour éviter que cette erreur se reproduise. Outre le matériel de sensibilisation et les consignes de conformité fournies régulièrement au capitaine du navire, aux officiers et à l'équipage que l'armateur a toujours maintenues, la société a installé une caméra de surveillance en circuit fermé sur le pont. En conséquence, la Corée considère cet incident comme un cas de « non-conformité de niveau 1 sans informations complémentaires requises ». Les documents justificatifs sont en pièces jointes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Carte des glaces de mer le 14 janvier 2021 2. Trajectoire VMS 3. Photo du pont supérieur où l'on peut voir l'IRCS 4. Instructions de la société au navire sur la manière de ranger correctement les engins de pêche 5. Matériel de sensibilisation 6. Caméra de surveillance en circuit fermé sur le pont. <p>Mesures à prendre : La société ayant déjà pris des mesures pour éviter de nouveaux incidents, aucune autre action n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 43

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 10-03					
France		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige la transmission d'un compte rendu de contrôle portuaire au secrétariat dans les 30 jours suivant la date de contrôle (ou dès que possible en cas d'un écart de conformité).</p> <p>Le contrôle du navire battant pavillon français <i>Île Bourbon</i> s'est déroulé le 21 février 2020 au Port, Île de la Réunion (territoire français), et la transmission du compte rendu de contrôle portuaire a eu lieu le 20 juillet 2020.</p> <p>Le rapport de contrôle portuaire indique que des activités de pêche ont été menées dans la zone 51, plus précisément dans la zone de la Convention de l'APSOI sur la ride del Cano. Ces activités sont également mentionnées dans les CCD validés correspondants (FR-20-0006-E et FR-20-0007-E).</p> <p>Ainsi, la note 1 de bas de page n'est pas applicable à ce contrôle portuaire.</p> <p>Écart de 150 jours.</p>	<p>La France indique que la période d'évaluation de la conformité pour cette année est comprise entre le 1^{er} juillet 2020 et le 30 juin 2021. Si le compte rendu de contrôle a bien été transmis pendant cette période, le contrôle en question a été effectué le 21 février 2020 et, de ce fait, concerne la période précédente d'évaluation de la conformité. La non-conformité dont il est ici question a eu lieu avant les discussions de la 39^e réunion de la CCAMLR, qui ont donné lieu à la mise en œuvre de mesures correctives.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 52 et 53
Corée, République de	<i>Sae In Champion</i>	<p>Le paragraphe 4 de la MC 10-03 exige des navires qui demandent l'entrée au port qu'ils fournissent les informations visées à l'annexe 10-03/A au moins 48 heures à l'avance afin de disposer d'un délai suffisant pour examiner les informations requises.</p> <p>Le compte rendu de contrôle du <i>Sae In Champion</i> concernant le contrôle réalisé par le Royaume-Uni le 8 juin 2021 indique que le navire n'a pas fourni la partie A (annexe 10-03/A) au moins 48 heures avant l'entrée au port.</p>	<p>À la demande du navire transporteur, le <i>Sae In Champion</i> est entré dans le détroit de Berkely pour un transbordement. Le capitaine pensait que le transbordement se déroulerait en mer, ce qui expliquer pourquoi il n'a pas soumis de notification à l'État du pavillon ni au secrétariat de la CCAMLR. Lorsque plus tard, il s'est rendu compte que ce n'était pas le cas, il a manqué de temps pour réorganiser le transbordement. Ainsi, le navire a transmis le document de l'annexe 10-03/A le jour de son entrée au port, n'ayant pu le faire 48 h à l'avance. Il s'agissait d'un malentendu et ni le navire ni l'armateur n'avait l'intention d'enfreindre volontairement la disposition. Toutes les opérations ont été menées conformément à la réglementation en vigueur, avec les autorisations de l'État du pavillon et de l'État du port. En conséquence, la Corée considère cet incident comme un cas de « non-conformité de niveau 1 sans informations complémentaires requises ».</p>		Voir paragraphes 44 à 48

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Les documents justificatifs sont en pièces jointes. Sont incluses des informations justificatives sur la mise en œuvre de la MC 10-03 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'annexe 10-03/A envoyée à l'agence par e-mail 2. La notice de transbordement 72 heures au préalable 3. La notice de transbordement dûment remplie 4. L'autorisation de transbordement délivrée par l'autorité compétente de l'État du pavillon 5. L'autorisation de transbordement délivrée par l'autorité compétente de l'État du port. <p>Mesures à prendre : Ce cas relève d'une erreur de bonne foi quant au mode de transbordement et les informations pertinentes ont été communiquées immédiatement après. En conséquence, aucune autre action n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
Corée, République de		<p>Le paragraphe 4 de la MC 10-03 prévoit que les Parties contractantes exige des navires qui demandent l'entrée dans leurs ports qu'ils fournissent les informations visées en utilisant le modèle de formulaire donné en annexe 10-03/A.</p> <p>Le compte rendu de contrôle portuaire concernant l'entrée du navire battant pavillon russe, le <i>Pamyat Ilich</i> à Busan, en Corée, ne précise pas l'heure d'arrivée dans la partie A et les contrôleurs ne mentionnent pas de commentaires dans cette même partie A pour confirmer l'heure d'arrivée au port.</p> <p>Contactée le 23 juillet 2020, la Corée a confirmé l'heure du contrôle mais pas l'heure d'arrivée. La réponse fournie est la suivante :</p> <p>« Je confirme l'heure et la date du contrôle : 10h46 (UTC+9), le 13 juillet 2020, comme l'indique le compte rendu de contrôle portuaire (annexe B). L'annexe A (rapport d'entrée au port) contient la date d'arrivée estimée mais ne mentionne pas d'heure précise car elle a été soumise avant l'entrée du navire dans le port. »</p>	<p>Le contrôleur des pêches a en fait vérifié l'heure d'arrivée qui était 9h20, mais, involontairement, il n'a pas relevé l'heure exacte. Les données concernant l'heure d'arrivée sont conservées dans le système et peuvent être vérifiées. La Corée veillera à ce que toutes les informations pertinentes soient saisies correctement sur le formulaire à l'avenir. En conséquence, la Corée considère cet incident comme un cas de « non-conformité de niveau 1 sans informations complémentaires requises ». Les documents révisés sont en pièces jointes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Annexe 10-03/A 2. Annexe 10-03/B. <p>Mesures à prendre : Il s'agit d'une erreur administrative qui ne nécessite aucune autre action.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		Voir paragraphes 44 à 48

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		Sans l'heure d'arrivée au port que ce soit du navire ou des contrôleurs dans la partie A du compte rendu de contrôle portuaire, le secrétariat n'a pu évaluer la conformité avec le paragraphe 5 de la MC 10-03.			
Maurice		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige la transmission d'un compte rendu de contrôle portuaire au secrétariat dans les 30 jours suivant la date de contrôle (ou dès que possible en cas d'un écart de conformité).</p> <p>Le contrôle du navire battant pavillon espagnol <i>Ibsa Quinto</i> s'est déroulé le 11 mai 2020 et la transmission du compte rendu de contrôle portuaire a eu lieu le 1^{er} octobre 2020.</p> <p>Écart de 143 jours.</p>	Le compte rendu de contrôle portuaire du navire de pêche <i>Ibsa Quinto</i> a été soumis à la demande de la Commission européenne (DGMARE) au nom de l'État du pavillon (Espagne) par Maurice en tant qu'État du port.	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 52 et 53
Nouvelle-Zélande		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire battant pavillon australien <i>Antarctic Chieftain</i> est entré au port néo-zélandais de Port Nelson le 9 décembre 2020 à 7h00 UTC et a été contrôlé le 11 décembre 2020 à 21h15 UTC.</p> <p>L'explication donnée est la suivante :</p> <p>« L'<i>Antarctic Chieftain</i> a accosté deux fois à Nelson : la première fois le 7 décembre 2020 à 4h12, mais les autorités néo-zélandaises (<i>NZ Biosecurity</i>) lui ont demandé de quitter le port. Le navire est revenu le 9 décembre 2020 à 20h00 (heure de Nouvelle-Zélande). Aucun problème n'a été détecté rendant le contrôle dangereux. J'ai confirmé avec le contrôleur que le retard dans la réalisation du contrôle s'expliquait par le fait que le navire a dû effectuer un nettoyage de coque par <i>NZ Biosecurity</i> avant de pouvoir retourner au port. Le nettoyage qui devait prendre 2,5 jours a été réalisé beaucoup plus rapidement que prévu. D'autres exigences opérationnelles ont empêché les agents des pêches de monter à bord pour effectuer le contrôle dans le délai de 48 heures. »</p> <p>Écart de 62 heures et 15 minutes.</p>	<p>Conformément à l'explication fournie au secrétariat, le retard dans la réalisation du contrôle a été causé par le fait que le navire a quitté le port du fait d'une exigence de biosécurité (nettoyage de coque). Le nettoyage de coque devait prendre 2,5 jours, mais le navire est retourné au port plu tôt que prévu. Du fait du moment du retour du navire et des autres tâches des contrôleurs, le contrôle CCAMLR n'a pas été réalisé dans le délai de 48 heures.</p> <p>Les autorités néo-zélandaises ont amélioré les mesures administratives en place pour s'assurer que d'autres exigences opérationnelles n'empêchent pas la réalisation d'un contrôle dans les 48 heures de l'arrivée au port comme cela est exigé.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 49

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Fédération de Russie	<i>Pamyat Ilich</i>	<p>Le paragraphe 4 de la MC 10-03 exige des navires qui demandent l'entrée au port qu'ils fournissent les informations visées à l'annexe 10-03/A au moins 48 heures à l'avance afin de disposer d'un délai suffisant pour examiner les informations requises.</p> <p>le compte rendu de contrôle concernant le <i>Pamyat Ilich</i> pour le contrôle réalisé par la Corée le 13 juillet 2020 ne mentionne pas l'heure d'arrivée estimée dans la partie A (annexe 10-03/A) comme cela est exigé.</p>	<p>Conformément au paragraphe 4 de la MC 10-03, les informations concernant l'intention d'entrer dans le port de Busan ont été présentées aux autorités portuaires le 7 juillet 2021. La date estimée d'arrivée au port est le 11 juillet 2021. En même temps, la période d'attente dépendait des restrictions de quarantaine.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphes 44 à 48
Afrique du Sud		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire battant pavillon chinois <i>Fu Rong Hai</i> est entré dans le port sud-africain du Cap le 29 septembre 2020 et a été contrôlé le 8 octobre 2020.</p> <p>Le secrétariat a demandé une explication quant au retard conformément à la note 7 de bas de page de la MC 10-04 le 13 octobre 2020 et le 19 octobre 2020. Aucune explication n'a été fournie.</p> <p>Écart de 9 jours.</p>	<p>Il nous est très difficile de disposer de la capacité humaine pour atteindre notre objectif de contrôles portuaires dans les délais prescrits. Par un effort concerté nous avons tenté de résoudre le problème en publiant des annonces et en octroyant les postes vacants. L'arrivée de la pandémie a aggravé les difficultés liées aux contrôles et au suivi des débarquements au port du Cap qui est une plaque tournante pour le déchargement concernant de nombreux secteurs.</p> <p>Mesures à prendre : L'infrastructure informatique est inadéquate et pose également des problèmes pour la réalisation efficace des tâches. L'acquisition de matériel de remplacement est en cours.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 49 et 50
Uruguay		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire battant pavillon coréen <i>Meridian 8</i> est entré dans le port uruguayen de Montevideo le 30 avril 2021 à 8h00 (heure locale) et a été contrôlé le 3 mai 2021 à 14h00 (heure locale).</p> <p>L'explication suivante a été fournie avec le compte rendu de contrôle portuaire :</p> <p>« Le contrôle documentaire et l'autorisation d'entrée du navire de pêche dans le port de Montevideo ont été effectués avant son arrivée.</p>	<p>Les raisons du retard ont été expliquées dans le compte rendu de contrôle.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 49

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Bien que le navire ait demandé d'entrer dans le port le vendredi 30 avril 2021, le contrôle physique réalisé par les autorités de pêche n'a pu être accompli que le 3 mai 2021 car il n'était pas accessible pour les opérations de déchargement et la montée à bord des autorités d'inspection (avant-port). »</p> <p>Écart de 78 heures.</p>			
Mesure de conservation 10-04					
Australie	<i>Antarctic Chieftain</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>La notification de déplacement concernant l'entrée de l'<i>Antarctic Chieftain</i> dans la zone de la Convention (division 58.5.1) a été fournie au secrétariat le 30 août 2020 à 23h16 UTC, confirmant l'entrée le 29 août 2020 à 1h40 UTC.</p> <p>Écart de 1 jour, 21 heures et 36 minutes.</p>	<p>Le navire a notifié son entrée à l'Australie et à la France par e-mail le 29 août 2020 à 11h39, heure de Canberra (2h39 UTC). Par inadvertance, l'adresse e-mail de la CCAMLR ne figurait pas dans la liste de distribution et le secrétariat n'a pas été notifié à temps de la sortie et de l'entrée du navire.</p> <p>L'Australie met en œuvre ses obligations vis-à-vis de la CCAMLR (y compris la MC 10-04) par des instruments législatifs et des conditions rattachées aux licences. Elle a mis en place d'autres mesures pour vérifier que ce navire envoie des notifications de mouvement à la CCAMLR dans les 24 heures pour le secrétariat.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55
Australie	<i>Cape Arkona</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, le <i>Cape Arkona</i> a quitté la division 58.5.2 et est entré dans la division 58.5.1 le 10 janvier 2021 à 0h24 (UTC) environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de déplacement des autorités australiennes compétentes en matière de VMS le 11 janvier 2021.</p>	<p>Le navire a notifié son entrée à l'Australie et à la France par e-mail le 10 janvier 2021 à 9h13, heure de Canberra (23h13 UTC le 9 janvier 2021). Par inadvertance, l'adresse e-mail de la CCAMLR ne figurait pas dans la liste de distribution et le secrétariat n'a pas été notifié à temps de la sortie et de l'entrée du navire.</p> <p>L'Australie met en œuvre ses obligations au niveau des navires (y compris la MC 10-04) par des instruments législatifs et des conditions rattachées aux licences. Elle a mis en place d'autres mesures pour vérifier que ce navire envoie des notifications de déplacement à la CCAMLR dans les 24 heures pour s'assurer à l'avenir de la conformité avec cette obligation.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 11 janvier 2021 à 2h08 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 10 janvier 2021 à 0h30 UTC.</p> <p>Écart de 25 heures et 38 minutes.</p>	<p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
Chine	<i>Fu Rong Hai</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>La notification concernant le déplacement du <i>Fu Rong Hai</i> entre les sous-zones 48.4 et 48.3 a été fournie au secrétariat le 24 janvier 2021 à 6h53 UTC, confirmant que celui-ci a eu lieu le 22 janvier 2021 à 23h30 UTC.</p> <p>Écart de 31 heures et 23 minutes.</p>	<p>Le <i>Fu Rong Hai</i> a quitté la sous-zone 48.4 et est entré dans la sous-zone 48.3 le samedi. Il a fait sa déclaration dans les temps. Ce rapport de déplacement a été soumis au secrétariat le dimanche. Tout s'est passé pendant le week-end.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphes 54 et 55
Chine	<i>Long Fa</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>La notification concernant l'entrée du <i>Long Fa</i> dans la sous-zone 48.3 a été fournie au secrétariat le 13 juin 2021 à 2h29 UTC, confirmant que celle-ci a eu lieu le 11 juin 2021 à 21h35 UTC.</p> <p>Écart de 28 heures et 54 minutes.</p>	<p>Le <i>Long Fa</i> est entré dans la sous-zone 48.3 le samedi. Il a fait sa déclaration dans les temps. Ce rapport de déplacement a été soumis au secrétariat le dimanche. Tout s'est passé pendant le week-end.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphes 54 et 55
Chine	<i>Long Teng</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Le secrétariat a reçu un formulaire CE concernant le <i>Long Teng</i> sans avoir été notifié de son passage de la sous-zone 48.2 à la sous-zone 48.1. Le secrétariat ne reçoit pas de données VMS concernant ce navire pendant qu'il opère dans la zone de la Convention.</p>	<p>Le <i>Long Teng</i> a fait ses déclarations dans les temps. Le retard est dû à des problèmes administratifs et techniques aux points de contact.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Le secrétariat a demandé la notification de déplacement des autorités chinoises compétentes en matière de VMS le 29 mars 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 29 mars 2021 à 4h55 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 21 mars 2021 à 15h00 UTC.</p> <p>Écart de 7 jours, 11 heures et 55 minutes.</p>			
France	<i>Albius</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, l'<i>Albius</i> est passé de la division 58.5.1 à la sous-zone 58.6 le 21 janvier 2021 à 9h58 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de déplacement aux autorités françaises compétentes en matière de VMS le 25 janvier 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 25 janvier 2021 à 10h46 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 21 janvier 2021 à 9h45 UTC.</p> <p>Écart de 4 jours, 1 heure et 1 minute.</p>	<p>Le navire a notifié son entrée au CSP français le 21 janvier 21 à 17h20. L'erreur de transmission est due à l'absence de sujet dans l'e-mail de notification, ce qui a empêché qu'il soit transmis du CSP au secrétariat.</p> <p>Mesures à prendre : Mesures correctives et procédures internes à mettre en place.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55
France	<i>Île Bourbon</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Deux écarts de conformité ont été identifiés.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, l'<i>Île Bourbon</i> a quitté la zone de la Convention (division 58.5.1) le 30 mars 2021 à 7h05 UTC environ.</p>	<p>Le 30 mars 2021 et le 27 mai 2021, les notifications d'entrée et de sortie n'ont pas été envoyées du fait d'erreurs de la part du CSP français. Ces erreurs ont été immédiatement corrigées par l'envoi des notifications au secrétariat de la CCAMLR le jour même de la réception de la demande par le SCP, à savoir le 13 avril et le 1^{er} juin 2021.</p> <p>Mesures à prendre : Mesures correctives et procédures internes à mettre en place.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Le secrétariat a demandé la notification de déplacement aux autorités françaises compétentes en matière de VMS le 13 avril 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 13 avril 2021 à 8h14 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 30 mars 2021 à 6h28 UTC.</p> <p>Écart de 14 jours, 1 heure et 46 minute.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, l'<i>Île Bourbon</i> est entré dans le division 58.5.1 le 27 mai 2021 à 20h02 UTC environ.</p> <p>La notification de mouvement a été fournie par la France le 1^{er} juin 2021 à 6h02 UTC, confirmant que le déplacement avait eu lieu le 27 mai 2021 à 19h40 UTC.</p> <p>Écart de 4 jours, 10 heures et 22 minutes.</p>			
France	<i>Île de la Réunion II</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Deux écarts de conformité ont été identifiés.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, l'<i>Île de la Réunion II</i> est entré dans la zone de la Convention (division 58.5.1) le 3 avril 2021 à 0h25 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de déplacement aux autorités françaises compétentes en matière de VMS le 13 avril 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 13 avril 2021 à 8h14 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 3 avril 2021 à 0h10 UTC.</p> <p>Écart de 10 jours, 8 heures et 16 minutes.</p>	<p>Le 3 mai, le navire a envoyé une notification au CSP mais un pare-feu a empêché la bonne réception du message par le CSP, ce qui a entraîné le délai de transmission de la notification au secrétariat.</p> <p>Le CSP a corrigé les erreurs dès que le secrétariat de la CCAMLR le lui a demandé.</p> <p>Mesures à prendre : Mesures correctives et procédures internes à mettre en place.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, <i>l'Île de la Réunion II</i> est passé de la division 58.5.1 à la sous-zone 58.6 le 16 mai 2021 à 17h25 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de déplacement aux autorités françaises compétentes en matière de VMS le 19 mai 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 19 mai 2021 à 6h25 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 16 mai 2021 à 16h40 UTC.</p> <p>Écart de 2 jours, 13 heures et 45 minutes.</p>			
France	<i>Mascareignes III</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, le <i>Mascareignes III</i> est passé de la division 58.5.1 à la sous-zone 58.6 le 20 avril 2021 à 15h35 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de déplacement aux autorités françaises compétentes en matière de VMS le 27 avril 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 27 avril 2021 à 5h57 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 20 avril 2021 à 15h14 UTC.</p> <p>Écart de 6 jours, 14 heures et 43 minutes.</p>	<p>Le 20 avril 2021, une erreur de la part du CSP français a empêché l'envoi de la notification. Cette erreur a été corrigée le 27 avril 2021 à la demande du secrétariat de la CCAMLR.</p> <p>Mesures à prendre : Mesures correctives et procédures internes à mettre en place.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55
Corée, République de	<i>Sae In Champion</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, le <i>Sae In Champion</i> est entré dans la zone de la Convention par la division 48.1 le 3 avril 2021 à 12h29 UTC environ.</p>	<p>Le navire a transmis par e-mail sa notification préalable d'entrée dans la sous-zone 48.1 le 3 avril, mais l'adresse e-mail du destinataire contenait une information erronée (vms@ccamlr.org). Le 13 avril, le secrétariat a contacté le ministère coréen des Océans et des Pêches pour l'informer de la non-réception de la notification d'entrée. C'est à ce moment-là que l'erreur a été découverte. Le navire a renvoyé la notice à la bonne adresse, en redirigeant l'e-mail précédent qu'il avait mal adressé.</p>	En conformité	Voir paragraphes 54 et 55

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Le secrétariat a demandé la notification de déplacement aux autorités coréennes compétentes en matière de VMS le 13 avril 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 13 avril 2021 à 4h49 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 3 avril 2021 à 12h25 UTC.</p> <p>L'explication fournie pour le retard de transmission est une erreur dans l'adresse e-mail du secrétariat.</p> <p>Écart de 9 jours, 16 heures et 24 minutes.</p>	<p>L'armateur veillera à ce que cette erreur ne se produise plus à l'avenir et il a demandé au navire de faire attention. Compte tenu de cette explication, la Corée considère que cet incident est techniquement un cas « en conformité ».</p> <p>Les documents justificatifs sont en pièces jointes. Sont incluses des pièces couvrant l'écart de conformité avec la MC 10-04, à savoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les messages originaux de notification préalable d'entrée envoyés par e-mail à la mauvaise adresse 2. Les messages originaux de notification d'entrée envoyés par e-mail à la mauvaise adresse 3. Les e-mails entre le secrétariat de la CCAMLR et le Centre coréen de surveillance des pêches 4. L'e-mail renvoyant le message de notification à la bonne adresse <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
Nouvelle-Zélande	<i>San Aspiring</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>La Nouvelle-Zélande a transmis la notification de mouvement concernant l'entrée du <i>San Aspiring</i> dans la zone de la Convention par la sous-zone 48.3 le 4 juillet 2020 à 22h34 UTC, confirmant le déplacement pour le 6 juillet 2020 à 00h45 UTC.</p> <p>Écart de 26 heures et 11 minutes.</p>	<p>Le ministère néo-zélandais des Industries primaires a enquêté sur la question dès qu'il a pris connaissance qu'un erreur s'était produite dans la notification.</p> <p>Le propriétaire du navire a indiqué qu'il s'agissait d'une erreur de calcul pour convertir l'heure du navire en heure UTC lors de l'envoi de la notification. L'erreur n'était pas intentionnelle et la notification a été envoyée en toute bonne foi.</p> <p>Le propriétaire du navire a indiqué que les processus entourant les exigences de notification avaient été renforcés et que l'équipage concerné en avait été informé.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55
Afrique du Sud	<i>El Shaddai</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p>	<p>La réponse sera soumise dans un autre document.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Quatre écarts de conformité ont été identifiés.</p> <p>La notification de mouvement concernant l'entrée de l'<i>El Shaddai</i> dans la sous-zone 58.7 a été fournie au secrétariat le 31 janvier 2021 à 18h59 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 30 janvier 2021 à 16h46 UTC.</p> <p>Écart de 26 heures et 13 minutes.</p> <p>L'Afrique du Sud a fourni la notification de mouvement concernant l'entrée de l'<i>El Shaddai</i> dans la sous-zone 58.7 au secrétariat le 15 février 2021 à 7h01 UTC, confirmant que le mouvement a eu lieu le 13 février 2021 à 21h28 UTC.</p> <p>Écart de 33 heures et 33 minutes.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, l'<i>El Shaddai</i> est entré dans la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 le 15 février 2021 à 14h28 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de mouvement des autorités sud-africaines compétentes en matière de VMS le 23 mars 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 25 mars 2021 à 8h36 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 15 février 2021 à 11h46 UTC.</p> <p>Écart de 37 jours, 20 heures et 50 minutes.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, l'<i>El Shaddai</i> est entré dans la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 le 31 mai 2021 à 23h14 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de mouvement des autorités sud-africaines compétentes en matière de VMS le 7 juin 2021.</p>			

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>La notification de mouvement a été fournie par l'Afrique du Sud le 7 juin 2021 à 8h14 UTC, confirmant que le mouvement a eu lieu le 31 mai 2021 à 23h14 UTC.</p> <p>Écart de 6 jours et 9 heures.</p>			
Afrique du Sud	<i>Koryo Maru No. 11</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Sept écarts de conformité ont été identifiés.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, le <i>Koryo Maru No 11</i> est entré dans la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 le 10 octobre 2020 à 10h40 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de mouvement des autorités sud-africaines compétentes en matière de VMS le 16 octobre 2020.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 16 octobre 2020 à 6h01 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 10 octobre 2020 à 9h54 UTC.</p> <p>Écart de 5 jours, 20 heures et 7 minutes.</p> <p>La notification de mouvement concernant l'entrée du <i>Koryo Maru No 11</i> dans la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 a été fournie au secrétariat le 7 novembre 2020 à 10h14 UTC, confirmant que le mouvement a eu lieu le 5 novembre 2020 à 14h52 UTC</p> <p>Écart de 43 heures et 22 minutes.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, le <i>Koryo Maru No 11</i> a quitté la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 le 28 novembre 2020 à 16h02 UTC environ.</p>	<p>Le document contenant la réponse est téléchargé.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 54 et 55

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Le secrétariat a demandé la notification de mouvement des autorités sud-africaines compétentes en matière de VMS le 30 novembre 2020.</p> <p>La notification de mouvement a été fournie par l'Afrique du Sud le 30 novembre 2020 à 7h06 UTC, confirmant que le mouvement a eu lieu le 28 novembre 2020 à 15h16 UTC.</p> <p>Écart de 39 heures et 50 minutes.</p> <p>La notification de mouvement concernant l'entrée du <i>Koryo Maru No 11</i> dans la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 a été fournie au secrétariat le 21 février 2021 à 16h46 UTC, confirmant que le mouvement a eu lieu le 20 février 2021 à 14h18 UTC.</p> <p>Écart de 26 heures et 28 minutes.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, le <i>Koryo Maru No 11</i> est entré dans la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 le 17 mars 2021 à 14h46 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de mouvement des autorités sud-africaines compétentes en matière de VMS le 19 mars 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 19 mars 2021 à 8h16 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 17 mars 2021 à 15h02 UTC.</p> <p>Écart de 41 heures et 14 minutes.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, le <i>Koryo Maru No 11</i> a quitté la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 le 17 mars 2021 à 0h40 UTC environ.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de mouvement des autorités sud-africaines compétentes en matière de VMS le 19 mars 2021.</p> <p>La notification de déplacement a été fournie au secrétariat le 19 mars 2021 à 8h16 UTC, confirmant que le déplacement a eu lieu le 17 mars 2021 à 0h54 UTC.</p>			

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Écart de 2 jours, 7 heures et 22 minutes.</p> <p>La notification de déplacement concernant l'entrée du <i>Koryo Maru No 11</i> dans la zone de la Convention par la sous-zone 58.7 a été fournie au secrétariat le 25 mars 2021 à 8h36 UTC, confirmant que le mouvement a eu lieu le 22 mars 2021 à 4h56 UTC</p> <p>Écart de 3 jours, 3 heures et 40 minutes.</p>			
Ukraine	<i>Simeiz</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones et les divisions de la zone de la Convention.</p> <p>Selon les données VMS détenues par le secrétariat, le <i>Simeiz</i> s'est déplacé entre les sous-zones 88.3 et 88.2 aux alentours du 17 novembre 2020 à 6h38 UTC.</p> <p>Le secrétariat a demandé la notification de mouvement des autorités ukrainiennes compétentes en matière de VMS les 18 novembre 2020, 19 novembre 2020, 23 novembre 2020 et 25 novembre 2020. Aucune notification de mouvement n'a été fournie.</p>	<p>La notification en vertu du paragraphe 13 de la MC 10-04 a été envoyée du <i>Simeiz</i> le 17 novembre 2020 à 5h44 UTC avant l'entrée dans la sous-zone 88.2 à la liste d'e-mails, y compris data@ccamlr.org.</p> <p>Elle comportait tous les champs énoncés dans l'annexe 10/04-A.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	En conformité	Voir paragraphes 54 et 55
Mesure de conservation 10-05					
Argentine		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que l'Argentine a validé 1 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent <1 % des exportations de l'Argentine.</p>	Pas de réponse	En conformité	Voir paragraphe 60

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>L'écart entre l'exportation et la validation du certificat identifié est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 CED/CRED a été émis entre 300 et 400 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>			
Australie		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que l'Australie a validé 1 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Le CED/CRED identifié représente 1 % des exportations de l'Australie.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation du certificat identifié est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 CED/CRED a été émis entre 1 et 2 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Cette réexportation contenait <i>Dissostichus</i> spp. qui avaient été capturées par un navire australien. La capture a été débarquée à Maurice (le CCD a été vérifié) puis exportée en Australie, accompagnée d'un CED.</p> <p>La cargaison de <i>Dissostichus</i> devait être réexportée depuis l'Australie le 19 février 2021, néanmoins la date de réexportation était le 14 février 2021 (qui était un dimanche). Une demande de CRED a été reçue le 15 février 2021 et le CRED a été émis pour l'exportation le mardi 16 février 2021.</p> <p>Les autorités australiennes ont enquêté sur l'incident et déterminé qu'il y avait un malentendu concernant la date de réexportation. Elles ont rappelé à la compagnie de pêche ses obligations et la compagnie de pêche a modifié ses procédures pour garantir qu'à l'avenir les demandes et délivrances de CED / CRED aient lieu avant que l'arrivée du container à quai, de façon que tout changement de date n'entraîne pas un cas de non-conformité.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 61
Belgique		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphes 62 et 63

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que la Belgique a validé 1 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Le CRED identifié représente 100 % des exportations de la Belgique.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation du certificat identifié est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 CED/CRED a été émis entre 21 et 50 jours après la date d'exportation déclarée. <p>Le secrétariat indique qu'il a aidé la Belgique à remplir ce CRED et que les circonstances ayant mené à ce scénario proviennent de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.</p> <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>			
Chili		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que le Chili a validé 377 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 23 % des exportations du Chili.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 27 CED/CRED ont été émis entre 1 et 2 jours après la date d'exportation déclarée. 	<p>L'écart entre les dates indiquées pour l'exportation et la validation des CED tient des délais entre la livraison, par le demandeur, du connaissement (BL) dûment validé par les douanes et le contrôle de celui-ci par les personnes en charge du système e-SDC au moment de la validation des CED. Le BL certifie le numéro du container dans lequel les produits exportés sont expédiés ; il s'agit d'une information requise dans informations générales à inclure dans le CED.</p> <p>Le Chili, par l'intermédiaire de l'autorité chargée du système e-SDC, a examiné les cas en question et identifié les bureaux nationaux où la plupart de ces incohérences se sont produites. Afin d'éviter et de corriger ce manque de respect des délais, des mesures ont été mises en place pour améliorer les procédures administratives, notamment par le renforcement et le contrôle des protocoles suivis par les unités opérationnelles chargées de ce processus.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		Voir paragraphe 64

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • 52 CED/CRED ont été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. • 149 CED/CRED ont été émis entre 6 et 10 jours après la date d'exportation déclarée. • 106 CED/CRED ont été émis entre 11 et 20 jours après la date d'exportation déclarée. • 43 CED/CRED ont été émis entre 21 et 50 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>			
Chine		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que la Chine a validé 2 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 50 % des exportations de la Chine.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 CED/CRED a été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. • 1 CED/CRED a été émis entre 6 et 10 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Dans ces deux CRED, la « date de délivrance » dans la partie 2 ne correspondait pas à la « date de l'exportation », mais à la date de délivrance du connaissance. Le problème vient de la « Date » dans la partie 5.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphe 65

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
France		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que la France a validé 118 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 37 % des exportations de la France.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25 CED/CRED ont été émis entre 1 et 2 jours après la date d'exportation déclarée. • 80 CED/CRED ont été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. • 8 CED/CRED ont été émis entre 6 et 10 jours après la date d'exportation déclarée. • 3 CED/CRED ont été émis entre 11 et 20 jours après la date d'exportation déclarée. • 2 CED/CRED ont été émis entre 21 et 50 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Le paragraphe A7 de l'annexe 10-05A à la MC 10-05 exige que les CED mentionnent la « date de délivrance » (paragraphe A7 ix) 1) d)).</p> <p>Il semble qu'il s'agit d'une difficulté d'interprétation de cette mesure. En effet, les compagnies maritimes indiquent dans cette section la date à laquelle les cargaisons de légine sont placées dans les containers. La date de validation du CED par l'administration française est donc postérieure à celle du remplissage des containers, car le système de traçabilité tel qu'il existe au sein de notre administration vise à confirmer que les marchandises circulant dans un container donné sont légales et clairement identifiées.</p> <p>Dans tous les cas, les CED sont émis avant que la légine quitte le territoire français, ce qui est conforme à la MC 10-05.</p> <p>La France a donc une interprétation différente du champs « date de délivrance », puisque le secrétariat de la CCAMLR semble interpréter cette date comme la date de départ du container du port d'exportation.</p> <p>La France demande au secrétariat de la CCAMLR de fournir des précisions sur cette questions, afin que les instructions pour remplir les CED puissent être partagées avec l'industrie et l'administration.</p> <p>Mesures à prendre : Le secrétariat de la CCAMLR doit clarifier l'interprétation de la mesure.</p> <p>Statut préliminaire : informations complémentaires requises</p>		Voir paragraphe 66
Maurice		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p>	<p>Exportations du numéro de CDD : AU-20-0013-E.</p> <p>Au départ, cette cargaison concernait 3 containers et avait été enregistrée sous le numéro du CED original 4212-DBD2-7DE4, validé le 25 septembre.</p> <p>Du fait d'un problème lié au navire frigorifique, le container TRIU 892 974-6 a dû être séparé des autres et a finalement être exporté le 7 novembre, validé le 3 novembre sur le CED E5D8-F10B-96B5.</p>	Informations complémentaires requises	Voir paragraphe 67

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que Maurice a validé 4 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 3 % des exportations de Maurice.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 CED/CRED ont été émis entre 1 et 2 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Cela veut dire que les 2 autres containers du CED original étaient déjà sur le navire, et qu'un nouveau CED devait être émis – F2F6-0E49-B241 – mais cela s'est déroulé pendant le week-end, ce qui explique que la date d'exportation précède la date de validation. Il convient de noter que le container d'exportation en question avait tout fait validé dans les temps impartis avant que le problème ne se produise. Exportations du numéro de CDD : FR-20-0006-E, FR-20-0002-E, FR-20-0003-E. Un examen des informations historiques à partir des certificats soumis par l'armateur est en cours et une explication sera fournie sous peu.</p>		
Pays-Bas		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que les Pays-Bas ont validé 4 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 22 % des exportations des Pays-Bas.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 CED/CRED a été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. • 3 CED/CRED ont été émis entre 6 et 10 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Pas de réponse	Informations complémentaires requises	Voir paragraphes 68 et 69

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Nouvelle-Zélande		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que la Nouvelle-Zélande a validé 3 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 2 % des exportations de la Nouvelle-Zélande.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 CED/CRED ont été émis entre 21 et 50 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Les écarts de conformité soulevés par rapport au paragraphe 6 de la MC 10-05 concernent deux cargaisons exportées de Nouvelle-Zélande, traitées ci-dessous.</p> <p>Les deux premiers CRED :</p> <p>La personne chargée du SDC en Nouvelle-Zélande a été contactée par le secrétariat le 10 septembre 2020 indiquant que deux CRED faisant partie d'une cargaison envoyée à l'État importateur n'avaient pas été remplis correctement. Une vérification des certificats a indiqué qu'une erreur administrative s'était produite, à savoir que la Partie contractante n'avait pas validé les CRED avant de les envoyer à l'exportateur.</p> <p>Après avoir discuté du problème avec le secrétariat de la CCAMLR, la personne chargée du SDC en Nouvelle-Zélande a validé les certificats rétrospectivement et a soumis les CRED corrigés à l'État receveur. Les carnets d'audit indiquent que les deux certificats ont été produits et renseignés avant que la cargaison ne quitte la Nouvelle-Zélande.</p> <p>Troisième problème lié à un CED :</p> <p>L'exportateur a contacté les autorités néo-zélandaises et les a informés qu'une quantité supplémentaire de produit n'avait pas été scannée lors de son chargement dans le container, ce qui a été confirmé par vidéo.</p> <p>Les autorités néo-zélandaises ont contacté la personne chargée du SDC pour l'État importateur pour l'informer du problème. Après discussion, les États contractants ont accepté de remplir les documents supplémentaires autorisant l'expédition. Par souci de transparence, un nouveau CED a été produit pour le supplément de produit de légine.</p> <p>L'exportateur a indiqué qu'en réponse à l'erreur commise, des protocoles supplémentaires avaient été mis en place afin d'atténuer le risque que cette erreur se reproduise.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 70

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Afrique du Sud		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que l'Afrique du Sud a validé 1 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 3 % des exportations de l'Afrique du Sud.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 CED/CRED a été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Notre client a demandé un CED le vendredi 9 avril 2021 auprès du ministère. Le ministère ont ensuite traité le CED le lundi 12 avril 2021. Le ministère a saisi le CED qui indiquait par erreur que la date d'exportation était le 9 avril 2021, alors que le connaissance fourni par le client (qui est disponible sur demande) donnait la date du 15 avril 2021 pour le chargement du poisson et donc l'exportation. Sur le CED, la date d'exportation a donc été corrigée au 15 avril 2021.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	En conformité	Voir paragraphe 70
Espagne		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que l'Espagne a validé 25 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 17 % des exportations de l'Espagne.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 71

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 11 CED/CRED ont été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. • 14 CED/CRED ont été émis entre 6 et 10 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>			
Royaume-Uni		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que le Royaume-Uni a validé 15 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 14 % des exportations du Royaume-Uni.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 CED/CRED ont été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Le Royaume-Uni a mené une enquête sur cette infraction potentielle.</p> <p>Tous les cas concernent un débarquement par le navire de pêche <i>Argos Froyanes</i> le 9 septembre 2020. Les CCD (GB-20-0020-E et GB-20-0017-E) ont été produits le 10 septembre, date à laquelle la capture a été embarquée sur le navire marchand <i>Scout</i> pour l'exportation.</p> <p>Les 15 CED émis pour l'exportation dans le cadre des CCD ci-dessus ont été relevés dans le système e-SDC de la CCAMLR, mais par manque de personnel, ils n'ont été validés par le Royaume-Uni qu'après le week-end, le lundi 14 septembre, alors que la capture était en transit (et n'avait pas encore atteint le port de destination).</p> <p>Ayant constaté la disparité entre la date d'exportation et la date de validation des CED, le Royaume-Uni a contacté le secrétariat de la CCAMLR pour l'en informer et sollicité une exemption des États-Unis pour l'importation des produits.</p> <p>Le Royaume-Uni regrette cette erreur et cette infraction mineure à la MC 10-05. Les procédures actuelles de vérification du SDC ont été revues et modifiées afin de garantir le respect de la réglementation à l'avenir.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 70

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
États-Unis d'Amérique		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que les États-Unis ont validé 1 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Le CED/CRED identifié représente 1 % des exportations des États-Unis.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation du certificat identifié est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 CED/CRED a été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Un revendeur américain autorisé a soumis une demande de réexportation de 30 kg de légine congelée, importée de France sous la référence FR-19-0022-E. Cette demande de réexportation a été soumise le jeudi 17 décembre. Cependant, du fait de problèmes techniques de soumission, le CRED n'a été émis que le lundi 21 décembre avec le 17 décembre comme date d'exportation, soit un écart de 4 jours. Une recherche a été faite dans les bases de données internes de surveillance des échanges commerciaux pour vérifier que la date d'exportation était bien le 17 décembre.</p> <p>Mesures à prendre : Cette question a été renvoyée au Bureau d'application de la loi de NOAA pêches pour d'éventuelles mesures à prendre. En outre, les États-Unis envisagent de modifier leurs règles de mise en œuvre de la MC 10-05 afin de souligner qu'un CRED doit obligatoirement accompagner une cargaison dont l'expédition ne peut, de ce fait, précéder l'émission de ce CRED. Les autorités en matière de SDC ont engagé leur responsabilité sur la question et renforcent leur vigilance pendant le processus de réexportation de légine pour empêcher cette situation de se reproduire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 70
Uruguay		<p>Le paragraphe 3 de la MC 10-05 prévoit que chaque Partie contractante ou Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC exige que chaque débarquement de <i>Dissostichus</i> spp. dans ses ports soit accompagné d'un CCD dûment rempli.</p> <p>Le secrétariat a reçu, conformément au paragraphe 12 de la MC 10-05, une demande de vérification supplémentaire d'un CCD concernant le <i>Polus 1</i> battant pavillon ukrainien qui a débarqué des captures à Montevideo, en Uruguay, le 2 mars 2020.</p> <p>L'examen du CCD a déterminé que la capture du 22 juillet 2021 n'avait pas été vérifiée ni saisie dans l'e-SDC, et que, de ce fait, un CCD n'avait pas été rempli comme le requiert le paragraphe 3 de la MC 10-05.</p>	<p>Un CCD a été émis, mais il n'a pas été entièrement saisi dans l'e-SDC, et les CED et CRED ont été émis après la date limite.</p> <p>Mesures à prendre : Des investigations ont été menées pour déterminer les causes de cet écart de conformité.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 57

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Uruguay		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a déterminé que l'Uruguay a validé 82 CED/CRED après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les CED/CRED identifiés représentent 63 % des exportations de l'Uruguay.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 CED/CRED ont été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée. • 24 CED/CRED ont été émis entre 6 et 10 jours après la date d'exportation déclarée. • 12 CED/CRED ont été émis entre 11 et 20 jours après la date d'exportation déclarée. • 32 CED/CRED ont été émis entre 21 et 50 jours après la date d'exportation déclarée. • 5 CED/CRED ont été émis entre 51 et 100 jours après la date d'exportation déclarée. • 4 CED/CRED ont été émis entre 201 et 300 jours après la date d'exportation déclarée. • 1 CED/CRED a été émis entre 300 et 400 jours après la date d'exportation déclarée. <p>La liste des numéros de certificats individuels CED/CRED est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Les CED et les CRED ont été émis après la date limite.</p> <p>Mesures à prendre :</p> <p>Les investigations correspondantes sont en cours pour déterminer les procédures ayant donné lieu à l'écart de conformité.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 70
Mesure de conservation 10-09					
Chili		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.</p>	<p>L'écart de conformité concernant les délais de notification des transbordements en question est dû à des problèmes de coordination administrative interne entre les personnes chargés de notifier les activités de transbordement.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 74

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>L'analyse des données de transbordement a identifié 3 cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 33 % des transbordements du Chili.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 notification a été envoyée 68 à 72 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 20 à 29 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 0 à 24 heures après l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Afin d'éviter d'autres cas de non-respect des délais de notification, des mesures administratives seront prises, notamment conformément aux dispositions de la MC en ce qui concerne la délégation/autorisation d'envoyer les notifications directement au secrétariat depuis le navire, qui seront ensuite dûment contrôlées par les autorités nationales compétentes.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
Chili		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié deux cas de non-respect des délais de confirmation.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 22 % des transbordements du Chili.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures de l'envoi des confirmations (selon les métadonnées des notifications) et la fin confirmée du transbordement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 confirmations ont été envoyées entre 3 et 4 jours ouvrables après la date et l'heure confirmées du transbordement. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Comme dans les cas précédents, le Chili déclare que le non-respect des délais de confirmation des transbordements indiqués est dû à des problèmes de coordination interne entre les personnes chargées de cette communication.</p> <p>Afin d'éviter d'autres cas de non-respect des délais de notification, les mesures administratives nécessaires seront mise en place, notamment conformément aux dispositions de la mesure de conservation en ce qui concerne la délégation/autorisation d'envoyer les conformations directement au secrétariat depuis le navire, qui seront ensuite dûment contrôlées par les autorités nationales compétentes.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 86

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Chine		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié cinq cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 5 % des transbordements de la Chine.</p> <p>Trois notifications reconnaissent le retard dans la soumission au secrétariat.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 notifications ont été envoyées 50 à 59 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 0 à 9 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 25 à 48 heures après l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 49 à 72 heures après l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>THP_ID110338, THP_ID113952 : <i>Le Long Teng</i> a signalé les transbordements dans les temps. Le retard est dû à des problèmes administratifs et techniques aux points de contact.</p> <p>THP_ID114354 : Problème dû à la soumission multiple d'informations actualisées après la première soumission de la notification de transbordement. La notification soumise le 14 juin : « <i>Le Long Fa</i> se réapprovisionnera en carburant par transbordement du <i>Hai Feng 688</i> le 16 juin » n'est pas nouvelle, il s'agit d'un changement suite à l'original soumis le 10 juin 2021.</p> <p>THP_ID 113750, 113752 : <i>Le Long Fa</i> a signalé les transbordements dans les temps. Le retard est dû à des problèmes administratifs et techniques aux points de contact.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphe 77
Chine		<p>Le paragraphe 3 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 2 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer le transbordement de marchandises autres que des ressources marines vivantes pêchées, des appâts ou du carburant dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié trois cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Le transbordement identifié représente 3 % des transbordements de la Chine.</p>	<p>THP_ID 110375 : Toutes les communications concernant ce transbordement ont eu lieu en dehors des heures de bureau. C'était aussi le cas de la soumission de la notification de transbordement.</p> <p>THP_ID 114424 : Il s'agit d'une urgence liée à la sécurité des membres de l'équipage à bord. Un membre de l'équipage du <i>Long Fa</i> a dû être transféré sur un cargo pour des raisons de santé.</p> <p>THP_ID 110007 : Il s'agit d'un imprévu. <i>Le Long Teng</i> a dû obtenir des pièces détachées du <i>Long Fa</i> pour des raisons de sécurité.</p>	Non-octroi d'un statut de conformité	Voir paragraphe 80

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 notification a été envoyée 30 minutes à 1 heure avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 0 à 30 minutes avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 7 à 12 heures après l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Statut préliminaire : en conformité		
Chine		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié un cas de non-respect des délais de confirmation.</p> <p>La soumission faisait état du retard de confirmation.</p> <p>Le transbordement identifié représente 1 % des transbordements de la Chine.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures de l'envoi des confirmations (selon les métadonnées des notifications) et la fin confirmée du transbordement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 confirmation a été envoyée entre 11 et 15 jours ouvrables après la date et l'heure confirmées du transbordement. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Le <i>Fu Yuan Yu 9818</i> a confirmé le transbordement dans les temps. Le retard est dû à des problèmes administratifs et techniques aux points de contact.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 86
Corée, République de		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.</p>	<p>Le cas identifié concerne le chalutier battant pavillon <i>Sejong</i> et le navire transporteur battant pavillon russe <i>Pamyat Illicha</i>. Le ministère coréen des Océans et des Pêches a vérifié les faits avec l'armateur et a découvert</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 86

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>L'analyse des données de transbordement a identifié un cas de non-respect des délais de confirmation.</p> <p>Le transbordement identifié représente 1 % des transbordements de la Corée.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures de l'envoi des confirmations (selon les métadonnées des notifications) et la fin confirmée du transbordement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 confirmation n'a pas été fournie pour un transbordement qui avait été notifié. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>que le navire de pêche avait soumis sa notification de transbordement et le rapport de fin de transbordement dans les 72 heures. Compte tenu de cette explication, la Corée considère que cet incident est un cas « en conformité ». Les documents justificatifs sont en pièces jointes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. E-mail avec le rapport de fin de transbordement. 2. Un tableur sur la réalisation du rapport de transbordement. <p>Mesures à prendre : Comme nous considérons ce cas comme « en conformité », aucune autre action n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
Pays-Bas		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié cinq cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 38 % des transbordements des Pays-Bas.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 notifications ont été envoyées 68 à 72 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 60 à 63 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 40 à 49 heures avant l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Pas de réponse	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 75 et 76

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Pays-Bas		<p>Le paragraphe 3 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 2 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer le transbordement de marchandises autres que des ressources marines vivantes pêchées, des appâts ou du carburant dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié un cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Le transbordement identifié représente 8 % des transbordements des Pays-Bas.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 notification a été envoyée 0 à 1 heure après l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Pas de réponse	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 81 et 82
Pays-Bas		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié un cas de non-respect des délais de confirmation.</p> <p>Le transbordement identifié représente 8 % des transbordements des Pays-Bas.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures de l'envoi des confirmations (selon les métadonnées des notifications) et la fin confirmée du transbordement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 confirmation n'a pas été fournie pour un transbordement qui avait été notifié. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Pas de réponse	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 86

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Norvège		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié 14 cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 12 % des transbordements de la Norvège.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 notifications ont été envoyées 68 à 72 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 2 notifications ont été envoyées 64 à 67 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 3 notifications ont été envoyées 60 à 63 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 2 notifications ont été envoyées 50 à 59 heures avant l'heure de transbordement notifiée. <p>1 notification a été envoyée 0 à 24 heures après l'heure de transbordement notifiée.</p> <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Nos investigations confirment qu'il y a eu plusieurs cas de non-respect du délai de notification au secrétariat de 72 heures minimum avant des opérations de transbordement prévues.</p> <p>Il y a eu un dialogue étroit entre les autorités norvégiennes et les navires/propriétaires en ce qui concerne l'importance du respect de la MC 10-09. Même si l'on a pu constater des améliorations pendant la saison de pêche en cours, nous reconnaissons qu'il est encore nécessaire d'accroître le niveau de conformité avec plusieurs paragraphes de la MC 10-09.</p> <p>Sur la base des informations fournies par le secrétariat et compte tenu de nos investigations, la direction des pêches a dressé un avertissement officiel aux navires et à leurs propriétaires pour non-respect de la MC 10-09.</p> <p>Pour une meilleure compréhension de la MC 10-09 ainsi que d'autres mesures de conservation de la CCAMLR, les autorités norvégiennes vont organiser une réunion avec l'industrie avant le début de la prochaine saison de pêche. Les exigences pertinentes seront mises en avant lors de la délivrance des licences aux navires pour la saison à venir.</p> <p>Compte tenu du retour d'information des capitaines des navires, nous estimons qu'il conviendrait de clarifier certains éléments de la MC 10-09 et nous sommes favorables à l'initiative du secrétariat décrite dans le document CCAMLR-40/16. Un problème récurrent semble être que le secrétariat de la CCAMLR relève l'heure de réception de la notification/confirmation, qui diffère de celle à laquelle le signal est envoyé du navire.</p> <p>S'agissant du statut de conformité, nous estimons que la plupart des cas identifiés de non-respect de la MC 10-09 constituent des infractions mineures (de niveau 1), lorsqu'ils sont évalués individuellement. Toutefois, comme plusieurs cas ont été identifiés, nous suggérons le statut de « non-conformité (niveau 2) ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>	non-conformité (niveau 2)	Voir paragraphe 74

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Norvège		<p>Le paragraphe 3 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 2 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer le transbordement de marchandises autres que des ressources marines vivantes pêchées, des appâts ou du carburant dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié six cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 4 % des transbordements de la Norvège.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 notification a été envoyée 1 heure 30 minutes à 2 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 3 notifications ont été envoyées 0 à 30 minutes avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 0 minute à 1 heure avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 2 à 6 heures après l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Nos investigations confirment qu'il y a eu plusieurs cas de non-respect du délai de notification au secrétariat de 2 heures minimum avant le transbordement prévu de produits autres que des ressources marines vivantes pêchées, des appâts ou du carburant.</p> <p>Il y a eu un dialogue étroit entre les autorités norvégiennes et les navires/propriétaires en ce qui concerne l'importance du respect de la MC 10-09. Même si l'on a pu constater des améliorations pendant la saison de pêche en cours, nous reconnaissons qu'il est encore nécessaire d'accroître le niveau de conformité avec plusieurs paragraphes de la MC 10-09.</p> <p>Sur la base des informations fournies par le secrétariat et compte tenu de nos investigations, la direction des pêches a dressé un avertissement officiel aux navires et à leurs propriétaires pour non-respect de la MC 10-09.</p> <p>Pour une meilleure compréhension de la MC 10-09 ainsi que d'autres mesures de conservation de la CCAMLR, les autorités norvégiennes vont organiser une réunion avec l'industrie avant le début de la prochaine saison de pêche. Les exigences pertinentes seront mises en avant lors de la délivrance des licences aux navires pour la saison à venir.</p> <p>Compte tenu du retour d'information des capitaines des navires, nous estimons qu'il conviendrait de clarifier certains éléments de la MC 10-09 et nous sommes favorables à l'initiative du secrétariat décrite dans le document CCAMLR-40/16. Un problème récurrent semble être que le secrétariat de la CCAMLR relève l'heure de réception de la notification/confirmation, qui diffère de celle à laquelle le signal est envoyé du navire.</p> <p>S'agissant du statut de conformité, nous estimons que la plupart des cas identifiés de non-respect de la MC 10-09 constituent des infractions mineures (de niveau 1), lorsqu'ils sont évalués individuellement. Toutefois, comme plusieurs cas ont été identifiés, nous suggérons le statut de « non-conformité (niveau 2) ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>	non-conformité (niveau 2)	Voir paragraphe 81

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Norvège		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié cinq cas de non-respect des délais de confirmation.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 4 % des transbordements de la Norvège.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures de l'envoi des confirmations (selon les métadonnées des notifications) et la fin confirmée du transbordement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 confirmation a été envoyée entre 16 et 20 jours ouvrables après la date et l'heure confirmées de fin de transbordement. • 4 confirmations n'ont pas été fournies pour un transbordement qui avait été notifié. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Nos investigations confirment qu'il y a eu quelques cas de non-respect du délai de notification au secrétariat de 72 heures minimum avant des opérations de transbordement prévues.</p> <p>Toutefois, selon nos investigations, deux des transbordements notifiés n'ont pas eu lieu, et il semble qu'il y ait eu une certaine confusion quant à l'obligation ou non de soumettre des confirmations dans ces cas.</p> <p>Il y a eu un dialogue étroit entre les autorités norvégiennes et les navires/propriétaires en ce qui concerne l'importance du respect de la MC 10-09. Même si l'on a pu constater des améliorations pendant la saison de pêche en cours, nous reconnaissons qu'il est encore nécessaire d'accroître le niveau de conformité avec plusieurs paragraphes de la MC 10-09.</p> <p>Sur la base des informations fournies par le secrétariat et compte tenu de nos investigations, la direction des pêches a dressé un avertissement officiel aux navires et à leurs propriétaires pour non-respect de la MC 10-09.</p> <p>Pour une meilleure compréhension de la MC 10-09 ainsi que d'autres mesures de conservation de la CCAMLR, les autorités norvégiennes vont organiser une réunion avec l'industrie avant le début de la prochaine saison de pêche. Les exigences pertinentes seront mises en avant lors de la délivrance des licences aux navires pour la saison à venir.</p> <p>Compte tenu du retour d'information des capitaines des navires, nous estimons qu'il conviendrait de clarifier certains éléments de la MC 10-09 et nous sommes favorables à l'initiative du secrétariat décrite dans le document CCAMLR-40/16.</p> <p>S'agissant du statut de conformité, nous estimons que la plupart des cas identifiés de non-respect de la MC 10-09 constituent des infractions mineures (de niveau 1), lorsqu'ils sont évalués individuellement. Toutefois, comme plusieurs cas ont été identifiés, nous suggérons le statut de « non-conformité (niveau 2) ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>	non-conformité (niveau 2)	Voir paragraphe 86

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Norvège		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-09 prévoit qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans avoir soumis une notification préalable selon les paragraphes 2, 3 et 4 de ladite mesure.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié la non-conformité de deux transbordements.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 2 % des transbordements de la Norvège.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 transbordement confirmé mais pas de notification de l'État du pavillon ni du navire. • 1 transbordement notifié et confirmé par l'autre État du pavillon participant mais pas de notification de la Norvège en sa qualité d'État du pavillon ni du navire. <p>Ces transbordements n'ont pas été inclus dans la liste des transbordements identifiés comme non conformes au paragraphe 2 de la MC 10-09.</p> <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Nos investigations confirment qu'il y a bien eu deux cas de non-respect du paragraphe 8 de la MC 10-09, concernant le transbordement de ravitaillement et de vivres et de marchandises.</p> <p>Il y a eu un dialogue étroit entre les autorités norvégiennes et les navires/propriétaires en ce qui concerne l'importance du respect de la MC 10-09. Même si l'on a pu constater des améliorations pendant la saison de pêche en cours, nous reconnaissons qu'il est encore nécessaire d'accroître le niveau de conformité avec plusieurs paragraphes de la MC 10-09.</p> <p>Sur la base des informations fournies par le secrétariat et compte tenu de nos investigations, la direction des pêches a dressé un avertissement officiel aux navires et à leurs propriétaires pour non-respect de la MC 10-09.</p> <p>Pour une meilleure compréhension de la MC 10-09 ainsi que d'autres mesures de conservation de la CCAMLR, les autorités norvégiennes vont organiser une réunion avec l'industrie avant le début de la prochaine saison de pêche. Les exigences pertinentes seront mises en avant lors de la délivrance des licences aux navires pour la saison à venir.</p> <p>Compte tenu du retour d'information des capitaines des navires, nous estimons qu'il conviendrait de clarifier certains éléments de la MC 10-09 et nous sommes favorables à l'initiative du secrétariat décrite dans le document CCAMLR-40/16.</p> <p>S'agissant du statut de conformité, nous estimons que la plupart des cas identifiés de non-respect de la MC 10-09 constituent des infractions mineures (de niveau 1), lorsqu'ils sont évalués individuellement. Toutefois, comme plusieurs cas ont été identifiés, nous suggérons le statut de « non-conformité (niveau 2) ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>	non-conformité (niveau 2)	Voir paragraphe 88

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Panama		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié quatre cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 5 % des transbordements du Panama.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 notification a été envoyée 68 à 72 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 2 notifications ont été envoyées 25 à 48 heures après l'heure de transbordement notifiée. <p>1 notification a été envoyée 0 à 24 heures après l'heure de transbordement notifiée.</p> <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 78
Panama		<p>Le paragraphe 3 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 2 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer le transbordement de marchandises autres que des ressources marines vivantes pêchées, des appâts ou du carburant dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié un cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Le transbordement identifié représente 1 % des transbordements du Panama.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 83

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • 1 notification a été envoyée 0 à 30 minutes avant l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>			
Panama		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié sept cas de non-respect des délais de confirmation.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 9 % des transbordements du Panama.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures de l'envoi des confirmations (selon les métadonnées des notifications) et la fin confirmée du transbordement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 confirmation a été envoyée entre 3 et 4 jours ouvrables après la date et l'heure confirmées de fin de transbordement. • 6 confirmations non fournies pour un transbordement notifié et/ou confirmé par l'autre État du pavillon participant. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 86
Panama		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-09 prévoit qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans avoir soumis une notification préalable selon les paragraphes 2, 3 et 4 de ladite mesure.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié la non-conformité de cinq transbordements.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 7 % des transbordements du Panama.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 89

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Cinq transbordements confirmés mais pas de notification de l'État du pavillon ni du navire.</p> <p>Ces transbordements n'ont pas été inclus dans la liste des transbordements identifiés comme non conformes au paragraphe 2 de la MC 10-09.</p> <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>			
Fédération de Russie		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-09 prévoit qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans avoir soumis une notification préalable selon les paragraphes 2, 3 et 4 de ladite mesure.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié la non-conformité de trois transbordements.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 4 % des transbordements de la Russie.</p> <p>Deux transbordements confirmés mais pas de notification de l'État du pavillon ni du navire.</p> <p>1 transbordement notifié et confirmé par l'autre État du pavillon participant mais pas de notification de la Russie en sa qualité d'État du pavillon ni du navire.</p> <p>Ces transbordements n'ont pas été inclus dans la liste des transbordements identifiés comme non conformes au paragraphe 2 de la MC 10-09.</p> <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>La Russie a mené une enquête approfondie sur ces cas. Les deux cas identifiés par le secrétariat dans le tableau comme s'appliquant à la Russie ont probablement été inclus par erreur (entre des navires battant pavillon du Vanuatu et de Norvège et également entre deux navires de transport). Conformément aux paragraphes 2 et 3 de la MC 10-09, l'autorité compétente demande aux navires d'envoyer les notifications directement au secrétariat. L'investigation de ces cas a établi qu'à l'époque indiquée, les navires de transport battant pavillon de la Fédération de Russie étaient loués par la société Baltmed Reefer Service Ltd. (Grèce) qui contrôlait en fait les activités du navire. Compte tenu du fait que le navire était exploité par la société grecque, un malentendu est apparu quant à la procédure de notification des transbordement dans la zone de la Convention. La mesure de conservation ne prévoit pas la possibilité que les armements notifient les transbordements. Pour autant, l'activité commerciale des navires, y compris les transbordements, est actuellement gérée par l'armement. La capacité des propriétaires des navires à s'impliquer dans l'aspect commercial des activités d'un navire pendant la durée d'un bail est en fait limitée. Dans les cas où la MC 10-09 ne prévoit pas les spécificités de l'activité commerciale des armements des navires, il convient de corriger la situation en incluant la possibilité de demander aux exploitants des navires de notifier au secrétariat les transbordement dans la zone de la Convention.</p>		Voir paragraphe 89

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Mesures à prendre :</p> <p>Si nécessaire, modifier la MC 10-09 ou apporter des clarifications sur les obligations des exploitants de navires.</p> <p>Statut préliminaire : doit faire l'objet d'une interprétation par le SCIC.</p>		
Fédération de Russie		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié 12 cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 18 % des transbordements de la Russie.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 notifications ont été envoyées 68 à 72 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 3 notifications ont été envoyées 64 à 67 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 25 à 48 heures après l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 97 à 120 heures après l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 121 à 144 heures après l'heure de transbordement notifiée. • 1 notification a été envoyée 145 à 168 heures après l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>La Russie a mené une enquête approfondie sur ces cas. Les deux cas identifiés par le secrétariat dans le tableau comme s'appliquant à la Russie ont probablement été inclus par erreur (entre des navires battant pavillon du Vanuatu et de Norvège et également entre deux navires de transport). Conformément aux paragraphes 2 et 3 de la MC 10-09, l'autorité compétente demande aux navires d'envoyer les notifications directement au secrétariat.</p> <p>L'investigation de ces cas a établi qu'à l'époque indiquée, les navires de transport battant pavillon de la Fédération de Russie étaient loués par la société Baltmed Reefer Service Ltd. (Grèce) qui contrôlait en fait les activités du navire. Compte tenu du fait que le navire était exploité par la société grecque, un malentendu est apparu quant à la procédure de notification des transbordement dans la zone de la Convention. La mesure de conservation ne prévoit pas la possibilité que les armements notifient les transbordements. Pour autant, l'activité commerciale des navires, y compris les transbordements, est actuellement gérée par l'armement. La capacité des propriétaires des navires à s'impliquer dans l'aspect commercial des activités d'un navire pendant la durée d'un bail est en fait limitée. Dans les cas où la MC 10-09 ne prévoit pas les spécificités de l'activité commerciale des armements des navires, il convient de corriger la situation en incluant la possibilité de demander aux exploitants des navires de notifier au secrétariat les transbordement dans la zone de la Convention.</p>		Voir paragraphe 78

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Mesures à prendre :</p> <p>Si nécessaire, modifier la MC 10-09 ou apporter des clarifications permettant aux exploitants de navires de transport de soumettre les données sur les transbordements au secrétariat.</p> <p>Statut préliminaire : doit faire l'objet d'une interprétation par le SCIC.</p>		
Fédération de Russie		<p>Le paragraphe 4 de la MC 10-09 précise quelles informations doivent être transmises dans une notification exigée en vertu des paragraphes 2 ou 3.</p> <p>Une notification a été identifiée dans laquelle l'heure proposée pour le transbordement n'était pas indiquée.</p> <p>Le transbordement identifié représente 1 % des transbordements de la Russie.</p> <p>S'il ne dispose pas de toutes les informations requises en vertu du paragraphe 4 de la MC 10-09, le secrétariat ne peut poursuivre l'évaluation de la conformité de l'activité de transbordement par rapport aux paragraphes 2 et 3 de la MC 10-09.</p> <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>La Russie a mené une enquête approfondie sur ces cas. Les deux cas identifiés par le secrétariat dans le tableau comme s'appliquant à la Russie ont probablement été inclus par erreur (entre des navires battant pavillon du Vanuatu et de Norvège et également entre deux navires de transport). Conformément aux paragraphes 2 et 3 de la MC 10-09, l'autorité compétente demande aux navires d'envoyer les notifications directement au secrétariat. L'investigation de ces cas a établi qu'à l'époque indiquée, les navires de transport battant pavillon de la Fédération de Russie étaient loués par la société Baltmed Reefer Service Ltd. (Grèce) qui contrôlait en fait les activités du navire. Compte tenu du fait que le navire était exploité par la société grecque, un malentendu est apparu quant à la procédure de notification des transbordement dans la zone de la Convention. La mesure de conservation ne prévoit pas la possibilité que les armements notifient les transbordements. Pour autant, l'activité commerciale des navires, y compris les transbordements, est actuellement gérée par l'armement. La capacité des propriétaires des navires à s'impliquer dans l'aspect commercial des activités d'un navire pendant la durée d'un bail est en fait limitée. Dans les cas où la MC 10-09 ne prévoit pas les spécificités de l'activité commerciale des armements des navires, il convient de corriger la situation en incluant la possibilité de demander aux exploitants des navires de notifier au secrétariat les transbordement dans la zone de la Convention.</p>		Voir paragraphe 84

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Mesures à prendre : un clarification est nécessaire quant à l'application de la MC 10-09 en ce qui concerne les exploitants de navires.</p> <p>Statut préliminaire : doit faire l'objet d'une interprétation par le SCIC.</p>		
Fédération de Russie		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié 11 cas de non-respect des délais de confirmation.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 16 % des transbordements de la Russie.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures de l'envoi des confirmations (selon les métadonnées des notifications) et la fin confirmée du transbordement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 confirmations ont été envoyées entre 3 et 4 jours ouvrables après la date et l'heure confirmées de fin de transbordement. • 1 confirmation a été envoyée entre 4 et 10 jours ouvrables après la date et l'heure confirmées de fin de transbordement. • 7 confirmations non fournies pour un transbordement notifié et/ou confirmé par l'autre État du pavillon participant. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>La Russie a mené une enquête approfondie sur ces cas. Les deux cas identifiés par le secrétariat dans le tableau comme s'appliquant à la Russie ont probablement été inclus par erreur (entre des navires battant pavillon du Vanuatu et de Norvège et également entre deux navires de transport). Conformément aux paragraphes 2 et 3 de la MC 10-09, l'autorité compétente demande aux navires d'envoyer les notifications directement au secrétariat.</p> <p>L'investigation de ces cas a établi qu'à l'époque indiquée, les navires de transport battant pavillon de la Fédération de Russie étaient loués par la société Baltmed Reefer Service Ltd. (Grèce) qui contrôlait en fait les activités du navire. Compte tenu du fait que le navire était exploité par la société grecque, un malentendu est apparu quant à la procédure de notification des transbordement dans la zone de la Convention. La mesure de conservation ne prévoit pas la possibilité que les armements notifient les transbordements. Pour autant, l'activité commerciale des navires, y compris les transbordements, est actuellement gérée par l'armement. La capacité des propriétaires des navires à s'impliquer dans l'aspect commercial des activités d'un navire pendant la durée d'un bail est en fait limitée. Dans les cas où la MC 10-09 ne prévoit pas les spécificités de l'activité commerciale des armements des navires, il convient de corriger la situation en incluant la possibilité de demander aux exploitants des navires de notifier au secrétariat les transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>Mesures à prendre : un clarification est nécessaire quant à l'application de la MC 10-09 en ce qui concerne les exploitants de navires.</p> <p>Statut préliminaire : doit faire l'objet d'une interprétation par le SCIC.</p>		Voir paragraphe 86

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Ukraine		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié un cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Le transbordement identifié représente 8 % des transbordements de l'Ukraine.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 notification a été envoyée 0 à 9 heures avant l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	<p>Le transbordement entre le <i>Simeiz</i> et le <i>Calipso</i> qui a eu lieu le 5 février 2021 concernait uniquement des déchets de poisson et des cartons d'emballage. Ces types de produits ne nécessitent que 2 heures de notification préalable selon le paragraphe 3 de la MC 10-09.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphe 78
Vanuatu		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié 15 cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 18 % des transbordements du Vanuatu.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7 notifications ont été envoyées 68 à 72 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 3 notifications ont été envoyées 64 à 67 heures avant l'heure de transbordement notifiée. • 3 notifications ont été envoyées 60 à 63 heures avant l'heure de transbordement notifiée. 	Pas de réponse		Voir paragraphe 78

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> 2 notifications ont été envoyées 50 à 59 heures avant l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>			
Vanuatu		<p>Le paragraphe 3 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante en sa qualité d'État du pavillon notifie au secrétariat, au moins 2 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer le transbordement de marchandises autres que des ressources marines vivantes pêchées, des appâts ou du carburant dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié quatre cas de non-respect des délais de notification.</p> <p>Les transbordements identifiés représentent 5 % des transbordements du Vanuatu.</p> <p>Les écarts entre les dates et heures des notifications (selon les métadonnées des notifications) et les heures notifiées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 notification a été envoyée 1 heure 30 minutes à 2 heures avant l'heure de transbordement notifiée. 2 notifications ont été envoyées 1 heure à 1 heure 30 minutes avant l'heure de transbordement notifiée. 1 notification a été envoyée 0 à 30 minutes avant l'heure de transbordement notifiée. <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 83
Vanuatu		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 prévoit que chaque Partie contractante est tenue de confirmer au secrétariat dans les trois (3) jours ouvrables qu'un de ses navires a réalisé un transbordement dans la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié cinq cas de non-respect des délais de confirmation.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 86

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Les transbordements identifiés représentent 6 % des transbordements du Vanuatu.</p> <p>Cinq confirmations non fournies pour un transbordement notifié et/ou confirmé par l'autre État du pavillon participant.</p> <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>			
Vanuatu		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-09 prévoit qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans avoir soumis une notification préalable selon les paragraphes 2, 3 et 4 de ladite mesure.</p> <p>L'analyse des données de transbordement a identifié la non-conformité d'un transbordement.</p> <p>Le transbordement identifié représente 1 % des transbordements du Vanuatu.</p> <p>1 transbordement confirmé mais pas de notification de l'État du pavillon ni du navire.</p> <p>Ce transbordement ne figure pas dans la liste des transbordements identifiés comme non conformes au paragraphe 2 de la MC 10-09.</p> <p>La liste des transbordements est disponible en annexe à ce cas sur le site web.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 89
Mesure de conservation 25-02					
Ukraine	<i>Simeiz</i>	<p>Le paragraphe 4 de l'annexe 25-02/A de la MC 25-02 dispose que la longueur des banderoles les plus éloignées doit être d'un mètre minimum.</p> <p>Commentaires tirés du rapport de l'observateur n° 2035 pour la sortie du <i>Simeiz</i> battant pavillon ukrainien (du 28 octobre 2020 au 26 février 2021) :</p> <p>« Les banderoles les plus longues mesuraient 7,11 m et les plus courtes 0,54 m... »</p>	<p>Les lignes de banderoles utilisées sur le <i>Simeiz</i> ont été fabriquées conformément à l'annexe 25-02/A. Elles consistaient en 13 banderoles de 7 mètres de long au début à 1 mètre à la fin + une 14^e banderole de 0,5 mètre (la plus éloignée). Cette dernière banderole ne fonctionne qu'en cas de tempête, en accroissant la zone de protection de la ligne contre les oiseaux.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphe 90

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Royaume-Uni	<i>Argos Georgia</i>	<p>Le paragraphe 4 de l'annexe 25-02/A de la MC 25-02 dispose que les banderoles doivent être composées de deux fils constitués d'une corde ou d'un tube en plastique de couleur vive d'un minimum de 3 mm de diamètre.</p> <p>Commentaires tirés du rapport de l'observateur n° 2045 pour la sortie de l'<i>Argos Georgia</i> battant pavillon britannique (du 25 février au 20 mars 2021) :</p> <p>« Le poteau tori de 12 mm de diamètre, en polypropylène et polyester à parts égales compte 12 tubes lumineux orange et vert de 2,3 à 4,3 mm. »</p>	<p>Le Royaume-Uni a mené une enquête sur cette infraction potentielle.</p> <p>Une inspection du navire avant le début de la saison, réalisée le 25 février 2021, a signalé une totale conformité avec les dispositions de la MC 25-02. Il en est de même pour les contrôles portuaires du 24 février et du 20 mars 2021 menées conformément à la MC 10-03.</p> <p>Une évaluation de l'engin de pêche a été effectuée le 19 août 2021 par l'observateur désigné par la CCAMLR, à bord du navire de pêche <i>Argos Georgia</i>. À l'aide d'un calibre, l'observateur SISO a indiqué que toutes les banderoles mesuraient entre 4,2 mm et 4,3 mm, ce qui est conforme aux exigences de la MC 25-02.</p> <p>Le rapport de l'observateur n° 2045 indique clairement que les lignes de banderoles du navire étaient conformes aux spécifications minimales de la CCAMLR (Section 6.1 Dispositifs d'atténuation – informations sur les lignes de banderoles). Ainsi, nous en concluons que le rapport comportait une erreur dans les dimensions détaillées de la banderole.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphe 90
Mesure de conservation 25-03					
Chili	<i>Antarctic Endeavour</i>	<p>Le paragraphe 3 de la MC 25-03 dispose que le rejet de déchets d'usine et les rejets de la pêche est interdit au lancer et au virage du chalut.</p> <p>Commentaires sur l'interdiction de rejet en mer, tirés du rapport de l'observateur n° 475 pour la sortie de l'<i>Antarctic Endeavour</i> battant pavillon chilien (du 26 juin au 22 septembre 2020) :</p> <p>« La seule exception concerne la pose du chalut 156. Une quantité de krill partiellement traité (figure 6) a été déversée pendant 3 minutes environ d'une conduite d'évacuation située à bâbord. L'observateur a été</p>	<p>S'agissant du déversement et des rejets de la pêche mentionnés dans le rapport, il a été établi que cela s'est produit au cours d'une procédure automatique de contrôle de la pression, déclenchée par un épisode particulier de solidification du krill. Ce processus s'est produit lorsque la température de cuisson est passée soudainement de 90° C à 102° C, ce qui a entraîné la solidification du produit et ainsi l'obstruction du flux normal du produit (qui se transforme de liquide en solide) produisant en conséquence une hausse de pression du système. Dans ce cas, le système libère automatiquement la pression en rejetant le produit traité.</p>		Voir paragraphe 90

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		informé que ce déversement était dû à un régulateur d'urgence dans l'usine qui libérait la pression excessive du système. »	Tout ce qui précède corrobore qu'il s'agit d'un cas exceptionnel, produit par un mécanisme d'urgence permettant d'éviter une catastrophe dans l'usine à bord. L'armateur a fourni une image, ci-jointe. Statut préliminaire : doit faire l'objet d'une interprétation par le SCIC.		
Mesure de conservation 26-01					
Chine	<i>Fu Rong Hai</i>	Le paragraphe 9 de la MC 26-01 interdit le rejet en mer de déchets au sud de 60°S. Du 21 mars au 29 mai 2021, le <i>Fu Rong Hai</i> a signalé dans les données C1 avoir rejeté en mer au sud de 60°S 14 134 individus de 17 espèces identifiables pour un poids total de 26,59 kg.	Le <i>Fu Rong Hai</i> n'a rejeté aucune capture accessoire au cours de cette période de déclaration des données. Les rejets signalés dans les données C1 sont dus à une erreur dans la déclaration. A titre d'exemple, « 3,45 » dans la ligne « Rejetés Poids vif (kg) », colonne B de la fiche de données C1. Les données ont été attribuées aux lignes « Rejetés » qui sont trompeuses. Statut préliminaire : en conformité		Voir paragraphe 90
Mesure de conservation 31-02					
Ukraine	<i>Marigolds</i>	Dans la COMM CIRC 20/179, le Japon signale l'observation du <i>Marigolds</i> le 10 décembre 2020 à 19h55 UTC dans le secteur de la sous-zone 88.1 et des SSRU 882A–B (zone au nord de 70°S) après la fermeture le 9 décembre 2020 à 23h59 UTC (COMM CIRC 20/166–SC CIRC 20/126). Le navire était en opération à une vitesse estimée à 7 nœuds, puis s'est arrêté. À proximité, le <i>Shinsei Maru No. 8</i> a localisé 3 bouées marquées <i>Marigolds</i> . Des photos ont été fournies dans la COMM CIRC 20/179. Dans la COMM CIRC 20/168–SC CIRC 20/128 l'Ukraine a notifié le retard dans la remontée des engins de pêche, conformément au paragraphe 5 de la MC 31-02. Dans la COMM CIRC 20/169–SC CIRC 20/129 l'Ukraine rend compte de l'enquête menée sur le retard dans la remontée des engins de pêche, conformément au paragraphe 6 de la MC 31-02. Le rapport indique que de mauvaises conditions météorologiques ont entraîné la rupture de la ligne et qu'une recherche pour retrouver l'engin n'a pas abouti.	Le navire a pris toutes les mesures possibles pour trouver l'engin de pêche. De mauvaises conditions météorologiques ont retardé ces recherches. Les actions du navires ont été signalées au secrétariat de la CCAMLR et aux Parties par voie de lettres circulaires. Cette situation a également été examinée par l'Agence nationale des pêches de l'Ukraine qui n'a relevé aucun signe de pêche INN. Statut préliminaire : en conformité		Voir paragraphe 90

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Dans son rapport n° 2062_2063, l'observateur désigné, à bord du <i>Shinsei Maru No. 8</i> a noté les commentaires suivants :</p> <p>« Il n'a été observé ni navires ni engins INN. Toutefois, a cas peut être signalé concernant le <i>Marigolds</i>, navire battant pavillon ukrainien, qui pêchait dans la SSRU 881B fermée le 10 décembre 2020. On a constaté que le navire dérivait à proximité de son engin de pêche marqué, par beau temps, et qu'il n'a pas tenté de le remonter en présence du <i>Shinsei Maru No.8</i>. Des photos ont été prises du navire et de l'engin marqué et sont disponibles sur demande. »</p> <p>Ce cas constitue une possible infraction de la MC 31-02.</p> <p>Le paragraphe 1 de la MC 31-02 prévoit qu'à la suite de la notification de fermeture d'une pêcherie par le secrétariat, tous les navires se trouvant dans la zone concernée par la fermeture doivent remonter leurs engins de pêche avant la date et l'heure de fermeture notifiées.</p>			
Mesure de conservation 32-02					
Afrique du Sud	<i>El Shaddai</i>	<p>La MC 32-02 interdit la pêche dirigée de légine dans la sous-zone 58.7 (à l'exception des eaux adjacentes à l'île du Prince Édouard).</p> <p>En juillet 2020, il a été demandé au secrétariat de fournir des détails concernant une marque CCAMLR recapturée sur une légine dans le secteur de l'Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (APSOI) en 2020. Lors de l'examen des informations concernant les poses de marques, les données C2 soumises par l'<i>El Shaddai</i> au cours des cinq dernières années ont été réexaminées et ont révélé que 28 poses avaient été effectuées dans la sous-zone 58.7 en dehors de la zone économique exclusive (ZEE) sud-africaine en 2015 et 33 dans le même secteur en 2016.</p>	<p>Des poursuites judiciaires ont été engagées et l'affaire a été enregistrée. D'autres engagements internes sont en cours pour déterminer des sanctions plus sévères.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphe 90

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Les lieux où la pêche a été effectuée en 2015 et 2016 se trouvent en dehors de la ZEE sud-africaine et à l'intérieur de la sous-zone 58.7 qui était fermée à la pêche.</p> <p>En août 2020, cette information a été transmise à l'Afrique du Sud, accompagnée des données du système de surveillance des navires (VMS) pertinentes.</p> <p>En septembre 2020, toutes les données C2 pertinentes relatives à l'<i>El Shaddai</i> ont été communiquées à l'Afrique du Sud.</p> <p>Dans la COMM CIRC 21/93, l'Afrique du Sud rend compte de l'enquête menée sur les activités de l'<i>El Shaddai</i> et indique que le capitaine et l'armateur du navire n'étaient pas conscients qu'ils pêchaient en dehors de la ZEE sud-africaine et que des systèmes ont été mis en place pour éviter que cela se reproduise.</p> <p>Ce cas est examiné plus avant dans le cadre du projet de liste des navires INN (COMM CIRC 21/92).</p>			
Mesure de conservation 41-01					
Nouvelle-Zélande	<i>San Aotea II</i>	<p>Le paragraphe 2 ii) de l'annexe 41-01/C de la MC 41-01 prévoit que le programme de marquage doit viser les légines de toutes tailles, afin de satisfaire les conditions de marquage.</p> <p>Le rapport n° 2017 de l'observateur à bord du <i>San Aotea II</i> V2 pour la période du 22 novembre 2020 au 10 février 2021 indique :</p> <p>« Au cours du virage de la ligne 48 le 3 janvier 2021, le capitaine a ordonné à l'équipage du poste de virage de remettre à l'eau un juvénile de <i>D. mawsoni</i> (d'une longueur estimée de >40 cm) vivant et non marqué. Ses instructions ont été respectées. »</p> <p>Le rapport de contrôle portuaire fourni par la Nouvelle-Zélande concernant le contrôle du <i>San Aotea II</i> du 11 février 2021 à Timaru, en Nouvelle-Zélande, indique :</p>	<p>Le propriétaire du navire a informé les autorités néo-zélandaises que la remise à l'eau d'une légine, qui n'avait été marquée, avait eu lieu pendant la saison 2020/21 en mer de Ross. Cette remise à l'eau a été notée dans le journal de bord, dans les données C2 et confirmée par les observateurs à bord du navire. Interrogé par les inspecteurs, le capitaine a confirmé qu'il s'agissait d'un cas unique dû à la petite taille du poisson.</p> <p>Les autorités néo-zélandaises ont enquêté sur la question et visionné les images vidéo collectées lors du voyage. Il a été confirmé que la remise à l'eau d'une légine non marquée ne s'est produite que dans le cas signalé.</p> <p>Suite à l'investigation, le ministère néo-zélandais des Industries primaires a envoyé un avertissement officiel au propriétaire du navire. Le ministère conservera cette lettre d'avertissement dans ses archives concernant la conformité de la société.</p>		Voir paragraphe 90

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>« Conclusions du contrôleur :</p> <p>Au cours du virage de la ligne 48 le 4 janvier 2021 (UTC) un juvénile de légine de petite taille a été remis à l'eau par un membre de l'équipage sans avoir été marqué. Cela a été signalé par le navire à (aux) l'observateur(s) à bord (A).</p> <p>Déclaration du capitaine :</p> <p>Concernant la situation susmentionnée, j'ai pris la décision impulsive de relâcher cette légine bien vivante et de très petite taille (moins de 30 cm) car j'ai pensé qu'elle était trop petite pour survivre au processus de marquage et bien trop petite pour la tuer et la traiter.</p> <p>(A) Il s'agit d'une infraction au paragraphe 34 du permis AMLR et de la MC 41/01. »</p> <p>Le protocole de marquage de la CCAMLR ne permet pas la remise à l'eau de légine due à une taille minimum ou maximum.</p> <p>En accusant réception du rapport de contrôle portuaire, le secrétariat a demandé un complément d'information concernant l'infraction identifiée de la MC 41-01 signalée dans le rapport. Cette demande est restée sans réponse.</p>	<p>Mesures à prendre :</p> <p>Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
Mesure de conservation 91-05					
Corée, République de	<i>Hong Jin No. 701</i>	<p>Le paragraphe 24 de la MC 91-05 exige que les États de pavillon informent le secrétariat au préalable de l'entrée de leurs navires de pêche dans l'AMP.</p> <p>Quatre écarts de conformité ont été identifiés.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie le 9 décembre 2020 à 11h27 UTC informant de l'entrée du navire battant pavillon coréen <i>Hong Jin No. 701</i> dans la ZSR de la AMPRMR le 9 décembre 2020 à 10h58 UTC.</p> <p>La notification a été soumise par un représentant du navire, en son nom. Il est mentionné que le navire avait des problèmes de dispositif de communication satellite.</p>	<p>A.</p> <p>Compte tenu de l'importance des délais de déclaration qui se déroule en temps réel, et étant donné que l'entrée peut se produire à n'importe quel moment de la journée, le ministère coréen des Océans et des Pêches et l'armateur se sont arrangés pour que le navire puisse communiquer ses mouvements directement au secrétariat en son nom. Pour assurer la communication entre le navire et les autorités compétentes, y compris le secrétariat de la CCAMLR, le <i>Hong Jin No. 701</i> a été équipé de deux modules Inmarsat (870-773-110-199, 870-773-111-063) et d'une téléphone satellite Iridium (8816-2245-3756) fin octobre 2020, avant de quitter le port. Toutefois, à partir de fin novembre 2020, lorsque le navire s'approchait de la sous-zone 88.1, la transmission et la réception des</p>		Voir paragraphe 90

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
		<p>Écart de 39 minutes après l'entrée.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie le 28 décembre 2020 à 23h07 UTC informant de l'entrée du navire battant pavillon coréen <i>Hong Jin No. 701</i> dans la ZSR de la AMPRMR le 28 décembre 2020 à 17h10 UTC.</p> <p>La notification a été soumise par un représentant du navire, en son nom.</p> <p>Écart de 5 heures et 7 minutes après l'entrée.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie le 16 janvier 2021 à 2h22 UTC informant de l'entrée du navire battant pavillon coréen <i>Hong Jin No. 701</i> dans la ZPG i) de la AMPRMR le 16 janvier 2021 à 1h57 UTC.</p> <p>La notification a été soumise par un représentant du navire, en son nom.</p> <p>Écart de 25 minutes après l'entrée.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie le 16 janvier 2021 à 21h15 UTC informant de l'entrée du navire battant pavillon coréen <i>Hong Jin No. 701</i> dans la ZPG i) de la AMPRMR le 16 janvier 2021 à 17h37 UTC.</p> <p>La notification a été soumise par un représentant du navire, en son nom.</p> <p>Écart de 3 heures et 38 minutes après l'entrée.</p>	<p>données des deux dispositifs sont devenus instables. L'armateur et le navire ont alors utilisé le téléphone satellite et la fonction texte du système de déclaration électronique du CSP coréen pour les rapports à effectuer (p. ex. rapport CE, notification de mouvement, etc.) et la communication avec le secrétariat de la CCAMLR. Bien que l'armateur ait mis en place plusieurs dispositifs de communication afin de garantir une transmission fluide entre le navire et la terre, la défaillance des modules VMS était indépendante de la volonté de l'État du pavillon ou de l'armateur. Cela dit, compte tenu des défis environnementaux uniques posés dans le secteur, le ministère coréen des Océans et des Pêches a indiqué que la flottille de l'armateur serait équipée des systèmes de communication avancés GX comportant une messagerie en temps réel et permettant de réduire le mauvais fonctionnement communication dans des zones grises, en plus des deux modules de VMS et du téléphone satellite sur le navire. Suite à ces informations, l'opération consiste à mettre à niveau le système qui sera utilisé pendant la saison de pêche 2021/22. En conséquence, la Corée considère que ce cas est techniquement « en conformité ».</p> <p>À 10h46 UTC, le 9 décembre 2020, le navire a transmis une notification préalable d'entrée dans la ZSR à l'agence (représentant du navire) par la fonction de message texte du système de compte rendu électronique à bord du navire car la transmission des données sur les modules VMS et le téléphone satellite n'était pas fluide.</p> <p>À 10h58 UTC, le 9 décembre 2020, le <i>Hong Jin No. 701</i> est entré dans la ZSR.</p> <p>À 11h10 UTC, le 9 décembre 2020, le <i>Hong Jin No. 701</i> a envoyé un e-mail au secrétariat de la CCAMLR pour notifier l'entrée. Le capitaine a expliqué que, compte tenu de défaillances dans la transmission satellite des données, la notification préalable d'entrée a été transmise tout d'abord au représentant par message texte, de façon que celui-ci puisse la relayer au secrétariat. Il a fallu environ 12 minutes pour que le capitaine appelle le représentant et fasse un rapport.</p>		

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>À 11h27 UTC, le 9 décembre 2020, la notification d'entrée était soumise au secrétariat.</p> <p>À 22h21 UTC, le 9 décembre 2020, le navire a quitté la ZSR pour se diriger vers la SSRU 881K. Le navire est resté dans la ZSR pendant 10 heures et 54 minutes, pendant lesquelles il n'a pas pêché. Le navire a rencontré quelques difficultés avant d'arriver à son point final en raison des changements de configuration des glaces flottantes qui l'ont obligé à modifier fréquemment ses trajectoires de navigation. Et, pour couronner le tout, la transmission des données n'était pas fluide du fait de la faiblesse du signal dans le secteur, ce qui a empêché une communication étroite entre le navire et le secrétariat de la CCAMLR, d'où le retard de 12 minutes dans la transmission au secrétariat. Sans le problème de transmission des données, la notification préalable aurait été soumise 15 minutes avant l'entrée. Il s'agissait donc simplement d'une erreur indépendante de la volonté de l'État du pavillon, de l'armateur ou du navire. En conséquence, la Corée considère que ce cas est techniquement « en conformité ».</p> <p>B.</p> <p>Le <i>Hong Jin No. 701</i> a soumis des messages au secrétariat de la CCAMLR indiquant ses intentions de mouvement dans le respect des 24 heures et autres règles pertinentes à partir du 12 décembre 2020, date à laquelle il a commencé ses opérations dans la ZSR, jusqu'à son arrivée dans les SSRU 881K et 881I le 3 janvier 2021. Pendant cette période, le navire a opéré uniquement dans la ZSR et n'a pas pêché dans d'autres secteurs.</p> <p>Du 27 au 29 décembre (4h00 UTC), d'importantes glaces de mer sont entrées dans la ZSR. Le 28 décembre (13h02 UTC), le navire a quitté la ZSR et s'est dirigé vers la SSRU881K pour des raisons de sécurité. Il est revenu dans la ZSR le même jour à 17h10 UTC, après s'être réfugié dans la SSRU 881K pendant 4 heures et 8 minutes. Le déplacement s'est produit en raison des conditions difficiles des glaces de mer qui menaçaient la</p>		

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>sécurité du navire et de l'équipage. Il n'y a pas eu d'opération de pêche pendant ces mouvements. Comme il s'agit d'une mesure de sécurité prise par le navire, le paragraphe 13 de la MC 10-04 devrait s'appliquer, exigeant la soumission d'un rapport sur les mouvements dans les 24 heures. En conséquence, la Corée considère que ce cas est « en conformité ».</p>		
			<p>C et D. Le navire a soumis sa notification préalable d'entrée dans la ZPG i) de l'AMPRMR à 20h57 UTC, le 15 janvier 2021.</p>		
			<p>Il est entré dans la ZPG i) de l'AMPRMR à 1h:57 UTC, le 16 janvier 2021.</p>		
			<p>Il a quitté la ZPG i) de l'AMPRMR à 14h34 UTC, le 16 janvier 2021, avant d'entrer dans la SSRU 882A.</p>		
			<p>Le navire a quitté la SSRU 882A à 17h37 UTC, le 16 janvier 2021, avant de retourner dans la ZPG i) de l'AMPRMR.</p>		
			<p>Le navire a quitté la ZPG i) de l'AMPRMR à 22h14 UTC, le 16 janvier 2021, après y avoir passé 4 heures et 37 minutes. Il est ensuite retourné dans la SSRU 882A.</p>		
			<p>Comme l'indique le document justificatif, le mouvement entre la ZPG de l'AMPRMR et la SSRU 882A, depuis son message du 15 janvier 2021 à 20h57 UTC, est dû à des changements de trajectoires de navigation lors du passage de la ZPG vers la destination prévue du navire, en évitant les glaces de mer flottantes pour des raisons de sécurité. En conséquence, le paragraphe 13 de la MC 10-04 devrait s'appliquer, exigeant la soumission d'un rapport sur les mouvements dans les 24 heures. En conséquence, la Corée considère que ce cas est « en conformité ».</p>		
			<p>Pour d'autres informations, veuillez consulter le calendrier suivant concernant le <i>Hong Jin No. 701</i> pour la saison 2020/21 :</p>		
			<p>9 décembre 2020 : le navire a soumis une notification préalable d'entrée dans la ZSR de la sous-zone 88.1</p>		

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>12 décembre 2020 : le navire a effectué sa première pose (il a opéré dans un seul secteur, dans la ZSR, du 12 décembre 2020 au 3 janvier 2021).</p> <p>3 janvier 2021 : le navire a quitté la ZSR et s'est dirigé vers 70 degrés sud.</p> <p>13 janvier 2021 : La ZSR a fermé à 8h00 UTC.</p> <p>14 janvier 2021 : le secteur 70 degrés sud dans la sous-zone 88.1 a fermé.</p> <p>15 janvier 2021 : le navire a soumis sa notification préalable d'entrée dans la ZPG i) de l'AMPRMR à 20h57 UTC.</p> <p>16 janvier 2021 : le navire est entré dans la ZPG i) de l'AMPRMR à 1h57 UTC.</p> <p>16 janvier 2021 : le navire a quitté la ZPG i) de l'AMPRMR à 22h14 UTC.</p> <p>Le navire s'est dirigé directement vers le port de Montevideo pour une escale sans aucune opération de pêche dans la sous-zone 88.2.</p> <p>Les documents justificatifs sont en pièces jointes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le rapport de mouvement de la SSRU 881K vers la ZSR dans la SSRU 881K. 2. Le rapport de mouvement concernant la ZPG. <p>Mesures à prendre :</p> <p>Aucune autre mesure n'est nécessaire.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
Espagne	<i>Tronio</i>	<p>Le paragraphe 8 iii) de la MC 91-05 prévoit le marquage des légines à raison d'au moins trois poissons par tonne de poids vif capturée dans la zone spéciale de recherche.</p> <p>Le taux de marquage sur le <i>Tronio</i> était de 2,0 poissons par tonne de poids vif capturée dans la zone spéciale de recherche. Le navire a capturé 3 tonnes de légine et 6 spécimens de <i>Dissostichus mawsoni</i> ont été marqués.</p>	Pas de réponse		Voir paragraphe 90

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Ukraine	<i>Calipso</i>	<p>Le paragraphe 24 de la MC 91-05 exige que les États de pavillon informent le secrétariat au préalable de l'entrée de leurs navires de pêche dans l'AMP.</p> <p>Deux écarts de conformité ont été identifiés.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie le 15 décembre 2020 à 11h16 UTC informant de l'entrée du navire battant pavillon ukrainien <i>Calipso</i> dans la ZSR iii) de la AMPRMR le 15 décembre 2020 à 7h31 UTC.</p> <p>Écart de 3 heures et 44 minutes après l'entrée.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie le 25 décembre 2020 à 16h38 UTC informant de l'entrée du navire battant pavillon ukrainien <i>Calipso</i> dans la ZSR de la AMPRMR le 25 décembre 2020 à 12h51 UTC.</p> <p>Écart de 3 heures et 47 minutes après l'entrée.</p>	<p>Concernant le premier cas : le navire <i>Calipso</i> a envoyé une notification concernant l'intention d'entrer dans l'AMP avant d'y entrer, par e-mail au secrétariat le 14 décembre 2020 à 7h52 UTC, aux adresses : ccamlr@ccamlr.org et vms@ccamlr.org.</p> <p>Concernant le second cas : compte tenu du fait la ZSR à l'intérieur de l'AMP était ouverte à la pêche pendant la saison 2020/21, le navire a opéré dans le cadre du paragraphe 13 de la MC 10-04 et a été notifié dans les 24 heures suivant le passage de la limite de la ZSR. Toutefois, en application du paragraphe 24 de la MC 91-05, le navire devait notifier le secrétariat avant d'entrer dans la ZSR.</p> <p>L'équipage et l'observateur national ont reçu des instructions spécifiques.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		Voir paragraphe 90
Royaume-Uni	<i>Nordic Prince</i>	<p>Le paragraphe 24 de la MC 91-05 exige que les États de pavillon informent le secrétariat au préalable de l'entrée de leurs navires de pêche dans l'AMP.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie le 26 décembre 2020 à 6h05 UTC informant de l'entrée du navire battant pavillon britannique <i>Nordic Prince</i> dans la ZSR de la AMPRMR le 26 décembre 2020 à 4h38 UTC.</p> <p>Écart de 1 heures et 27 minutes après l'entrée.</p>	<p>Le Royaume-Uni a mené une enquête sur cette infraction potentielle.</p> <p>Le navire de pêche <i>Nordic Prince</i> a notifié son intention d'entrer dans la ZSR de l'AMPRMR le 26 décembre 2020 à 1h01 UTC par transmission e-mail au secrétariat de la CCAMLR, conformément au paragraphe 24 de la MC 91-05. Le navire est entré dans la ZPG de l'AMPRMR à 4h38 UTC. Même s'il n'y était pas tenu en vertu de la MC 91-05, le navire a ensuite confirmé l'entrée dans la ZSR de l'AMPRMR par transmission e-mail au secrétariat de la CCAMLR le même jour à 6h05 UTC. La confirmation de la transmission de l'entrée a été légèrement retardée car le navire est passé d'Inmarsat (dont la couverture se termine à 75 degrés sud) à Iridium, qui est une connexion plus lente.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		Voir paragraphe 90

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Système de contrôle de la CCAMLR					
Norvège	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>Le paragraphe V du système de contrôle dispose qu'un navire doit stopper dès que possible pour permettre l'embarquement d'un contrôleur.</p> <p>Un rapport sur la tentative de contrôle de <i>l'Antarctic Endurance</i>, navire battant pavillon norvégien, par un contrôleur agréé chilien fait état des éléments suivants :</p> <p>Une fois les questions posées, nous avons demandé au capitaine du navire si, sous réserve des conditions météorologiques, il autorisait la montée à bord, la visite et le contrôle du navire le 23 mai au même endroit (détroit de Bransfield). La réponse était NÉGATIVE, et il a ajouté :</p> <p>« En ces temps de COVID-19, afin d'assurer la sécurité de l'équipage, nous ne pouvons accepter que quiconque monte à bord du navire. »</p> <p>Ce rapport a été diffusé aux Membres dans la COMM CIRC 21/98.</p>	<p>Afin de garantir la sécurité des opérations et de protéger la santé des personnes à bord, les navires norvégiens de pêche au krill ont consentis des efforts importants pour empêcher la propagation de la COVID-19 à bord. Par exemple, l'équipage est placé en isolement pendant 10 jours au port de départ, et tous les membres doivent passer trois tests de détection de la COVID-19 avant de monter à bord. À ce jour, ils ont réussi à éviter toute épidémie à bord des navires de pêche. Si une épidémie de COVID-19 devait se déclarer à bord, la situation serait très dangereuse pour la santé et la sécurité de l'équipage. Dans ce cas en particulier, il aurait fallu six jours au navire pour atteindre un port sûr, en supposant qu'il soit autorisé à entrer avec une épidémie à bord. Ainsi, le capitaine du navire craignait que la sécurité de l'équipage soit menacée si des contrôleurs étaient autorisés à monter à bord.</p> <p>Toutefois, selon le paragraphe 5 du système de contrôle de la CCAMLR, un navire est tenu, lorsqu'il reçoit le signal approprié, d'autoriser les contrôleurs à monter à bord. Cette disposition ne fait l'objet d'aucune dérogation et, de ce fait, elle est applicable même en cas de pandémie.</p> <p>En vertu de la législation nationale, de la réglementation et des licences annuelles, les dispositions de la CCAMLR concernées sont juridiquement contraignantes pour tout navire norvégien participant aux pêcheries de la CCAMLR. La Norvège prend très au sérieux le compte rendu de contrôle et, sur la base des informations qu'il contient, la direction des pêcheries a adressé un avertissement officiel au navire. De plus, les obligations en vertu du système de contrôle de la CCAMLR seront également mises en avant lors de la délivrance de la licence au navire pour la saison à venir, en précisant que le risque de maladie infectieuse ne constitue pas une exemption valable à l'obligation d'autoriser les contrôleurs à monter à bord.</p>		Voir paragraphe 90
Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)					

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Norvège	<i>Antarctic Sea</i>	<p>Le paragraphe V du système de contrôle dispose qu'un navire doit stopper dès que possible pour permettre l'embarquement d'un contrôleur.</p> <p>Un rapport sur la tentative de contrôle de <i>l'Antarctic Sea</i>, navire battant pavillon norvégien, par un contrôleur agréé chilien fait état des éléments suivants :</p> <p>Une fois les questions posées, nous avons demandé au capitaine du navire si, sous réserve des conditions météorologiques, il autorisait la montée à bord, la visite et le contrôle du navire le 23 mai au même endroit (détroit de Bransfield). La réponse était NÉGATIVE, et il a ajouté :</p> <p>« Nous sommes dans la même situation que <i>l'Antarctic Endurance</i> et nous appliquons les mêmes restrictions que ce navire. »</p> <p><i>L'Antarctic Endurance</i> a répondu à la demande de coopération concernant un contrôle :</p> <p>« En ces temps de COVID-19, afin d'assurer la sécurité de l'équipage, nous ne pouvons accepter que quiconque monte à bord du navire. »</p> <p>Ce rapport a été diffusé aux Membres dans la COMM CIRC 21/98.</p>	<p>Afin de garantir la sécurité des opérations et de protéger la santé des personnes à bord, les navires norvégiens de pêche au krill ont consentis des efforts importants pour empêcher la propagation de la COVID-19 à bord. Par exemple, l'équipage est placé en isolement pendant 10 jours au port de départ, et tous les membres doivent passer trois tests de détection de la COVID-19 avant de monter à bord. À ce jour, ils ont réussi à éviter toute épidémie à bord des navires de pêche. Si une épidémie de COVID-19 devait se déclarer à bord, la situation serait très dangereuse pour la santé et la sécurité de l'équipage. Dans ce cas en particulier, il aurait fallu six jours au navire pour atteindre un port sûr, en supposant qu'il soit autorisé à entrer avec une épidémie à bord. Ainsi, le capitaine du navire craignait que la sécurité de l'équipage soit menacée si des contrôleurs étaient autorisés à monter à bord.</p> <p>Le capitaine de <i>l'Antarctic Sea</i> a fait savoir aux contrôleurs par radio qu'il devait vérifier auprès du siège de la compagnie avant d'autoriser un contrôle, ce à quoi le contrôleur a répondu que ce n'était pas nécessaire.</p> <p>Toutefois, selon le paragraphe 5 du système de contrôle de la CCAMLR, un navire est tenu, lorsqu'il reçoit le signal approprié, d'autoriser les contrôleurs à monter à bord. Cette disposition ne fait l'objet d'aucune dérogation et, de ce fait, elle est applicable même en cas de pandémie.</p> <p>En vertu de la législation nationale, de la réglementation et des licences annuelles, les dispositions de la CCAMLR concernées sont juridiquement contraignantes pour tout navire norvégien participant aux pêcheries de la CCAMLR. La Norvège prend très au sérieux le compte rendu de contrôle et, sur la base des informations qu'il contient, la direction des pêcheries a adressé un avertissement officiel au navire. De plus, les obligations en vertu du système de contrôle de la CCAMLR seront également mises en avant lors de la délivrance de la licence au navire pour la saison à venir, en précisant que le risque de maladie infectieuse ne constitue pas une exemption valable à l'obligation d'autoriser les contrôleurs à monter à bord.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>		Voir paragraphe 90

Liste des navires INN des Parties non contractantes 2021/22

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>Amorinn</i>		7036345	5VAN9	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.5.1 (11 oct. 2003) • Observé 58.4.2 (23 janv. 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"> • Soutien à des navires de la liste INN 	2016	<ul style="list-style-type: none"> • Atlanti Pez • Urgora S de RL • World Oceans Fishing SL
<i>Asian Warrior</i>		7322897		<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.5.2 (31 janv. 2004) • Observé 58.5.1 (10 mai 2006) • Observé 58.4.1 (21 janv. 2010) • Observé 58.4.1 (13 fév. 2011) • Remorquage du <i>Baiyangdian 57</i> (1^{er} avr. 2012) • Observé 58.6 (1^{er} juill. 2012) • Observé 58.4.2 (28 janv. 2013) • Observé 57 (10 mars 2013) • En pêche 58.5.1 (13 mai 2013) • Observé 57 (7 sept. 2013) • Observé 58.4.1 (30 mars 2014) • Observé 57 (14 avr. 2014) • Observé 57 (14 déc. 2014) • Virage 5841H (7 janv. 2015) • Observé 58.4.1 (11 janv. 2015) • Observé 57 (26 fév. 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.

.../...

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>Atlantic Wind</i>		9042001	5IM813	<ul style="list-style-type: none"> • Débarque sans certificat Malaisie (1^{er} août 2004) • En pêche 58.4.3a (22 fév. 2005) • En pêche 58.4.3a (28 avr. 2005) • En pêche 58.4.3b (16 déc. 2005) • En pêche 58.4.3b (1 juill. 2009) • En pêche 58.4.2 (27 janv. 2010) • En pêche 58.4.3b (4 avr. 2010) • En pêche 58.4.1 (13 fév. 2011) • Observé 57 (16 mai 2012) • Observé 57 (20 oct. 2012) • Observé 57 (28 mai 2013) • Observé 57 (1^{er} juill. 2013) • Observé 57 (13 mai 2014) • Observé 57 (14 déc. 2014) • En pêche 5841H (12 janv. 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>		9037537		<ul style="list-style-type: none"> • En pêche 58.4.1 (19 mars 2007) • Observé 88.1 (15 janv. 2008) • Observé 57 (19 déc. 2010) • Observé 57 (5 oct. 2012) • Observé 57 (24 mars 2013) • Observé 57 (3 sept. 2013) • Observé 57 (19 nov. 2013) • Observé 57 (14 fév. 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"> • Observé 58.4.3b (14 fév. 2006) • Observé 58.4.3b (22 mai 2006) • Observé 58.4.3b (10 déc. 2006) • Observé 58.4.3b (8 fév. 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"> • Avitaillement de navires INN 51 (9 fév. 2007) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Sharks Investments AVV • Port Plus Ltd

.../...

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>Heavy Sea</i>		7322926	3ENF8	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.5.1 (3 fév. 2004) • En pêche 57 (29 juill. 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>Jinzhang</i>		6607666	PQBT	<ul style="list-style-type: none"> • En pêche 58.4.3b (23 mai 2006) • En pêche 58.4.2 (18 fév. 2007) • En pêche 58.4.3b (24 mars 2007) • En pêche 58.4.3b (12 janv. 2008) • En pêche 58.4.3b (9 janv. 2009) • En pêche 58.4.3b (20 janv. 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>Koosha 4</i>	Iran, République islamique d'	7905443	9BQK	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.4.1 (20 janv. 2011) • Observé 58.4.1 (15 fév. 2011) 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Pars Paya Seyd Industrial Fish
<i>Limpopo</i>		7388267		<ul style="list-style-type: none"> • En pêche 58.5.2 (21 sept. 2003) • Observé 58.5.1 (3 déc. 2003) • En pêche 58.4.3b (23 fév. 2005) • En pêche 58.4.3b (14 déc. 2005) • Observé 58.4.3b (25 janv. 2007) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo Oya Perez (Kang Brothers) • Lena Enterprises Ltd • Alos Company Ghana Ltd
<i>Nika</i>		8808654		<ul style="list-style-type: none"> • Pêche sans autorisation (8 juin 2019) 	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Jiho Shipping Ltd
<i>Northern Warrior</i>	Angola	8808903	PJSA	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien à des navires de la liste INN 	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

.../...

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>Perlon</i>		5062479	5NTV21	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.5.1 (3 déc. 2002) • Observé 58.5.1 (4 juin 2003) • Observé 58.4.2 (22 janv. 2004) • Observé 58.4.3b (11 déc. 2005) • En pêche 58.4.1 (26 janv. 2006) • Observé 58.4.3b (7 déc. 2006) • Observé 58.4.1 (30 déc. 2006) • Observé 58.4.1 (16 déc. 2008) • Engin observé (10 fév. 2009) • En pêche 58.5.1 (8 juin 2010) • Observé 51 (10 fév. 2012) • Observé 57 (20 juill. 2014) • Observé, arraisonné 57 (22 avr. 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"> • Soutien à des activités de navires INN 51 (16 mai 2008) • Observé 58.4.3b (22 avr. 2009) • Observé 57 (7 déc. 2009) • En pêche 58.4.1 (7 avr. 2010) • Observé 58.4.1 (29 janv. 2012) • Observé 58.4.1 (30 janv. 2012) • Observé 58.4.1 (31 janv. 2012) • Observé 57 (24 avr. 2012) • En pêche 58.6 (3 juill. 2012) • Observé 57 (28 mai 2013) • Observé 57 (4 juill. 2013) • Observé 58.4.1 (20 janv. 2014) • Observé 57 (13 mai 2014) • Observé 57 (8 déc. 2014) • Virage 5841H (6 janv. 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>	Gambie/ apatride	7424891		<ul style="list-style-type: none"> • En pêche 58.4.4b (10 nov. 2006) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Cecibell Securities • Farway Shipping

.../...

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>STS-50</i>	Togo	8514772	5VDR2	<ul style="list-style-type: none">• Débarquement de captures INN (25 mai 2016)• Observé 57 (6 avr. 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

Liste des navires INN des Parties contractantes 2021/22

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>El Shaddai</i>	Afrique du Sud	8025082	ZR6358	Pêche à l'intérieur d'une zone fermée (sous-zone 58.7) (du 26 mai au 8 août 2015 et du 6 mai au 22 juin 2016)	2021	Braxton Security Services CC
Anciens noms :						
• <i>Banzare</i>						