

Résumé du Programme régional d'observateurs de la CTOI en 2014

CTOI

Rapport annuel du prestataire

06/03/2015



Soumis par :

MRAG



Code projet :	ZG2013
Version :	4.0
Préparé par :	SY
Approuvé par :	CM

Table des matières

Table des matières	4
Liste des tableaux	5
Liste des figures	6
Acronymes	7
1 Introduction	8
2 Échantillonnages	10
2.1 Estimation du poids	10
2.2 Identification des espèces	12
3 Thon rouge du Sud	12
4 Vérification des navires	12
5 Autres infractions potentielles	15
6 Formation des observateurs	15
7 Autres questions	15
7.1 Résultats de la réunion ad hoc sur le Mécanisme régional d'observateurs de la CTOI	15
7.2 Sécurité	16
7.3 Élimination des déchets	16
7.4 Coopération des navires	17
Annexe 1- Observateurs formés par la CTOI	18
Annexe 2- Formulaire d'instructions pour les navires (Taïwan, province de Chine)	20
Annexe 3- Formulaire d'instructions pour les navires (Japon)	22
Annexe 4- Exemple de carte de conversation utilisée durant les inspections	23

Liste des tableaux

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

Liste des figures

Figure 1 Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2013, en pourcentage par flottille.	8
Figure 2. Chronologie des déploiements d'observateurs pour le PRO de la CTOI en 2013 et 2012.	9
Figure 3 Localisation des transbordements de la CTOI en 2013 (à gauche) et, en encadré, 2010 (haut), 2011 (milieu) et 2012 (bas).....	10
Figure 4 Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).	11
Figure 5 Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thons).	11
Figure 6 Nombre de vérifications des navires en 2013.....	13

Acronymes

ATF	Autorisation de pêche
CCSBT	<i>Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna</i>
CMF	Formulaire de suivi des captures
CV	Navire transporteur
ZEE	Zone économique exclusive
ICCAT	<i>International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas</i>
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
IRCS	Indicatif international d'appel radio
LSTLV	Grand palangrier thonier
MoU	Protocole d'accord
PRO	Programme régional d'observateurs
TD	Déclaration de transbordement
SSN	Système de surveillance des navires

1 Introduction

Durant l'année 2014, le Programme régional d'observateurs (PRO) a surveillé un total de 704 transbordements par de grands palangriers thoniers (LSTLV) dans les eaux de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) ; 73% étaient de Taïwan, province de Chine, suivis de navires battant pavillon du Japon (11%), des Seychelles (5%) et de Malaisie (3%) (Figure 1). La catégorie « autres » (« others ») est composée de navires d'Indonésie, d'Oman, de Thaïlande, de Tanzanie, des Philippines et du Sri Lanka, qui, chacun, représentent moins de 1%. Bien que le Sri Lanka ne participe pas au PRO sur les transbordements, deux demandes de transbordement en situation de force majeure ont été faites par le même navire en avril et en décembre, mais seul le transbordement d'avril a eu effectivement lieu (durant le déploiement 261, *Tuna Queen*). Le nombre de transbordements réalisés est inférieur à celui de 2013 (852), la proportion de ceux réalisés par Taïwan, province de Chine a augmenté (de 68 à 73%) tandis que ceux de la Chine ont significativement diminué (de 8% à 2%).

Des déploiements ont eu lieu sur des navires transporteurs (CV) principalement enregistrés à : Vanuatu (37%), Taïwan, province de Chine (21%), et Panama (12%), avec quelques transbordements également vers des navires transporteurs battant pavillon du Japon, de Malaisie, de République de Corée et de Singapour.

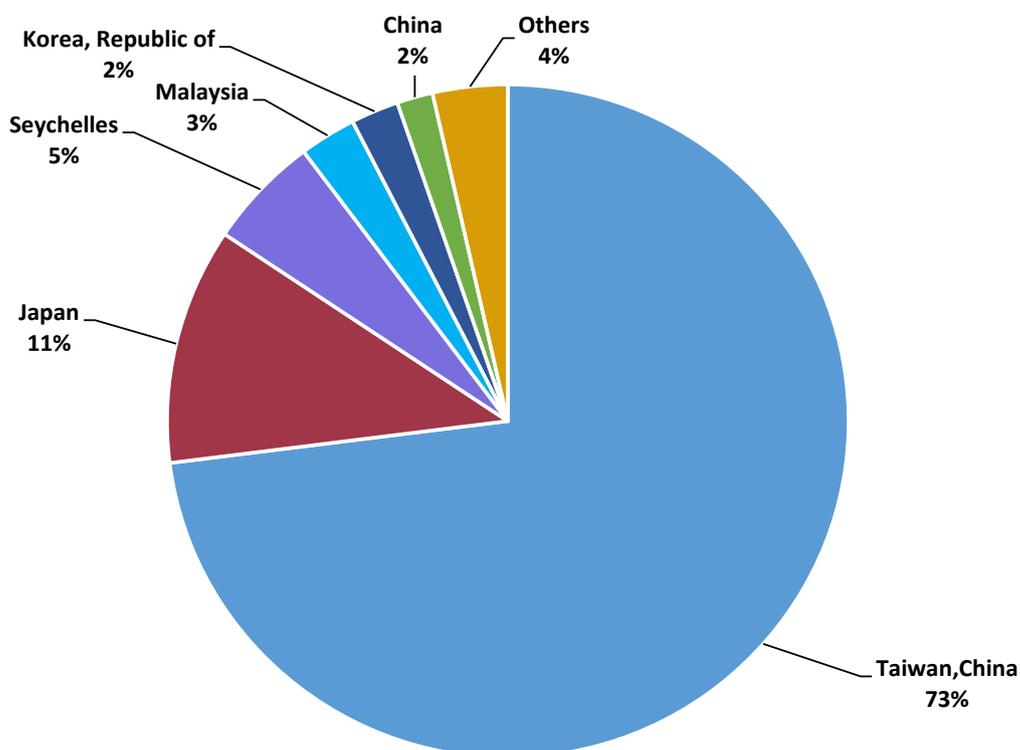


Figure 1 Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2014, en pourcentage par flotte.

La Figure 2 présente un résumé des déploiements réalisés dans le cadre du PRO (nombre de CV à bord desquels des observateurs ont été déployés) en 2014 : on en a dénombré 43, dont 14 ont continué vers, ou venaient de, la zone de l'ICCAT (*International Commission for the Conservation of Atlantic Tuna*). Le nombre de déploiements par période de déclaration variait de 4 à 8 entre janvier et juin, avant d'augmenter à 9 fin juillet-début août puis de diminuer à un minimum d'un transbordement en septembre. Par ailleurs, trois déploiements ont été approuvés puis annulés, tous pour le même navire (Kha Yang, déploiements 274, 283 et 295).

Cette tendance est similaire à celle de 2013, le nombre d'observateurs présentant un pic vers le milieu de l'année et diminuant vers la fin de l'année.

La Figure 3 montre la localisation de tous les transbordements en 2013 et, en encadré, en 2012, 2011 et 2010. La distribution spatiale des transbordements est similaire à celle de 2012, avec des « bandes » de transbordements à environ 12° et 34° sud. Il y a eu également des transbordements au nord-ouest de la zone de compétence de la CTOI, pour la première fois depuis 2010, un signe possible de réduction de la pression de piraterie. Aucun transbordement n'a eu lieu dans une ZEE.

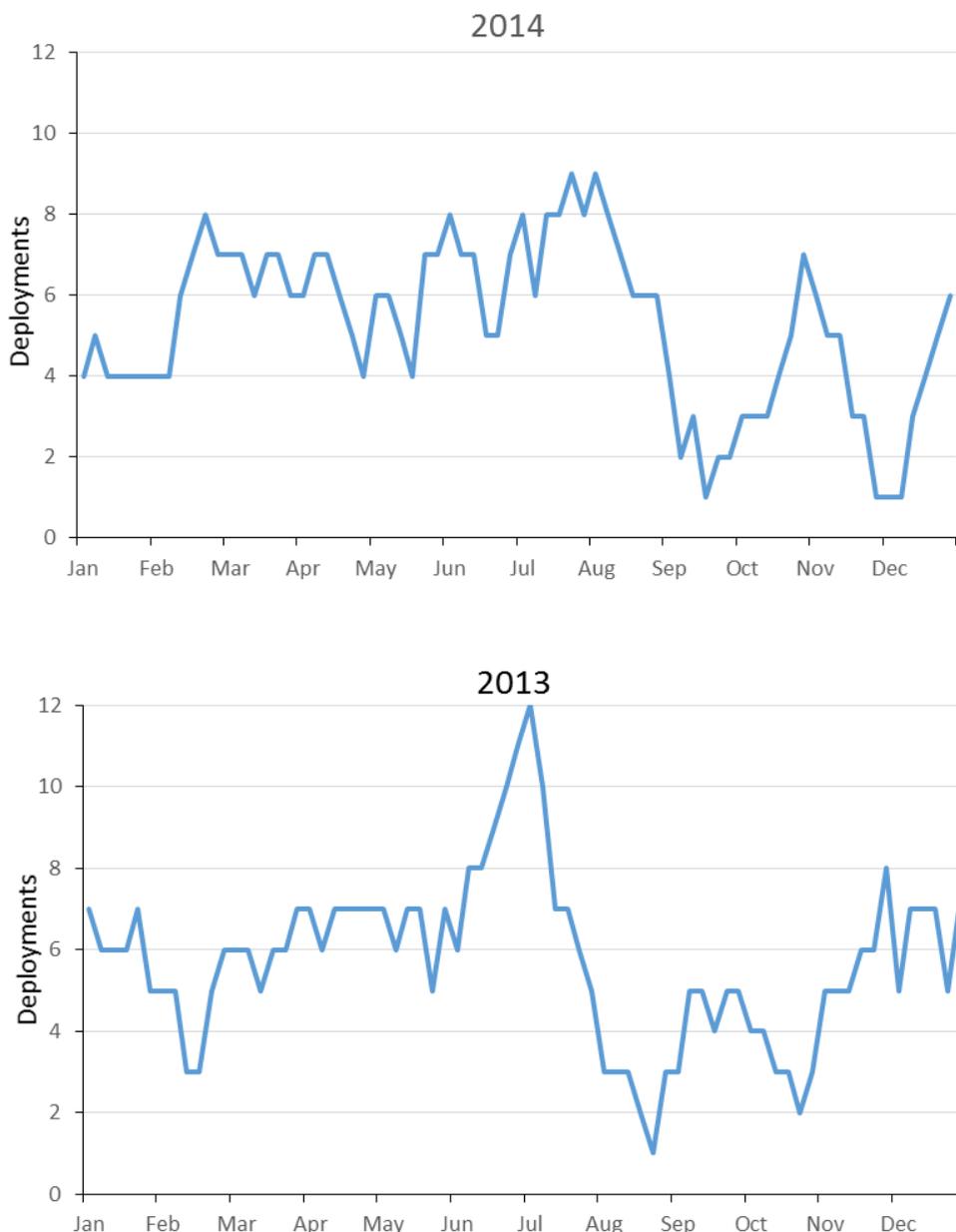


Figure 2. Déploiements d'observateurs pour le PRO de la CTOI en 2014 et 2013.

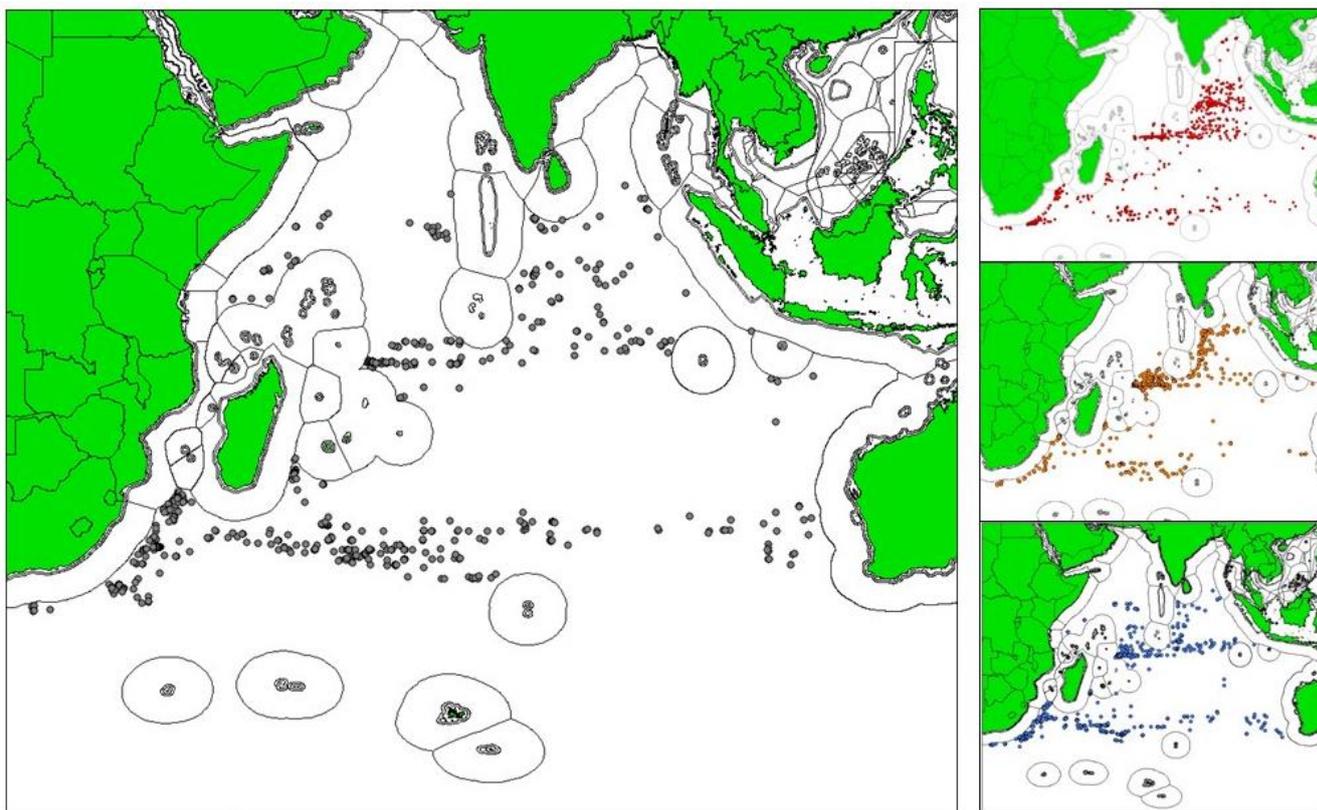


Figure 3 Localisation des transbordements de la CTOI en 2014 (à gauche) et, en encadré, 2013 (haut), 2012 (milieu) et 2011 (bas).

La distribution spatiale des transbordements est similaire à celle des années précédentes, avec des « bandes » de transbordements bien visibles aux environs de 12° et 34° sud. Il n’y a pas eu de transbordements au sein des ZEE.

2 Échantillonnages

2.1 Estimation du poids

Les procédures d’estimation de poids ont précédemment été débattues dans la Revue du Programme régional d’observateurs¹. Les différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires sont illustrées dans la Figure 4 et, pour seulement les thons, dans la Figure 5.

¹ MRAG et CapFish (2010). Revue du Programme régional d’observateurs. IOTC-2011-S15-CoC48_Add1

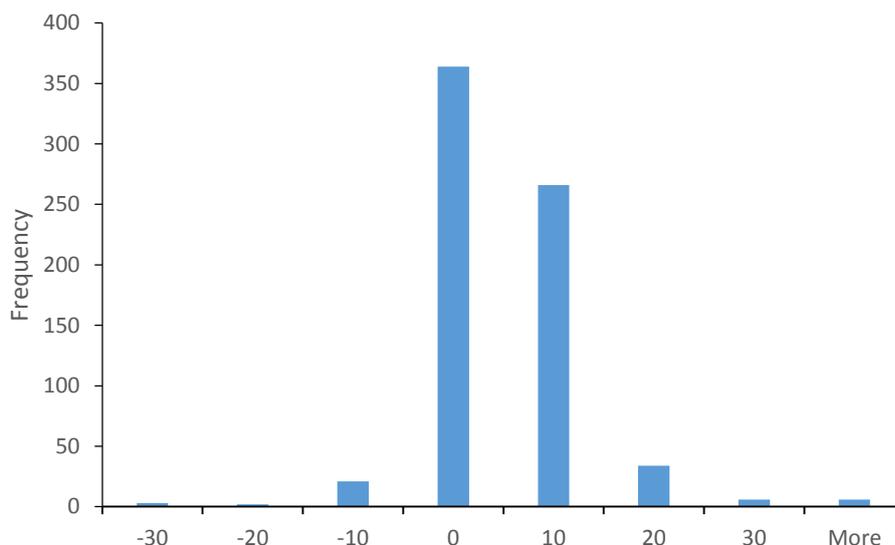


Figure 4 Différence entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).

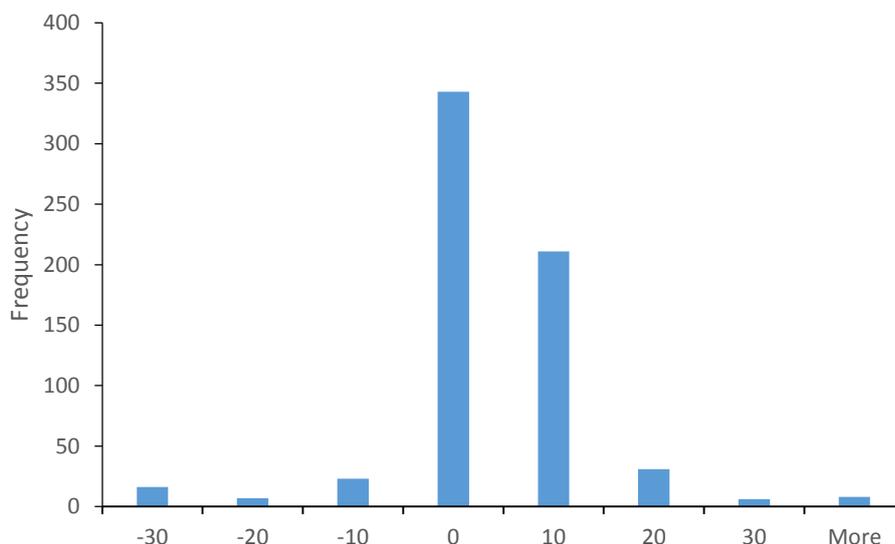


Figure 5 Différence entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thons).

Les différences négatives représentent les transbordements au cours desquels les estimations de l'observateur sont supérieures à la déclaration des navires. Les différences sont positives lorsque les estimations de l'observateur sont inférieures. Pour tous les poissons, 93 % des estimations présentaient un écart de moins de 10 % avec les déclarations des navires, les déclarations des navires étant supérieures aux estimations des observateurs dans la plupart des cas (92%). Si l'on considère les produits du thon seuls, la tendance est similaire.

Les divergences entre les poids observés et déclarés ont été discutées dans les rapports précédents.

2.2 Identification des espèces

Les principales espèces transbordées en 2014 furent le patudo (*Thunnus obesus*), l'albacore (*Thunnus albacares*), le germon (*Thunnus alalunga*) et le rouvet (*Ruvettus pretiosus*), avec des quantités plus faibles d'autres espèces dont l'espadon (*Xiphias gladius*), le thon rouge du sud (*Thunnus maccoyii*), diverses espèces de requins (*Selachimorpha/Pleurotremata*), l'opah (*Lampris guttatus*) et les marlins rayé (*Tetrapturus audax*), noir (*Makaira indica*) et bleu de l'Indo-Pacifique (*Makaira mazara*). Les requins-taupes (*Isurus spp.*) demeurent les espèces de requins identifiées les plus communément transbordées (558 tonnes). Environ 500 tonnes de produits des requins peau bleue (*Prionace glauca*) furent également transférées.

3 Thon rouge du Sud

Depuis l'adoption de la Résolution sur la mise en œuvre d'un programme de documentation des captures de la CCSBT (Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna) le 1^{er} janvier 2010, tout thon rouge du Sud transféré doit être accompagné d'un formulaire de suivi des captures (CMF), qui est contresigné par l'observateur pour vérifier qu'ils ont bien surveillé le transbordement. En 2014, des thons rouges du sud ont été transbordés et déclarés à 60 occasions durant 16 différents déploiements, pour un total de 1 001 944 tonnes transférées (Tableau 1). Un observateur (déploiement 298/14 sur le *Sea Mansion*) a déclaré qu'il avait vu du thon rouge du sud être transbordé entre deux LSTLV (*Ray Home*, flotte de Taïwan, province de Chine et Shuenn Perng 202, flotte des Seychelles) qui n'étaient pas inscrits sur la déclaration de transbordement (TD) ou sur le formulaire de surveillance des captures (CMF).

Demande n°	Nom du CV	N° CTOI du CV	Nom de l'observateur	Nombre de transbordements	Poids total déclaré (t)
246	Shota Maru	8459	Jeffrey Heinecken	3	7 993
253	Chikuma	14788	Mzwandile Silekwa	1	0 977
260	Tuna Princess	8447	Basil Vilakazi	2	1 985
261	Tuna Queen	8446	Barrie Rose	1	8 026
271	Genta Maru	13783	Jonathan Newton	6	36 573
272	Victoria	3657	Carla Soler Carreras	2	11 317
273	Chitose	15114	Jano van Heerden	3	29 717
275	Chikuma	14788	John McDonagh	6	21 119
277	Tuna Queen	8446	Julio Ocon Rodriguez	3	43 731
280	Ibuki	14787	David Virgo	6	99 955
281	Shin Fuii	8458	Samantha Clifton	2	62 287
284	Chitose	15114	Anthony Donnelly	12	261 80
286	Victoria	3657	Tavlan Koken	1	33 500
287	Ibuki	14787	David Virgo	6	138 627
288	Genta Maru	13783	Victor Ngongo	5	133 041
290	Taisei Maru	8466	Tony Dimitrov	3	88 023
292	Futagami	8453	Henry John Hevns	1	31 316

Tableau 1 Transbordements de thon rouge du sud (*Thunnus maccoyii*) déclarés en 2014

4 Vérification des navires

Les rôles et les responsabilités des observateurs en ce qui concerne les contrôles de navires en mer sont décrits à l'annexe 3 de la résolution 14/06 et les différences dans les procédures de contrôle des navires ont été mises en évidence dans le rapport sur le PRO de 2013 (IOTC-2013-CoC10-04b). 704 transbordements ont été réalisés par 289 navires différents en 2014. 702 vérifications ont été faites sur des LSTLV. Dans la majorité des cas, l'observateur a embarqué sur le navire pour l'inspection, mais

en 98 occasions l'observateur n'est pas monté à bord et les journaux de pêche et l'autorisation de pêche (ATF) ont été transmis à l'observateur sur le CV. La plupart des navires ont été vérifiés une ou deux fois, mais plusieurs l'ont été à de multiples reprises, y compris un navire qui l'a été 10 fois. Le nombre de contrôle des différents navires en 2014 est illustré par la Figure 6.

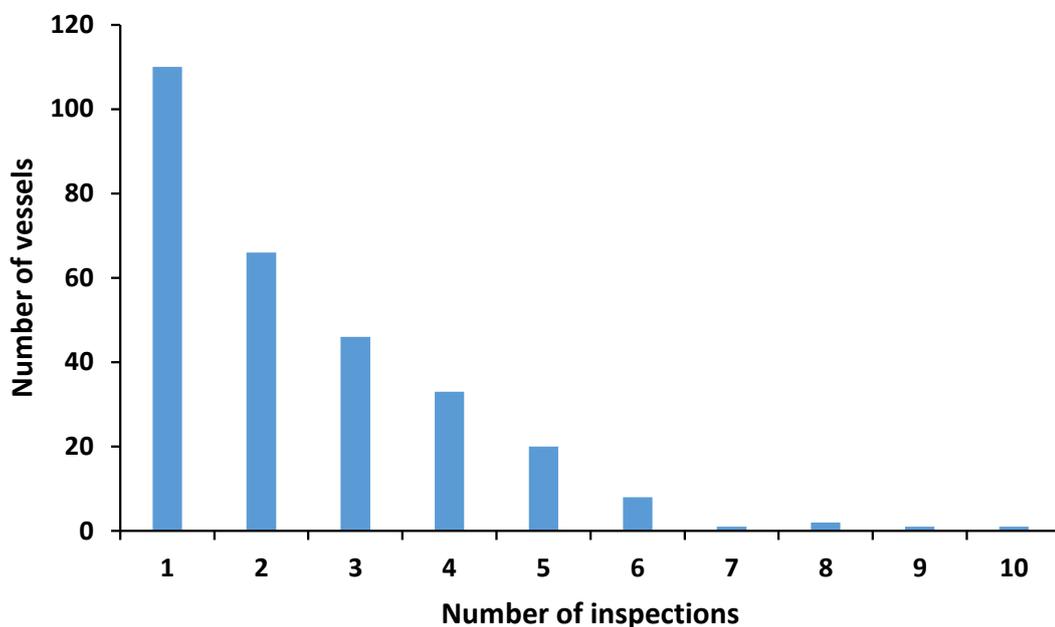


Figure 6 Nombre de vérifications des navires en 2014.

Un bref résumé des résultats des vérifications de navires est fourni ci-dessous. Les détails complets sur les infractions potentielles sont fournis dans la le document IOTC-2015-CoC12-08b (Tableau de synthèse sur les infractions potentielles observées dans le cadre du PRO)

1. **Vérifier la validité de l'autorisation ou du permis du navire pour pêcher le thon et les espèces apparentées dans la zone de la CTOI.** Les États du pavillon sont tenus, au titre de la Résolution 14/04, de soumettre au Secrétariat de la CTOI des modèles de leurs ATF officielles, afin d'aider les observateurs à identifier les ATF valables lors des inspections. Le PRO a actuellement des exemples des ATF des flottes participantes de Belize, de Chine, de Taïwan, province de Chine, d'Indonésie, du Japon, de Corée, de Malaisie, d'Oman, des Philippines, des Seychelles, de Tanzanie et de Thaïlande. Au cours de 2014, 3 navires, n'ont, à la demande de l'observateur, pas fourni d'ATF. Deux de ces navires, thaïlandais, ont seulement montré une lettre périmée du Département des pêches de l'Université de Kasetsart, indiquant qu'ils avaient une ATF, mais pas l'ATF elle-même. L'autre navire, d'Oman, n'a pas fourni d'ATF, alors qu'il l'avait fait durant une inspection précédente.

Dans 13 cas, l' ATF montrée à l'observateur était pour une autre zone que l'océan Indien, soit pour l'océan Atlantique, soit une licence de pêche d'un État côtier. À 6 reprises l'ATF montrée était expirée (la date de la dernière journée de pêche enregistrée dans le journal de bord était ultérieure à la date d'expiration de l'ATF).

En 19 occasions, l'ATF n'a pas été produite immédiatement mais faxée plus tard à l'observateur sur le CV après le transbordement.

2. **Vérifier et noter le volume total des captures à bord ainsi que la quantité à transférer sur le navire transporteur.** Cela se fait à travers un entretien direct avec le capitaine du navire ou le capitaine de pêche (en utilisant des fiches de traduction si nécessaire). Les observateurs ne vérifient pas les cales pour des raisons de santé et de sécurité et cela ne relève pas du programme.
3. **Vérifier le fonctionnement du système de surveillance des navires (SSN).** En deux occasions l'observateur est monté à bord du navire mais n'a pas pu voir d'unité SSN fonctionnelle mais ces deux navires ont été abordés en d'autres occasions en 2014 et ont présenté leur unité SSN. Sur tous les navires qui avaient une unité SSN, dans 17 cas le témoin de fonctionnement ne semblait pas allumé ou aucun témoin d'alimentation ne put être trouvé. Un certain nombre d'observateurs ont signalé que l'unité SSN à bord du navire était différente du type et du numéro de série indiqué sur l'ATF.
4. **Examiner les livres de pêche.** Les livres de pêche sont consignés comme imprimés et reliés, imprimés mais non reliés, manuscrits et reliés, manuscrits et non reliés ou électroniques. Les infractions potentielles concernant les livres de pêche sont les plus courantes, et tous les livres de pêche non reliés (158 en 2014) doivent être déclarés. Un résumé des types de livres de pêche observés durant les vérifications des navires est proposé dans le Tableau 2. Les livres de pêche doivent également présenter des pages numérotées consécutivement et avoir été délivrés par l'État du pavillon du navire. Tous les États du pavillon doivent soumettre les modèles de leurs livres de pêche au Secrétariat de la CTOI, conformément à la Résolution 13/03. Le PRO dispose actuellement des modèles des flottes participantes de Belize, de Malaisie, de Thaïlande, de Tanzanie, de Rép. de Corée, des Philippines, du Japon, d'Indonésie, de Chine et de Taïwan, province de Chine. Le plus souvent les livres de pêche ont été signalés comme « non reliés » car le navire avait eu besoin de retirer les pages pour les faxer à ses autorités.

Tableau 2 Résumé des vérifications des livres de pêche réalisées en 2014

Format de livre de pêche	Nombre
imprimés & reliés	509
imprimés & non reliés	158
électroniques	16
manuscrits & reliés	15
pas présentés	3
manuscrits & non reliés	1

5. **Vérifier si les captures à bord résultent de transferts provenant d'autres navires, et vérifier la documentation de ces transferts.** Aucun navire n'a été signalé comme ayant reçu de transbordement d'un autre navire.
6. **En cas d'infraction potentielle impliquant le navire de pêche, il faudrait immédiatement la dénoncer au capitaine du navire transporteur.** Bien que le capitaine du CV soit normalement notifié des infractions potentielles dans le rapport de l'observateur, c'est par le biais du rapport final de l'observateur que le Secrétariat de la CTOI en est informé. Le Secrétariat signalera alors les infractions potentielles aux autorités des flottes participantes. Sur demande des flottes, une copie des rapports d'inspection est également fournie au capitaine du navire afin qu'elle puisse être transmise aux autorités des flottes participantes.
7. **Communiquer les résultats des opérations du navire de pêche contenus dans le rapport de l'observateur.** Les résultats des vérifications menées par les observateurs sont résumés dans leurs rapports finaux, et toute divergence est examinée en profondeur. En outre, un dossier photographique de l'ensemble des autorisations des navires, unités SSN et journaux de bord ainsi que les marquages extérieurs des navires, est tenu.

8. **Identification des LSTLV.** En plus de ce qui précède, les observateurs sont également tenus de vérifier et d'enregistrer le nom du LSTLV concerné ainsi que son numéro CTOI, son indicatif international d'appel radio (IRCS) et le numéro d'immatriculation national et de déterminer si les marquages sont conformes à la Résolution 14/04. Les résultats sont présentés dans le Tableau 3 et indiquent le nombre de fois où l'observateur soit n'a pas pu vérifier les informations par rapport à celles fournies par le Registre CTOI des navires autorisés, soit a estimé que les marquages sur le navire soit n'étaient pas correctement affichés, soit étaient partiellement effacés.

Tableau 3 Résumé des vérifications des identifiants des LSTLV

Vérification de l'identification	Occurrences
Nom du navire	45
IRCS du navire	13
Numéro d'immatriculation national du navire	21

La CTOI n'exige pas que les navires aient leur numéro d'immatriculation nationale affiché sur la superstructure. Le Tableau 3 fait référence aux occurrences où le numéro était marqué mais n'a pas pu être vérifié ou était incorrect. On compte 29 occurrences où le numéro n'a pas pu être vérifié car il n'était pas affiché.

5 Autres infractions potentielles

Il n'y a eu aucune autre infraction potentielle observée.

6 Formation des observateurs

Depuis 2009, 63 observateurs ont reçu une formation de la CTOI (Annexe 1). Certains d'entre eux ont été formés directement à travers la CTOI alors que d'autres sont venus de l'ICCAT, après autorisation préalable de la CTOI. Tous les observateurs sont aussi formés pour contrôler les transbordements de la CCSBT. Les observateurs ayant reçu une formation ne sont pas tous actuellement actifs ou encore dans le programme ; il est donc nécessaire de continuer à organiser régulièrement des formations pour les observateurs pour remplacer ceux qui quittent le pool d'observateurs. En 2014, trois candidats furent formés comme observateurs pour le programme de transbordement.

7 Autres questions

7.1 Résultats de la réunion ad hoc sur le Mécanisme régional d'observateurs de la CTOI

Le 27 mai 2014, une réunion a été organisée entre le prestataire en charge de l'exécution du PRO et les membres participants, pour discuter de certains des problèmes qui ont été mis en lumière depuis le début du programme, en particulier en ce qui concerne les inspections et la déclaration des infractions par les observateurs. Afin de faciliter les inspections, plusieurs recommandations ont été faites au consortium :

- **Utilisation en permanence des cartes de conversation traduites à jour pour toutes les interactions avec les capitaines des LSTLV et exigences de langues relatives aux observateurs au titre de la Résolution 12/05 (remplacée par la Résolution 14/06).** Mise à jour réalisée. Les capitaines se plaignaient que les cartes de conversation n'étaient pas utilisées : l'observateur doit maintenant photographier la carte en cours d'utilisation durant l'inspection (par exemple à côté de l'ATF), si possible (Appendice 4).
- **Élaboration d'un système qui permette de réduire les délais de déclaration des infractions potentielles aux flottes concernées.** Une copie du rapport est fournie au navire après l'inspection avec recommandation de la faxer aux autorités de la flotte pour archivage (voir Appendice 2 du rapport). À compter du 1^{er} janvier 2015, les rapports définitifs sont soumis sous 15 jours du retour de

l'observateur dans son pays d'origine. Cela a permis de réduire les délais de soumission par rapport aux années précédentes.

- **Mise à jour par le Consortium des procédures opérationnelles standard pour les observateurs, et transmission au Secrétariat de la CTOI.** Cela sera fait en 2015 et soumis au Secrétariat de la CTOI avant la réunion du Comité d'application en avril 2015.

7.2 Sécurité

Chaque observateur procède à une inspection pré-embarquement du CV avant l'appareillage. Les conditions de sécurité des navires se sont améliorées depuis le début du programme. Au cours de 2014, aucun observateur n'a refusé son déploiement pour des raisons de sécurité. Tous les CV, sauf un, possédaient des certificats de sécurité valides et disposaient d'un nombre suffisant d'engins de sauvetage vérifiés et certifiés. Dans le protocole d'accord signé entre le consortium et les exploitants des CV, il est spécifié que les gilets de sauvetage et les combinaisons d'immersion doivent être conformes aux normes LSA de l'IMO-SOLAS.

Un certain nombre de problèmes de sécurité ont été signalés sur le navire transporteur Kha Yang (Malaisie) au cours du déploiement 268/14. L'observateur a embarqué sur le navire le 05/03/2014. Peu après avoir quitté le port de Port-Louis (Maurice) le navire a affronté des vents de 30 nœuds et cinq mètres de houle, et les vagues ont commencé à inonder le pont. Il a été découvert que les dalots étaient bloqués par la rouille de telle sorte que l'eau de mer pouvait pas s'évacuer - finalement l'équipage ont réussi à forcer les dalots à s'ouvrir pour permettre à l'eau de s'écouler - mais il y avait un risque réel de chavirement et de naufrage du navire. Le navire est ensuite retourné au port.

Ce déploiement a également mis en lumière un certain nombre d'autres problèmes de sécurité avec le navire. Cela inclut un accès restreint aux équipements de sécurité indispensables en mer (par exemple, les fusées éclairantes, les gilets de sauvetage et les combinaisons de survie étaient conservés dans un casier fermé à clé) et deux certificats de sécurité valides avec des dates d'expiration au 6 mai 2014 et au 6 mai 2015, qui a néanmoins n'étaient pas cohérents entre eux et avec l'équipement de sécurité à bord. Par exemple, le premier certificat de sécurité indiquait des équipements de sauvetage pour dix personnes, le second pour 20 personnes, alors que l'équipement énuméré était identique sur les deux et que le navire avait un effectif de 21 membres d'équipage, y compris l'observateur.

Après le débriefing de l'observateur, MRAG a indiqué que, pour des raisons de sécurité, une enquête indépendante devrait être menée sur le navire avant qu'il ne puisse reprendre la mer. Une fois l'enquête terminée et les recommandations suivies par le navire, des observateurs ont pu embarquer sur le Yang Kha pour d'autres déploiements. Les déploiements ultérieurs 276/14, 289/14 et 293/14 se sont déroulés sans incident. Pendant le déploiement 306/15, le CV s'est échoué à environ 20h00 (UCT+4) le 02/01/2015 à la position 16°50,102 sud, 059°29,521 ouest. Le CV avait pris la mer le 31/01/2015 après que l'observateur ait complété la liste d'inspection préalable de la CTOI. Le CV a passé tous les contrôles de vérification de la sécurité. L'équipage a abandonné le LSTLV le 02/02/2015 et est resté sur l'Île du Sud, située dans l'archipel de Saint Brandon. La Garde côtière mauricienne basée sur l'Île du Sud a aidé l'équipage à abandonner le navire et pendant leur séjour sur l'île. L'observateur est revenu à Maurice par bateau le 02/07/2015 alors que l'équipage est resté sur l'île. Les autorités d'enquête ont demandé à l'observateur de rester à Maurice pour interrogatoire dans le cadre de l'enquête concernant l'accident. Une fois cela réalisé, l'observateur est retourné chez lui le 11/02/2015.

Au cours des inspections des LSTLV, les capitaines des CV fournissent des directives concernant les conditions en mer convenables au transfert sur les LSTLV et prennent la décision finale sur le fait de procéder à un transfert ou pas. Toutes les vérifications de navires ont été menées en toute sécurité durant 2014 et aucun accident n'a été signalé. Si les conditions sont jugées dangereuses, l'observateur n'embarque pas.

7.3 Élimination des déchets

Les méthodes d'élimination des déchets varient parmi les CV. Cependant, la plupart d'entre eux ont mis en place des plans de gestion des déchets. Toutefois, les opérations de transbordement

continuent d'entraîner le rejet en mer de déchets par les LSTLV. Les articles les plus communément éliminés en mer sont les emballages.

7.4 Coopération des navires

La coopération des LSTLV et des CV est généralement bonne.

Cependant, au cours du déploiement 298/14 sur le *Sea Mansion* (République de Corée), l'observateur a déclaré se sentir intimidé par le capitaine du CV, ainsi que par le chef de l'équipe de sécurité, par exemple en faisant obstruction à l'observateur alors qu'il photographiait le GPS pour consigner les emplacements des transbordement. Le capitaine a également demandé la base de données de l'observateur, que l'observateur a refusé de fournir (en débarquant du CV, l'observateur a proposé un rapport provisoire, que le capitaine n'a pas daigné recevoir) et l'observateur a jugé nécessaire de garder la porte de sa cabine verrouillée en permanence, de peur que ses effets ne soient fouillés. Cette intimidation a pesé sur le travail de l'observateur ; par exemple l'observateur se sentait incapable d'obtenir des preuves photographiques quand il a vu du thon rouge du sud non déclaré être transbordé.

Pendant le déploiement, l'observateur a commencé à souffrir d'un problème médical qui a finalement conduit à son retrait du navire avant l'achèvement de tous les transbordements. Comme le CV n'était pas d'accord pour aller dans un port pour débarquer l'observateur, des dispositions ont été prises pour son transfert sur le LSTLV *Xiang Tai 1* (un transfert en deux étapes via le *Tai Jiang*), et il a été convenu avec le Secrétariat de la CTOI que le navire pourrait continuer le transbordement sans observateur à bord en raison de circonstances extraordinaires. Il y eu une augmentation spectaculaire de la différence entre les chiffres de transbordement observés et déclarés une fois que l'observateur a commencé à souffrir de son problème médical. Bien que cela puisse être en partie attribuable à une réduction de l'efficacité de l'observateur en raison de la douleur et d'une couverture incomplète de chaque transbordement, l'observateur soupçonne également que le navire a cessé de faire des déclarations précises une fois la condition médicale de l'observateur connue. Les poids déclarés sont passés de valeurs précises à des chiffres qui semblaient être des approximations arrondies.

Annexe 1- Observateurs formés par la CTOI

Nom de l'observateur	Numéro CTOI	Formés par l'ICCAT
Ray Manning	001	Oui
Kevin Ruck	002	Non
Jano van Heerden	003	Oui
Jonathon Roe	004	Oui
James Bennet	005	Non
David Hughes	006	Oui
James Moir-Clark	007	Non
Hendrik Crous	008	Oui
Tony Dimitrov	010	Oui
Jeffrey Heinecken	011	Non
Jaco Visagie	012	Non
Jonathon Newton	013	Oui
Sam Rush	014	Oui
Hentie Heynes	015	Oui
David James Virgo	016	Non
Juan Vilata	017	Non
Patrick Nugent	018	Non
Andrew Deary	019	Oui
George Stoyale	020	Non
Nicky Wiseman	021	Non
Neil Davidson	022	Non
Nicholas Van Leenhoff	023	Non
Lindsay Jones	024	Oui
Schalk Visagie	025	Oui
Thomas Hamish Gerrard	026	Oui
Gary Breedt	027	Oui
Peter Lafite	028	Oui
Ebol Rojas	029	Oui
Erich Gericke	030	Non
Barry Rose	031	Oui
Nicholas Wren	032	Oui
Ramon Benedet	033	Oui
Clinton Grobbelar	034	Oui
Victor Ngcongco	035	Oui
Stephen Westcott	036	Oui
Steven Young	037	Non
Thomas Franklin	039	Oui
Robert Clark	040	Oui
Pedro Jesus	041	Oui
Oliver Wilson	042	Non
Jan Wissema	043	Non
Elcimo Pool	044	Oui
Bruce Biffard	045	Oui
Carla Soler Carreras	047	Oui
Jane Le Lec	049	Oui
Marius Kapp	050	Non

Résumé du Programme régional d'observateurs de la CTOI en 2014

Nom de l'observateur	Numéro CTOI	Formés par l'ICCAT
Aaron Mair	051	Oui
Martin Ward	052	Oui
Taylan Koken	101	Oui
Julio Ocon	102	Oui
Pedro Costa	103	Oui
Basil Vilakazi	104	Oui
Jeffrey Heineken	105	Oui
Mzwandile Silekwa	106	Oui
Dwight Rees Dreyer	108	Oui
Pedro de Jesus	118	Oui
Filipe Miguel Rodrigues	112	Oui
John McDonagh	113	Oui
Ricardo Silva	114	Oui
Llewelyn Lewis	119	Oui
Samantha Clifton	120	Oui
Alistair Burls	121	Oui
Stewart Norman	122	Oui
Anthony Donnelly	123	Oui

Annexe 2- Formulaire d'instructions pour les navires (Taiwan, province de Chine)

REGIONAL OBSERVER PROGRAMME
Verification guidance notes for LSTLV captains
印度洋鮪類委員會 域性觀察員計畫
給漁船船長的轉載檢查核對須知

Hello. I am the observer aboard this carrier vessel I am authorised to check if your vessel is complying with the requirements of this Resolution.

您好，我是在您準備轉載的運搬船上的觀察員。根據印度洋鮪類委員會，授權來檢查您的漁船有沒有遵守這個決議的規定。

I would be grateful if the master of the vessel, or personnel designated by him to be present and help with the process of verification. If there anyone here who can speak English and can translate?

我希望這艘漁船的船長或是船長指定的人員，在場協助這次檢查核對作業能夠順利進行。請問船上有沒有人會說英文，而且能幫忙翻譯的？

Verification checklist 檢查核對清單:

1. Authorisation to Fish 捕魚授權

- Please could you show me a valid fishing licence and certificate for this vessel issued by your government which allows you to fish on the high seas? **(1a)**

請您拿出您的政府核發給這艘漁船在公海上作業的有效漁業執照及（國外基地作業）證明書（有效期限於轉載當日仍為有效）？

- I would be grateful if you could point on the document where it states the following:
在您拿出來的文件上，請指出下面這些項目在哪裡：

- Date of expiry **(1b)**
證照有效期間
- Area of operations authorised **(1c)**
漁場位置及區域
- Issuing Authority **(1d)**
發照機關

（註：漁業執照上之漁場位置及區域僅記載我國經濟海域者，務必指出國外基地作業證明書之國外基地/洋區欄位（須有印度洋））

- Please could you show me your authorisation to tranship (if in ICCAT waters)? **(1e)**

2. VMS VMS 漁船監控系統

- Please can you show me the VMS unit(s) which is used to regularly report the latest vessel location to your government? **(2a)**

請您告知我，這艘船定時回報最新船位給您的政府的 VMS 主機位置。

- VMS power light on **(2b)**

這台 VMS 電源有沒有開啟？

- Make of VMS (2c)
這台 VMS 廠牌是什麼？
- Model of VMS (2d)
這台 VMS 的型號是什麼？

3. Fishing Logbook 作業情形紀錄表 (漁獲日誌)

- Do you have a government regulated, logbook (printed and bound together) on board? (3a)
請問船上有政府規定 (提供) 的作業情形紀錄表 (漁獲日誌, 並非您的筆記本) 嗎? (請拿給觀察員看。)
- What is the date of the last entry? (3c)
請問這本作業情形紀錄表最近一次填寫的日期是哪天?

4. Catch on board 船上漁獲量

- What is the total catch you currently have on board the vessel? (4a)
請問現在船上所有的漁獲量有多少 (公噸) ?
- How much will be transferred to the carrier vessel? (4b)
這次準備轉載到運搬船的漁獲量有多少 (公噸) ?
- Is there any catch on board that has been transferred from other vessels? (4c)
這艘船有沒有任何漁獲物是從其他船搬過來的?
 - Do you have an authorisation for these transfers?
您有沒有政府核准這些自其他船搬過來漁獲物的轉載文件?

Towards the end of this verification, I would like to thank for your assistance, and further, I am willing to invite you reviewing the verification report in order to confirm whether or not we reach the common consensus on the recordings of this report.

本次檢查核對作業已告一段落, 感謝您的協助。觀察員希望邀請您一起檢視觀察員檢查核對報告 (也就是觀察員記錄前述問答內容所用的表格) 的紀錄, 以確認雙方對報告內容是否有共識;

However, if you have any comments about this verification or the recordings of the report, please express your opinions to the observer. The observer will provide you the verification report so that you may write in on the column "Comments from the LSTLV captain" of this report to indicate your points of view. Besides, please feel free to express comments in your first language.

若您檢視報告後, 對這次檢查核對作業或報告內容有任何意見, 歡迎您向觀察員反映, 觀察員將會應您要求提供該報告給您填寫, 您可以用慣用的語言, 如中文, 填寫自己的意見。

I would recommend that you take a copy of this report to send (fax) back to your authorities.

Thank you for your cooperation, have a good day.

謝謝您的合作, 祝您有個美好的一天!

Annexe 3- Formulaire d'instructions pour les navires (Japon)

大型まぐろはえ縄漁船の船長用：検査の手引き (日本語仮訳)

貴漁船の船長又はその指定する船員が立ち会いの上、検査のプロセスにご協力を頂ければ幸いです。英語を話せ、翻訳ができる方はいらっしゃいますか？

検査のチェックリスト:

1. 漁業許可

- 貴国政府が貴漁船に対し発給した有効な漁業許可証（貴漁船が公海で操業することを可能にするもの）を提示して下さい。(1a)
- 当該許可証のうち、次の項目が記載されている箇所を指し示して頂けると幸いです。
 - 失効日(1b)
 - 操業を許可された海域(1c)
 - 発給機関(1d)
- 有効な転載許可証を呈示してください(1e)

2. VMS

- VMS 装置（貴国政府への貴漁船の最新位置の定期報告に使用しているもの）を見せて頂けますか？(2a)
 - VMS の電源オン(2b)
 - VMS のメーカー名(2c)
 - VMS のモデル名(2d)

3. 漁獲成績報告書

- 政府指定の漁獲成績報告書(印刷して綴じたもの)を船上に所持していますか？(3a)
- 最後に記入した期日はいつですか？(3c)

4. 船上に取り込んだ漁獲物

- 現在、船上に保持している漁獲量の合計はいくらですか？(4a)
- 運搬船に転載予定の数量はいくらですか？(4b)
- 他船から転載された漁獲物がありますか？(4c)
 - 他船からの転載について水産庁から承認を受けていますか？
- 転載後の船上保持漁獲物の合計数量はいくらですか？(4d)

この報告書を複写しておかれることをお勧めします。(農林水産省に送ったり(FAX したり)するとき
に備えて)

ご協力に感謝致します。航海の無事をお祈りします。

Annexe 4- Exemple de carte de conversation utilisée durant les inspections

