

Отчет АНТКОМ о соблюдении

Австралия

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-03	<i>Southern Champion</i>	22 мая 2014 г.	<p>Судно прибыло в Олбани 12 апреля 2014 г. и было проинспектировано Австралией 15 апреля 2014 г.</p> <p>Пункт 5 требует, чтобы инспекция проводилась за 48 часов до захода в порт.</p>	<p>Изначально планировалось, что судно прибывает в начале недели, но не было свободных якорных стоянок до субботы 12 апреля. Администрация рыбного хозяйства Австралии (AFMA) планировала, что сотрудники службы рыболовства проинспектируют судно в течение 48 часов после изначальной даты прибытия. Задержка с прибытием судна в сочетании с проблемой изменения графика поездки одного из сотрудников, который ехал из Дарвина в Олбани (порт, где встало на якорь судно <i>Southern Champion</i>), означали, что он не сможет прибыть до ночи понедельника 14 апреля 2014 г. Поскольку разрешение на проведение инспекции находилось у задержавшегося сотрудника, инспектировать судно было невозможно, пока он не прибывает.</p> <p>Кроме того, в целях охраны труда и техники безопасности AFMA требует, чтобы все инспекции проводились только в присутствии двух сотрудников службы рыболовства. Несмотря на задержку, оба сотрудника присутствовали в течение всего процесса выгрузки, когда улов взвешивался и проверялся. Австралия изучила этот вопрос и, как указано выше, пришла к выводу, что задержка с инспекцией была вызвана сочетанием логистических факторов и необходимостью соблюдения требований по охране труда и технике безопасности.</p>	02 сент. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 6–8)	Частично выполняет

(продолж.)

Чили

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус																									
10-02	<i>Cabo de Hornos</i>	11 фев. 2014 г.	Лицензия судно была выдана Чили 17 января 2014 г. Уведомление о лицензии было представлено в Секретариат 11 февраля 2014 г. Пункт 3 требует, чтобы уведомления о лицензиях представлялись в Секретариат в течение семи дней после выдачи.	Существующие процедуры представления уведомлений о лицензиях в Секретариат были пересмотрены и изменены с целью соблюдения сроков, установленных в МС 10-02.	06 сент. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 9–12)	Частично выполняет																									
10-02	<i>Diego Ramirez</i>	11 фев. 2014 г.	Лицензия судно была выдана Чили 17 января 2014 г. Уведомление о лицензии было представлено в Секретариат 11 февраля 2014 г. Пункт 3 требует, чтобы уведомления о лицензиях представлялись в Секретариат в течение семи дней после выдачи.	Существующие процедуры представления уведомлений о лицензиях в Секретариат были пересмотрены и изменены с целью соблюдения сроков, установленных в МС 10-02.	06 сент. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 9–12)	Частично выполняет																									
10-03		05 авг. 2014 г.	В рамках Системы документации уловов (СДУ) сообщалось, что два судна в четырех случаях выгружали уловы видов <i>Disostichus</i> в чилийских портах. Секретариат не получил отчетов об инспекции в отношении этих случаев выгрузки согласно требованию п. 1.	Отправлено в Секретариат 21 августа 2014 г. Отправлено в Секретариат 21 августа 2014 г. Отправлено в Секретариат 21 августа 2014 г. Отправлено в Секретариат 21 августа 2014 г.	06 сент. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 10–12)	Частично выполняет																									
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Судно</th> <th>Флаг</th> <th>Район лова</th> <th>Порт</th> <th>Дата выгрузки</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Antarctic Bay</i></td> <td>Чили</td> <td>48.3</td> <td>Пункт-Аревисо</td> <td>3 апр. 2014 г.</td> </tr> <tr> <td><i>Globalpesca II</i></td> <td>Чили</td> <td>41.3.2</td> <td>Пункт-Аревисо</td> <td>4 июл. 2014 г.</td> </tr> <tr> <td><i>Globalpesca III</i></td> <td>Чили</td> <td>41.3.2</td> <td>Пункт-Аревисо</td> <td>10 сент. 2013 г.</td> </tr> <tr> <td><i>Globalpesca III</i></td> <td>Чили</td> <td>41.3.2</td> <td>Пункт-Аревисо</td> <td>7 июл. 2014 г.</td> </tr> </tbody> </table>	Судно	Флаг	Район лова	Порт	Дата выгрузки	<i>Antarctic Bay</i>	Чили	48.3	Пункт-Аревисо	3 апр. 2014 г.	<i>Globalpesca II</i>	Чили	41.3.2	Пункт-Аревисо	4 июл. 2014 г.	<i>Globalpesca III</i>	Чили	41.3.2	Пункт-Аревисо	10 сент. 2013 г.	<i>Globalpesca III</i>	Чили	41.3.2	Пункт-Аревисо	7 июл. 2014 г.				
Судно	Флаг	Район лова	Порт	Дата выгрузки																												
<i>Antarctic Bay</i>	Чили	48.3	Пункт-Аревисо	3 апр. 2014 г.																												
<i>Globalpesca II</i>	Чили	41.3.2	Пункт-Аревисо	4 июл. 2014 г.																												
<i>Globalpesca III</i>	Чили	41.3.2	Пункт-Аревисо	10 сент. 2013 г.																												
<i>Globalpesca III</i>	Чили	41.3.2	Пункт-Аревисо	7 июл. 2014 г.																												

(продолж.)

Чили (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-03	<i>Посейдон I</i>	20 мар. 2014 г.	Данное судно прибыло в Пунта-Аренас 13 февраля 2014 г. и было проинспектировано Чили 22 февраля 2014 г. Пункт 5 требует, чтобы инспекция проводилась за 48 часов до захода в порт.	<p>Судно прибыло в Пунта-Аренас 13 февраля 2014 г.</p> <p>Судну изначально было разрешено зайти в порт, однако оно оставалось на некотором расстоянии от порта из-за забастовки на борту. Капитан сообщил о ситуации морскому управлению, которое затем попросило судно не входить в порт.</p> <p>Из-за этой ситуации, а также по причине безопасности провести инспекцию в течение положенных 48 часов было невозможно. Было решено дожидаться окончания забастовки.</p> <p>Только 24 февраля 2014 г. команда позволила провести инспекцию судна, которая была проведена вне порта без каких-либо инцидентов.</p> <p>В настоящее время это судно находится в Пунта-Аренасе, и его команда по-прежнему базируется.</p> <p>Все эти факты должным образом зафиксированы в отправленном в АНТКОМ отчете.</p>	06 сент. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 11-12)	Частично выполняет
10-03	<i>Слемиз</i>	13 мар. 2014 г.	Данное судно прибыло в Пунта-Аренас 6 февраля 2014 г. и было проинспектировано Чили 11 февраля 2014 г. Пункт 5 требует, чтобы инспекция проводилась за 48 часов до захода в порт.	<p>Судно прибыло в Пунта-Аренас 6 февраля 2014 г. Судну изначально было разрешено зайти в порт, однако оно оставалось на некотором расстоянии от порта, поскольку представитель компании не предоставил требуемых документов, установленных национальным законодательством.</p> <p>Представитель компании предоставил необходимые документы 9 февраля 2014 г.</p> <p>Судно было проинспектировано 11 февраля в 16:50.</p> <p>Все эти факты должным образом зафиксированы в отправленном в АНТКОМ отчете.</p>	06 сент. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 11-12)	Частично выполняет

(продолж.)

Чили (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
25-02	<i>Antarctic Bay</i>	31 июл. 2014 г.	<p>От наблюдателя были получены данные по одному рейсу, проводившемуся в рамках Системы международного научного наблюдения, в ходе которого с 18 апреля 2013 г. по 23 августа 2013 г. велся ярусный промысел в Подрайоне 48.3.</p> <p>14 августа 2014 г. наблюдатель сообщил, что стримерная линия не использовалась в ходе одной постановки по причине запутывания стримеров. Пункт 8 требует, чтобы стримерные линии применялись при постановке ярусов.</p>			Требуется принять дальнейшие меры (пп. 15 и 16)	Не выполняет
25-02	<i>Antarctic Bay</i>	04 авг. 2014 г.	<p>Судно ставило ярус с 05:35 UTC до 06:10 UTC 13 апреля 2014 г. во время промысла в Подрайоне 48.3. Утренние сумерки в указанном месте постановки начались в 06:03 UTC, а солнце взошло в 07:19 UTC.</p> <p>Пункт 5 требует, чтобы суда ставили ярусы только ночью (в период между навигационными сумерками).</p> <p>Зарегистрированная побочная смертность для этого яруса, когда он был выбран 15 апреля 2014 г., составила 74 мертвых белогорлых буревестников.</p>	Servicio Nacional de Pesca (SERNAPESCA) начало официальное расследование, которое еще не закончилось.	06 сент. 2014 г.	Требуется принять дальнейшие меры (пп. 13–16)	Не выполняет
Китай							
10-04	<i>Fu Rong Hai</i>	01 авг. 2014 г.	<p>Судно зашло в Подрайон 48.1 18 декабря 2013 г. и вышло оттуда 21 января 2014 г. Данные СМС по этому рейсу были представлены в Секретариат 13 февраля 2014 г. Пункт 10 (ii) требует, чтобы данные СМС представлялись в Секретариат в течение 10 рабочих дней после выхода из зоны действия Конвенции.</p>	Как и выше	28 авг. 2014 г.	Принятия мер не требуется (пп. 17–21)	Частично выполняет

(продолж.)

Китай (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-04	<i>Fu Rong Hai</i>	22 янв. 2014 г.	Судно зашло в Подрайон 48.1 3 января 2013 г. и вышло оттуда 1 февраля 2013 г. Судно вернулось в Подрайон 48.1 7 февраля 2013 г. и вышло 31 марта 2013 г. Данные СМС по двум этим рейсам были представлены в Секретариат 10 октября 2013 г. Пункт 10 (ii) требует, чтобы данные СМС представлялись в Секретариат в течение 10 рабочих дней после выхода из зоны действия Конвенции.	Как мы понимаем, слово "выход" в МС 10-04, по нашему мнению, означает, что судно выходит из зоны действия Конвенции, не собираясь более вести промысел или прекращая его на длительный период в этом сезоне. Поскольку судно <i>Fu Rong Hai</i> на короткий срок вышло из Подрайона (менее 10 дней), мы не были уверены, надо ли сообщать данные СМС отдельно за эту часть рейса или за все части промыслового сезона в целом.	28 авг. 2014 г.	Принятия мер не требуется (пп. 17–21)	Частично выполняет
10-09	<i>Kai Li</i>	31 мар. 2014 г.	Судно перегрузило крыль и крилевую муку на судно <i>Jin</i> в Подрайоне 48.1 29 марта 2014 г. Уведомление о перегрузке было представлено в Секретариат 28 марта 2014 г. Пункт 2 требует, чтобы уведомления о перегрузках представлялись в Секретариат за 72 часа до начала перегрузки.	Позднее уведомление о перегрузке было обусловлено непредвиденными факторами в море, такими как погодные условия, наличие транспортных судов, в результате чего компания не могла определить дату перегрузки, как требуется МС 10-09. Китай попросил компанию проводить перегрузки в соответствии с МС 10-09 и другими соответствующими требованиями АНТКОМ.	28 авг. 2014 г.	Принятия мер не требуется (пп. 22–24)	Частично выполняет
10-09	<i>Kai Yu</i>	07 апр. 2014 г.	Судно перегрузило крыль и крилевую муку на судно <i>Frio Shimato</i> в Подрайоне 48.1 06 апреля 2014 г. Уведомление о перегрузке было представлено в Секретариат 06 апреля 2014 г. Пункт 2 требует, чтобы уведомления о перегрузках представлялись в Секретариат за 72 часа до начала перегрузки.	Как и выше	28 авг. 2014 г.	Принятия мер не требуется (пп. 22–24)	Частично выполняет

(продолж.)

Китай (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-09	<i>Kai Li</i>	09 мая 2014 г.	Судно перегрузило крыль на судно <i>Iris</i> в Подрайоне 48.1 10 мая 2014 г. Уведомление о перегрузке было представлено в Секретариат 09 мая 2014 г. Пункт 2 требует, чтобы уведомления о перегрузках представлялись в Секретариат за 72 часа до начала перегрузки.	Как и выше	28 авг. 2014 г.	Принятия мер не требуется (пп. 22–24)	Частично выполняет

Франция

10-02	<i>Saint André</i>	26 мая 2014 г.	Лицензия судну была выдана Францией 24 марта 2014 г. Уведомление о лицензии было представлено в Секретариат 07 мая 2014 г. Пункт 3 требует, чтобы уведомления о лицензиях представлялись в Секретариат в течение семи дней после выдачи.	Франция сожалеет о вызванной административной ошибкой задержке с представлением в Секретариат этого уведомления о лицензии на промысел, выданной судну <i>Saint-André</i> . Дату выдачи пришлось перенести на 24 марта 2014 г., чтобы уладить возможные административные неопределенности, тем самым позволив капитану уйти в этот промысловый рейс с исходным документом, поскольку рейс планировалось проводить в два этапа, первый – в ИЭЗ о-ва Кергелен (апрель–начало мая), а второй – на Участке 58.4.3а, известном как "банка Элан". Однако только второй район, будучи международным, подпадает под действие МС 10-02 (с учетом того, что Заявление Председателя касается ИЭЗ о-ва Кергелен), и следует указать, что в разрешении на проведение поискового промысла на "банке Элан" фактически говорится (п. 2), что оно действительно с 1 мая по 31 августа 2014 г. Фактически Франция 7 мая уведомила Секретариат о том, что лицензия была выдана судну <i>Saint-André</i> , до того как оно реально зашло в район "банки Элан" (13 мая).	04 сент. 2014 г.	Принятия мер не требуется (пп. 25 и 26)	Частично выполняет
-------	--------------------	----------------	--	--	------------------	---	--------------------

(продолж.)

Франция (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-02 (продолж.)	<i>Saint André</i> (продолж.)			Франция обязуется обеспечить, чтобы подобная административная ошибка больше не повторилась, и будет информировать Секретариат в рамках положенных 7 дней о любых лицензиях на промысел, выданных ее судам, заходящим в зону действия Конвенции.			

Республика Корея

10-09	<i>Sejong</i>	12 мая 2014 г.	Судно перегрузило горючее с судна <i>Iris</i> в Подрайоне 48.1 10 мая 2014 г. Уведомление о перегрузке было представлено в Секретариат 10 мая 2014 г. Пункт 2 требует, чтобы уведомления о перегрузках представлялись в Секретариат за 72 часа до начала перегрузки.	<ul style="list-style-type: none"> o Поскольку было получено сообщение о неожиданном изменении графика перевозчика горючего, судно не смогло выполнить положение о предварительном уведомлении. - Первоначально предполагалось, что судно <i>Sejong</i> перегрузит горючее с судна <i>Iris</i> 15 мая 2014. Однако судно <i>Iris</i> сообщило судну <i>Sejong</i> посредством связи ОБЧ о том, что оно уйдет с промыслового участка раньше времени. - У судна <i>Sejong</i> не было иного выбора, как перегрузить горючее с судна <i>Iris</i> в соответствии с изменившимся графиком, поскольку судно не могло ждать с оставшимся у него горючим до даты следующей поставки. - Судно <i>Sejong</i> уведомило Секретариат о перегрузке горючего (9 час. утра 10 мая 2014 г.) сразу после получения с судна <i>Iris</i> сообщения об изменении графика. * Приложения (E-mail) - (#5) уведомление о перегрузке (<i>Sejong</i>—Секретариат) 	26 авг. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 27 и 28)	Частично выполняет
-------	---------------	----------------	--	---	--------------------	--	--------------------

(продолж.)

Корея, Республика (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
23-06	<i>Kwang Ja Ho</i>	01 авг. 2014 г.	Судно вело промысел с 1 по 8 мая 2014 г. и представило в Секретариат свои данные за каждый отдельный улов С1 7 июля 2014 г. Пункт 2 требует, чтобы данные за каждый отдельный улов С1 представлялись в Секретариат до конца месяца, следующего за месяцем получения улова (привязка к МС 23-03, п. 2).	<ul style="list-style-type: none"> - (#6) уведомление о перегрузке (Оператор →Секретариат) - (#7) уведомление о завершении перегрузки (<i>Sejong</i>→Секретариат) o Судно должно было представить в Секретариат свои данные по майским уловам (период промысла: 1–8 мая 2014 г.) к концу июня. Однако из-за административной ошибки оно известило Секретариат с опозданием, 7 июля 2014 г. - Однако судно своевременно представило отчеты за пятидневный период 7 мая (период промысла: 1–5 мая) и 13 мая (6–10 мая). * Приложения (E-mail) - (#8) отчет за 5 дней от 7 мая - (#9) отчет за 5 дней от 13 мая - (#10) представление данных С1 	26 авг. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 29 и 30)	Частично выполняет

Норвегия

10-04	<i>Sejveaer</i>	17 янв. 2014 г.	<p>Данное судно было проинспектировано Новой Зеландией 9 декабря 2013 г. в Подрайоне 88.1. Новая Зеландия сообщила, что печать на приборе СМС была сломана.</p> <p>Прибор был вновь опечатан пришедшим на судно наблюдателем.</p> <p>Пункт 2(ii) требует, чтобы государство флага обеспечивало сохранность прибора СМС официальными печатями (или механизмами).</p>	<p>С учетом информации в отчете об инспекции Direktoratet for fiskal og landbruksvesen (Директорат рыболовства) связался с судном/владельцем судна. Судно сообщило, что капитан не знал о том, что печать была сломана во время инспекции в Монтевидео.</p> <p>В связи с этим инцидентом Direktoratet for fiskal og landbruksvesen (Директорат рыболовства) сделал судну предупреждение. Судовладелец заверил Direktoratet for fiskal og landbruksvesen (Директорат рыболовства) в том, что данное судно не выйдет из порта, не проверив прибор СМС. Власти Норвегии ожидают полного соблюдения этой меры по сохранению в будущем.</p>	05 сент. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 33 и 34)	Не выполняет
-------	-----------------	-----------------	---	--	------------------	--	--------------

(продолж.)

Норвегия (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-04	<i>Jivel</i>	02 апр. 2014 г.	Данное судно было проинспектировано Чили в Пунта-Аренасе 13 марта 2014 г. Было сообщено, что прибор СМС на судне не был опечатан официальной печатью согласно требованию п. 2(ii).	С учетом информации в отчете об инспекции Direktoratet for fiskal og fiskeressursforvaltning связался с судном/ владельцем судна. Судно сообщило, что согласно свидетельству об установке от 2008 г. опечатывается прибор СМС, находящийся на мостике, а сама антенна никогда не опечатывалась. До сих пор имеется неповрежденная подлинная печать 2008 г. Судно также сообщило нам, что показанная на фото в отчете антенна – это УКВ антенна, не имеющая отношения к СМС. На всякий случай новая дополнительная печать поставлена на приборе СМС, находящемся на мостике. Печать также поставлена на (правильной) антенне.	04 сент. 2014 г.	Требуется принять дальнейшие меры (п. 35–36)	Требуется дополнительная информация

Российская Федерация

10-01	<i>Спарта</i>	27 фев. 2014 г.	Данное судно было проинспектировано Новой Зеландией 10 февраля 2014 г. В Подрайоне 88.1. Сообщалось, что высота знаков, обозначающих международные радиопозывные на обеих сторонах корпуса, составляла 0.22 м, а не 1.0 м. Пункт 1 требует, чтобы суда имели маркировку, обеспечивающую идентификацию в соответствии с международными стандартами.	В МС 10-01 указывается, что маркировка промысловых судов, имеющих лицензию на промысел в зоне действия Конвенции в соответствии с МС 10-02, должна позволять быструю идентификацию в соответствии с международно признанными стандартами, такими как Стандарты и руководство ФАО для маркировки и идентификации промысловых судов. Хотя в МС 10-01 прямо не говорится, что стандарты ФАО являются единственными международными стандартами определения критериев маркировки судов, владельцу судна было приказано убрать указанную маркировку и учесть требования относительно соблюдения пропорциональности при нанесении номеров на корпус и МРС.	04 сент. 2014 г.	Требуется принять дальнейшие меры (п. 44–46)	Частично выполняет
-------	---------------	-----------------	--	---	------------------	--	--------------------

(продолж.)

Российская Федерация (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-04	Узулан	11 фев. 2014 г.	Данное судно было проинспектировано Новой Зеландией 11 февраля 2014 г. в Литтлтоуне. Сообщено, что прибор СМС на судне не был опечатан официальной печатью согласно требованию п. 2(ii).	Согласно требованиям нужно опечатывать только антенный (куполообразный) блок. Антенный (куполообразный) блок принимает и передает данные; в нем установлен GPS-приемник, электронный передатчик, встроенные батарейки и т.д., т.е. оборудование, к которому члены команды не имеют доступа. Антенный (куполообразный) блок на судне Узулан был надлежащим образом опечатан обслуживающей компанией и испытан мурманским филиалом Центра мониторинга и связи. В отчете об инспекции судна Узулан доказательством отсутствия печатей выступают фотографии соединительной коробки, являющейся частью радиомаяка. В руководстве по установке и эксплуатации радиомаяка указывается, что соединительная коробка содержит монтажный блок, выключатель зуммера, предохранители и автомат защиты, преобразователь и регулятор мощности, т.е. оборудование, доступ к которому необходим во время установки и эксплуатации прибора. Поэтому соединительную коробку не надо опечатывать.	03 сент. 2014 г.	(шп. 48–50)	Требуется дополнительная информация
10-09	Янтарь 31	24 янв. 2014 г.	23 января 2014 г. судно перегрузило топливо на судно Янтарь 35 в Подрайоне 88.2. Уведомление о перегрузке было представлено в Секретариат 24 января 2014 г. Пункт 2 требует, чтобы уведомления о перегрузках представлялись в Секретариат за 72 часа до начала перегрузки.	Согласно МС 10-09 уведомление о перегрузке должен был представить владелец судна. Однако владелец судна дважды прислал уведомление о перегрузке в соответствующее российское ведомство, но не уведомил Секретариат АНТКОМ.	06 сент. 2014 г.	Никаких действий не требуется (шп. 51–52)	Частично выполняет

(продолж.)

Российская Федерация (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус										
10-09 (продолж.)	<i>Ятараь 31</i> (продолж.)			При участии владельца судна Россия провела расследование с целью выяснения причины этого. Так как владелец судна не выполнил изложенных в МС 10-09 процедур в надлежащем порядке, против него были приняты соответствующие меры.													
Южная Африка																	
10-03		05 авг. 2014 г.	В рамках Системы документации уловов сообщалось, что одно судно один раз выгрузило уловы видов <i>Dissostichus</i> в порту Южной Африки. Отчета об инспекции в отношении этой выгрузки в соответствии в МС 10-03, п. 1 Секретариатом получено не было.	Южная Африка заключила контракт с независимой компанией на проведение мониторинга судов, которые прибывают в южноафриканские порты. Контракт на проведение мониторинга был прекращен в силу непредвиденных обстоятельств, что привело к громадной нагрузке на инспекторов, которые должны инспектировать местный промысел и иностранные суда, прибывающие в наши порты.	04 сент. 2014 г.	Требуется принять дальнейшие меры (ш. 56–59)	Не выполняет										
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Судно</th> <th>Флаг</th> <th>Районы лова</th> <th>Порт</th> <th>Дата выгрузки</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Shinsei Mari No.3</i></td> <td>Япония</td> <td>48.6 и 47.4</td> <td>Кейптаун</td> <td>10 янв. 2014 г.</td> </tr> </tbody> </table>	Судно	Флаг	Районы лова	Порт	Дата выгрузки	<i>Shinsei Mari No.3</i>	Япония	48.6 и 47.4	Кейптаун	10 янв. 2014 г.	В связи с предельной нагрузкой инспекторов было трудно поддерживать прежний уровень мониторинга и инспекций. Поэтому произведенная 10 января 2014 г. выгрузка судна <i>Shinsei Mari No. 3</i> не подверглась инспекции. Были разработаны условия нового контракта, и скоро будет назначена новая обслуживающая компания. Рыбопромышленное агентство стремится к сохранению высокого уровня проведения мониторинга и инспекций судов, заходящих в порты Южной Африки.			
Судно	Флаг	Районы лова	Порт	Дата выгрузки													
<i>Shinsei Mari No.3</i>	Япония	48.6 и 47.4	Кейптаун	10 янв. 2014 г.													

(продолж.)

Украина

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-01	<i>Сименз</i>	17 янв. 2014 г.	<p>Данное судно было проинспектировано Новой Зеландией 12 декабря 2013 г. на Участке 88.1. Сообщалось, что высота знаков, обозначающих международные радиопозывные на обеих сторонах корпуса, составила 0.4 м, а не 1.0 м.</p> <p>Пункт 1 требует, чтобы суда имели такую маркировку, которая позволяет сразу их идентифицировать в соответствии с международными стандартами.</p>	<p>Тщательно изучив документы, касающиеся инспекции судна под украинским флагом (отчет о высадке на борт и инспекции и отчет об инспекции), проведенной уполномоченными инспекторами АНТКОМ (граждане Новой Зеландии), мы хотели бы сделать следующие замечания.</p> <p>Инспекция проводилась правильно и к ней с полным пониманием отнеслись старшие офицеры и члены команды.</p> <p>В соответствии с прилагаемым отчетом об инспекции инспекторы отметили несоблюдение требований мер по сохранению, касающихся внешней маркировки судов (МС 10-01). Этот вывод не оспаривается, и данный недосмотр будет устранен как только судно покинет высокоширотные воды и прибудет в место, где можно будет сделать необходимую маркировку. Доказательства надлежащей маркировки будут заложены в документацию и переданы Новой Зеландии и Секретариату.</p> <p>Как мы уже сообщили, допущенный командой судна недосмотр в отношении размеров букв для внешней маркировки судна <i>Сименз</i> был исправлен, когда судно прибыло в относительно низкие широты, как видно на представленной в Секретариат фотографии, сделанной 4 февраля 2014 г. (судно вошло в порт Пунта-Аренас, Чили, 07.02.2014 г.). Размеры букв отвечают требованиям МС 10-01 и стандартам ФАО для маркировки промысловых судов; высота букв составляет 1000 мм.</p>	03 фев. 2014 г.	Никаких действий не требуется (ш. 62 и 63)	Частично выполняет

(продолж.)

Украина (продолж.)

Мера по сохранению	Судно	Зарегистрированная дата	Сводная информация о выполнении – Секретариат					Ответ – страна-член	Дата ответа	Ответ SCIC	Статус
10-01 (продолж.)	<i>Сименз</i> (продолж.)							Эта информация была введена Секретариатом по поручению Украины 23 сентября 2014 г. для того, чтобы отразить информацию, представленную в Секретариат Украиной 3 февраля 2014 г.			
10-04	<i>Посейдон I</i>	04 мар. 2014 г.	Данное судно было проинспектировано Чили в Пунта-Аренасе 24 февраля 2014 г. Сообщено, что прибор СМС на судне не был опечатан официальной печатью согласно требованию п. 2(ii).					Ответа нет.		Требуется принять дальнейшие меры (п. 64–66)	Не выполняет
Уругвай											
10-03	<i>Ливел</i>	24 июл. 2014 г.	Судно прибыло в Монтевидео 23 июня 2014 г. и было проинспектировано Уругваем 10 июля 2014 г. Пункт 5 требует, чтобы инспекция проводилась в течение 48 часов после захода в порт.					Инспекция судна <i>Livell</i> (Норвегия) проводится по согласованию с компаниями, как только они представят необходимые документы. Кроме того, по оперативным соображениям важно иметь доступ к судну, что не зависит от того, какой орган выполняет инспекцию. Инспекция проводилась беспрепятственно при благоприятных условиях и компании не пострадали от количества потраченного времени.	28 авг. 2014 г.	Принятия мер не требуется (п. 67–71)	Выполняет
10-03		05 авг. 2014 г.	Судно	Флаг	Район лова	Порт	Дата выгрузки	Hing Jun No. 701 (Корея). Инспекция не проводилась в связи с оперативными проблемами, которые в настоящее время расследуются соответствующими административными органами. Информация, представленная компанией до захода судна в порт Монтевидео, прилагается для сведения Секретариата АНТКОМ.	05 сен. 2014	Требуется принять дальнейшие меры (п. 72 и 73)	Не выполняет
			<i>Hong Jun</i>	Респ. Корея	41.3.1	Монтевидео	17 окт. 2013 г.				