

RAPPORT DE SYNTHÈSE SUR LES INFRACTIONS POTENTIELLES OBSERVÉES DANS LE CADRE DU PROGRAMME RÉGIONAL D'OBSERVATEURS

Préparé par le Secrétariat de la CTOI : 18 avril 2013

Conformément aux exigences de la Résolution de la CTOI 12/05 *Établissant un programme pour les transbordements des grands navires de pêche*, ce document fournit un résumé des infractions potentielles aux règles de la CTOI par des LSTLV et/ou des navires transporteurs, observées par les observateurs déployés dans le cadre de ce programme en 2012.

Paragraphe 23. Le Secrétariat devra, lorsqu'il fournit à chaque CPC des copies des données brutes, des résumés et des rapports, comme indiqué au paragraphe 10 de l'**Annexe 3** de cette résolution, également fournir les éléments concernant d'éventuelles infractions aux mesures de la CTOI par les LSTLV ou les navires transporteurs battant pavillon de cette CPC. Sur réception de ces éléments, chaque CPC enquêtera sur les cas identifiés et fera rapport sur les résultats de ses investigations au Secrétariat trois mois avant la réunion du Comité d'application. Le Secrétariat diffusera aux CPC la liste des noms et pavillons des LSTLV et des navires transporteurs qui sont concernés par ces potentielles infractions, ainsi que les réponses des CPC du pavillon, 80 jours avant la réunion du Comité d'application.

Les résumés des infractions potentielles sont présentés par catégories et par flottes dans le Tableau 1 et sont également présentés plus en détail dans l'Annexe I, sous six catégories (Tableau 1) infractions potentielles relatives à l'autorisation de pêche (ATF) ; (Tableau 2) infractions potentielles relatives au Système de surveillance des navires (SSN) ; (Tableau 3) infractions potentielles relatives aux livres de pêche ; (Tableau 4) infractions potentielles relatives aux marquages des navires de pêche ; (Tableau 5) infractions potentielles relatives à des obstructions aux fonctions des observateurs lors des processus de vérification et (Tableau 6) infractions potentielles relatives au Registre des navires autorisés (RAV). Ces observations ont été réalisées par les observateurs dans le cadre de leurs fonctions, telles que définies par la résolution 12/05.

Annexe 3. Les tâches des observateurs consisteront notamment à :

- a) Sur le navire de pêche désirant transborder vers un navire transporteur, et avant que le transbordement n'ait lieu, l'observateur devra :
 - i. vérifier la validité de l'autorisation du navire ou de son permis de pêche aux thons, d'espèces apparentées et de requins dans la zone de compétence de la CTOI
 - ii. vérifier et consigner la quantité totale de captures à bord et la quantité qui sera transbordée sur le navire transporteur
 - iii. vérifier que le SSN fonctionne et étudier le livre de bord
 - iv. vérifier si une partie des captures à bord résulte de transferts depuis d'autres navires, et consulter les documents relatifs à ces éventuels transferts
 - v. si une quelconque infraction est constatée, la signaler immédiatement au capitaine du navire transporteur
 - vi. consigner les résultats de ces activités à bord du navire dans le rapport d'observation

Au total, 169 infractions potentielles ont été observées, dont 77 relatives aux livres de pêche, 40 relatives aux marquages des navires, 36 relatives aux ATF, 12 relatives au SSN, 3 relatives à des navires pas inscrits au RAV et 1 pour obstruction à un observateur (Figure 1). Ces infractions ont été signalées aux flottes concernées participant au programme au fur et à mesure que les rapports de déploiement concernés étaient approuvés par le Secrétariat.

Pour les 169 infractions potentielles signalées aux flottes participantes, 147 (87%) réponses ont été reçues. Une CPC n'a pas fourni de réponse en réponse à sa notification (Tableau 1). Trois CPC ont fourni leurs réponses après la date limite du 31/01/2013 (Annexe III).

Infractions présumées par catégorie

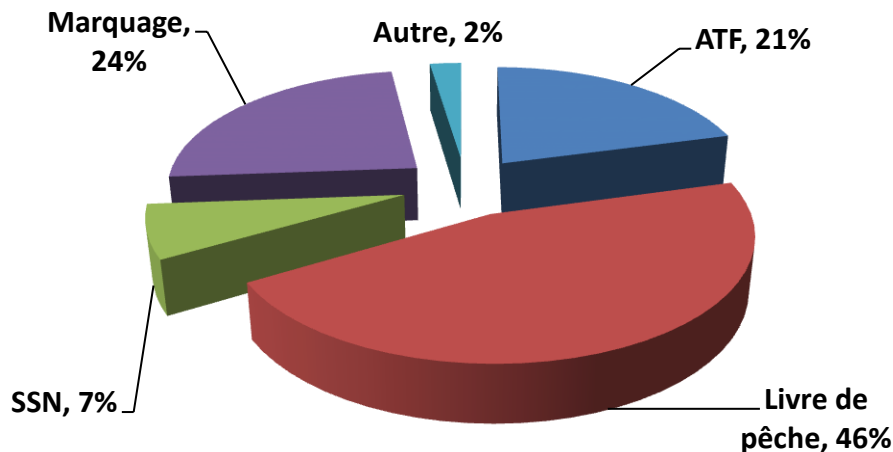


Figure 1: Infractions présumées par catégorie.

Les résultats des enquêtes des flottilles concernées, dont les navires participent au programme, sont présentés à l'annexe II pour les réponses reçues avant la date limite du 31/01/2013, et à l'annexe III pour les réponses reçues après la date limite du 31/03/2013.

Suivi des décisions prises lors de la Neuvième Session du Comité d'Application

Lors de sa Neuvième session, le CdA a **NOTÉ** (paragraphe 55) que, en plus des 84 cas mentionnés dans le document IOTC-2012-CoC09-08c, il existe d'autres cas qui demandent à être examinés par les CPC du pavillon. Ces derniers sont : i) des transbordements en mer par des navires battant pavillon de Malaisie et de Tanzanie, pays ne participant pas au PRO, ii) des transbordements en mer réalisés par deux navires transporteurs, le *Futagami* et le *Asian Rex*, dans la ZEE d'États riverains, iii) des navires transbordant de grandes quantités de captures et iv) les infractions potentielles signalées lors de la réunion 2011 du CdA et pour lesquelles aucune explication n'a été fournie par les CPC du pavillon. Le Secrétariat informera les CPC du pavillon concernées par les cas iii) et iv).

Pour le cas i): La Malaisie et la Tanzanie n'ont pas rapporté les résultats des enquêtes.

Pour le cas ii): Concernant le transbordement en mer réalisé par le navire transporteur *Futagami* dans la ZEE de l'Inde, les correspondances du Vanuatu et de l'Inde ont été communiquées par les circulaires 2012-81 et 2012-82, respectivement. Taiwan, Province de Chine, a fourni une réponse le 23 mai 2012 (IOTC-2013-CoC10-08c Add_1).

Concernant le transbordement en mer réalisé par le navire transporteur *Asian Rex* dans la ZEE du Mozambique, une correspondance du Vanuatu a été reçue le 9 avril 2013 et la réponse du Japon a été reçue le 31 janvier 2013; le Japon a informé que l'enquête est toujours en cours (IOTC-2013-CoC10-08c Add_1).

Pour le cas iii): Le Secrétariat n'a pas notifié les flottilles participantes faute de données précises. Le Secrétariat fournira aux flottilles concernées, pendant l'intersession 2013, les informations sur les navires qui ont transbordé de manière régulière afin qu'elles réalisent cette évaluation.

Pour le cas iv): Le Secrétariat n'a pas reçu de résultat d'enquête pendant la période des trois mois spécifiée par le Comité d'Application. Oman a fourni une réponse le 1er août 2012, circulée le 10 août 2012 (Circulaire CTOI 2012-70 – voir IOTC-2013-CoC10-08c Add_1). Le Secrétariat a rappelé à l'Indonésie, la Malaisie, les Seychelles et à la Thaïlande, qu'une réponse était attendue. Suite au rappel, seulement une réponse a été reçue des Seychelles, le 14/04/2013 (Voir IOTC-2013-CoC10-08c Add_1).

Information supplémentaire sur les infractions présumées

Un rapport d'inspection au port présenté par Maurice a indiqué que neuf navires de pêche indonésiens et un navire transbordeur indonésien ont pu opérer en violation de la résolution de la CTOI 12/05. Le secrétariat a invité l'Indonésie à enquêter sur ces cas. La réponse de l'Indonésie est présentée à l'annexe IV.



Tableau 1 – Résumé des infractions potentielles par catégories et par flottes participantes

		Belize	Chine	Taiwan, Province de Chine	Indonésie	Japon	Oman	Philippines	Seychelles	Tanzanie	Thaïlande	Total par catégorie
Autorisation de pêche (ATF)	Infractions potentielles			9	2	2	8	2	7		6	36
	Réponses reçues			9	2	2	0	2	7		0	22
Système de surveillance des navires (VMS)	Infractions potentielles			6				2			4	12
	Réponses reçues			6				2			0	8
Livre de pêche	Infractions potentielles			60	2	3	2		9		1	77
	Réponses reçues			60	1	3	0		9		0	73
Marquage du navire	Infractions potentielles			37	1		1		1			40
	Réponses reçues			37	1		1		1			40
Obstruction de l'inspection	Infractions potentielles								1			1
	Réponses reçues								1			1
Navire pas sur le RAV de la CTOI	Infractions potentielles	1 ¹		1	1							3
	Réponses reçues	1		1	1							3
Total par flottes	Infractions potentielles	1		113	6	5	11	4	18		11	169
	Réponses reçues	1		113	5	5	1	4	18		0	147

■ Aucune infraction potentielle signalée

¹ Navire supposé battant pavillon de Belize – Le navire a été proposé à l'inscription sur la Liste INN par Belize.

Annexe I (Les lignes grisées indiquent qu'une réponse a été reçue par la flotte concernés / les lignes non surlignées indiquent qu'aucune réponse n'a été reçue par la flotte concernée)

Tableau 1 – Incidents concernant les autorisations de pêche

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
161	LEON	Indonésie	08/02/2012	Le document, présenté comme une ATF délivrée par l'Indonésie, semble désuet. Le document est en langue indonésienne mais la dernière date visible est le 20 juin 2011.	21/05/2012	09/11/2012
161	MAHKOTA ABADI NO. 668	Indonésie	11/02/2012	L'ATF délivrée par l'Indonésie semble désuète. Le document est en langue indonésienne mais la dernière date visible est le 18 mai 2011.	21/05/2012	09/11/2012
161	TAWARIQ NO.4	Oman	14/01/2012	Le LSTLV n'a pu que présenter une licence valide pour pêcher dans les eaux d'Oman	21/05/2012	
161	INDIAN STAR	Seychelles	07/02/2012	La licence de pêche présentée était désuète mais une licence de pêche à jour a été faxée au CV	21/05/2012	14/04/2013
161	TORNG TAY NO. 1	Seychelles	11/02/2012	La licence de pêche présentée était désuète mais une licence de pêche à jour a été faxée au CV	21/05/2012	14/04/2013
161	MOOK ANDAMAN NO.28	Thaïlande	06/02/2012	Le LSTLV a présenté une lettre du ministère des Pêches de la Thaïlande annonçant que le MOOK ANDAMAN 028 est autorisé à pêcher dans l'océan Indien jusqu'au 31 décembre 2012. La zone exacte des activités dans l'océan Indien n'y est pas mentionnée.	21/05/2012	
162	PING SHIN NO. 201	Seychelles	04/02/2012	L'autorisation de pêcher pour le LSTLV Ping Shin No. 201 a expiré le 31 décembre 2011. L'observateur a été informé que le capitaine du LSTLV attendait l'arrivée de la nouvelle ATF.	03/05/2012	14/04/2013
162	HINODE MARU NO.38	Japon	22/01/2012	Le LSTLV a présenté une version papier d'une autorisation de pêcher (AFT) de l'ICCAT, valide du 1 ^{er} août 2007 au 31 juillet 2012.	11/05/2012	31/01/2013
166	JAIN YUNG NO. 262	Seychelles	09/02/2012	La licence du LSTLV Jain Yung No. 262 avait expiré en décembre 2006. Le capitaine a été informé, et en a assuré l'observateur, qu'une licence à jour serait obtenue.	03/05/2012	14/04/2013
164	FENG KUO NO 688	Taiwan, Chine	04/03/2012	L'autorisation de pêche du LSTLV Feng Kuo No. 688 a expiré le 24 avril 2011.	16/05/2012	19/09/2012
170	MOOK ANDAMAN 028	Thaïlande	23/03/2012	Le Mook Andaman 028 (IOTC 157) a présenté une lettre de l'Université Kasetsart, ministère des Pêches de Bangkok, attestant que le navire était	28/05/2012	

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
				autorisé et que le numéro de licence était le 431000566, mais n'a présenté aucun permis de pêche.		
170	MOOK ANDAMAN 018	Thaïlande	12/04/2012	Le Mook Andaman 018 (IOTC 156) a présenté une lettre de l'Université Kasetsart, ministère des Pêches de Bangkok, attestant que le navire était autorisé et que le numéro de licence était le 431000401, mais n'a présenté aucun permis de pêche.	28/05/2012	
170	WOEN YU CHANG NO.6	Taïwan, Chine	15/03/2012	Durant l'inspection du Woen Yu Chang No. 6, l'observateur n'était pas sûr de la validité de la licence de pêche car la date d'expiration semblait avoir été modifiée. Le numéro de licence était le LL1750.	28/05/2012	19/09/2012
170	YU CHEN HSIANG NO 16	Taïwan, Chine	05/04/2012	Le Yu Chen Hsiang n ° 16 : la date d'expiration du permis de pêche était le 12/02/2012.	28/05/2012	19/09/2012
170	JETMARK 101	Philippines	07/03/2012	La licence présentée lors de l'inspection était désuète. Une nouvelle licence a été faxée au navire durant le transbordement.	28/05/2012	19/06/2012
172	TAWARIQ 3	Oman	02/05/2012	L'ATF est en date, mais limitée à la ZEE d'Oman.	05/06/2012	
167	TAWARIQ 3	Oman	20/03/2012	La licence de pêche présentée était en anglais et n'était valide que pour pêcher dans les eaux omanaises.	13/06/2012	
167	SINAW 16	Oman	22/03/2012	La licence de pêche a une date d'expiration mais qui est inconnue et on ne sait pas si elle figure sur la licence originale.	13/06/2012	
178	SINAW 16	Oman	30/05/2012	L'ATF était en arabe. Ni l'observateur, ni l'équipage du LSTLV n'a pu interpréter l'ATF pour en établir la validité (date d'expiration et zone d'exploitation).	03/07/2012	
171	TAWARIQ 4	Oman	09/04/2012	Le Tawariq 4 a présenté une licence qui n'était valable que pour les eaux côtières.	03/07/2012	
177	YING HSIN HSIANG	Taïwan, Chine	18/06/2012	La copie de la licence LL1599 est valable jusqu'au 9 décembre 2013. Zones de pêche : eaux illimitées. Les mots « océan Indien » ont été remplacés à la main par « océan Atlantique ».	06/08/2012	30/01/2012
180	WIN FAR NO.838	Taïwan, Chine	08/06/2012	Win Far No 838, indicatif d'appel BI 2521. L'ATF (émise par la province chinoise de Taiwan) a expiré le 16 mars 2012.	08/08/2012	09/11/2012
183	SUN WARM 8	Philippines	31/07/2012	Sun Warm 8 a présenté une licence de pêche désuète (expirée en 2005). Interrogé, le commandant de bord a déclaré que leur nouvelle licence de pêche les attendait à l'île Maurice et qu'ils allaient la récupérer avant leur	03/09/2012	

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
				prochain transbordement.		
183	MOOK ANDAMAN 028	Thaïlande	31/07/2012	Le navire ne possédait pas d'autorisation de pêche. Ils avaient une lettre qui déclarait que leur autorisation de pêche était valide.	03/09/2012	
184	PING SHIN 201	Seychelles	22/07/2012	Le Ping Shin 201 a présenté une photocopie de mauvaise qualité de la licence, bien qu'elle semblait être une copie du document valide contenant les dates et l'identification exactes.	20/09/2012	14/04/2013
184	SINAW 16	Oman	30/07/2012	Le Sinaw 16 a aussi présenté une photocopie d'une licence, mais qui était en langue arabe et l'observateur n'a pas pu vérifier sa validité.	20/09/2012	
184	PING SHIN 101	Taiwan, Chine	23/07/2012	Le Ping Shin 101 a présenté une photocopie de mauvaise qualité qui était à peine lisible et surtout en chinois. Il était impossible à l'observateur de vérifier toute partie de ce document.	20/09/2012	01/02/2013
191	TAWARIQ 3	Oman	24/08/12	L'ATF se limitait à la pêche à l'intérieur de la zone économique exclusive (ZEE) d'Oman.	21/09/2012	
190	MOOK ANDAMAN 018	Thaïlande	14/10/2012	Le LSTLV MOOK ANDAMAN 018 n'avait pas d'ATF à bord, mais a reçu une lettre du « département de la pêche » en Thaïlande. La lettre précise, entre autres, ce qui suit : la « licence : 431000401 », ses propriétaires tels « <i>Siam tuna fishery company limited</i> » et « autorisé par le ministère de la pêche en Thaïlande, en tant que partie contractante à la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI), à opérer dans l'océan Indien. Sa licence de pêche est valable du 1 ^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 ».	15/11/2012	
190	JIIN HORNG NO.106	Seychelles	17/09/2012	ATF NO : SC2011_14 – Expiré le 30 juin 2011	15/11/2012	14/04/2013
190	SHUENN PERNG 202	Seychelles	08/10/2012	L'ATF a expiré le 30 juin 2012 (ATF NO: SC2012_15)	15/11/2012	14/04/2013
190	SHOHO MARU NO.1	Japon	03/09/2012	ATF NO : T1131 – Expiration le 24 7 31 (équivalent au 31 juillet 2012)	15/11/2012	31/01/2013
190	YING HSIN HSIANG	Taiwan, Chine	21/09/2012	ATF No. LL1599 – La zone de pêche dans l'océan Indien a été rayée et le mot « Atlantique » était écrit dessus à la main.	15/11/2012	01/02/2013
190	WIN FAR NO.161	Taiwan, Chine	29/09/2012	ATF no: 1854 - Les mots « océan Atlantique » étaient rayés et les mots « océan Indien » écrits dessus.	15/11/2012	01/02/2013
190	WIN FAR NO.818	Taiwan,	03/10/2012	ATF NO: LL2211 – La zone de l'ATF « océan Atlantique » a été manuellement	15/11/2012	01/02/2013

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
		Chine		supprimée et remplacée par « océan Indien ».		
190	WIN FAR NO.878	Taïwan, Chine	05/10/2012	Sur l'ATF, la zone de pêche « océan Indien » a été supprimée manuellement et remplacée par les mots « océan Atlantique » écrits à la main, et manuellement supprimée de nouveau et remplacée par « océan Indien ».	15/11/2012	01/02/2013

Tableau 2 – Incidents concernant les SSN

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
170	MOOK ANDAMAN 028	Thaïlande	23/03/2012	L'observateur n'a pas reconnu les unités qu'on lui a présentées comme étant des unités VMS, bien qu'une d'entre elles comportait une étiquette sur laquelle était inscrit « Inmarsat C ID N ° 424426552 ».	28/05/2012	
170	MOOK ANDAMAN 018	Thaïlande	12/04/2012	L'observateur n'a pas reconnu l'unité qu'on lui a présentée comme étant une unité VMS.	28/05/2012	
170	HUNG CHEN NO.212	Taïwan, Chine	17/03/2012	Le Hung Chen n ° 212 semblait avoir un interrupteur marche-arrêt rattaché à son unité VMS	28/05/2012	19/09/2012
170	JETMARK 101	Philippines	07/03/2012	Le navire dispose d'un interrupteur marche-arrêt rattaché à son unité VMS.	28/05/2012	19/06/2012
178	MOOK ANDAMAN 018	Thaïlande	02/06/2012	Le dispositif était orienté vers l'extérieur car le VMS se composait d'une alimentation dans la timonerie et d'une antenne montée au-dessus de la passerelle haute. L'antenne ressemblait beaucoup au TT3022D ou au TT3026S. L'alimentation électrique était activée au moment de l'inspection.	03/07/2012	
171	CHIN YI CHUN	Taïwan, Chine	23/03/2012	Le LSTLV Yi Chun a indiqué à l'observateur un régulateur d'alimentation comme système VMS. Il n'est pas clair si cela était dû à un malentendu ou parce qu'il n'y avait pas de VMS à bord. L'observateur n'a aperçu aucun système VMS au cours de l'inspection. Le LSTLV Chin Yi Chun a montré à l'observateur une unité qu'il n'a pu reconnaître comme un VMS à bord. Cette unité fut plus tard identifiée comme un régulateur de surtension.	03/07/2012	19/09/2012
179	SHIN SHUEN FAR	Taïwan, Chine	01/07/2012	L'observateur n'a pas reconnu l'unité qui lui a été présentée comme unité VMS et un interrupteur d'alimentation était visible.	31/08/2012	19/09/2012

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
176	FENG KUO NO.368	Taiwan, Chine	14/07/2012	L'observateur n'a pu trouver de VMS à bord dans la timonerie (le capitaine fut demandé d'indiquer le VMS). Dans les photographies extérieures du LSTLV, des antennes similaires aux systèmes VMS Inmarsat-C sont visibles.	03/09/2012	30/01/2013
176	FU KUO NO.10	Taiwan, Chine	15/07/2012	L'observateur n'a pu trouver de VMS à bord dans la timonerie (le capitaine fut demandé d'indiquer le VMS). Dans les photographies extérieures du LSTLV, des antennes similaires aux systèmes VMS Inmarsat-C sont visibles.	03/09/2012	30/01/2013
183	SUN WARM 8	Philippines	31/07/2012	On a présenté à l'observatrice un VMS qu'elle ne connaissait pas.	03/09/2012	
183	MOOK ANDAMAN 028	Thaïlande	31/07/2012	Aucun VMS interne n'a pu être détecté. Interrogé, le capitaine a indiqué à plusieurs reprises le satellite externe comme on le voit sur la photo.	03/09/2012	
185	HUNG JIE WEI NO.21	Taiwan, Chine	13/09/2012	Aucune lumière n'était visible, ce VMS était un modèle différent de ceux qu'on voit en général. Aucune unité n'était affichée à l'intérieur du navire.	08/11/2012	30/01/2013

Tableau 3 – Incidents relatifs aux journaux de pêche

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
161	LEON	Indonésie	08/02/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main dans lequel sont consignées suffisamment de données)	21/05/2012	
161	HSIANG FA NO.26	Seychelles	15/02/2012	Journal de bord informel (cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	14/04/2013
161	YNG HSING NO.23	Taiwan, Chine	15/01/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	19/09/2012
161	CHIN CHANG HORNG	Taiwan, Chine	29/01/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	19/09/2012
161	SHIN SHUEN FAR NO.16	Taiwan, Chine	29/01/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	19/09/2012
161	SHUU CHANG NO.6	Taiwan, Chine	30/01/2012	Un calendrier de bord (Calendrier – calendrier de bureau contenant très peu de données) – Le calendrier de bord se présentait sous la forme d'un petit calendrier de bureau dans lequel étaient consignées très peu de données.	21/05/2012	19/09/2012
161	HWA SHAN	Taiwan,	03/02/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	19/09/2012

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
	NO.222	Chine		données)		
161	SHIN SHUEN FAR NO.69	Taiwan, Chine	04/02/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	19/09/2012
161	LIEN CHI SHENG NO.6	Taiwan, Chine	10/02/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	19/09/2012
161	HWA KUN NO.232	Taiwan, Chine	10/02/2012	Journal de bord pas à jour – Journal informel (Écrit à la main et contenant trop peu d'informations). Le journal de bord contenait très peu d'informations et ne semblait pas à jour.	21/05/2012	19/09/2012
161	SHYE CHAN NO.6	Taiwan, Chine	16/02/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	19/09/2012
161	YOW SHEN FUH	Taiwan, Chine	20/02/2012	Journal de bord informel (Cahier ligné à la main contenant suffisamment de données)	21/05/2012	19/09/2012
163	GUAN WANG	Taiwan, Chine	16/02/2012	Il n'y avait aucun journal à bord de ce navire, et lorsque le capitaine a été interrogé, il a informé l'observateur qu'il y avait eu une relève de capitaine récemment à Port Louis, (Maurice), et que le capitaine précédent avait emporté le journal de bord avec lui.	03/05/2012	19/09/2012
168	PANOCEAN	Seychelles	23/02/2012	Le LSTLV Panocean n'a pas été en mesure de présenter un journal de pêche à la demande de l'observateur.	11/05/2012	
164	SIN JIN NO.36	Taiwan, Chine	23/02/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	CHIN YOU WEN	Taiwan, Chine	25/02/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	FENG KUO NO.666	Taiwan, Chine	04/03/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	FENG KUO NO.688	Taiwan, Chine	04/03/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	FENG CUO NO.668	Taiwan, Chine	05/03/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	FENG KUO NO.868	Taiwan, Chine	06/03/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	FENG GUO	Taiwan,	08/03/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
	NO.168	Chine				
164	WOEN SHUENN CHANG	Taiwan, Chine	13/03/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	WOEN YU CHANG NO.6	Taiwan, Chine	14/03/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	CHIEN CHANG NO.36	Taiwan, Chine	01/04/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
164	FENG KUO NO.368	Taiwan, Chine	03/04/2012	Les journaux de bord ont été remplis mais de manière informelle.	16/05/2012	19/09/2012
175	WOEN SHUENN CHANG	Taiwan, Chine	28/04/2012	Le LSTLV a rempli des journaux de bord informels comportant des colonnes tracées dans un cahier ligné.	23/05/2012	19/09/2012
175	HWA SHAN NO.222	Taiwan, Chine	01/05/2012	Le LSTLV a rempli des journaux de bord informels comportant des colonnes tracées dans un cahier ligné.	23/05/2012	19/09/2012
172	EVERGOLD NO.1	Seychelles	23/03/2012	Les journaux de bord étaient en format informel (pas imprimés).	05/06/2012	14/04/2013
172	PING SHIN NO. 201	Seychelles	07/05/2012	Les journaux de bord étaient en format informel (pas imprimés).	05/06/2012	14/04/2013
172	KUANG WIN	Taiwan, Chine	20/03/2012	Les journaux de bord étaient en format informel (pas imprimés).	05/06/2012	09/11/2012
172	CHIEN CHANG NO.36	Taiwan, Chine	02/04/2012	Les journaux de bord étaient en format informel (pas imprimés).	05/06/2012	09/11/2012
172	TIAN ZHI XIANG	Taiwan, Chine	24/04/2012	Les journaux de bord étaient en format informel (pas imprimés).	05/06/2012	09/11/2012
172	JUI DER NO.16	Taiwan, Chine	05/05/2012	Les journaux de bord étaient en format informel (pas imprimés).	05/06/2012	09/11/2012
172	PING SHIN NO.101	Taiwan, Chine	08/05/2012	Les journaux de bord étaient en format informel (pas imprimés).	05/06/2012	09/11/2012
178	SINAW 16	Oman	30/05/2012	Un journal de pêche a été rempli mais pas dans un format officiel.	03/07/2012	
178	KUANG WIN	Taiwan, Chine	30/05/2012	Un journal de pêche a été rempli mais pas de manière formelle.	03/07/2012	09/11/2012
178	RUEY DER NO.136	Taiwan, Chine	01/06/2012	Un journal de pêche a été rempli mais pas de manière formelle.	03/07/2012	09/11/2012

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
177	SHYANG CHYANG NO.88	Taiwan, Chine	12/06/2012	Les rapports des journaux de bord ont été rédigés dans un cahier ordinaire, le capitaine n'a pas été en mesure de présenter un journal de pêche convenable.	06/08/2012	30/01/2013
177	LONG TEH NO.6	Taiwan, Chine	13/06/2012	Les rapports des journaux de bord ont été rédigés dans un cahier ordinaire, le capitaine n'a pas été en mesure de présenter un journal de pêche convenable.	06/08/2012	30/01/2013
177	WOEN DAR NO.168	Taiwan, Chine	15/06/2012	Les rapports des journaux de bord ont été rédigés dans un cahier ordinaire, le capitaine n'a pas été en mesure de présenter un journal de pêche convenable.	06/08/2012	30/01/2013
177	ZEE CHUEN TSAI NO.66	Taiwan, Chine	16/06/2012	Les rapports des journaux de bord ont été rédigés dans un cahier ordinaire, le capitaine n'a pas été en mesure de présenter un journal de pêche convenable.	06/08/2012	30/01/2013
180	HWA KUN NO.232	Taiwan, Chine	22/06/2012	Un journal de bord informel a été utilisé (simple cahier d'exercices).	08/08/2012	09/11/2012
180	WIN FAR NO.828	Taiwan, Chine	25/06/2012	Un journal de bord informel a été utilisé (simple cahier d'exercices)	08/08/2012	09/11/2012
180	WIN FAR NO.162	Taiwan, Chine	26/06/2012	Un journal de bord informel a été utilisé (simple cahier d'exercices)	08/08/2012	09/11/2012
176	CHUN CHENG NO.212	Taiwan, Chine	13/07/2012	Le navire n'a pas été inspecté en raison du mauvais temps. Le capitaine n'a présenté que l'ATF à l'observateur pour consultation.	03/09/2012	30/01/2013
176	CHING KUO YU FA HAO	Taiwan, Chine	20/06/2012	Le capitaine du navire n'a pu présenter de journal de pêche.	03/09/2012	30/01/2013
184	PING SHIN 201	Seychelles	22/07/2012	Le Ping Shin 201 n'a présenté aucun journal de bord officiel, mais a simplement utilisé un bloc-notes A4 ligné	20/09/2012	14/04/2013
184	SINAW 16	Oman	30/07/2012	Le Sinaw 16 n'a présenté aucun journal de bord officiel, mais a simplement utilisé un bloc-notes A4 ligné.	20/09/2012	
184	MELATI 2	Indonésie	20/07/2012	Le navire Melati 2 n'a produit aucun journal véritable, mais plutôt des feuilles de papier individuelles, qui semblaient précises et de caractère officiel, mais qui tenaient tout simplement ensemble à l'aide d'un trombone et il était difficile d'y établir un ordre quelconque.	20/09/2012	25/03/2013
184	PING SHIN 101	Taiwan, Chine	23/07/2012	Le Ping Shin 101 n'a présenté aucun journal de bord officiel, mais a simplement utilisé un bloc-notes A4 ligné.	20/09/2012	01/02/2013
184	HSING LUNG 31	Taiwan, Chine	21/07/2012	Le Hsing Lung 31 n'a produit aucun journal véritable, mais plutôt des feuilles de papier individuelles, qui semblaient précises et de caractère officiel, mais qui tenaient tout simplement ensemble à l'aide d'un trombone et il était difficile d'y	20/09/2012	01/02/2013

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
				établir un ordre quelconque.		
184	SIN JIN 36	Taiwan, Chine	21/07/2012	Le Sin Jin 36 n'a produit aucun journal véritable, mais plutôt des feuilles de papier individuelles, qui semblaient précises et de caractère officiel, mais qui tenaient tout simplement ensemble à l'aide d'un trombone et il était difficile d'y établir un ordre quelconque.	20/09/2012	01/02/2013
190	MOOK ANDAMAN 018	Thaïlande	14/10/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	
190	JIAN HORNG NO.106	Seychelles	17/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	14/04/2013
190	ASHUNEYU	Seychelles	27/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	14/04/2013
190	WINNER 808	Seychelles	16/10/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	14/04/2013
190	SHUENN PERNG 202	Seychelles	08/10/2012	Aucun journal à bord - Le capitaine du LSTLV a expliqué à l'observateur qu'il ne gardait pas de journaux de bord et qu'il soumettait seulement les rapports de captures aux propriétaires quotidiennement.	15/11/2012	14/04/2013
190	SHOHO MARU NO.1	Japon	03/09/2012	Le journal de bord n'était pas imprimé mais relié	15/11/2012	31/01/2013
190	KAIHO MARU NO.68	Japon	25/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	31/01/2013
190	KAIHO MARU NO.88	Japon	26/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	31/01/2013
190	YI JEN CHUN NO.668	Taiwan, Chine	12/09/2012	Le journal de bord n'était pas imprimé mais relié	15/11/2012	01/02/2013
190	SHIN SHUEN FAR NO.69	Taiwan, Chine	15/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	01/02/2013
190	JORDAN NO.5	Taiwan, Chine	16/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	01/02/2013
190	YUAN TAI	Taiwan, Chine	20/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	01/02/2013
190	HONG AN NO.2	Taiwan, Chine	23/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	01/02/2013
190	WIN FAR NO.162	Taiwan,	29/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	01/02/2013

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
		Chine				
190	YING CHIA HSIANG	Taiwan, Chine	30/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	01/02/2013
190	WIN FAR NO888	Taiwan, Chine	07/10/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	01/02/2013
190	WEI HSIN NO.16	Taiwan, Chine	15/10/2012	ATF No : LL1933 Expirée le 22/6/2012	15/11/2012	01/02/2013
190	WEI HSIN NO.16	Taiwan, Chine	15/10/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	15/11/2012	01/02/2013
194	YNG HSING NO.23	Taiwan, Chine	25/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	16/11/2012	01/02/2013
194	WIN FAR NO.838	Taiwan, Chine	29/09/2012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	16/11/2012	01/02/2013
194	LIEN YI HSING NO.368	Taiwan, Chine	07/10/12	Le journal de bord était imprimé mais non relié	16/11/2012	01/02/2013
194	CHUAN I SHIN	Taiwan, Chine	07/10/12	Le journal de bord était imprimé mais non relié	16/11/2012	01/02/2013
194	RUEY DER NO.136	Taiwan, Chine	10/10/12	Le journal de bord était imprimé mais non relié	16/11/2012	01/02/2013
194	YI JEN CHUN NO.668	Taiwan, Chine	11/10/12	Le journal de bord était imprimé mais non relié	16/11/2012	01/02/2013
194	CHING CHENG FU NO.666	Taiwan, Chine	12/10/12	Le journal de bord était imprimé mais non relié	16/11/2012	01/02/2013

Tableau 4 – Incidents concernant le marquage des navires de pêche

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
161	HUNG HUI NO.112	Taiwan, Chine	17/02/2012	« HUI » était épelé « HUEI » sur la proue du LSTLV mais était bien orthographié dans toute autre documentation.	21/05/2012	19/09/2012
164	TAY SHENG FWU	Taiwan, Chine	28/02/2012	Le LSTLV Tay Sheng Fwu a reçu une cargaison. Le navire a été marqué d'un numéro d'immatriculation (CT4-1653) compatible avec le format d'immatriculation de la province chinoise de Taiwan. Le nom «Tay Sheng Fu » était visible sur le radeau de sauvetage monté sur le toit de la timonerie. Un navire nommé Tai Sheng Fu est autorisé par la province chinoise de Taiwan.	16/05/2012	30/01/2013
175	SHIN SHUEN FAR	Taiwan, Chine	28/04/2012	Les marquages de nom du navire n'étaient pas conformes. La partie avant du LSTLV a été marquée du nom SHIN SHUEN FAR NO.88. Les quatre derniers caractères (NO.88) semblaient peints à la main. Sur la poupe du navire était inscrit SHIN SHUEN FAR. Les caractères No.88 à la fin du nom étaient effacés (mais toujours visibles)	23/05/2012	19/09/2012
173	NAHAM 4	Oman	11/04/2012	« 11 avril 2012 : le Naham 4, IOTC no 8921 ; l'indicatif d'appel est numéroté A4DK5 alors qu'il devrait être A4DK6. L'indicatif A4DK5 appartient au Naham 3 »	06/08/2012	06/08/2012
177	LONG WANG SIN	Taiwan, Chine	23/05/2012	Nom du LSTLV supprimé.	06/08/2012	30/01/2013
177	DER YUEN NO.33	Taiwan, Chine	24/05/2012	Le nom sur le côté tribord indique « DER YEUN » et dans la base de données, il est inscrit « DER YUEN NO: 33 »	06/08/2012	30/01/2013
177	SHIN JYI WANG NO.6	Taiwan, Chine	24/05/2012	L'indicatif d'appel radio est peint sur l'indicatif précédent, ce qui le rend difficile à lire.	06/08/2012	30/01/2013
177	FENG KUO NO.688	Taiwan, Chine	25/05/2012	Nom du LSTLV supprimé en partie.	06/08/2012	30/01/2013
177	FENG CUO NO.668	Taiwan, Chine	26/06/2012	L'indicatif d'appel supprimé en partie.	06/08/2012	30/01/2013
177	FENG CUO NO.668	Taiwan, Chine	26/05/2012	Nom du LSTLV supprimé.	06/08/2012	30/01/2013
177	TENN MING YANG NO.168	Taiwan, Chine	26/05/2012	Nom du LSTLV supprimé en partie.	06/08/2012	30/01/2013
177	TENN MING	Taiwan,	27/05/2012	Nom du LSTLV supprimé en partie.	06/08/2012	30/01/2013

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
	YANG NO.368	Chine				
177	JINN JYI CHYUN NO.168	Taiwan, Chine	28/05/2012	Nom du LSTLV supprimé.	06/08/2012	30/01/2013
177	WOEN DAR NO.168	Taiwan, Chine	15/06/2012	Nom sur la poupe repeint, illisible.	06/08/2012	30/01/2013
177	ZEE CHUEN TSAI NO.66	Taiwan, Chine	16/06/2012	L'indicatif d'appel supprimé. Nom du LSTLV supprimé.	06/08/2012	30/01/2013
177	WEN DER NO.106	Taiwan, Chine	17/06/2012	Nom du LSTLV supprimé.	06/08/2012	30/01/2013
180	SHIN SHUEN FAR	Taiwan, Chine	03/06/2012	Le LSTLV Shin Shuen Far a affiché le marquage « Shin Shuen Far No.88 » sur la proue du navire. La partie « n ° 88 » du marquage semblait peinte à la main. L'ATF et la déclaration de transbordement de la CTOI ont utilisé le nom « Shin Shuen Far »	08/08/2012	09/11/2012
179	LEON	Indonésie	04/06/2012	Les marquages du Leon n'étaient pas clairs en raison de la peinture écaillée.	31/08/2012	09/11/2012
179	SHIN SHUEN FAR	Taiwan, Chine	01/07/2012	Bien que l'ATF et l'indicatif d'appel dénomment le navire « Shin Shuen Far » et que ce nom est peint sur la poupe du navire, le nom « Shin Shuen Far N° 88 » est peint sur la proue. Le « N° 88 » semble avoir été ajouté récemment.	31/08/2012	19/09/2012
176	JUI MAN FA	Taiwan, Chine	08/05/2012	Aucun nom anglais de navire sur la poupe. Le marquage sur la proue et l'indicatif d'appel ont été partiellement effacés.	03/09/2012	30/01/2013
176	SHIN LIAN FA NO.36	Taiwan, Chine	18/05/2012	Le nom du navire (proue) et l'indicatif d'appel n'étaient pas clairement visibles sur la coque.	03/09/2012	30/01/2013
176	DING YANG	Taiwan, Chine	19/05/2012	Le nom sur la proue indiquait « Yang Ding ». Sur la poupe était marqué « Ding Yang ».	03/09/2012	30/01/2013
176	SHENG HO XIN	Taiwan, Chine	19/05/2012	L'indicatif d'appel sur le côté du LSTLV semble avoir été camouflé avec de la peinture blanche et n'était pas visible, sauf à très courte distance. Le nom sur la proue n'était pas visible.	03/09/2012	30/01/2013
176	JENN MING FUH	Taiwan, Chine	20/05/2012	Aucun nom visible sur la proue.	03/09/2012	30/01/2013
176	RUEY CHIEN TSAI NO.6	Taiwan, Chine	20/05/2012	Le marquage sur la proue est usé.	03/09/2012	30/01/2013
176	FWU FA NO.6	Taiwan,	22/05/2012	Les noms du navire sur la proue et sur la poupe sont usés et pas clairement	03/09/2012	30/01/2013

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
		Chine		visibles.		
176	CHU YU NO.168	Taiwan, Chine	22/05/2012	Les noms du navire sur la proue et sur la poupe sont usés et pas clairement visibles.	03/09/2012	30/01/2013
176	HUNG JIE WEI NO.11	Taiwan, Chine	23/05/2012	Le nom sur la proue est usé.	03/09/2012	30/01/2013
176	HUNG JIE WEI	Taiwan, Chine	23/05/2012	Le nom sur la proue a été partiellement abimé. On arrive seulement à lire «hung ie w l ».	03/09/2012	30/01/2013
176	SHUN FENG NO.6	Taiwan, Chine	24/05/2012	Le nom sur la proue s'est effacé. Seuls les caractères « Feng No.6 » étaient clairement visibles. La plupart de l'indicatif d'appel a été abimé.	03/09/2012	30/01/2013
176	WEN DAR NO.3	Taiwan, Chine	25/05/2012	La plupart des caractères de l'indicatif d'appel sont effacés.	03/09/2012	30/01/2013
176	FWU FA NO.12	Taiwan, Chine	20/05/2012	Le nom du navire sur la proue et sur la poupe s'est effacé.	03/09/2012	30/01/2013
176	RUEY CHIEN TSAI NO.112	Taiwan, Chine	23/05/2012	Le nom du navire sur la proue s'est effacé. Le nom du navire sur la poupe s'est partiellement effacé.	03/09/2012	30/01/2013
176	HUNG SHENG NO.88	Taiwan, Chine	29/06/2012	Le nom du navire sur la proue ainsi que l'indicatif d'appel ont été partiellement effacés.	03/09/2012	30/01/2013
176	FU KUO NO.10	Taiwan, Chine	15/07/2012	Les marquages du nom du navire à la proue ainsi que l'indicatif d'appel sont usés.	03/09/2012	30/01/2013
176	CHING CHENG FU NO.66	Taiwan, Chine	09/05/2012	Pas de nom anglais sur la poupe et l'indicatif d'appel a été partiellement effacé.	03/09/2012	30/01/2013
176	CHU HUAI NO.168	Taiwan, Chine	23/07/2012	L'indicatif d'appel du navire est presque invisible.	03/09/2012	30/01/2013
185	YU CHUNG WANG NO.30	Taiwan, Chine	11/08/12	Observé au cours du transbordement du ravitaillement : L'indicatif d'appel du Yu Chung Wang n ° 30 diffère de celui du registre de la CTOI	08/11/2012	30/01/2013
185	TAI SHENG FU	Taiwan, Chine	12/08/12	Observé au cours du transbordement du ravitaillement : le Tai Sheng Fu n'affichait aucun nom sur la coque et aucun indicatif d'appel	08/11/2012	30/01/2013
185	KING TUNA	Seychelles	20/08/12	Le nom du navire affiché diffère de celui consigné dans le registre de la CTOI	19/11/2012	14/04/2013

Tableau 5 – Incidents concernant l'obstruction du travail de l'observateur pendant le processus de vérification.

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
190	SHUENN PERNG 202	Seychelles	08/10/2012	L'observateur est monté à bord du LSTLV mais le capitaine a refusé l'inspection. L'observateur a attendu à bord (2 heures).	15/11/2012	14/04/2013

Tableau 6 – Incidents concernant des navires observés et pas enregistrés dans le registre de la CTOI.

Numéro de déploiement	Nom du navire	Flotte	Date de l'inspection	Observations émanant des inspections	Date de soumission du rapport	Date de réception des réponses
164	FU HSIANG FA NO. 21	Belize		Le 28 février 2012, le LSTLV Fu Hsiang Fa n ° 21 a reçu des ravitaillements du CV. Ce LSTLV battant pavillon du Belize était grossièrement marqué et ne figurait pas sur la liste des LSTLV dans la base de données de l'observateur.	16/05/2012	16/05/2012
173	FULL RICH	République populaire démocratique de Corée	11/04/2012	Full Rich, IOTC no.9784 : l'indicatif d'appel HMEK3 diffère de celui qui figure dans la base de données (V3N13). Full Rich : seulement des vivres et possiblement du carburant ont été transbordés.	09/07/2012	27/08/2012
176	SHENG FENG TSAIR	Taiwan, Chine	03/05/2012	Le navire ne figure pas dans la base de données de la CTOI.	03/09/2012	30/01/2013
176	FN DHARNA BALI 07	Indonésie	16/07/2012	Le navire ne figure pas dans la base de données de la CTOI.	03/09/2012	20/11/2012

Annexe II

Réponses des CPC reçues avant la date limite du 31/01/2013**LSTLV - FU HSIANG FA No. 21 (Déploiement 170)****Flottille engagée****Courriel reçu le 16/05/2012 de VALERIE LANZA****Belize****Infraction
présumée :**

1) Ce LSTLV était marqué grossièrement et ne figurait pas sur la liste des LSTLV dans la base de données de l'observateur.

De : Valerie [<mailto:valerie@immarbe.com>]**Envoyé :** 16 mai 2012 19:00**À :** 'Florian Giroux'; 'Delice Pinkard'; wilpott@gmail.com; bfdliaisonofficer@immarbe.com**Cc :** transshipment@iotc.org**Sujet :** RE : *Deployment 164 - Possible infraction detected under the ROP*

Cher Florian Giroux,

Nous avons pris bonne note de votre courriel ci-dessous. Cependant, nous souhaitons vous informer que le navire de pêche FU HSIANG FA NO.18 n'est pas un navire immatriculé au Belize. C'est ce qui ressort de l'indicatif d'appel rattaché à ce navire. Les indicatifs d'appel des navires battant pavillon du Belize commencent toujours par « V3 » et non par « OTS » comme indiqué sur la photo ci-jointe.

Encore une fois nous le répétons, ce navire n'est pas un navire battant pavillon du Belize. La liste de tous les navires autorisés à opérer dans la zone de la CTOI a été communiquée à la CTOI, conformément à la Résolution pertinente.

Nous vous serions vivement reconnaissants de bien vouloir accuser réception de ce message.

Bien à vous,

Valerie Lanza

Chargée des navires de pêche

LSTLV - JetMark 101 (Déploiement 170)**Flottille engagée****Courriel reçu le 19/06/2012 de BENJAMIN F. S. TABIOS JR****Philippines****Infraction
présumée :**

1) La licence présentée durant l'inspection était désuète. Une nouvelle licence a été faxée au navire durant le transbordement ;
2) Le navire dispose d'un interrupteur marche-arrêt rattaché à son unité VMS.

La présente fait suite à votre courriel datant du 28 mai 2012.

Sur la base du rapport d'observateur de l'expédition No. 170-12, navire de pêche / transporteur « Lady Tuna » [Réf CTOI. N ° 8448], observateur Lindsay Jones (Réf. d'observateur CTOI No.024), dates d'expédition du 01/03/2012 au 05/05/2012, l'observation suivante a été faite sur un navire de pêche battant pavillon philippin, à savoir :

Le Jetmark 101 (CTOI 110) a dû faire faxer sa nouvelle licence au navire lors du transbordement lorsque sa licence a été jugée invalide durant l'inspection. Le navire semblait aussi disposer d'un interrupteur marche-arrêt rattaché à son unité VMS (figure 6).

Veillez noter que le permis de pêche international [IFP] du Jetmark 101 a été faxé au navire de pêche car ce dernier n'avait pas encore mouillé au port lorsque l'IFP fut renouvelé, et ne détenait pas ce nouveau permis lorsque l'observateur est monté à bord pour le transbordement. Il était plus pratique et plus rentable de faxer le document IFP au navire battant pavillon philippin. Le fait d'exiger qu'un navire mouille dans un port afin d'accepter/de recevoir une copie papier de l'IFP serait financièrement prohibitif. Ci-joint, une copie dudit IFP.

Deuxièmement, le prétendu interrupteur marche -arrêt est en fait un disjoncteur électrique qui équivaut à une boîte à fusibles, dispositif de sécurité qui doit être installé par mesure de sécurité contre les surtensions. Ce dispositif est facilement visible et n'est pas dissimulé. En outre, toutes les unités électriques à bord des navires sont dotées de ce dispositif de sécurité, qui est une exigence en matière de sécurité en mer. Aussi, ce navire de pêche a été arraisonné et inspecté à plusieurs reprises par d'autres observateurs qui avaient vu cette installation mais ne l'avaient quand même pas mentionnée dans leurs rapports car il s'agissait probablement, à leurs yeux, d'un fait convenu et entendu.

Enfin, toutes les unités VMS sont équipées d'interrupteurs marche-arrêt d'une forme ou d'une autre car ces unités doivent être éteintes lorsqu'un navire fait escale dans un port. J'espère que cela explique la situation. Souhaiteriez-vous des renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à nous contacter.

Cordialement,

Je reste au service du peuple philippin
BENJAMIN F. S. TABIOS JR

Directeur adjoint du Bureau des services administratifs
des pêches et des ressources aquatiques
Département de l'Agriculture
République des Philippines

FRO Form No. 4
(February 2004)

Republic of the Philippines
Department of Agriculture
BUREAU OF FISHERIES AND AQUATIC RESOURCES
880 Quezon Avenue, Quezon City, Metro Manila 3008
Tel Nos: +63 (02) 372-50-57; +63 (02) 372-50-46
FAX No: +63 (02) 372-50-57; +63 (02) 373-7543
Website: www.bfarc.gov.ph

INTERNATIONAL FISHING PERMIT

Permit No. 0HLL-01606-IFP-MNL-11 TIN 201-833-159-000

F/V JETMARK NO. 101
(Name of Vessel)

CATCHER/LARGE-SCALE DUSA-2 TUNA LONGLINE
(Classification) (Call Sign) (Type of Gear)

owned by
JETMARK INTERNATIONAL FISHING INC.
(Name of Company)

SUITE 701 DASMA CORPORATE CENTER, 321 DASMARINAS STREET, BINONDO, MANILA
(Address)


with gross tonnage of 680.00 and net tonnage of 282.00 is hereby authorized to fish in international waters. Provided: the licensee shall secure the required licenses; adhere to the regulatory measures of Regional/International Fisheries Management Bodies in the fishing grounds where they operate; submit catch data (total catch, species caught, location, etc.); allow observers to board for monitoring purposes; and, abide with all the laws, rules and regulations promulgated thereon.

The original copy of this permit shall be posted in a conspicuous place on board the fishing vessel to facilitate inspection by any authorized fishery law enforcement officer.

This permit is non-transferable. Upon its expiration, cancellation or when the vessel ceases to operate, the permit shall be surrendered to the Director of Fisheries and Aquatic Resources.

The permit shall be valid for a period of three (3) years commencing from 14 JANUARY 2012 to 13 JANUARY 2015

Signed at Quezon City, Republic of the Philippines this 4TH day of OCTOBER 20 11

 ATTY. ASIS G. PEREZ
Director

Control No. 1838

LSTLV - Naham 4 (Déploiement 173)

Courriel reçu le 06/08/2012 de AHMED AL-MAZROUAI

Flottille engagée

Oman

Infraction
présumée :

11 avril 2012 : Naham 4, IOTC no 8921, l'indicatif d'appel affiche « A4DK5 » mais devrait afficher « A4DK6 ». L'A4DK5 appartient au Naham 3.

Cher Florian

En ce qui concerne l'indicatif d'appel du Naham 4 et de la confusion avec le Naham 3, nous avons déjà étudié cette question avec le propriétaire. La société a accepté et convenu qu'une erreur avait été commise par les responsables de l'impression sur le navire. D'après la société du propriétaire, ils l'ont corrigée et ont promis de ne pas reproduire ce genre d'erreurs. J'espère que l'éclaircissement à ce sujet vous convient et j'apprécierai si vous prenez les mesures nécessaires pour clore ce problème.

Bien cordialement,
AHMED AL-MAZROUAI

LSTLV - Full Rich (Déploiement 173)

Courriel reçu le 27/08/2012 de An Won Sik

État du pavillon

RPDC

Infraction
présumée :

Indicatif d'appel du Full Rich : HMEK3 diffère de celui qui figure dans la base de données (V3NI3). Seulement des vivres et possiblement du carburant ont été transbordés.

Pyongyang, ce 25 août, Juche 101 (2012)

M. Alejandro Anganuzzi,

C'est avec grand plaisir que je répons, par la présente, aux questions soulevées par la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) dans le document No.4615, datée le 9 juillet, confirmant réception de ce document le 9 août 2012.

Le 11 avril 2012, un inspecteur de la CTOI dépêché dans la zone de la CTOI pour contrer la pêche illégale, a procédé à l'arrestation du navire de pêche FULL RICH pour cause de pêche illégale dans cette zone. Par conséquent, votre Commission nous avait demandé d'examiner cette affaire car le navire précité avait un certificat d'immatriculation délivré par l'Administration maritime de la République populaire démocratique de Corée (RPDC). Après examen de la question par le biais de nos autorités compétentes, nous vous informons par les présentes que le navire s'est révélé n'avoir aucun lien avec la RPDC pour les raisons suivantes :

Tout d'abord, l'Administration maritime de la RPDC n'avait ni immatriculé le navire de pêche FULL RICH, ni délivré de certificat d'immatriculation au navire le 16 avril 2011. En outre, l'Administration maritime n'a jamais remis à aucun navire de pêche l'indicatif d'appel radio du type de série HMEK. Ainsi, nous confirmons que le certificat d'immatriculation que votre Commission a reçu de l'Afrique du Sud n'a aucun rapport avec nous.

Deuxièmement, d'après le document de votre Commission, le navire de pêche FULL RICH a été arrêté dans la zone économique exclusive de l'Afrique du Sud le 13 juin 2011 et détenu pendant cinq mois pour pêche illégale, mais l'Autorité sud-africaine n'a envoyé aucun document ni à l'Ambassade de la RPDC en Afrique du Sud ni à l'Administration maritime de la Corée du Nord, aux fins de vérification.

J'espère que l'explication ci-dessus sera réponse satisfaisante aux questions soulevées par votre Commission et j'attends que vous approuviez, dans les meilleurs délais, notre demande de « partie non-contractante coopérante » à la CTOI.

Cordialement,

An Won Sik - Directeur de division

LSTLV - FengKuo No. 688 (Déploiement 164)

Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : L'autorisation de pêche du LSTLV FengKuo No. 688 IOTC 900042900 a expiré le 24 avril 2011.

Commentaires sur la licence de pêche

Selon le rapport d'observateur, il y a eu deux commentaires sur le même navire de pêche, FENG KUO No.688, concernant la présentation d'une licence de pêche périmée lors du déploiement 164-12, mais d'après notre enquête, la validité de la licence de pêche du FENG KUO n ° 688 a été confirmée durant le transbordement (la validité de sa licence de pêche est indiquée dans l'annexe 1). Il se peut qu'il y ait eu obstacle à la communication en raison de la barrière linguistique, aboutissant à un tel malentendu. La propagande a été utilisée pour réduire ces incidents de malentendu.

LSTLV - SHIN SHUEN FAR (Déploiement 175)

Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : Les marquages du nom du navire n'étaient pas cohérents. La proue du LSTLV portait le nom de SHIN SHUEN FAR NO.88. Les quatre derniers caractères (NO.88) avaient l'air d'avoir été peints à la main. La poupe de ce navire portait les caractères SHIN SHUEN FAR. Les caractères NO.88 à la fin du nom étaient effacés (mais encore visibles).

Commentaires sur le marquage et l'identification du navire

Selon le rapport d'observateur 175-12, il a été déclaré que les marquages du nom du navire SHIN SHUEN FAR n'étaient pas cohérents. La proue du LSTLV portait les mêmes caractères SHIN SHUEN FAR NO.88. Les quatre derniers caractères avaient l'air d'avoir été peints à la main. La poupe de ce navire portait les caractères SHIN SHUEN FAR.

Les caractères NO.88 à la fin du nom étaient effacés (mais encore visibles en les examinant minutieusement). D'après notre enquête, il a été établi que le navire était en infraction du règlement régissant le marquage de navires et, par conséquent, sa licence de pêche a été suspendue et cette affaire a été renvoyée au tribunal aux fins de poursuites additionnelles conformément à notre législation sur la pêche.

LSTLV - GUAN WANG (Déploiement 163)
Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée
Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : Il n'y avait pas de journal de bord sur le navire et lorsqu'on lui a interrogé, le capitaine a informé l'observateur que la relève du capitaine avait récemment eu lieu (à Port Louis, Maurice) et que ce dernier avait emporté avec lui le journal de bord.

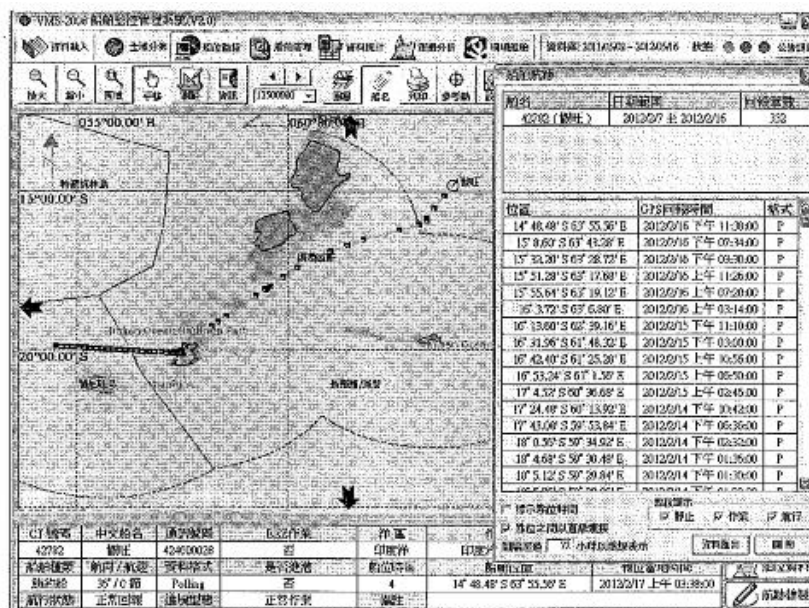
Commentaires sur le journal de bord

Selon les rapports d'observateur (161-12, 163-12, 164-12 et 175-12), il y avait au total 24 commentaires (22 navires) relatifs aux journaux de bord, pouvant être répartis en trois catégories majeures : pas de journal de bord sur le navire, formulaires informels de journaux de bord, et dossiers de journaux de bord incomplets.

À travers nos enquêtes, il a été constaté que les 22 navires ont tous soumis leurs données périodiques sur les journaux de bord avant d'effectuer le transbordement. Les volumes de leurs prises ont été vérifiés et correspondaient aux volumes de transbordement déclarés antérieurement. Néanmoins, dans le but d'éclaircir ces cas, je tiens à expliquer chaque type d'anomalies présumées.

Premièrement, s'agissant de l'affaire du navire de pêche GUAN WANG (163/12) dont les anomalies présumées concernent l'absence de données sur le journal de bord, le rapport d'observateur a formulé les observations suivantes : « Il n'y avait pas de journal de bord sur le navire et, lorsqu'on a interrogé le capitaine, ce dernier a informé l'observateur que le navire avait connu récemment la relève du capitaine. D'après nos enquêtes, il a été constaté que la relève du capitaine de ce navire a eu lieu le 13 février (le VMS figure en annexe 2), trois jours avant la date du transbordement, et l'ancien capitaine a emporté avec lui le journal de bord des opérations précédentes et l'a déposé à l'agence conformément à notre règlement interne. Après la relève de capitaines, le navire a quitté le port et il n'y a eu aucune activité de pêche avant le transbordement. Par conséquent, le nouveau capitaine n'a pas été en mesure de présenter le journal de bord sur les activités de pêche antérieures de ce navire. À l'issue de l'enquête, il a été estimé qu'il y a eu négligence au moment de la relève de capitaines (pour n'avoir pas laissé de copie du journal de bord sur les activités antérieures pour vérification), mais qu'il n'y a pas eu infraction au règlement. L'ancien capitaine a été réprimandé pour sa négligence en vue de prévenir toute récidive.

Informations VMS du navire de pêche GUAN WANG



LSTLV - YNG HSING No.23, CHIN CHANG HORNG, SHIN SHUEN FAR No.16, HWA SHAN No.222, SHIN SHUEN FAR No.69, LIEN CHI SHENG No.6, SHYE CHAN No.6, YOW SHEN FUH (Déploiement 161) Division Pêche hauturière

**Flottille engagée
Province chinoise de Taïwan**

Infraction Journal de bord informel (Carnet ligné à la main dans lequel sont consignées suffisamment de données)
présumée :

**LSTLV - SHUU CHANG No.6 (Déploiement 161)
Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu, Division Pêche hauturière**

Infraction Calendrier de bord (Calendrier – Calendrier de bureau contenant très peu d’informations). Le calendrier était
présumée : sous forme de petit calendrier de bureau dans lequel étaient consignées très peu d’informations.

**LSTLV - HWA KUN No.232 (Déploiement 161)
Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu, Division Pêche hauturière**

Infraction Journal de bord pas à jour – Journal informel (Cahier de notes écrit à la main contenant suffisamment
présumée : d’informations). Le journal de bord contenait très peu d’informations et ne semblait pas à jour.

**LSTLV - SIN JIN NO.36, Chin You Wen, FENG KUO NO.666, FENG KUO NO.688, FENG CUO NO.668, FENG KUO NO.868, FENG GUO NO.168, WOEN SHUENN CHANG, WOEN YU CHANG NO.6, CHIEN CHANG NO.36, FENG KUO NO.368 (Déploiement 164)
Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu**

Infraction Les journaux de bord étaient remplis mais dans un format informel.
présumée :

**LSTLV - WOEN SHUENN CHANG, HWA SHAN NO.222 (Déploiement 175)
Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu**

Infraction Les journaux de bord de ce LSTLV étaient tenus de manière informelle ; le contenu était écrit dans des
présumée : colonnes tracées dans un cahier ligné.

En second lieu, s’agissant des 19 cas de navires de pêche taiwanais ayant utilisé des formulaires informels comme journaux de bord, comme nous l’avons expliqué durant la 9^e réunion annuelle du Comité de conformité, dans la pratique de la pêche traditionnelle, les capitaines de navires de pêche consigneraiient les données de captures dans leur propre format d’abord, et copieraient ensuite le texte dans le journal de bord compilé afin de réduire au minimum le risque d’erreurs grammaticales. Par conséquent, l’utilisation de formulaires informels ne met pas en cause l’exigence d’un journal de bord compilé. Aussi, il se peut parfois que les registres des journaux de bord soient incomplets si le capitaine ne copie pas les textes quotidiennement de ses propres dossiers. Cette agence a pris les mesures de donner un avertissement aux opérateurs de la pêche et aux capitaines de navires pour qu’il y ait une amélioration immédiate.

Parmi ces cas, les deux navires de pêche, le SHUU CHANG n ° 6 (161-12) et le HWA KUN n ° 232 (161-12) sont identifiés comme des cas critiques d’infraction de notre règlement intérieur. Par conséquent, les deux navires ont été réprimandés par une suspension de leurs licences de pêche pendant deux mois. Les certificats d’aptitude professionnelle des capitaines ont aussi été suspendus pendant deux mois.

Remarque finale

Cette agence s’est consacrée continuellement à la mise en œuvre et à l’amélioration pertinente du programme d’observateurs pour les transbordements des navires de pêche. Nous avons promis de procéder à l’utilisation de questionnaires bilingues conçus par notre propre équipe à partir du mois de mai, qui avait déjà été mis en pratique comme prévu. En outre, la propagande, portant notamment sur la nécessité et l’importance de remplir régulièrement les journaux de bord, a été lancée suite à la 9^{ème} réunion du Comité de conformité de la CTOI. Par ailleurs, à l’avenir, nous œuvrerons continuellement dans le but de réaliser d’autres avancées.

D'après les rapports d'observateurs que nous avons reçus à présent, on peut constater que les irrégularités présumées ont surtout été constatées par les observateurs régionaux de la CTOI avant la 9ème réunion du Comité de conformité et avant notre utilisation du questionnaire bilingue. Nous espérons sincèrement que les rapports d'observateurs qui suivent reflèteront certains effets sur les efforts de nos pêcheurs et de cette agence afin de jouer un plus grand rôle de soutien au sein de la CTOI.

Pour tout renseignement complémentaire sur nos résultats et nos mesures ci-dessus, n'hésitez pas à me contacter à tout moment.

LSTLV - WOEN YU CHANG NO.6, Yu Chen Hsiang No. 16 (Déploiement 170)

Flottille engagée

Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu

Province chinoise de Taïwan

- Infraction présumée :**
- Woen Yu Chang No. 6 (IOTC 900060942) – l'observateur n'était pas sûr de la validité de la licence car la date d'expiration avait été modifiée. Le numéro de licence était le LL1750.
 - Yu Chen Hsiang No. 16 : la date d'expiration de la licence de pêche était le 12/02/2012.

Commentaires sur la licence de pêche

Selon le rapport d'observateur, il y a eu deux commentaires sur les licences de pêche, impliquant deux navires de pêche, le WOEN YU CHANG No. 6 et le YU CHEN HSIANG No.16, durant le déploiement 170-12. S'agissant du navire de pêche WOEN YU CHANG No. 6, l'observateur a affirmé n'avoir pu vérifier la validité de son permis de pêche car la date d'expiration de la licence de pêche semblait avoir été modifiée. Toutefois, d'après notre enquête, la validité du permis de pêche à la date du transbordement du WOEN YU CHANG No.6 a été vérifiée et confirmée (la validité de son permis de pêche est indiquée à l'annexe 1). En effet, la date d'expiration (01/04/3013) avait été modifiée par cette agence pour des raisons administratives.

L'observateur s'est aussi interrogé sur le format de date incompatible indiqué sur la licence de pêche du YU CHEN HSIANG No 16. En général, le format de date d'une licence de pêche est défini en MM/JJ/AAAA, et la date d'expiration du YU CHEN HSIANG No.16, à savoir le 02/12/2012, est exactement conforme à ce format de date. Néanmoins, la date d'émission indiquée sur la même licence de pêche est en format JJ/MM/AAAA (14/12/2010), qui est considéré comme inhabituel. À travers notre enquête, nous avons constaté que la date d'émission de la licence de pêche devrait être le 14 décembre 2010 (12/14/2010). Cependant, une erreur de frappe a été commise par cet organisme durant le renouvellement de licence. La validité de la licence de pêche du YU CHEN HSIANG No. 16, dont la période autorisée est du 14 décembre 2010 au 2 décembre 2012, a été confirmée durant le transbordement.

LSTLV - HUNG CHEN NO.212 (Déploiement 170), CHIN YI CHUN

Flottille engagée

(Déploiement 171), Shin Shuen Far (Déploiement 179)

Province chinoise de Taïwan

Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu

- Infraction présumée :**
- Le Hung Chen No. 212 semblait avoir un interrupteur marche-arrêt relié à son unité VMS.
 - Le Chin Yi Chun a indiqué à l'observateur un régulateur d'alimentation comme VMS. On ne sait pas si c'était à cause d'un malentendu ou parce qu'il n'y n'avait aucun VMS à bord. L'observateur n'a aperçu aucun des systèmes VMS habituels lors de l'inspection. Le Chin Yi Chun a indiqué à l'observateur une unité que ce dernier n'a pas reconnue comme VMS. Cela a été, par la suite, identifié comme étant un régulateur de surtension.
 - Le Shin Shuen Far – L'observateur n'a pas reconnu l'unité qu'on lui a décrit comme étant une unité VMS et a pu apercevoir un interrupteur.

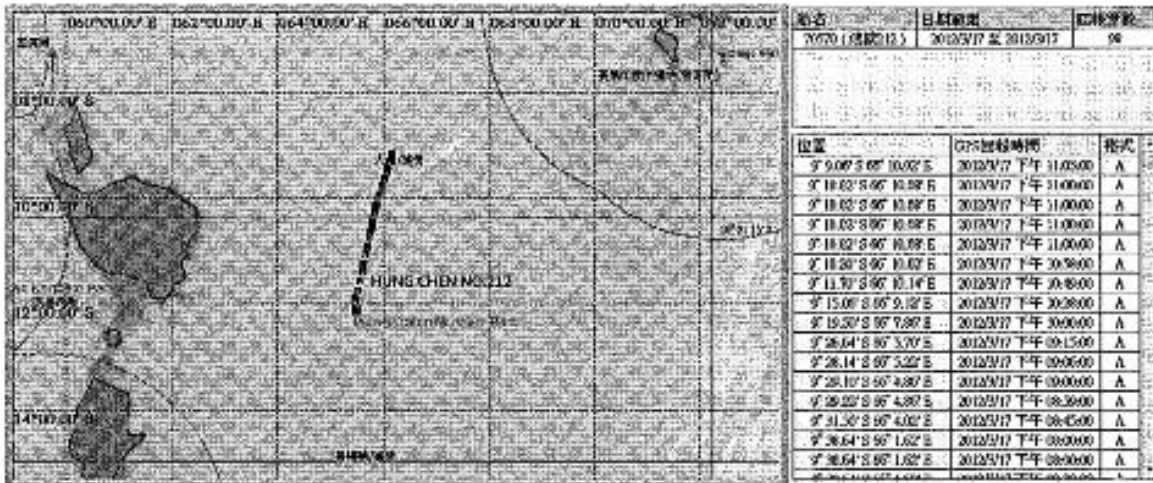
Commentaires sur le VMS

D'après les rapports des observateurs, il y a eu trois commentaires sur le VMS, impliquant trois navires de pêche, soit, le HUNG CHEN No. 212, le CHIN YI CHUN et le SHIN SHUEN FAR, durant les déploiements 170-12, 171-12 et 179-12 en conséquence.

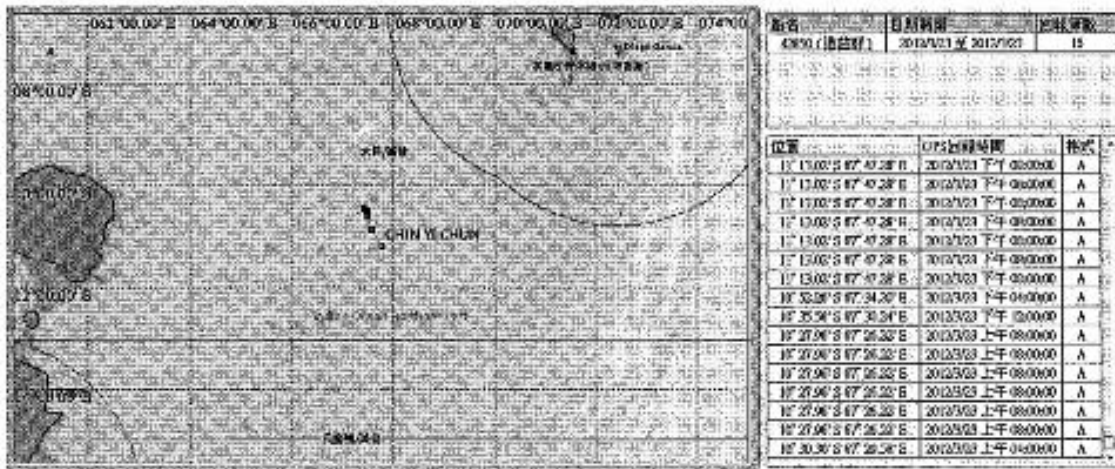
Sur le HUNG CHEN No. 212, la présence d'un interrupteur marche-arrêt a été signalée, qui est relié à l'unité VMS du navire. D'après notre enquête, le HUNG CHEN No. 212 avait normalement signalé sa position sur la date de transbordement (diagramme VMS figurant à l'annexe 2.). En outre, le fait qu'un interrupteur marche-arrêt soit relié à l'unité VMS ne remet en cause aucun des règlements de la CTOI.

En ce qui concerne les navires de pêche CHIN YI CHUN et SHIN SHUEN FAR, les observateurs ont signalé qu'ils n'étaient pas sûrs de la présence de VMS à bord de ces navires. Après avoir vérifié notre système de surveillance VMS, nous avons constaté que le CHIN YI CHUN et le SHIN SHUEN FAR avaient normalement signalé leur position sur la date de transbordement (diagramme VMS figurant à l'annexe 2). Les systèmes VMS des navires de pêche CHIN YI CHUN et SHIN SHUEN FAR sont des modèles ARGOS. Comme nous le savons tous, ce genre de terminal des modèles VMS est combiné dans les antennes. Ce cas pourrait résulter de l'incompréhension de l'observateur, qui ne possédait pas une bonne connaissance des systèmes VMS.

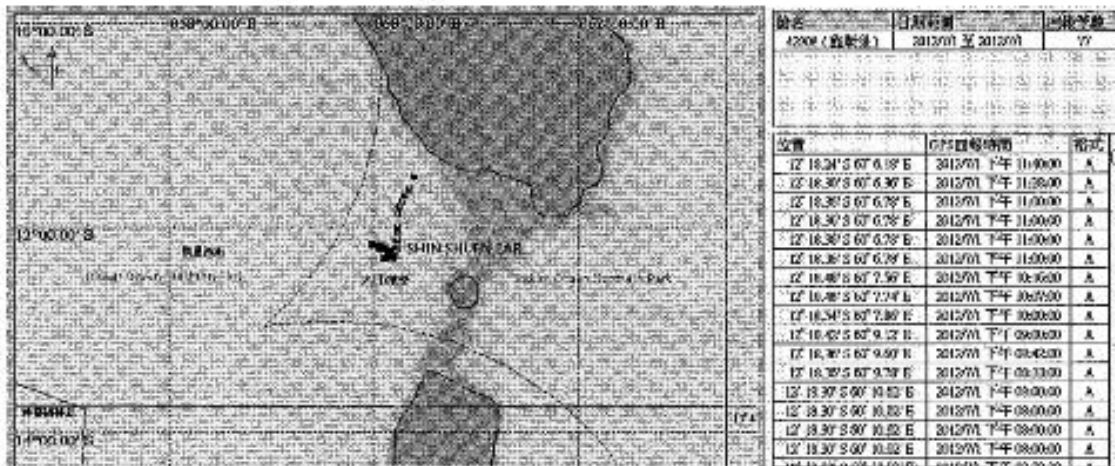
HUNG CHEN NO.212_20120317_VMS



CHIN YI CHUN_20120323_VMS



SHIN SHUEN FAR_20120701_VMS



LSTLV - LEON (Déploiement 161)

Lettre reçue le 09/11/2012 de Agus A. Budhiman

Flottille engagée

Indonésie

Infraction Le document présenté comme une AFT émise par l'Indonésie semble désuet. Le document est en **présumée** : indonésien mais la dernière date visible est le 20 juin 2011.

Pour faire référence au courriel datant du 21 mai 2012, ayant pour objet **Indonesia – Transshipment Observer Report for Indonesia LSTLVs involved in transshipment with CV Harima 2 (Indonésie – rapport des observateurs sur les LSTLV impliqués dans le transbordement avec le Harima 2)**, nous tenons à préciser les informations fournies dans le rapport d'observateur, comme mentionné dans la déclaration ci-dessous :

1. Dans le rapport de l'observateur, il a été déclaré ceci : *Transbordement n° 18 LEON - Le Document présenté en tant qu'ATF émise par l'Indonésie semble être périmé. Le document est en indonésien, mais la dernière date visible est le 20 juin 2011.* Nous supposons que la date qui était visible à l'observateur est celle qui était proposée par le propriétaire pour prolonger la date d'autorisation de la licence de pêche.

2. Veuillez trouver ci-joint la licence de pêche du LEON, qui a été proposée le 20 juillet 2011 et autorisée jusqu'au 7 juillet 2012.

Nous vous serions très reconnaissants si la déclaration ci-dessus pouvait servir de clarification. En vous remerciant sincèrement pour votre attention et coopération.

Cordialement,

Agus A. Budhiman – Directeur - Gestion des ressources halieutiques

SIPI-CI

REPUBLIK INDONESIA
DEPARTEMEN KELAUTAN DAN PERIKANAN
SURAT IZIN PENANGKAPAN IKAN
No : 28.11.0028.04.30985

PERUSAHAAN	REFERENSI
NAMA PERUSAHAAN : HARIMA ASREBAHATI PT ALAMAT : Jl. Ptd. Supono SH, Kota. Kavangan No.4A Jakarta - 10718	NO. SURPI : 21.02.01.0037.0846 TANGGAL SURPI : 13-Januari-2011
NO. TELEPON : (021) 8780963, (021) 6308365 NO. FAKS : (021) 87700863	SURAT PERKOHONAN SURPI-02 : Peralangan MOMAR : 028MPPHARIMA2011 TANGGAL : 20-Juli-2011
IDENTITAS KAPAL	
1. NAMA KAPAL : LION SIAI SHIVELI MARU No. 8	
2. TEMPAT & NO. REG. / NO. GROSSIS AKTE : JAKARTA/9943	
3. TEMPAT & TANDA SOLAR : TANJUNG PERKOT. 584 No. 82/184	
4. NAMA PANJONGAN : Y B W N	
5. ASAL KAPAL : Pangkajene Duri Indragiri	
6. MEDAN ASAL : Jember	
7. PRODUKSI KAPAL : JEPANG	
JENIS KAPAL / ALAT PENANGKAPAN IKAN Rawai Tuna (Tuna Long Line)	
SPEKIFIKASI KAPAL	
1. GORAT KOTOR : 504 GT	
2. GORAT BERSIH : 219 NT	
3. BERIKUT MESIN : AKASAWA DM 28 AR	
4. KUALITAS MESIN : 1300 DK	
5. NO. SISI BODI : 8181	
6. BRAND KAPAL : Sea/Elepa	
CATATAN	
SIPI-CI INI MELIPUKAN PERPANJANGAN DARI SIPI-CI NO. 26.11.0028.04.30985 TANGGAL : 08/10/2011 YANG DINYATAKAN TIDAK BERLAKU LAGI.	

DAERAH PENANGKAPAN :
Tanjung Perak
DAERAH PENANGKAPAN TERLARANG
Pesisir Tataron
PELABUHAN PANGKALAN
PP-Monev Zaiman (Jember), PU Dena

MASA BERLAKU IZIN
SURAT IZIN PENANGKAPAN IKAN RE BERLAKU
SAMPAI DENGAN 07 Juli 2012

JAKARTA, 20 Agustus 2011
DIREKTORAT JENDERAL PERIKANAN TANGKAP

DIREKTUR JENDERAL PERIKANAN TANGKAP
NAMA : Dr. ANDON HERYADI SUTERNA, MS
NIP : 1960027130031001
JABATAN : DIREKTUR JENDERAL

C 023800

LAMPIRAN SURAT IZIN PENANGKAPAN IKAN
NO : 28.11.0028.04.30985
JENIS ALAT PENANGKAPAN IKAN : Rawai Tuna (Tuna Long Line)

NO.	KOMPONEN	SPEKIFIKASI	SATUAN
1	JUMLAH POKOK BULU	18	buah
2	JUMLAH PELAMPUNG	300	buah
3	JUMLAH BASKETTS.DWG	400	buah
4	PANJANG TALUTAWA	180.000	Meter
5	JUMLAH PANGKAL	3.000	buah

DAERAH PENANGKAPAN :

NO.	NAMA WILAYAH	KOORDINAT	DAERAH TERLARANG
1	Jelat Lepak 3. Hicida		Pesisir Tataron
2	LEGI 3. Hinda	110°00' E 1°30'00' S	Pesisir Tataron

NETERANGAN :
PP: Pelabuhan Perikanan
PU: Pelabuhan Umum

Tahun 11

LSTLV - MAHKOTA ABADI NO. 668 (Déploiement 161)

Lettre reçue le 09/11/2012 de Agus A. Budhiman

Flottille engagée

Indonésie

Infraction L'ATF délivrée par l'Indonésie semble désuète. Le document est en indonésien mais la dernière date visible **présumée** : est le 18 mai 2011

Pour faire référence au courriel datant du 21 mai 2012, ayant pour objet **Indonesia – Transshipment Observer Report for Indonesia LSTLVs involved in transshipment with CV Harima 2** (Indonésie – rapport des observateurs sur les LSTLV impliqués dans le transbordement avec le Harima 2), nous tenons à préciser les informations fournies dans le rapport d'observateur, comme mentionné dans la déclaration ci-dessous :

1. Dans le rapport de l'observateur, il a été déclaré ceci : *Transbordement n° 25 MAHKOTA ABADI No. 668 - L'ATF émise par l'Indonésie semble être périmée. Le document est en indonésien, mais la dernière date visible est le 18 mai 2011.* Nous supposons que la date qui était visible à l'observateur est celle qui était proposée par le propriétaire pour prolonger la date d'autorisation de la licence de pêche.

2. Veuillez trouver ci-joint la licence de pêche du MAHKOTA ABADI No. 668, qui a été proposée le 18 mai 2011 et autorisée jusqu'au 2 mai 2012.

Nous vous serions très reconnaissants si la déclaration ci-dessus pouvait servir de clarification. En vous remerciant sincèrement pour votre attention et coopération.

Cordialement,

Agus A. Budhiman – Directeur - Gestion des ressources halieutiques

PERUSAHAAN		REFERENSI	
NAMA PERUSAHAAN : MARINE SUKSES GEMILANG FT		NO. SIUP-I : 01.07.02.01.98.5507	TANGGAL SIUP-I : 08-Juli-2010
ALAMAT : Jl. Paksi Raya No. 133, Blok A/5 RT.009/08 Kel. Penjarangan Kid. Penjarangan Jakarta Utara		SURAT PERMOHONAN SIPI-OI : Perpanjangan	
NO. TELEPON : (021) 4585078, 0811077810		NOMOR : 002/MSG/VI/2011	TANGGAL : 18-Mai-2011
NO. FAX :		Tanggal Terima SBSP Laras : 20 Mei 2011	
IDENTITAS KAPAL		DAERAH PENANGKAPAN	
1. NAMA KAPAL : MAHKOTA ABADI NO. 668 (Eks. CHUNG KUO No.68)		Tanjung	
2. TEMPAT & NO REG / NO GROSSE ARTE : BENOA/1916		DAERAH PENANGKAPAN TERLARANG	
3. TEMPAT & TANDA SELAJAR : BENOA/GT. 140 No. 304P/6		Peraturan Tertulis	
4. NAMA PANGGILAN : YE. S710		PELABUHAN PANGKALAN	
5. ASAL KAPAL : Pulau Pengadlen		PP. Nizam Zachran (Jakarta), PU. Bena	
6. PEMBUATAN KAPAL : TAMAH			
JENIS KAPAL / ALAT PENANGKAPAN IKAN			
Rawai Tuna (Tuna Long Line)			
SPESIFIKASI KAPAL			
1. BERAT KOTOR : 140 GT			
2. BERAT BERSIH : 84 NT			
3. MEREK MESIN : YANMAR IAKD 182 C			
4. KEKUATAN MESIN : 800 DK			
5. NO. SERI MESIN : 50040			
6. BAHAN KAPAL : Fiber glass			
CATATAN			
SIPI-OI INI MERUPAKAN PERPANJANGAN DARI SIPI-OI NO. 28.10.0028.04.25834.S TANGGAL : 17/05/2010 YANG DINYATAKAN TIDAK BERLAKU LAGI.		KAKARTA, 23 Mei 2011 DIREKTORAT JENDERAL PERIKANAN TANGKAP	
		NAMA : D. S. DEDY HERIYADI SUTISNA, MS NIP : 39591227 1983031001 JABATAN : DIREKTUR JENDERAL	
C 022678			

LSTLV - LEON (Déploiement 161)

Lettre reçue le 09/11/2012 de Agus A. Budhiman

Flottille engagée
Indonésie

Infraction Les marquages du Leon n'étaient pas clairs en raison de la peinture écaillée **présumée** :

Pour faire référence au courriel datant du 31 août 2012, ayant pour objet **Indonesia – Transshipment Observer Report for Indonesia LSTLVs involved in transshipment with CV HARU** (Indonésie – rapport des observateurs sur les LSTLV impliqués dans le transbordement avec le CV HARU), nous

tenons à préciser les informations fournies dans le rapport de l'observateur, comme mentionné dans la déclaration ci-dessous :

1. La licence de pêche du LEON était encore autorisée lorsque le transbordement s'est produit entre le LEON et le CV HARU le 4 juin 2012. Comme l'indique le document ci-joint, la licence de pêche du LEON a été proposée le 20 juillet 2011 et autorisée jusqu'au 7 juillet 2012.
2. Le marquage sur le corps du navire (le nom et l'indicatif d'appel) a été désormais repeint afin qu'il soit visible par l'observateur. Le propriétaire a informé le capitaine de tenir compte davantage de l'état du marquage.

Nous vous serions très reconnaissants si la déclaration ci-dessus pouvait servir de clarification. En vous remerciant sincèrement pour votre attention et coopération.

Cordialement,

Agus A. Budhiman - Directeur - Gestion des ressources halieutiques



LSTLV – WIN FAR No 838 (Déploiement 180)

Lettre reçue le 19/09/2012 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : Win Far No. 838 IOTC 900070521, indicatif d'appel BI 2521. L'ATF (émise par la province chinoise de Taïwan) a expiré le 16 mars 2012.

Commentaires sur la licence de pêche

Le rapport d'observateur 180-12 a indiqué que le navire de pêche WIN FAR NO. 838 n'a présenté aucune licence de pêche valide au moment du transbordement. Cependant, d'après notre enquête, la validité de la licence de pêche du WIN FAR NO. 838 a été vérifiée et confirmée et a été prise à bord durant la période de transbordement (la validité de la licence de pêche est indiquée dans l'annexe 1). La barrière linguistique et la nervosité du capitaine sont peut-être les raisons pour lesquelles ce dernier n'a pas présenté la licence de pêche valide à l'observateur. Toutefois, le navire a tout de même été tenu responsable d'infraction de notre règlement sur la pêche et a mérité une amende pour négligence du capitaine. En outre, propagande a été faite pour réduire ce genre de malentendu.

LSTLV – SHIN SHUEN FAR (Déploiement 180)

Lettre reçue le 09/11/2012 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : Le LSTLV Shin Shuen Far affichait le marquage « Shin Shuen Far No.88 » sur la proue du navire. La partie « n ° 88 » du marquage semble être peinte à la main. L'ATF et la déclaration de transbordement de la CTOI ont utilisé le nom « Shin Shuen Far »

Commentaires sur le marquage et l'identification du navire

Selon le rapport d'observateur 180-12, il a été signalé que les marquages du nom du navire SHIN SHUEN FAR n'étaient pas cohérents. Nous constatons que ce même cas avait déjà été mentionné dans le rapport d'observateur 175-12. Il avait aussi fait l'objet d'une enquête et avait été rapporté au Secrétariat par

cette agence. (Veuillez vous référer à notre rapport d'enquête daté le 19 septembre 2012). Dans la lettre précédente, nous avons signalé que le navire a été tenu responsable de violation de la réglementation relative au marquage des navires et que, par conséquent, la licence de pêche du navire a été suspendue pendant un mois. En outre, cette affaire a été renvoyée devant les tribunaux pour suite à donner, conformément à notre législation sur la pêche.

Les dates auxquelles cette agence a reçu les deux rapports d'observation sont le 23 mai et le 8 août, respectivement. En outre, les dates de transbordement du SHIN SHUEN FAR consignées dans les deux rapports d'observateurs sont le 28 avril et le 3 juin respectivement. En d'autres termes, pendant que cette agence a reçu le rapport d'observateur 175-12 le 23 mai et a commencé l'enquête pertinente les semaines suivantes, le navire a subi une autre opération de transbordement. Le délai est trop court pour que le navire et cette agence reconnaissent et corrigent l'infraction à ce moment. Par conséquent, nous estimons que le problème du marquage du navire SHIN SHUEN FAR peut être considéré comme une affaire à laquelle les mesures disciplinaires susmentionnées ont déjà été imposées.

**LSTLV - KUANG WIN , CHIEN CHANG NO.36 , TIAN ZHI XIANG, JUI
DER NO.16, PING SHIN NO.101 (Déploiement 172)
Lettre reçue le 09/11/2012 de Chi-Chao Liu**

**Flottille engagée
Province chinoise de Taïwan**

Infraction Journaux de bord informels (pas imprimés).
présumée :

**LSTLV -KUANG WIN, RUEY DER NO.136 (Déploiement 178)
Lettre reçue le 09/11/2012 de Chi-Chao Liu, Division Pêche hauturière**

Infraction Un journal de pêche a été rempli mais pas en format officiel.
présumée :

**LSTLV -HWA KUN NO.232, WIN FAR NO.828, WIN FAR NO.162 (Déploiement 180)
Lettre reçue le 09/11/2012 de Chi-Chao Liu, Division Pêche hauturière**

Infraction Un journal de bord informel a été utilisé (cahier d'exercices)
présumée :

Commentaires sur les journaux de bord

Selon les rapports d'observateurs 172-12, 178-12 et 180-12, il y a eu au total dix commentaires (neuf navires) relatifs aux formulaires informels de journaux de bord. S'agissant des neuf cas de navires de pêche taïwanais, comme nous l'avions expliqué dans la 9ème réunion annuelle du Comité de conformité, dans la pratique de la pêche traditionnelle, les capitaines des navires de pêche consignent leurs données de capture dans leur propre format d'abord, puis copiaient le texte dans un journal de bord compilé, afin de minimiser le risque d'erreurs d'écriture.

Grâce à notre enquête, ces neuf navires ont tous soumis leurs journaux de bord périodiques après l'opération de transbordement. En outre, leurs volumes de captures ont été vérifiés et correspondent aux volumes des transbordements précédemment déclarés. Le cas de figure courant pour ces navires est que les irrégularités présumées ont eu lieu durant la période tampon, au cours de laquelle la 9ème réunion annuelle du Comité de conformité a baissé son rideau, et cette agence a élaboré notre feuille de route pour l'amélioration de l'état de conformité de notre flotte durant les transbordements. Le but principal du ROP de la CTOI étant de promouvoir et de contribuer à la conformité des navires de pêche, nous pensons qu'un certain temps doit être accordé à nos navires de pêche pour la correction et l'amélioration. Et les mesures appropriées imposées à ces navires sont considérées comme de la réprimande et de la propagande accrues. Cependant, pour le cas du navire de pêche HWA KUN NO. 232 (161-12 et 180-12), deux rapports d'observateurs ont souligné l'irrégularité alléguée concernant les formulaires informels des journaux de bord, et ce navire a été tenu responsable de violation de notre

règlement intérieur et s'est vu infliger une suspension de deux mois de sa licence de pêche et des certificats d'aptitude professionnelle des capitaines. En outre, les navires de pêche WIN FAR NO. 828, WIN FAR NO. 162 (180-12) et RUEY DER NO. 136 (178-12) ont été tenus responsables d'infraction de notre règlement intérieur. Par conséquent, les trois navires ont été punis par suspension d'un mois de leurs licences de pêche et des certificats d'aptitude professionnelle des capitaines.

Auriez-vous des questions sur nos résultats et nos mesures précitées, n'hésitez pas à me contacter à tout moment.

Bien à vous,

Chi Chao Liu - Chef de section - Division Pêche hauturière

LSTLV - FN DHARMA BALI 07 (Déploiement 176)
Lettre reçue le 20/11/2012 de Agus A. Budhiman

Flottille engagée
Indonésie

Infraction Navire pas dans la base de données de la CTOI
présumée :

Pour faire référence au courriel datant du 3 septembre 2012, ayant pour objet **Indonesia – Transshipment Observer Report for Indonesia LSTLVs involved in transshipment with CV Sheng Hong (Indonésie – rapport des observateurs sur les LSTLV impliqués dans le transbordement avec le CV Sheng Hong)**, nous tenons à préciser les informations fournies dans le rapport d'observateur, comme mentionné dans la déclaration ci-dessous :

1. Dans le rapport d'observateur, il a été déclaré dans l'annexe 1 relative aux transbordements non-CTOI (cargo) que *le nom du navire qui effectuait un transbordement est le FN. DHARMA BALI 07, navire ne possédant ni numéro de référence CTOI ni indicatif d'appel*. Suite à des démarches de clarification et d'enquête, il s'est avéré que le navire se prénomme « DHARMA BALI – 07 », est immatriculé auprès de la CTOI avec comme numéro de référence IOTC008777, et a pour indicatif d'appel YEA 5113.

2. Veuillez trouver ci-joint la licence de pêche du DHARMA BALI - 07, proposée le 19 mai 2012 et autorisée jusqu'au 18 mai 2013, en tant que version actualisée de la licence de pêche précédente qui accordait autorisation du 19 mai 2011 au 18 mai 2012.

Nous vous serions très reconnaissants si la déclaration ci-dessus pouvait servir de clarification. En vous remerciant sincèrement pour votre attention et coopération.

Cordialement,

Agus A. Budhiman – Directeur - Gestion des ressources halieutiques

PERUSAHAAN	REFERENSI
NAMA PERUSAHAAN : BALI OCEAN ANUGRAH LINGER INDONESIA, PT ALAMAT : Jl. Ikan Tuna Raya Barat IV, Pel. Bena - Denpasar	NO. SIUP : 04.03.04.0079.0311 TANGGAL SIUP : 04 Desember 2010
NO. TELEPON : 0361-728454 NO. FAX : 0361-728551	SURAT PERMOHONAN SIPL-01 : NOMOR : 66/BALI/02012 TANGGAL : 06 Maret 2012
IDENTITAS KAPAL	
1. NAMA KAPAL : DHARMA BALI 07 (Eks. FUH SHENG No.88) 2. TEMPAT & NO REG / NO GROSSE AKTE / BUKU KAPAL PERIKANAN : BENDARA/612 3. TEMPAT & TANDA SELAR : BENDANGT. 84 No. 550/PD 4. NAMA PANGILAN : YEA 5113 5. ASAL KAPAL : Pengadaan Dari Impor 6. PEMBUATAN KAPAL : TAWAN	TGL. TANDA TERIMA : 14 Maret 2012 STATUS : Pengepangan Tanggal Terima SSBP Lulus : 24 Mei 2012
DAERAH PENANGKAPAN	
Terlompok	
PELABUHAN PANGKALAN	
PU Bena	
JENIS KAPAL / ALAT PENANGKAPAN IKAN	
Rawal Tuna (Tuna Long Line)	
SPESIFIKASI KAPAL	
1. BERAT KOTOR : 64 GT 2. BERAT BERSIH : 50 NT 3. MEREK MESIN : MITSUBISHI SGR-MPTKE 4. NO. SERI MESIN : 60231 5. BAHAN KAPAL : Fiber glass	MASA BERLAKU IZIN SURAT IZIN PENANGKAPAN IKAN INI BERLAKU SAMPAI DENGAN 18 Mei 2013 JAKARTA, 25 Mei 2012 DIREKTORAT JENDERAL PERIKANAN TANGKAP
CATATAN	
SIPL NI MELURUKAN PERPANJANGAN DARI SIPL NO. 26.11.0028.04.25745.2 TANGGAL 21/03/2011 YANG DINYATAKAN TIDAK BERLAKU LAGI.	

LSTLV – YING HSIN HSIANG (Déploiement 177)
Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée
Province chinoise de Taïwan

Infraction La copie de la licence LL1599 émise par le gouvernement de la République de Chine est valable
présumée : jusqu'au 9 décembre 2013. Où il est dit « Zones de pêche : eaux illimitées (océan Indien) », « océan Indien » a été remplacé à la main par « océan Atlantique ».

Commentaires sur la licence de pêche

D'après le rapport d'observateur 177-12 portant sur le navire de pêche YING HSIN HSIANG, il a été signalé que son capitaine a présenté une licence de pêche dont les zones de pêche ont été modifiées à la main, en remplaçant « océan Indien » par « océan Atlantique ». Cette agence a conclu qu'un cas

similaire a également été signalé dans le rapport d'observateur 190-12 et nous tenons à enquêter sur ces cas réunis et rendre compte de la suite de notre enquête dans notre prochain rapport.

LSTLV – FENG KUO NO.368 et FU KUO NO.10 (Déploiement 176)

Flottille engagée

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Province chinoise de Taïwan

Infraction L'observateur n'a pu trouver (il a demandé au capitaine d'indiquer le VMS) de VMS à bord dans la
présumée : timonerie. Sur les photographies extérieures du LSTLV, des antennes semblables aux systèmes VMS Inmarsat-C sont visibles.

LSTLV – HUNG JIE WEI NO.21 (Déploiement 185)

Flottille engagée

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Province chinoise de Taïwan

Infraction Aucune lumière n'était visible, le modèle de ce VMS était différent de ceux qu'on voit d'habitude.
présumée : Voir figure 3. Aucune unité n'était affichée à l'intérieur du navire.

Commentaires relatifs au VMS

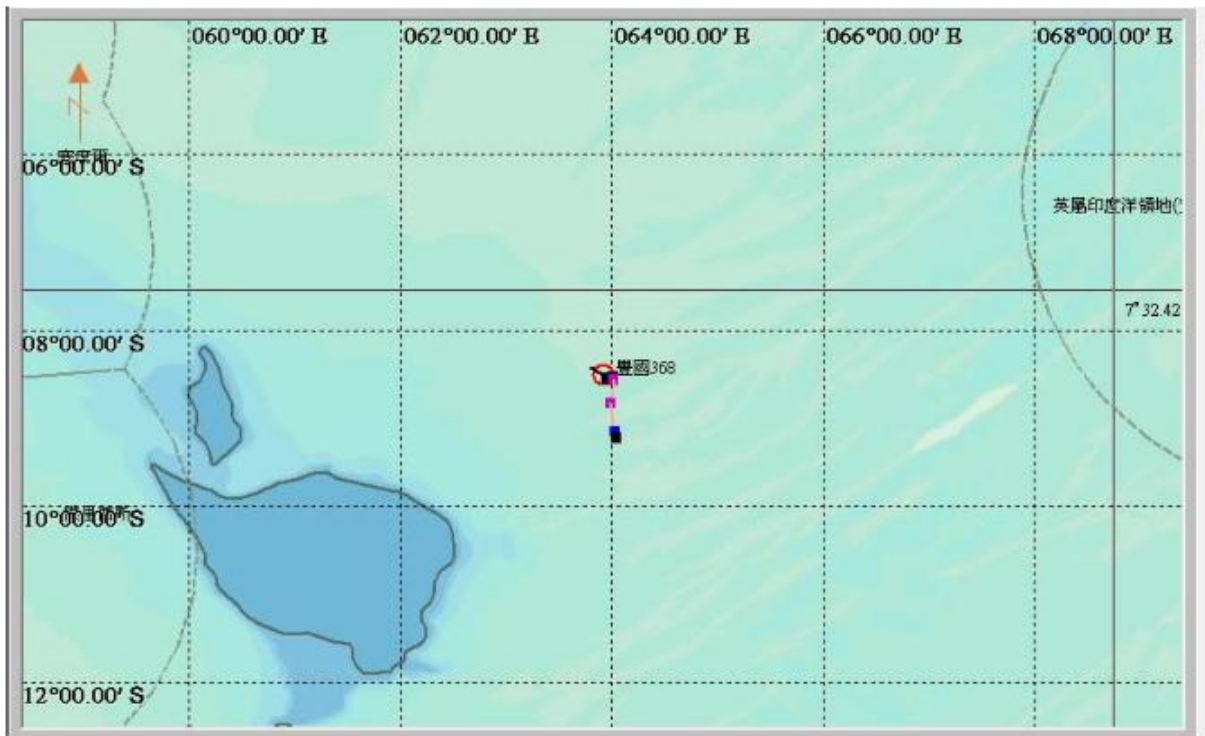
Selon les rapports d'observateur 176-12 et 185-12 portant sur les navires de pêche FENG KUO NO. 368, FU KUO NO. 10 et HUNG JIE WEI NO. 21, il a été rapporté que soit aucun VMS n'a été constaté par les observateurs, soit le voyant d'alimentation du VMS était invisible. Néanmoins, d'après notre enquête, les trois navires de pêche avaient rapporté normalement leurs positions à la date du transbordement (des diagrammes des VMS sont présentés dans l'annexe 2). Le tableau suivant affiche, pour votre référence, le modèle VMS qu'ont utilisé les navires de pêche précités.

NOM DU NAVIRE	MODÈLE VMS
FENG KUO No. 368	Immarsat C 3022 D
FU KUO No. 10	Immarsat C 3026 S
HUNG JIE WEI No. 21	Argos MAR GE V2

Comme nous le savons tous, cette agence a toujours reçu, des observateurs régionaux de la CTOI, des cas signalés en ce qui concerne les irrégularités présumées de VMS, mais aucun cas alléguant que ces navires de pêche ont enfreint les règlements établis par la Commission et nos autorités, n'a cependant été vérifié. Nous espérons sincèrement que le prestataire des services d'observation puisse améliorer la formation des observateurs régionaux de la CTOI en matière de connaissances des systèmes VMS afin de réduire les fausses déclarations des observateurs. D'autre part, la meilleure façon de gérer le problème des VMS est d'assurer la mise en œuvre et le suivi continu par les centres de données VMS à partir de CPC. Les observateurs ne peuvent que vérifier s'il existe des VMS à bord des navires de pêche, mais ne sont pas en mesure de confirmer leur fonctionnement. Cela nous interroge sur la nécessité de la vérification VMS pratiquée par les observateurs. Par conséquent, nous envisageons de discuter de la question avec d'autres CPC lors de la 17^e réunion annuelle de la CTOI. De manière générale, cette agence est disposée à coopérer avec le Secrétariat chargé d'enquêter sur les cas qu'ont évoqué les rapports d'observateurs mais en même temps, nous attendons avec impatience une amélioration de la qualité de ces rapports.

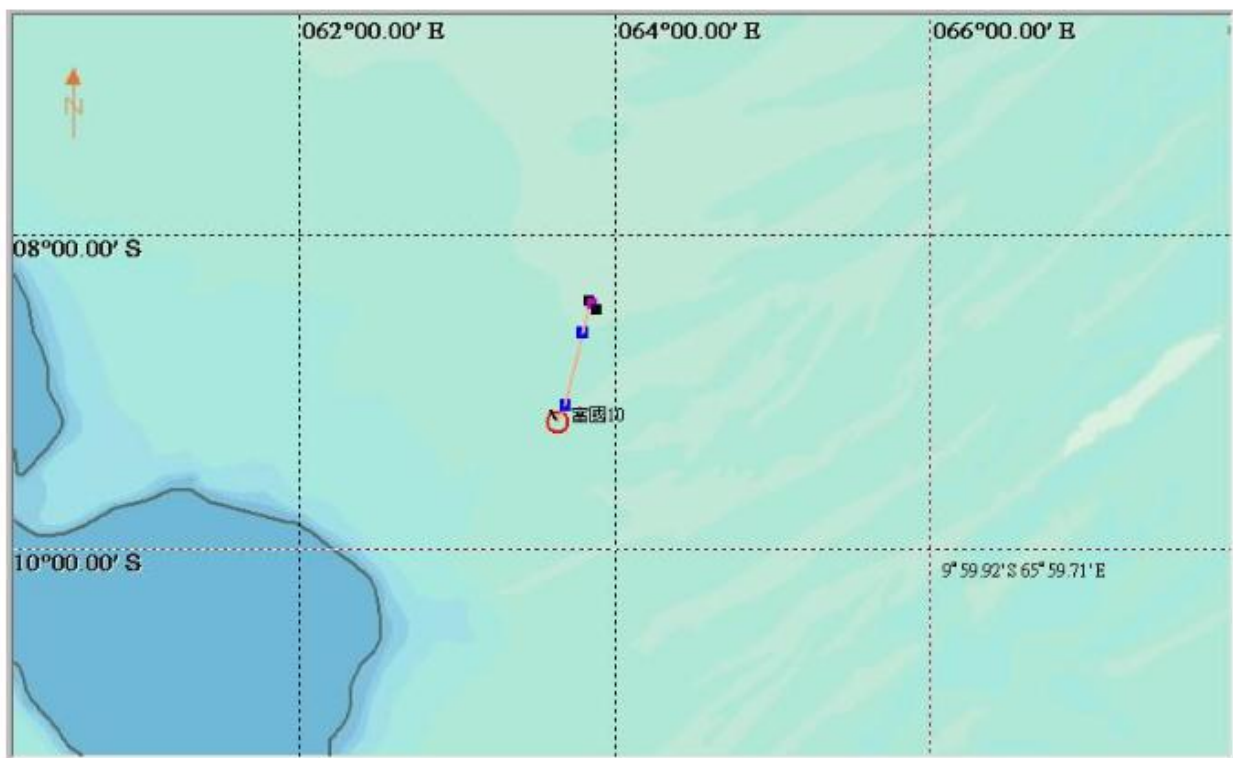
1. FENG KUO NO.368 (IOTC NO. 900042648)

Transhipment date: 2012.07.14



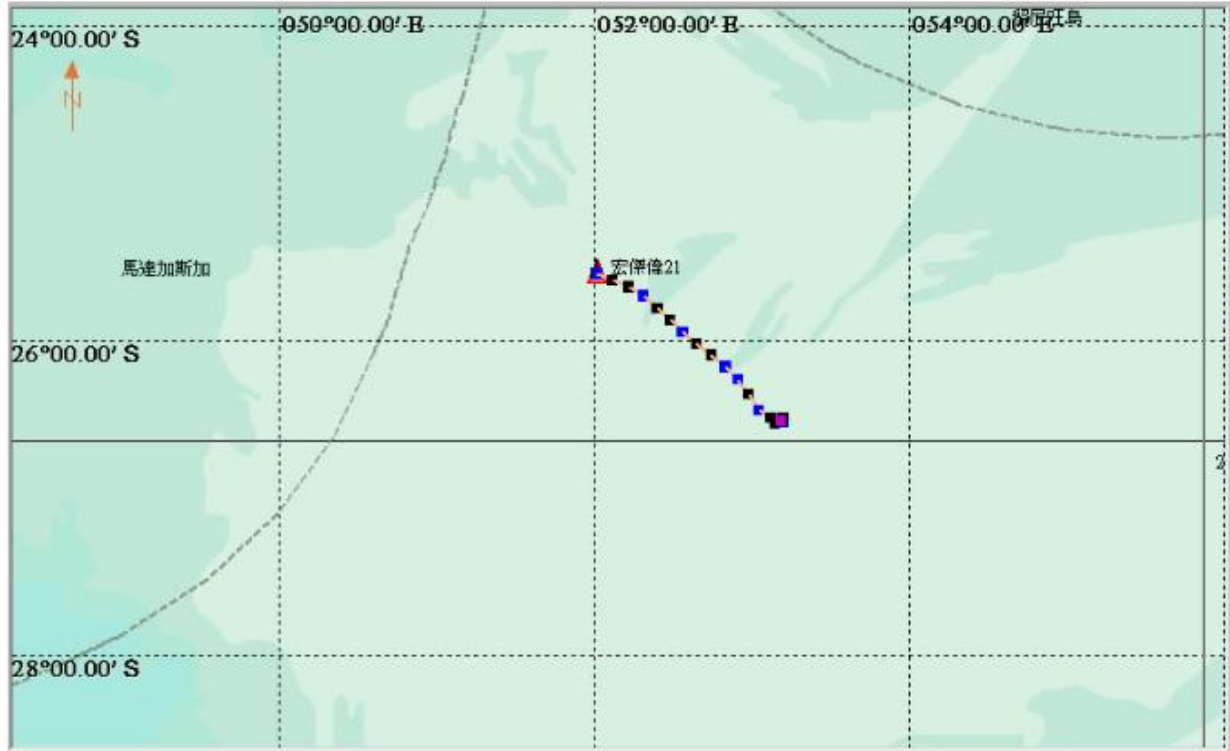
2. FU KUO NO.10 (IOTC NO. 900043046)

Transhipment date: 2012.07.15



3. HUNG JIE WEI NO.21 (IOTC NO. 900042952)

Transhipment date: 2012.09.13



LSTLV – Yu Chung Wang No.30 (Déploiement 185)

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : Observé lors du transbordement du ravitaillement : l'indicatif d'appel du Yu Chung Wang No.30 affiché diffère de celui du registre de la CTOI

Le navire de pêche YU CHUNG WANG NO. 30

Quant au navire de pêche YU CHUNG WANG NO. 30, selon le rapport d'observateur 185-12 et la photo ci-jointe, le marquage du navire diffère de celui inscrit dans le registre des navires de la CTOI. En outre, c'est le cas qui a été considéré comme une violation de notre règlement intérieur, et le YU CHUNG WANG NO. 30 s'est vu infliger une suspension de sa licence de pêche pour un mois.

Après avoir interrogé le propriétaire du navire, nous savons que le YU CHUNG WANG NO. 30 affichait un marquage incorrect en raison de sa précédente coopération de pêche externe avec un certain État côtier. Suite à la résiliation de cette collaboration de pêche, le navire a oublié d'effacer le marquage de l'État côtier. Comme nous le savons, le YU CHUNG WANG NO. 30 a déjà repeint le marquage correct.

LSTLV – HUNG HUI No.112 (Déploiement 161)

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : HUI épelé HUEI sur la proue du LSTLV mais orthographié correctement dans toute autre documentation.

Le navire de pêche HUNG HUI NO. 112

Dans le rapport d'observateur 161-12, il est signalé que lors du marquage du navire HUNG HUI NO. 112, « HUI » avait été orthographié « HUEI » sur la proue du navire. Grâce à nos recherches, nous avons

constaté que le marquage du HUNG HUI NO. 112 a été gravé sur une plaque d'acier qui pouvait difficilement être érodée. Le propriétaire du navire fut surpris que le marquage gravé du navire était mal orthographié. Le fait est qu'il existe plusieurs systèmes d'alphabet phonétique chinois pour la prononciation du chinois. Le HUNG HUI NO. 112 avait choisi le système d'alphabet phonétique chinois Wade-Giles pour son immatriculation. Cependant, l'artisan qui était en charge du marquage a mal sculpté le nom du navire à la façon Wade-Giles. Nous avons demandé au navire de pêche de rectifier le marquage du nom du navire dès que possible. Après la correction, le propriétaire du navire devra fournir une photographie du HUNG HUI NO. 112 à cette agence pour vérification supplémentaire.

LSTLV (Grand palangrier thonier) – Tai Sheng Fu, Tay Sheng Fwu
(Déploiement 164 et 185)

Flottille engagée
Province chinoise de Taïwan

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Infraction présumée : A été observé lors du transbordement du ravitaillement : le Tai Sheng Fu n'affichait aucun nom sur la coque et aucun indicatif d'appel radio.
Le LSTLV Tay Sheng Fwu a été approvisionné en marchandises. Le navire portait un numéro d'immatriculation (CT4-1653) correspondant au format d'immatriculation de la province chinoise de Taïwan. Le nom « Tay Sheng Fu » était visible sur le canot de sauvetage fixé sur le toit de la timonerie. Un navire du nom de Tai Sheng Fu est autorisé par la province chinoise de Taïwan.

En deuxième lieu, s'agissant de marquages de navire incorrects, je souhaiterais ci-après vous détailler, une à une, les conclusions de notre enquête, ainsi que les mesures prises.

1. Le navire de pêche TAI SHENG FU

Ce navire de pêche avait été mentionné dans deux rapports d'observateurs, 164-12 et 185-12. Les deux rapports indiquaient que le marquage du TAI SHENG FU, affiché comme OR-TA 005, n'était pas conforme au format d'immatriculation des navires de Taïwan. Le TAI SHENG FU n'ayant pas vraiment respecté notre règlement intérieur, il avait été puni par une suspension de permis d'un mois.

Lorsque cette agence a interrogé la propriétaire du navire pour une interprétation de la situation, celle-ci a déclaré que le navire avait modifié son marquage pour pouvoir accoster dans un port étranger. Si un navire de pêche demande l'autorisation de mouiller dans un port étranger, il doit obtenir un numéro d'approbation de l'agent local et l'inscrire sur la coque du navire. La propriétaire du navire a avoué avoir mal compris la réglementation applicable et que par conséquent, le TAI SHENG FU a agi contrairement aux exigences par négligence. Toutefois le marquage incorrect du navire a été considéré comme une infraction et le navire a donc écopé d'une punition sous forme de la mesure disciplinaire mentionnée ci-dessus. En outre, nous avons exigé que ce navire de pêche repeigne et corrige au plus tôt son marquage.

LSTLV – Ding Yang (Déploiement 176)
Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée
Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : Le nom affiché sur la proue était « Yang Ding ». Alors que celui inscrit sur la poupe était « Ding Yang ».

1. Le navire de pêche DING YANG

Le rapport d'observateur 176-12 indiquait que le nom affiché sur la proue était YANG DING et non DING YANG et considérait que c'était une irrégularité présumée, au titre de marquage de navire incorrect. Dans la tradition taïwanaise, les gens lisent souvent les caractères de la droite vers la gauche, donc l'artisan n'a pas réalisé que le lettrage n'était pas dans le bon ordre lorsqu'il l'inscrivait. La propriétaire du navire a promis que le marquage du navire serait bientôt corrigé et qu'elle fournirait une photographie du navire à l'agence pour vérification supplémentaire.

LSTLV – SHENG FENG TSAIR (Déploiement 176)
Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée
Province chinoise de Taïwan

Infraction présumée : Numéro du navire dans la base de données de la CTOI.

Le cas particulier du navire de pêche SHENQ FENG TSAIR

Dans le rapport d'observateur 176-12, l'observateur a repéré et signalé un navire de pêche nommé « SHENG FENG TSAIR », ne figurant pas dans le registre des navires de la CTOI. Après vérification de la photographie fournie par l'observateur, nous avons déduit que le navire photographié devait être le navire de pêche SHENQ FENG TSAIR. Comme nous le savons, le SHENQ FENG TSAIR a déjà été autorisé par cette agence et ses données ont été fournies au Secrétariat de la CTOI. L'observateur a mal orthographié le nom du navire, ce qui a entraîné cet incident de compte-rendu erroné.

LSTLV – DER YUEN NO.33 (Déploiement 177)

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Infraction Le nom inscrit sur le côté tribord est « DER YEUN » alors que le nom de navire figurant dans la
présumée : base de données est « DER YUEN NO. 33 ».

2. Le DER YUEN NO.33

S'agissant du navire de pêche DER YUEN NO.33, le rapport 177-12 indiquait que le navire du nom de DER YUEN NO.33 affichait sur le côté tribord « DER YUEN » au lieu du nom de navire DER YUEN NO.33, figurant dans le registre des navires de la CTOI. Toutefois, la photographie annexée, prise par l'observateur le jour du transbordement, est une photo sur laquelle une partie du marquage du navire est cachée par un objet. Après examen de cette photographie, nous avons réalisé que l'objet obstruant notre vue était de vieux cordages de défense, utilisés temporairement pour protéger le navire de pêche lors du transbordement. L'agence a joint la photographie du navire pour référence (voir en annexe 2). Sur cette photographie, on peut voir que le nom du navire, DER YUEN NO.33, est correctement inscrit et conforme aux données relatives à ce navire fournies par cette agence au Secrétariat.



LSTLV – LONG WANG SIN, SHIN JYI WANG NO.6, FENG KUO NO.688, FENG CUO NO.668, FENG CUO NO.668, TENN MING YANG NO.168, TENN MING YANG NO.368, JINN JYI CHYUN NO.168, WOEN DAR NO.168, ZEE CHUEN TSAI NO.66, WEN DER NO.106 (Déploiement 177)

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Infraction Nom du LSTLV effacé, indicatif d'appel radio inscrit sur un indicatif précédant, donc difficile à lire.
présumée : Indicatif d'appel radio effacé, nom du LSTLV partiellement effacé.

LSTLV – JUI MAN FA, SHIN LIAN FA NO.36, SHENG HO XIN, JENN MING FUH,

Flottille engagée

RUEY CHIEN TSAI NO.6, FWU FA NO.6, CHU YU NO.168, HUNG JIE WEI NO.11, HUNG JIE WEI, SHUN FENG NO.6, WEN DAR NO.3, FWU FA NO.12, RUEY CHIEN TSAI NO.112, HUNG SHENG NO.88, FU KUO NO.10, CHING CHENG FU NO.66, CHU HUAI NO.168 (Déploiement 176)

Province chinoise de Taïwan

Infraction Relatif au marquage des LSTLV, voir le tableau des infractions présumées.
présumée :

Commentaires sur le marquage et l'identification des navires

Selon les rapports d'observateurs (161-12, 164-12, 176-12, 177-12 et 185-12), il y a eu au total 32 commentaires sur le marquage et l'identification des navires, pouvant être répartis en trois catégories majeures : marquages de navires estompés, marquages de navires incorrects, et cas particuliers.

D'abord, nombre des commentaires se rapportent aux marquages de navires estompés. Comme vous le savez sans doute, les navires de pêche lointaine passent généralement plus d'un an en haute mer. Par conséquent, leurs marquages ou identifications sont vulnérables à l'effet d'érosion causé par l'eau de mer et l'air marin. Nous pensons que réprimander ces navires est excessivement sévère car il s'agit ici de cas de force majeure. Toutefois, nous avons déjà informé les propriétaires des navires concernés et leur avons demandé de repeindre leurs marquages dès que cela sera possible.

LSTLV – SHYANG CHYANG NO.88, LONG TEH NO.6, WOEN DAR NO.168, ZEE CHUEN TSAI NO.66 (Déploiement 177)

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Infraction Informations du journal de bord consignées dans un cahier ordinaire, défaut de présentation d'un journal de pêche par le capitaine.
présumée :

Commentaires sur les journaux de bord

Selon les rapports d'observateurs 176-12 et 177-12, il y a eu au total quatre commentaires sur des journaux de bord de type informel et deux commentaires sur le fait qu'aucune information n'avait été consignée dans un quelconque livre de bord.

S'agissant des navires de pêche taïwanais utilisant des journaux de bord de type informel (selon le rapport d'observateur 177-12), notre enquête a permis à ces quatre navires, le SHYANG CHYANG NO.88, le LONG TEH NO.6, le WOEN DAR NO.168 et le ZEE CHUEN TSAI NO.66, de soumettre leurs données de journal de bord périodique après l'opération de transbordement. Leurs volumes de captures ont également été vérifiés par rapport au volume transbordé déclaré précédemment. Comme ces navires n'avaient pas respecté la réglementation en vigueur, ils ont été punis par une suspension d'un mois de leurs permis et une suspension d'un mois du certificat d'aptitude professionnelle des capitaines.

LSTLV – CHING KUO YU FA HAO (Déploiement 176)

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Infraction Défaut de présentation d'un journal de pêche par le capitaine du navire.
présumée :

1. Le CHING KUO YU FA HAO

Pendant l'entretien avec le propriétaire du navire, celui-ci a admis que le capitaine du navire avait utilisé son propre carnet pour consigner les données de la pêche et n'avait pu fournir à l'observateur un journal de bord formel comme demandé. Cette agence a donc infligé au CHING KUO YU FA HAO une suspension de permis de pêche de deux mois. De plus, les certificats d'aptitude professionnelle des capitaines ont également été suspendus pour une période de deux mois.

LSTLV – CHUN CHENG NO.212, (Déploiement 176)

Flottille engagée

Province chinoise de Taïwan

Lettre reçue le 30/01/2013 de Chi-Chao Liu

Infraction Le navire n'a pas été inspecté en raison du mauvais temps. Le capitaine a uniquement fourni à l'observateur l'ATF pour examen.
présumée :

2. Le CHUN CHENG NO.212

Comme signalé par l'observateur, le CHUN CHENG NO.212 n'a pu être inspecté en raison du mauvais temps. Selon notre enquête, le navire a soumis ses données de journal de bord périodique comme requis après le transbordement et le volume de captures a été vérifié par rapport au volume transbordé précédemment déclaré. Nous pensons que l'incident était un malentendu et que le CHUN CHENG NO.212 n'a pu fournir son journal de bord à l'observateur pendant la période de transbordement à cause du mauvais temps. De tels cas ne seront pas réprimandés de manière excessive.

À l'intention des navires précités, une propagande a également été lancée pour réduire le nombre de ces infractions. De plus, cette agence a, non seulement organisé plusieurs campagnes, mais elle a également envoyé de la publicité relative aux journaux de bord aux propriétaires de navire pour que ceux-ci comprennent l'importance d'utiliser un journal de bord formel. Nous espérons que de tels efforts permettront d'éviter à nos navires de pêche toute infraction à la réglementation associée aux journaux de bord.

LSTLV – TAIYO MARU No. 8, HINODE MARU No. 38, SHOHO MARU No. 1, KOEI MARU No. 1, WAKASHIO MARU No. 68, KAIHO MARU No. 68 et KAIHO MARU No. 88 (Déploiements 162 et 190)

**Flottille engagée
Japon**

Lettre reçue le 31/01/2013 de KIYOSHI KATSUMAYA

Infractions Transbordement dans la ZEE d'un État côtier, autorisation de pêcher (ATF) non valide et/ou
présumées : journal de bord tenu de manière incorrecte.

AGENCE DES PÊCHES

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES FORÊTS ET DE LA PÊCHE DU JAPON

1-2-1, Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8907, Japon

TÉL : *81-3-3502-8460 FAX : *81-3-3504-2649

31 janvier 2013

M. Alejandro Anganuzzi

Secrétaire exécutif de la CTOI

Cher M. Anganuzzi,

Je vous écris pour vous informer des résultats de notre enquête et des mesures prises en ce qui concerne les sept (7) navires japonais signalés par les observateurs régionaux de la CTOI à la suite de transbordements en mer.

- **LSTLV (Taiyo Maru No.8) présumé avoir réalisé son transbordement à l'intérieur de la ZEE du Mozambique**
 - Après analyse de nos données de surveillance VMS, il a été estimé que le transbordement a été réalisé à l'intérieur de la frontière de la ZEE du Mozambique par approximativement 8,3 miles, alors que les coordonnées de transbordements consignées dans le rapport de l'observateur et dans une des déclarations du navire indiquent des positions différentes de celle de nos données de surveillance VMS (voir le graphique des positions VMS en annexe).
 - Afin de résoudre ce problème et d'empêcher que tels incidents ne se reproduisent, les mesures suivantes ont été prises, ou le seront :
 - ✓ Comme le Taiyo Maru opérait dans les eaux du Mozambique dans le cadre d'un accord d'accès entre le Mozambique et l'industrie thonière du Japon, ils ont consulté le gouvernement du Mozambique ;
 - ✓ En se basant sur les conclusions de futures enquêtes approfondies sur, non seulement le LSTLV mais également le navire transporteur, l'agence des pêches du Japon (FAJ) prendra les mesures appropriées à l'encontre du propriétaire du navire et ce, en accord avec les règlements des pêches japonais pertinents ;
 - ✓ La FAJ ordonnera à l'industrie thonière japonaise et aux opérateurs de navires transporteurs du Japon de ne pas réaliser de transbordement près des frontières de ZEE

pour prendre en compte d'éventuelles différences de données de positionnement entre machines de localisation.

- **LSTLV (Hinode Maru No.38) présumé n'ayant aucun permis de pêche et LSTLV (Shoho Maru No.1) présumé avoir un permis ayant expiré**
 - Ces navires disposaient d'autorisations valides pour pêcher dans la zone CTOI à la date du transbordement, en accord avec la législation des pêches japonaise et les décrets ministériels compétents (Des copies du document original ainsi qu'une traduction temporaire des permis ministériels sont en annexe).
 - S'agissant du Hinode Maru No.38, il a été confirmé que ce navire avait le permis japonais original et valide accordé par le gouvernement japonais à bord à la date du transbordement.
 - S'agissant du Shoho Maru No.1, il a été confirmé que ce navire avait le permis valide (copie) à bord à la date du transbordement et que l'original du document avait également été amené à bord deux jours après, lorsque le navire a accosté au port.

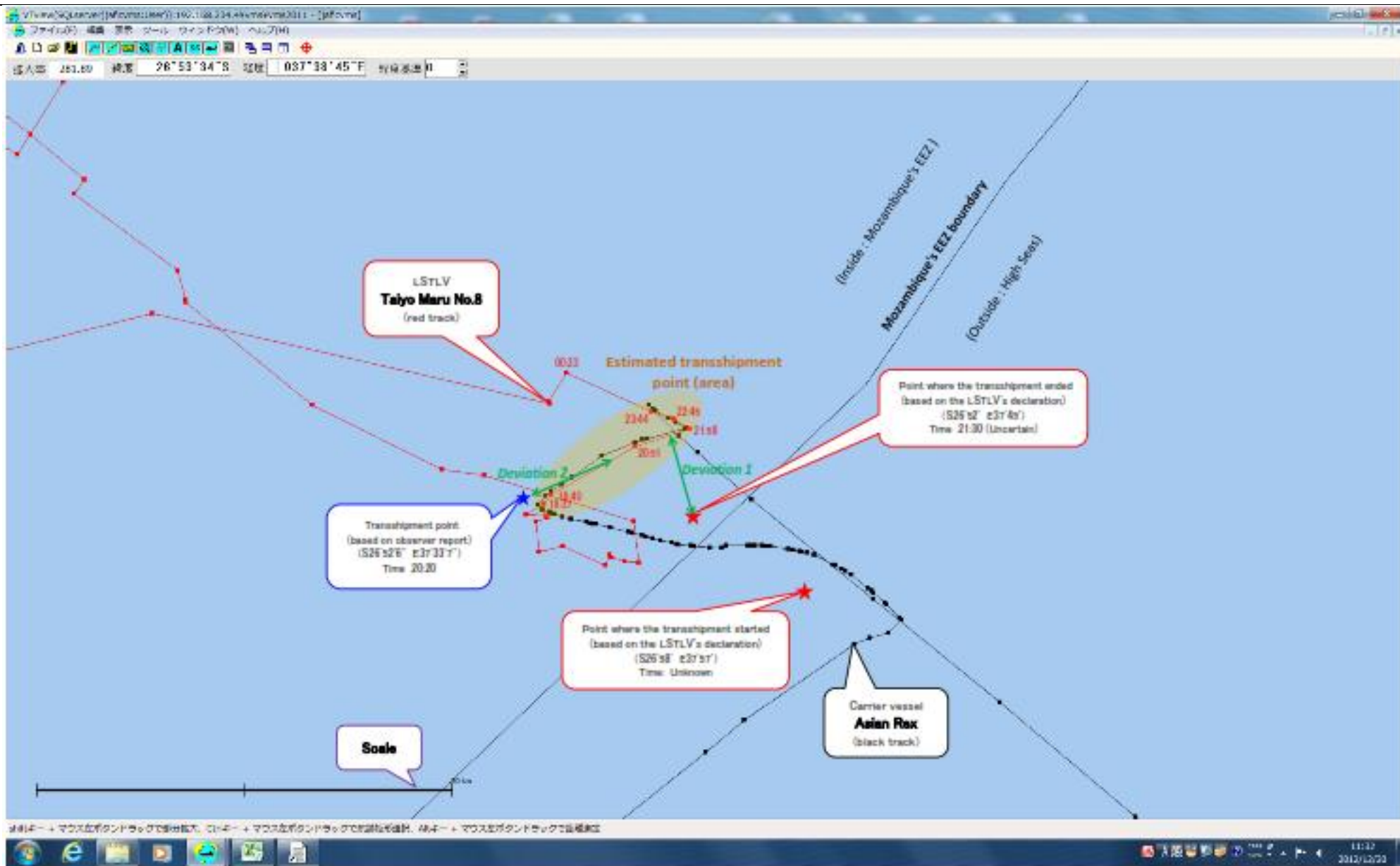
- **LSTLV (Koei Maru No.1 et Wakashio Maru No.68) présumés n'avoir aucun journal de pêche sur le navire et LSTLV (Shoho Maru No.1, Kaiho Maru No.68 et Kaiho Maru No.88) présumés tenir leurs journaux de pêche de manière incorrecte**
 - Il a été confirmé que les journaux de bord de ces cinq navires étaient disponibles sur le bureau du pont, facilement accessibles aux observateurs et à tout autre LSTLV japonais.
 - Il a également été confirmé qu'ils avaient, de manière appropriée, soumis des rapports couvrant dix jours de données, incluant la date du transbordement, au gouvernement japonais, ce qui signifie qu'ils recueillaient et consignaient les données requises dans les journaux de bord.

Enfin, le Japon souhaiterait demander aux autres CPC faisant face à des allégations similaires quant aux infractions présumées aux règlements de la CTOI, d'enquêter sur les cas identifiés et d'informer le Secrétariat de la CTOI de leurs conclusions.

Cordialement,

Kiyoshi Katsuyama

Commissaire japonais à la CTOI



Numéro de licence	T No. 1383		Licence de pêche du listao et des thonidés pélagiques			
Adresse	4-16-5, Honmachi, Yaizu shi, Shizuoka, Japon					
Nom du titulaire de licence	HInode Gyogyo Kabushiki Kaisya					
Navire	Nom du navire	Hinode Maru No. 38	Jauge brute	439 tonnes	Classification	(V)
	Numéro d'immatriculation du navire de pêche	S01-1216	Type et termes du droit à utiliser		Navire en propriété personnelle	
Zone de pêche	Décrit au dos du document					
Période de pêche	Toute l'année					
Méthode de pêche	Palangre pélagique					
Base de pêche	(Blanc)					
Port de débarquement des captures etc.	(Blanc)					
Durée de validité	Du 1 ^{er} août 2007 au 31 juillet 2012					
Restrictions ou conditions	<ol style="list-style-type: none"> 1. Si vous vous engagez dans des opérations de pêche dans les eaux relevant de la juridiction de pêche d'un pays étranger, vous devez obtenir un permis de pêche de ce pays et vous conformer aux restrictions et aux règlements spécifiés sur le permis délivré par le pays. 2. Vous devez suivre les directives jugées nécessaires et données par le superviseur des pêches dans l'exercice de ses fonctions, concernant les opérations de pêche de la pêcherie concernée, afin de maintenir l'ordre dans les zones de pêche et respecter les accords internationaux. 3. Si vous vous engagez dans des opérations de pêche au thon rouge du sud, vous devez utiliser des dispositifs d'effarouchement des oiseaux de mer tels que les banderoles (« <i>streamers</i> ») pour éviter d'en capturer, à moins qu'il ne soit reconnu par le ministre de l'Agriculture, des Forêts et de la Pêche qu'il n'y a aucun danger à en attraper. 4. Afin d'assurer le respect des mesures de conservation et de gestion prévues par la Convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT), la Convention entre les États-Unis d'Amérique et la République du Costa Rica pour la création d'une commission interaméricaine du thon tropical (CITT), la Convention pour la conservation du thon rouge du sud (CCSBT), l'Accord portant création de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) et la Conservation et la gestion des stocks de poissons hautement migratoires dans l'océan Pacifique occidental et central (WCPFC), si l'arraisonnement et des inspections sont sollicités en mer hauturière par un inspecteur dûment autorisé par un pays qui est partie à ces conventions et / ou accords et est également partie à l'Accord des Nations unies sur les stocks de poissons (UNFSA) et qu'une directive est donnée par le superviseur des pêches de notre pays d'accepter l'arraisonnement de votre navire de pêche, vous êtes tenus de suivre ces directives. 5. Vous ne devez pas refuser, entraver ou vous soustraire à ces inspections (y compris les inspections des navires de pêche, des engins de pêche, des installations, des captures et de leurs produits, des permis de pêche et d'autres documents connexes, dans la mesure où cela est nécessaire) par tout inspecteur montant à bord de votre navire en vertu du point 4 plus haut. 6. Lorsqu'une directive est donnée par le superviseur des pêches au titre du point 4 ci-dessus, et qu'un ordre est donné par ledit superviseur de déplacer votre navire de pêche dans un port qu'il a désigné, vous êtes tenus de suivre cet ordre. 7. Dans les eaux stipulées en vertu de l'article III-1 de l'océan Pacifique oriental et central, dans les eaux hors de la ZEE du Japon, et dans les ports situés le long des eaux mentionnées ci-dessus, vous ne pourrez recevoir aucun ravitaillement tel que le carburant, des outils de pêche et tout autre matériel de pêche de tout navire qui n'est pas inscrit auprès des Comités prévus dans l'article I (C) de l'océan Pacifique oriental et central. 					
25 juillet 2007	Ministère de l'Agriculture, des Forêts et de la Pêche					

Epilegomena : Le tonnage qui est soumis à un tonnage supplémentaire de la jauge brute du navire est de 330 tonnes.

Renouvelé et publié le 14 septembre 2010, avec des ajouts et des modifications aux « limites ou conditions ».

Numéro de licence	T No. 1074	Licence de pêche du listao et des thonidés pélagiques				
Adresse	2-2-11, Nakamachi, Kesenuma-shi, Miyagi, Japon					
Nom du titulaire de licence	Yugen Kaisha, Nakayamma Shoji					
Navire	Nom du navire	Shoho Maru No 1	Jauge brute	289 tonnes	Classification	(V)
	Numéro d'immatriculation du navire de pêche	MG1-1981	Type et termes du droit à utiliser		Navire en propriété personnelle	
Zone de pêche	Décrit au dos du document					
Période de pêche	Toute l'année					
Méthode de pêche	Palangre pélagique					
Base de pêche	(Blanc)					
Port de débarquement des captures etc.	(Blanc)					
Durée de validité	Du 1 ^{er} août 2012 au 31 juillet 2017					
Restrictions ou conditions	<ol style="list-style-type: none"> 1. Si vous vous engagez dans des opérations de pêche dans les eaux relevant de la juridiction de pêche d'un pays étranger, vous devez obtenir un permis de pêche de ce pays et vous conformer aux restrictions qu'il impose sur la pêche pratiquée par les navires étrangers et/ou d'autres règlements intérieurs connexes. 2. Vous devez suivre les directives jugées nécessaires et données par le superviseur des pêches dans l'exercice de ses fonctions, concernant les opérations de pêche de la pêcherie concernée, afin de maintenir l'ordre dans les zones de pêche et respecter les accords internationaux. 3. Afin d'assurer le respect des mesures de conservation et de gestion prévues par la Convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT) (Convention No.1 de 1969), la Convention entre les États-Unis d'Amérique et la République du Costa Rica pour la création d'une commission interaméricaine du thon tropical (CITT) (Convention No.10 de 2009), la Convention pour la conservation du thon rouge du sud (CCSBT) (Convention No.3 de 1994), l'Accord portant création de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) (Convention No.3 de 1996) et la Conservation et la gestion des stocks de poissons hautement migratoires dans l'océan Pacifique occidental et central (WCPFC) (Convention No.9 de 2005), si l'arraisonnement et des inspections sont sollicités en mer hauturière par un inspecteur dûment autorisé par un pays qui est partie à ces conventions et / ou accords et est également partie à l'Accord des Nations unies sur les stocks de poissons (Convention No.10 de 2006) et qu'une directive est donnée par le superviseur des pêches de notre pays d'accepter l'arraisonnement de votre navire de pêche, vous êtes tenus de suivre ces directives. 4. Vous ne devez pas refuser, entraver ou vous soustraire à ces inspections (y compris les inspections des navires de pêche, des engins de pêche, des installations, des captures et de leurs produits, des permis de pêche et d'autres documents connexes, dans la mesure où cela est nécessaire) par tout inspecteur montant à bord de votre navire en vertu du point 3 plus haut. 5. Lorsqu'une directive est donnée par le superviseur des pêches au titre du point 3 ci-dessus, et qu'un ordre est donné par ledit superviseur de déplacer votre navire de pêche dans un port qu'il a désigné, vous êtes tenus de suivre cet ordre. 6. Dans les eaux stipulées en vertu de l'article III-1 de l'océan Pacifique oriental et central, dans les eaux hors de la ZEE du Japon, et dans les ports situés le long des eaux mentionnées ci-dessus, vous ne pourrez recevoir aucun ravitaillement tel que le carburant, des outils de pêche et tout autre matériel de pêche de tout navire qui n'est pas inscrit auprès des Comités prévus dans l'article I (C) de l'océan Pacifique oriental et central. 					
26 juillet 2012	Ministère de l'Agriculture, des Forêts et de la Pêche					

Epilegomena : Le tonnage qui est soumis à un tonnage supplémentaire de la jauge brute du navire est de 330 tonnes.

LSTLV – Multiples navires (Déploiements 184, 191, 193 et 194)**Flottille engagée****Lettre reçue le 01/02/2013 de Chi-Chao Liu****Province chinoise de Chine**

Infractions présumées : Transbordement à l'intérieur de la ZEE d'un État côtier, soit sans autorisation, soit avec autorisation de pêche (AFT) périmée et/ou journal de bord tenu de manière inadéquate.

AGENCE DE PÊCHE
 Council of Agriculture, Executive Yuan
 No.2, Chaozhou St, Zhongzheng Dist.,
 Taipei City, 100 Taiwan
 Tél: 886-2-33436000 Fax: 886-2-23217783

Ce 1^{er} février 2013

M. Gérard Domingue
 Chargé de Conformité
 Commission des thons de l'océan Indien
 B.C. Box 1011, les Seychelles

M. Domingue,

En ce qui concerne les quatre rapports d'observateur (184-12,190-12,193-12 et 194-12), cette agence tient à vous informer des résultats de notre enquête et des mesures prises conformément à la Résolution 12/05.

Dans ces rapports, il y avait 8 commentaires relatifs aux licences de pêche et 22 commentaires concernant les journaux de bord (les rapports plus spécifiques sur chaque cas sont affichés dans le tableau 1).

Dans le but de présenter clairement les résultats de l'enquête, je résume les déclarations et les mesures correspondantes prises dans le fichier joint.

Auriez-vous des questions sur nos résultats et nos mesures susmentionnés, n'hésitez pas à me contacter à tout moment.

Bien à vous,

Chi-Chao Liu - Chef de Section - Division Pêche hauturière

Résultats de l'enquête de Taiwan

concernant les rapports (184-12,191-12,193-12 et 194-12) du ROP de la CTOI

S'agissant des quatre rapports d'observateurs (184-12,190-12,193-12 et 194-12), cette agence tient à vous informer des résultats de notre enquête et des mesures prises conformément à la Résolution 12/05.

Dans ces rapports, il y avait 8 commentaires relatifs aux licences de pêche et 22 commentaires concernant les journaux de bord (les rapports plus spécifiques sur chaque cas sont affichés dans le tableau 1). Dans le but de présenter clairement les résultats de l'enquête, je résume les déclarations et les actions correspondantes prises comme suit :

Les commentaires relatifs aux licences de pêche (veuillez vous référer à l'annexe 2 pour les licences de pêche de ces navires).

Tout d'abord, dans le rapport d'observateur 190-12, il y a au total quatre commentaires (sur les navires de pêche WIN FAR NO. 161, WIN FAR No.818, WIN FAR NO. 878 et YING HSIN HSIANG) concernant leurs licences de pêche, où l'on note que la partie sur la zone de pêche a été modifiée à la main. Selon nos registres d'autorisation, ces navires sont dûment autorisés à opérer dans l'océan Indien. La modification sur les licences de pêche a été faite manuellement par l'agence, avec le sceau officiel, conformément aux règlements et procédures intérieurs (le modèle du sceau officiel de la Loi sur les pêches est joint en annexe 1). Je vous soumetts, pour votre information, les licences de pêche des quatre navires de pêche (annexe 2).

La validation de ces licences de pêche est incontestable et officiellement autorisée. Cependant, parmi ces cas, le rapport a signalé que le capitaine du navire YING HSIN HSIANG a confondu la licence de pêche en la présentant à la hâte à l'observateur pour vérification, ce qui est perçu comme une violation de nos règlements sur la pêche. Par conséquent, il a été demandé au capitaine du navire d'éviter ce genre d'incident.

Deuxièmement, il semblerait que le capitaine du navire PING SHIN NO. 101, a soumis une copie floue de la version chinoise de la licence de pêche, ce qui fait que l'observateur n'a pu vérifier la validité de son permis. Selon nos registres, la licence de pêche du navire était valable pendant le transbordement. Cependant, la photographie soumise par l'observateur étant floue, il fut difficile pour l'agence de prendre des mesures en se basant sur des preuves aussi incertaines.

S'agissant du navire de pêche WEI HSIN NO.16, le capitaine a soumis une licence invalide à l'observateur pendant l'inspection. Malgré le fait que l'autorisation était toujours valide durant le transbordement, le navire de pêche a été tenu responsable d'infraction de nos règlements intérieurs et a donc été sanctionné d'une amende pour cette infraction.

Enfin, il y a deux commentaires dans le rapport d'observateur 190-12 concernant les licences de pêche, qui confirment que cette agence a fait de fausses déclarations. L'observateur a indiqué que les permis de pêche du WIN FAR NO. 162 et du YNG HSING NO.23 avaient expiré avant la date du transbordement. Néanmoins, selon le rapport d'observateur 190-12, il est indiqué (dans le tableau 8) que la date d'expiration de la licence du navire de pêche YNG HSING NO.23 est le 12 mai 2013, alors que le transbordement a eu lieu le 2 octobre 2012. Quant au navire WIN FAR NO.162, l'observateur a noté la date d'expiration comme étant le 16 septembre 2012, alors que la date d'expiration effective devrait être le 16 septembre 2014, et le transbordement s'est produit le 29 septembre 2012. Nous pensons que ces deux cas ont été rapportés de manière fallacieuse et nous espérons qu'à l'avenir, le prestataire de services d'observation examinera les rapports plus soigneusement avant qu'ils ne soient communiqués au Secrétariat et aux États du pavillon concernés.

Commentaires relatifs au journal de bord

Selon les quatre rapports d'observateur, il y a eu au total quatre commentaires concernant les formulaires des journaux de bord informels et 18 commentaires sur les journaux de bord imprimés mais non reliés. Selon nos règlements intérieurs, les navires de pêche sont tenus de soumettre la mise à jour de leur journal de bord régulièrement (chaque semaine pour les navires de plus de 100 tjb (tonnage de jauge brute), mensuellement pour les navires de moins de 100 tjb) à cette agence au cours de leurs opérations, et de soumettre un journal de bord compilé après chaque sortie de pêche.

Lors de notre enquête, nous avons constaté que, parmi les quatre cas liés à des fiches informelles de journaux de bord, trois de ces navires (HSING LUNG NO.31, PING SHIN NO.101 et YI CHUN JEN NO. 668) ne respectaient pas nos règlements en vigueur. Les navires ont été sanctionnés par suspension d'un mois de leurs licences de pêche ainsi que les certificats d'aptitude professionnelle des capitaines même si tous avaient soumis leurs journaux de bord périodiques après avoir effectué le transbordement et malgré le fait que leur volume de captures correspondait à celui précédemment déclaré pour le transbordement. Dans le cas du navire SIN JIN NO.36, l'observateur avait pris une photographie lors de son inspection afin de confirmer l'irrégularité alléguée de ce navire. Cependant, la photographie indiquait le journal de bord officiellement ratifié dans lequel le capitaine du navire avait consigné des données de pêche détaillées, en conformité avec le règlement pertinent. À notre avis, il s'agit d'un autre cas qui n'a pas été soigneusement examiné et vérifié.

Dix-huit navires de pêche ont fait l'objet d'irrégularités présumées pour avoir présenté des journaux de bord imprimés mais non reliés. Cette agence souhaiterait obtenir des précisions concernant le format de notre journal de bord officiellement ratifié. D'après notre règlement intérieur, tout navire de pêche devrait fournir son journal de bord dans un délai de 60 jours suivant son entrée dans un port ou après toute opération de transbordement. Pour cette raison, le livre de bord officiel a été conçu de manière à le rendre détachable pour que le capitaine du navire puisse facilement détacher les fiches de données et les renvoyer à l'agence. Cependant, cette conception présente un défaut imprévu, en ce sens que des fiches individuelles peuvent facilement se détacher du journal de bord. Ainsi, il y a eu nombres de cas signalés dans les rapports d'observateurs concernant le journal de bord non relié. Il pourrait s'agir d'un problème résultant de la conception du journal de bord. Cette agence renforcera la propagande pertinente pour réduire ce genre d'incident.

N.B. Les documents mentionnés dans l'annexe 1 et 2 ne sont pas publiés dans ce présent document, mais sont disponibles sur demande auprès de la CTOI.

Tableau 1

Incidents liés à l'autorisation de pêche

No.	Nom du navire	Date	Observations émanant des inspections	Enquêtes
184-12	PING SHIN NO.101	20120723	Le Ping Shin no. 101 a présenté une photocopie de mauvaise qualité qui était à peine lisible et rédigée	Après avoir comparé la photo prise par l'observateur avec la licence de pêche originale du PING SHIN No.101, nous avons trouvé que la copie de la licence de pêche que le capitaine du

			principalement en chinois. Il était impossible pour l'observateur de vérifier n'importe quelle partie de ce document.	navire a présentée à l'observateur durant le transbordement est valide. Cette agence estime que l'affaire n'est pas contraire à la réglementation pertinente.
190-12	YING HSIN HSIANG	20120921	Une copie de l'ATF a été présentée à l'observateur. La zone de pêche sur l'ATF No. LL1599, à savoir, l'océan Indien, a été rayée et remplacée à la main par les mots « océan Atlantique ».	Le navire de pêche et son capitaine ont quand même été sanctionnés pour violation de notre règlement de pêche. Et cette agence a imposé, dans l'ensemble, une double sanction au navire pour négligence du capitaine. Aussi, propagande a été faite pour réduire de tels malentendus.
190-12	WEI HSIN NO.16	20121015	ATF expirée	Le navire de pêche a été tenu responsable d'infraction de notre règlement intérieur et a été pénalisé pour ce délit.
190-12	WIN FAR NO.161	20120929	Sur l'ATF du LSTLV, les mots « océan Atlantique » ont été rayés et « océan Indien » a été manuscrit au-dessus.	Leurs licences de pêche sont officiellement valides et autorisées. En fait, les informations inscrites sur leurs licences de pêche ont toutes été certifiées et modifiées par cette agence.
190-12	WIN FAR NO.818	20101003	Sur l'ATF, la zone de pêche « océan Atlantique » a été supprimée à la main et remplacée par « océan Indien ».	Leurs licences de pêche sont officiellement valides et autorisées. En fait, les informations inscrites sur leurs licences de pêche ont toutes été certifiées et modifiées par cette agence.
190-12	WIN FAR NO. 8-8	20121005	Sur l'ATF, la zone de pêche « océan Indien » a été supprimée et remplacée à la main par les mots « océan Atlantique », et à nouveau supprimée et remplacée à la main par « océan Indien ».	Leurs licences de pêche sont officiellement valides et autorisées. En fait, les informations inscrites sur leurs licences de pêche ont toutes été certifiées et modifiées par cette agence.
190-12	WIN FAR NO.162	20120929	Les ATF des LSTLV durant les transbordements 5,19, 22 et 29 avaient expiré avant la date des transbordements.	Ce cas a été mal déclaré en raison de la négligence de l'observateur.
190-12	YNG HSING NO.23	20121002	Les ATF des LSTLV durant les transbordements 5,19, 22, 27 et 29 avaient expiré avant la date des transbordements.	Ce cas a été mal déclaré en raison de la négligence de l'observateur.

Incidents liés aux journaux de bord

No.	Nom du navire	DATE	Commentaires émanant de l'inspection	Enquête
184-12	HSING LUNG NO.31	20120721	Le Hsing Lung 31 et le Sin Jin 36 n'ont pas présenté de journaux de bord véritables mais plutôt des feuilles de papier, qui semblaient précises et de caractère officiel, mais qui étaient tout simplement retenues par un trombone et il était difficile d'y établir un ordre quelconque.	Le navire a été sanctionné d'une suspension d'un mois de sa licence de pêche et le certificat d'aptitude professionnelle du capitaine a été suspendu pendant un mois.
184-12	SIN JIN	20120721	Le Hsing Lung et le Sin Jin 36	La photo prise par l'observateur a révélé le journal

	NO.36		n'ont pas présenté de journaux de bord véritables mais plutôt des feuilles de papier, qui semblaient précises et de caractère officiel, mais qui étaient tout simplement retenues par un trombone et il était difficile d'y établir un ordre quelconque.	de bord officiellement ratifié dans lequel le capitaine du navire avait consigné des données halieutiques détaillées, conformément au règlement pertinent. À notre connaissance, il s'agit d'une autre fausse déclaration qui n'a pas été soigneusement examinée et vérifiée.
184-12	PING SHIN NO. 101	20120723	Ping Shin 101 n'a présenté aucun journal de bord qui semblait de caractère officiel mais a simplement utilisé un bloc-notes A4 ligné.	Le navire a été sanctionné d'une suspension d'un mois de sa licence de pêche et le certificat d'aptitude professionnelle du capitaine a été suspendu pendant un mois.
190-12	YI JEN CHUN NO.668	20120912	Le journal de bord n'était pas imprimé mais relié.	Le navire a été sanctionné d'une suspension d'un mois de sa licence de pêche et le certificat d'aptitude professionnelle du capitaine a été suspendu pendant un mois.
190-12	SHIN SHUEN FAR NO.69	20120915	Le journal de bord était imprimé mais non relié	Le journal de bord officiel a été conçu de manière à le rendre détachable afin que le capitaine du navire puisse facilement détacher et relier de nouveau la fiche du journal remplie et la renvoyer ensuite à cette agence. Cependant, cette conception a un défaut imprévu, en ce sens que des fiches individuelles peuvent facilement se détacher du journal de bord. Ainsi, il y a eu nombres de cas signalés dans les rapports d'observateurs concernant le journal de bord non relié. Il pourrait s'agir d'un problème résultant de la conception du journal de bord. Cette agence renforcera la propagande pertinente pour réduire ce genre d'incident.
190-12	JORDAN NO.5	20120916	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
190-12	YUAN TAI	20120920	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
190-12	HONG AN NO.2	20120923	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
190-12	WIN FAR NO.162	20120929	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
190-12	YING CHIA HSIANG	20120930	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
190-12	WIN FAR NO.888	20121007	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
194-12	YNG HSING NO.23	20120925	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
194-12	WIN FAR NO.838	20120929	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
194-12	LIEN YI HSING NO.368	20121007	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
194-12	CHUAN I SHIN	20121007	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
194-12	RUEY DER NO.136	20121010	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
194-12	YI JEN CHUN NO.668	20121011	Le journal de bord était imprimé mais non relié	
194-12	CHING CHENG FU NO.666	20121012	Le journal de bord était imprimé mais non relié	

Annexe III

Réponses des CPC reçues après la date limite du 31/01/2013**LSTLV - SUN WARM 8 (Déploiement 183)****Email reçu le 26/06/2013 de BENJAMIN F. S. TABIOS JR****Flotte participante****Philippines****Infraction
potentielle :**

- 1) Un SSN fut montré à l'observateur, avec lequel elle n'était pas familière
- 2) Le Sun Warm 8 a produit une licence de pêche expirée (en 2005). Interrogé, le capitaine a indiqué que sa nouvelle licence de pêche les attendait à Maurice et qu'ils la récupéreraient avant leur prochain transbordement.

Florian Giroux

Responsable des pêches – Application, Commission des thons de l'océan Indien, P.O. Box 1011, Seychelles,
Courriel : fg@iotc.org

Messieurs :

Ce courriel vient en réponse à votre courriel daté du 3/09/2012 concernant deux (2) infractions potentielles mentionnées dans le rapport d'observateur de la CTOI relatif au transbordement du Sun Warm 8 (transbordement 09).

Dans ledit rapport, on a présenté à l'observateur un SSN avec lequel elle n'était pas familière.

Nous avons mené une enquête auprès de l'opérateur et ils nous a informé que l'observateur et le capitaine auraient pu avoir un problème de langue. L'équipement SSN Argos installé est automatiquement préréglé, ce qui ne nécessite pas de réglage manuel à chaque utilisation, sauf pour l'éteindre lorsqu'ils sont au port pour une longue période. Juste avant le départ, le dispositif est alors allumé.

En ce qui concerne l'autorité du capitaine, il est seulement autorisé à tourner l'interrupteur ON / OFF selon les besoins.

Lorsqu'on lui a demandé, le Sun Warm 8 a produit un permis de pêche expiré (en 2005). Interrogé, le commandant a indiqué que leur nouvelle licence de pêche les attendait à Maurice et qu'ils allaient la récupérer avant leur prochain transbordement. Veuillez noter que le bateau de pêche a beaucoup de documents du navire à bord et que ceux-ci sont tous conservés par le capitaine. Il s'agit notamment de documents de navire périmés, tels que le permis



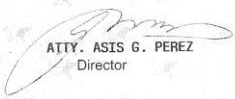
du navire de pêche et des engins pour la pêche commerciale, les certificats d'immatriculation MARINA et autres documents de sécurité. Dans ce cas, il nous a été rapporté que, en raison des nombreux documents du navire à bord, le capitaine a présenté le permis de pêche international expiré, que nous avons déjà renouvelé le 4 octobre 2011. Vous trouverez ci-joint la version à jour.

Merci de votre attention,

Cordialement

Benjamin F. S. Tabios Jr.

Directeur adjoint des services administratifs du Bureau des pêches et des ressources aquatiques, Département de l'agriculture, République des Philippines.

FRQ Form No. 4 (February 2004)		
 Republic of the Philippines Department of Agriculture BUREAU OF FISHERIES AND AQUATIC RESOURCES 860 Quezon Avenue, Quezon City, Metro Manila 3008 Tel Nos: +63 (02) 372-50-57; +63 (02) 372-50-46 FAX No: +63 (02) 372-50-57; +63 (02) 373-7543 Website: www.bfar.gov.ph		
INTERNATIONAL FISHING PERMIT		
Permit No. <u>OHLL-01612-IFP-MNL-11</u>	TIN <u>234-085-846-000</u>	
F/V <u>SUN WARM NO 8</u> (Name of Vessel)		
CATCHER/LARGE-SCALE (Classification)	<u>DUSA-5</u> (Call Sign)	<u>TUNA LONGLINE</u> (Type of Gear)
owned by <u>SUN WARM TUNA CORPORATION</u> (Name of Company)		
<u>SUITE 701 DASMA CORPORATE CENTER, 321 DASHARINAS STREET, BINONDO, MANILA</u> (Address)		
with gross tonnage of <u>595.00</u> and net tonnage of <u>260.00</u> is hereby authorized to fish in international waters. Provided; the licensee shall secure the required licenses; adhere to the regulatory measures of Regional/International Fisheries Management Bodies in the fishing grounds where they operate; submit catch data (total catch, species caught, location, etc.); allow observers to board for monitoring purposes; and; abide with all the laws, rules and regulations promulgated thereon.		
The original copy of this permit shall be posted in a conspicuous place on board the fishing vessel to facilitate inspection by any authorized fishery law enforcement officer.		
This permit is non-transferable. Upon its expiration, cancellation or when the vessel ceases to operate, the permit shall be surrendered to the Director of Fisheries and Aquatic Resources.		
The permit shall be valid for a period of three (3) years commencing from <u>14 JANUARY 2012</u> to <u>13 JANUARY 2015</u>		
Signed at Quezon City, Republic of the Philippines this <u>4TH</u> day of <u>OCTOBER</u> 20 <u>11</u>		
		 ATTY. ASIS G. PEREZ Director
Control No <u>1829</u>		

LSTLV – Multiples navires**Lettre reçue le 12/04/2013 du CEO de la SFA****Flottille engagée****Seychelles**

Note : ce qui suit est la traduction d'un courrier en Anglais reçu par le Secrétariat. Pour plus de détails, se reporter à l'original.

Certaines dates de la colonne « Résultat des investigations » étaient coupées dans l'original et ont été interprétées au mieux (entre []).

**SEYCHELLES FISHING AUTHORITY**

P.O Box 449, Fishing Port, Mahé, Republic of Seychelles
Telephone: 4670300 Fax: 4224508 E-mail:management@sfa.sc



Please address all Correspondence to the Chief Executive Officer

Le 12 avril 2013

M. Rondolph Payet
Secrétaire exécutif
Commission des thons de l'océan Indien
PO Box 1011
Victoria
Seychelles

Re : Résultats des investigations sur de possibles infractions observées dans le cadre du Programme régional d'observateurs en 2011 et 2012.

Le tableau ci-dessous présente les actions prises suite aux investigations sur les questions mentionnées ci-dessus.

N° de déploiement	Nom du navire	Date d'inspection	Commentaire sur l'inspection	Résultat des investigations
161	INDIAN STAR	07/02/2012	La licence de pêche produite était expirée mais une licence valide fut faxée par le biais du CV	Licence valide du 1 ^{er} janvier 2012 au 3[1] décembre 2012. Le navire a été averti de toujours avoir à bord une licence valide.
161	TORNG TAY N°1	11/02/2012	La licence de pêche produite était expirée mais une licence valide fut faxée par le biais du CV	Le navire avait une licence valide et fut averti de toujours avoir à bord les documents requis.
161	HSIANG FA N°26	15/02/2012	Livre de pêche informel (carnet de note manuscrit mais avec informations suffisantes)	Le navire a été averti d'utiliser des livres de pêche approuvés.
162	PING SHIN N°201	04/02/2012	L'autorisation du navire avait expiré le 31/12/2011. L'observateur fut informé par le capitaine du LSTLV qu'il attendait que la nouvelle licence arrive.	Le navire avait une autorisation valide du 01/01/2012 au 3[1]/12/2012 et fut averti d'avoir les documents requis à bord.
166	Jain Yung N°262	09/02/2012	L'autorisation du navire avait expiré en décembre 2006. le capitaine en fut informé et indiqua à l'observateur qu'une licence à jour serait obtenue.	Le navire avait un certificat d'autorisation valide mais fut averti d'avoir les documents requis à bord.
168	PANOCEAN	23/02/2012	Le LSTLV Panocean n'a pas pu produire de livre de pêche sur demande de l'observateur.	Peut-être un problème de langue.
172	EVERGOLD	23/03/2012	Livre de pêche informel (pas imprimé).	Le navire a été averti d'utiliser des livres de pêche approuvés.
172	PING SHIN N°201	07/05/2012	Livre de pêche informel (pas imprimé).	Le navire a été averti d'utiliser des livres de pêche approuvés.

184	Ping Shin 201	22/07/2012	Le Ping Shin 201 a produit une photocopie de mauvaise qualité d'une licence	Le navire était en mer au moment de la délivrance du certificat d'autorisation et la copie à bord était une version imprimée.
184	Ping Shin 201	22/07/2012	Le Ping Shin 201 n'a produit aucun livre de pêche de nature vaguement officielle, mais un simple cahier A4 à carreaux.	Le navire a été averti d'utiliser des livres de pêche approuvés.
185	KING TUNA	20/08/12	Le nom du navire sur la coque différait de celui dans le Registre CTOI.	Remarque de l'observateur incorrecte : le nom du navire dans le registre CTOI est « KING TUNA ».
190	JJIN HORNG N°106	17/09/2012	ATF n°SC2011_14, expirée le 30 juin 2011.	Le navire avait un certificat d'autorisation valide du 01/01/2012 au 3[1]/12/2012.
190	JJIN HORNG N°106	17/09/2012	Imprimé et non relié	Il a été demandé au navire d'avoir un livre de pêche relié.
190	ASHUNEYU	27/09/2012	Livre de pêche imprimé et non relié	Il a été demandé au navire d'avoir un livre de pêche relié.
190	WINNER 808	16/10/2012	Livre de pêche imprimé mais non relié.	Il a été demandé au navire d'avoir un livre de pêche relié.
190	SHUENN PERNG 202	08/10/2012	ATF expirée le 30/06/2012 (ATF n°SC2012_15)	Le navire avait un certificat d'autorisation valide du 01/01/2012 au 3[1]/12/2012.
190	SHUENN PERNG 202	08/10/2012	L'observateur est monté à bord mais le capitaine a refusé l'inspection. L'observateur a attendu à bord (2 heures).	Peut-être un problème de langue.
190	SHUENN PERNG 202	08/10/2012	Pas de livre de pêche à bord. Le capitaine a indiqué à l'observateur qu'il ne tenait pas de livre de pêche et envoyait seulement chaque jour les comptes-rendus de captures aux propriétaires.	Peut-être un problème de langue, mais le navire a été averti.

Yours sincerely,



Chief Executive Officer


"Striving for our Seychelles"

LSTLV – Melati 2 (Déploiement 184)
Lettre reçue le 25/03/2013 de Agus A. Budhiman

Flotte participante
Indonésie

Infraction
potentielle :

Le navire Melati 2 n'a produit aucun journal véritable, mais plutôt des feuilles de papier individuelles, qui semblaient précises et de caractère officiel, mais qui tenaient tout simplement ensemble à l'aide d'un trombone et il était difficile d'y établir un ordre quelconque.

Note : ce qui suit est la traduction d'un courrier en Anglais reçu par le Secrétariat. Pour plus de détails, se reporter à l'original.



MINISTRY OF MARINE AFFAIRS AND FISHERIES
OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF CAPTURE FISHERIES
 Mina Bahari II Building, Medan Merdeka Timur Street No. 16, Jakarta 10110
 Telp. +62 21 3519070, ext. 1002, Fax. +62 21 3543008, www.kkp.go.id

Ref: B-1727/ DJPF/ TU. 210. D1/ III / 2013

March, 25, 2013

M. Alejandro Anganuzzi
 Secrétaire exécutif de la CTOI
 PO Box 1011
 Victoria
 SEYCHELLES

Objet : Clarifications sur le rapport d'observateur sur les transbordements concernant le LSTLV indonésiens ayant transbordé avec le CV Houta Maru (Melati n°2)

Cher M. Anganuzzi,

Concernant le courriel daté du 20 septembre 2012 intitulé Indonésie : **rapport d'observateur sur les transbordements concernant le LSTLV indonésiens ayant transbordé avec le CV Houta Maru**, nous souhaitons fournir les clarifications suivantes :

1. Ledit document indique que le navire Melati 2 n'a pas fourni de vrai livre de pêche, mais un ensemble de feuilles libres, qui semblaient officielles et remplies correctement mais étaient simplement maintenues ensemble par un clip et il était difficile de les mettre en ordre.
2. Nous souhaitons clarifier les informations fournies dans ce rapport d'observateur :
 Livre de pêche non relié : le livre de pêche n'est pas relié mais utilise le format prévu par la réglementation indonésienne sur les livres de pêche pour la palangre et la ligne et l'Indonésie autorise les livres de pêche non reliés.

Nous apprécierions que la déclaration ci-dessus soit diffusée pour clarification.

En vous remerciant pour votre attention et votre coopération,

Cordialement,

Agus A. Budhiman

Directeur de la gestion des ressources halieutiques

Cc. : Directeur général de la pêche

Annexe IV – Information supplémentaire concernant des infractions présumées / Navires présumés avoir opéré en violation de la Résolution 12/05

Lettre du Secrétariat

18 juillet 2012

Référence CTOI : 4616

M. Agus A. Budhiman
 Ministry of Marine Affairs and Fisheries
 Directorate General of Capture Fisheries
 Jakarta 10110 - INDONESIA
 E-Mail: sdi.djpt@yahoo.com

Cher Monsieur,

OBJET : DEMANDE D'ENQUETE SUR LES ACTIVITES DE NEUF NAVIRES DE PECHE ET D'UN NAVIRE TRANSPORTEUR BATTANT PAVILLON INDONESIEN ET SOUPÇONNES DE S'ETRE LIVRE A DES OPERATIONS DE TRANSBORDEMENT NON AUTORISEES DANS LA ZONE DE COMPETENCE DE LA CTOI

Suite au rapport d'inspection au port numéro MUSF11 reçu de Maurice et dans le cadre de la mise en œuvre de la Résolution de la CTOI 10/11 *Sur les mesures du ressort de l'État du port*, je souhaiterais vous informer de ce qu'il semble que neuf navires de pêche battant pavillon indonésien et un navire transporteur indonésien ont opéré en contravention de la Résolution de la CTOI 11/05 *Sur un programme régional d'observateurs pour surveiller les transbordements en mer*. Les neuf navires de pêche sont : *Permata 3, Permata 32, Mutiara 38, Permata 318, Mutiara 22, Permata 103, Mutiara 99, Permata 33 et Permata 168*. Le navire transporteur est le *Permata No. 688*. Vous trouverez ci-joints le rapport d'inspection, les déclarations de transbordement des neuf navires et une carte de localisation des transbordements, d'après les indications des déclarations de transbordement.

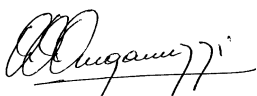
Selon le rapport d'inspection, les neuf bateaux de pêche indonésiens ont transbordé des captures en haute mer vers le navire *Permata n°688*. D'après la localisation des transbordements indiquée dans les déclarations de transbordement, les transbordements ont eu lieu en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI. Par souci de commodité, nous avons cartographié les emplacements des transbordements des neuf palangriers indonésiens (voir carte ci-jointe). Dans le cadre la surveillance des activités et des déploiements au titre du Programme régional d'observateurs de la CTOI, nous tenons à informer votre service que le transporteur *Permata n°688* n'avait pas d'observateur de la CTOI à bord durant la période de transbordement et, par ailleurs, ne participe pas au Programme régional d'observateurs de surveillance des transbordements en mer. Par conséquent, les neuf bateaux de pêche et le bateau transporteur *Permata n°688* ont opéré d'une manière qui contrevient à la Résolution de la CTOI 11/05.

Compte tenu des activités des navires concernés, je voudrais inviter votre service à examiner le document ci-joint et à mener une enquête sur les activités susmentionnées des navires ci-dessus et à communiquer les résultats de votre enquête au Secrétariat de la CTOI dans les meilleurs délais.

Je voudrais saisir cette occasion pour informer votre service que ces informations seront portées à l'attention du prochain Comité d'application, conformément à l'article 22 de la Résolution de la CTOI 11/05.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

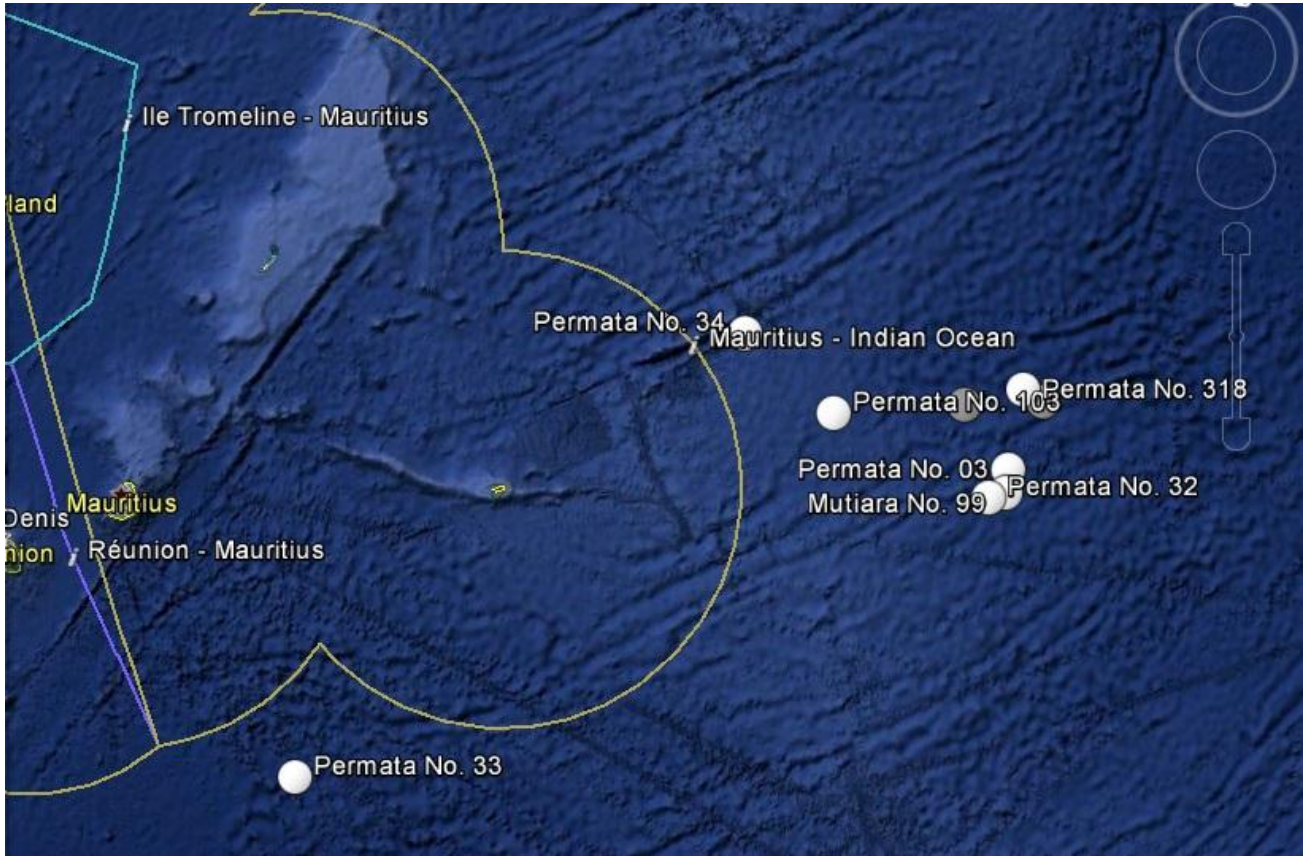
Cordialement,



Alejandro Anganuzzi
 Secrétaire exécutif

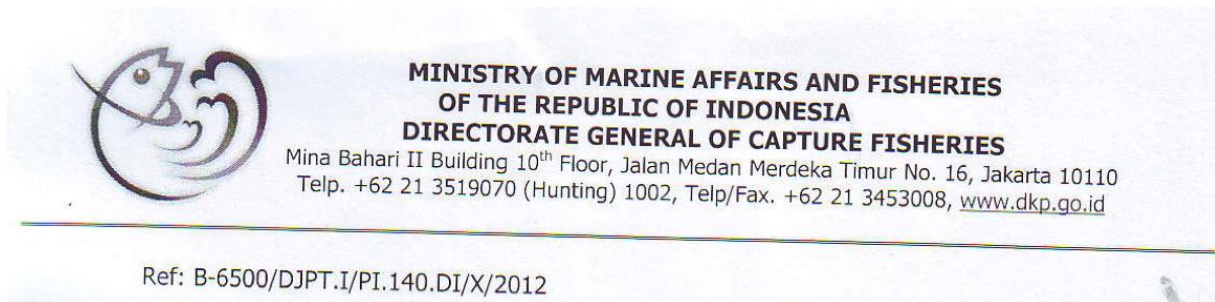
PJ : Rapport d'inspection au port, déclarations de transbordement, carte de localisation des transbordements.

PORT INSPECTION REPORT							
1. Inspection report no	MUSF 4	2. Port State	MUS				
3. Inspecting authority	Ministry of Fisheries and Rodrigues (Fisheries)						
4. Name of principal inspector	Ramjee	ID					
5. Port of inspection	Port Louis						
6. Commencement of inspection	2012	2	7	09:30			
7. Completion of inspection	2012	2	7	12:45			
8. Advanced notification received	Yes						
9. Purpose(s)	LAN	TRX ✓	PRO ✓	OTH: Bunkering, Provision, Change of crew			
10. Port and State and date of last port call	Port Louis	Mauritius	2011	12	20		
11. Vessel Name	Aneka 205						
12. Flag State	Indonesia						
13. Type of vessel	Carrier						
14. International Radio Call Sign	YBZM						
15. Certificate of registry ID							
16. IMO ship ID, if available							
17. External ID, if available							
18. Port of registry	Tanjung Priok						
19. Vessel owner(s)	Intimas Surya						
20. Vessel beneficial owner(s), if different							
21. Vessel operator(s), if different							
22. Vessel master name and nationality	Hsu Tiao						
23. Fishing master name and nationality							
24. Vessel agent	Chang Fong Marine						
25. VMS	NO:	YES ✓	Yes:	Type:Argos			
26. Status in IOTC, including any IUU vessel listing							
Vessel	RFMO	Flag State	Vessel on authorised	Vessel on IUU vessel List			
Permata 688	IOTC	Taiwan	✓				
27. Relevant fishing authorization(s)							
Identifier	Issued by	Validity	Fishing area(s)	Species	Gear		
28. Relevant transshipment authorization(s)							
Identifier	Issued by		Validity				
6412	IOTC		20.03.2011-19.03.2012				
29. Transshipment information concerning donor vessels							
Name	Flag State	ID no	Species	Product form	Catch area(s)	Quantity (T)	
Permata 3	Indonesia		ALB	Whole	IO	24	
Permata 32			ALB			26	
Mutiara 38			ALB			23	
Permata 318			ALB			28	
Mutiara 22			ALB			23	
Permata 103			ALB			29	
Mutiara 99			ALB			25	
						ALB	42
Permata 33						SWO	1
						YFT	2
			OTH	5			
Permata 168	Whole	IO	ALB			31	
30. Evaluation of offloaded catch (quantity)							
Species	Product form	Catch area(s)	Quantity declared	Quantity offloaded (T)	Difference between quantity declared and quantity		
ALB	Whole	IO	251	251			
31. Catch retained onboard (quantity)							
Species	Product form	Catch area(s)	Quantity declared	Quantity retained (T)	Difference between quantity declared and quantity		
GBA	Whole	IO	2	2			
YFT	Whole	IO	2	2			
DOL	Whole	IO	2	2			
SWO	Whole	IO	1	1			
OILFISH	Whole	IO	1	1			
32. Examination of logbook(s) and other documentation (yes/no)	Yes ✓	No	Comments				
33. Compliance with applicable catch documentation scheme(s) (Yes/No)	Yes	No	Comments				
34. Compliance with applicable Trade information scheme (Yes/No)	Yes	No	Comments				
35. Type of gear used	LL						
36. Gear examined in accordance with paragraph (e) of Annex 2 (Yes/No)	Yes ✓	No	Comments				
37. Findings by inspector(s)							
38. Apparent infringement(s) noted including reference to relevant legal instrument(s)							
39. Comments by the master							
40. Action taken							
41. Master's Signature							
42. Inspector's signature							



Réponse de l'Indonésie :

Note : ce qui suit est la traduction d'un courrier en Anglais reçu par le Secrétariat. Pour plus de détails, se reporter à l'original.



M. Alejandro Anganuzzi
Secrétaire exécutif
Commission des thons de l'océan Indien (CTOI)
PO Box 1011, Victoria, Mahé, Seychelles

Re : Rappel – Résultats des investigations sur de Infractions potentielles observées dans le cadre du Programme régional d'observateurs en 2011

A. Clarifications du propriétaire des navires

1. Le propriétaire des navires certifie que les neuf navires de pêche et le navire transporteur, le PERMATA 688, appartiennent à PT. INTIMAS SURYA.
2. En ce qui concerne la conformité de ces navires, je vous informe qu'ils ont tous (navires de pêche et transporteur) une autorisation de pêche dans l'océan Indien. Vous trouverez les licences concernées en pièces jointes (PJ A). Conformément à notre législation nationale (Règlement du Ministère des affaires maritimes sur la pêche n° PER. 18/MEN/2010 concernant les livres de pêche), le propriétaire a également produit les livres de pêche pour 2011 et 2012 (PJ B).
3. Le propriétaire reconnaît également que les neuf navires de pêche ont transbordé des captures vers le transporteur PERMATA 688 sans observateur de la CTOI à bord.
4. Je vous informe également que, lors du processus de transbordement, tous les navires de pêche ont complété une déclaration de transbordement (PJ C).
5. Le propriétaire des navires a expliqué que, lorsque le transporteur PERMATA 688 avait voulu débarquer ses captures au port de Port-Louis (Maurice), il avait été en contact avec un agent à Port-Louis, de la société CHANG FONG MARINE & SHIPPING LTD. Cette société en a formellement informé le quartier-général des Garde-côtes et le Ministère de l'agro-industrie (sections Produits de la pêche) par un courrier daté du 2 février 2012, accompagné de la notification d'arrivée du PERMATA 688 (PJ D).
6. Selon la procédure de débarquement, celui-ci a été accompagné d'une autorisation de débarquement, datée du 7 février 2012, qui a été signée par un fonctionnaire du Ministère de l'agro-industrie (sections Production et sécurité alimentaire, division de la pêche, port de pêche de Port-Louis, PJ E). L'autorisation de débarquement indique que le transporteur PERMATA 688 a débarqué 251 tonnes de germon congelé.

B. Résultats du suivi SSN en coordination avec la Direction générale de la surveillance de ressources marines et halieutiques

À partir des déclarations de transbordement produites par le propriétaire des navires, la DG de la surveillance de ressources marines et halieutiques a tracé la position des transbordements, avec les résultats ci-dessous.

1. **PERMATA 318** : sur la base de la déclaration de transbordement, **transbordement en mer le 17 janvier 2012 à 07h00** :
 - le SSN embarqué n'a pas pu être détecté (hors ligne) le 17 janvier 2012 ;
 - le dernier point SSN que le bureau central a pu consulter datait du 7 janvier 2012, le navire étant en haute mer aux alentours de Maurice ;
 - le 17 janvier 2012, le transporteur PERMATA 688 était à l'arrêt en mer ;
 - action : nous sommes en train d'examiner plus précisément les informations sur la détection SSN du PERMATA 318 par le bureau central. Nous faisons des recherches avant le 7 janvier et après le 17 janvier.
2. **PERMATA 168** : sur la base des déclarations de transbordement :

- **transbordement en mer le 31 décembre 2011 à 12h00** : le tracé SSN indique que le navire de pêche PERMATA 168 était à la même position que le transporteur PERMATA 688 et nous en concluons donc que ces navires effectuaient un transbordement en mer ;
 - **transbordement en mer le 27 janvier 2012 à 12h00** : le tracé SSN indique que le navire de pêche PERMATA 168 n'était pas à la même position que le transporteur PERMATA 688 ; cependant, les deux navires étaient à la même position à 10h00 et nous en concluons donc que ces navires effectuaient un transbordement en mer à 10h00 ;
 - action : nous avons demandé à INTIMAS SURYA de clarifier avec le capitaine du PERMATA 168 le moment exact de transbordement.
3. **PERMATA 103** : sur la base de la déclaration de transbordement, **transbordement en mer le 1^{er} janvier 2012 à 11h00** :
- le navire de pêche PERMATA 103 était en haute mer mais, à 11h00, il naviguait à faible vitesse ; nous supposons qu'il approchait du transporteur PERMATA 688 ;
 - à 11h00, le transporteur PERMATA 688 était à l'arrêt en mer ; nous supposons qu'il attendait le PERMATA 103 pour transborder ;
 - action : nous sommes en train d'examiner plus précisément les informations SSN du PERMATA 103 dans les 2-3h après 11h00 afin de définir le moment et la position exacts du transbordement.
4. **PERMATA 33** : sur la base des déclarations de transbordement :
- **transbordement en mer le 30 décembre 2011 à 12h00** : le tracé SSN indique que le navire de pêche PERMATA 33 n'était pas à la même position que le transporteur PERMATA 688 ; cependant, les deux navires étaient à la même position à 15h00 et nous en concluons donc que ces navires effectuaient un transbordement en mer à 15h00 ;
 - **transbordement en mer le 31 janvier 2012 à 11h00** : le tracé SSN indique que le navire de pêche PERMATA 33 n'était pas à la même position que le transporteur PERMATA 688 ; cependant, les deux navires étaient à la même position à 15h00 et nous en concluons donc que ces navires effectuaient un transbordement en mer à 15h00.
5. **PERMATA 32** : sur la base de la déclaration de transbordement, **transbordement en mer le 25 janvier 2012 à 13h00** :
- le tracé SSN indique que le navire de pêche PERMATA 32 n'était pas à la même position que le transporteur PERMATA 688 à 13h le 25 janvier 2012 et qu'ils faisaient tous deux route à grande vitesse ;
 - nous supposons que le transbordement a eu lieu après 13h00 ;
 - action : nous sommes en train d'examiner plus précisément les informations SSN du PERMATA 32 et du PERMATA 688 après 13h00, afin de définir le moment et la position exacts du transbordement.
6. **PERMATA 38** : sur la base de la déclaration de transbordement, **transbordement en mer le 18 janvier 2012 à 17h00** :
- le tracé SSN indique que le navire de pêche PERMATA 38 n'était pas à la même position que le transporteur PERMATA 688 à 17h00 le 18 janvier 2012 mais qu'ils étaient relativement proches ;
 - nous supposons que le transbordement a eu lieu à 16h45-17h ou avant 17h ;
 - action : nous sommes en train d'examiner plus précisément les informations SSN du PERMATA 38 et du PERMATA 688 autour de 17h afin de définir le moment et la position exacts du transbordement.
7. **MUTIARA 22** : sur la base de la déclaration de transbordement, **transbordement en mer le 17 janvier 2012 à 21h00** :
- nous n'avons pas pu localiser le MUTIARA 22 le 17 janvier 2012 à 21h00 (SSN éteint) ; nous l'avons cependant localisé le 9 mars 2012 ;
 - le 17 janvier 2012 à 21h00, le transporteur PERMATA 688 était à l'arrêt (vitesse nulle) ;
 - action : nous sommes en train d'examiner plus précisément les informations SSN du MUTIARA 22 afin de repérer le retour en ligne de son SSN.
8. **MUTIARA 99** : sur la base de la déclaration de transbordement, **transbordement en mer le 13 janvier 2012 à 11h00** :
- le 13 janvier 2012 à 11h00, le navire de pêche MUTIARA 99 et le transporteur PERMATA 688 faisaient route avec des caps opposés : le MUTIARA 99 faisait route au sud-ouest tandis que le PERMATA 688 faisait route au sud ;
 - nous supposons que le transbordement pourrait avoir eu lieu à 11h00 ;
 - action : nous sommes en train d'examiner plus précisément les informations SSN du MUTIARA 99 et du PERMATA 688 avant 11h00.

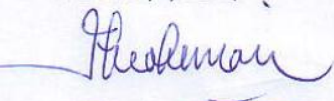
9. **PERMATA 03** : sur la base de la déclaration de transbordement, **transbordement en mer le 22 janvier 2012 à 17h00** :

- nous n'avons pas pu localiser le navire de pêche PERMATA 03 ni le transporteur PERMATA 688 le 22 janvier 2012 à 17h00 ;
- nous avons localisé le SSN du PERMATA 03 le 9 mars 2012 ;
- action : nous sommes en train d'examiner plus précisément les informations SSN du PERMATA 03 afin de repérer le retour en ligne de son SSN.

Sur la base de ces informations, l'Indonésie suggère que la CTOI considère favorablement le règlement à l'amiable proposé par le propriétaire. Nous vous serions donc reconnaissants de bien vouloir accuser réception de ce courrier et de nous faire part de votre réponse dans les meilleurs délais.

Je vous remercie pour votre coopération et pour votre aide en vue de la résolution positive de cette affaire.

Cordialement,



Agus A. Budhiman
Director of Fisheries Resources Management

Copies :

1. Directeur général des pêches
2. Association thonière indonésienne (ASTUIN)
3. Association des palangriers thoniers indonésiens (ATLI)
4. PT. INTIMAS SURYA