



IOTC-2017-CoC14-04b [F]

Résumé du Programme régional d'observateurs

en 2016

CTOI

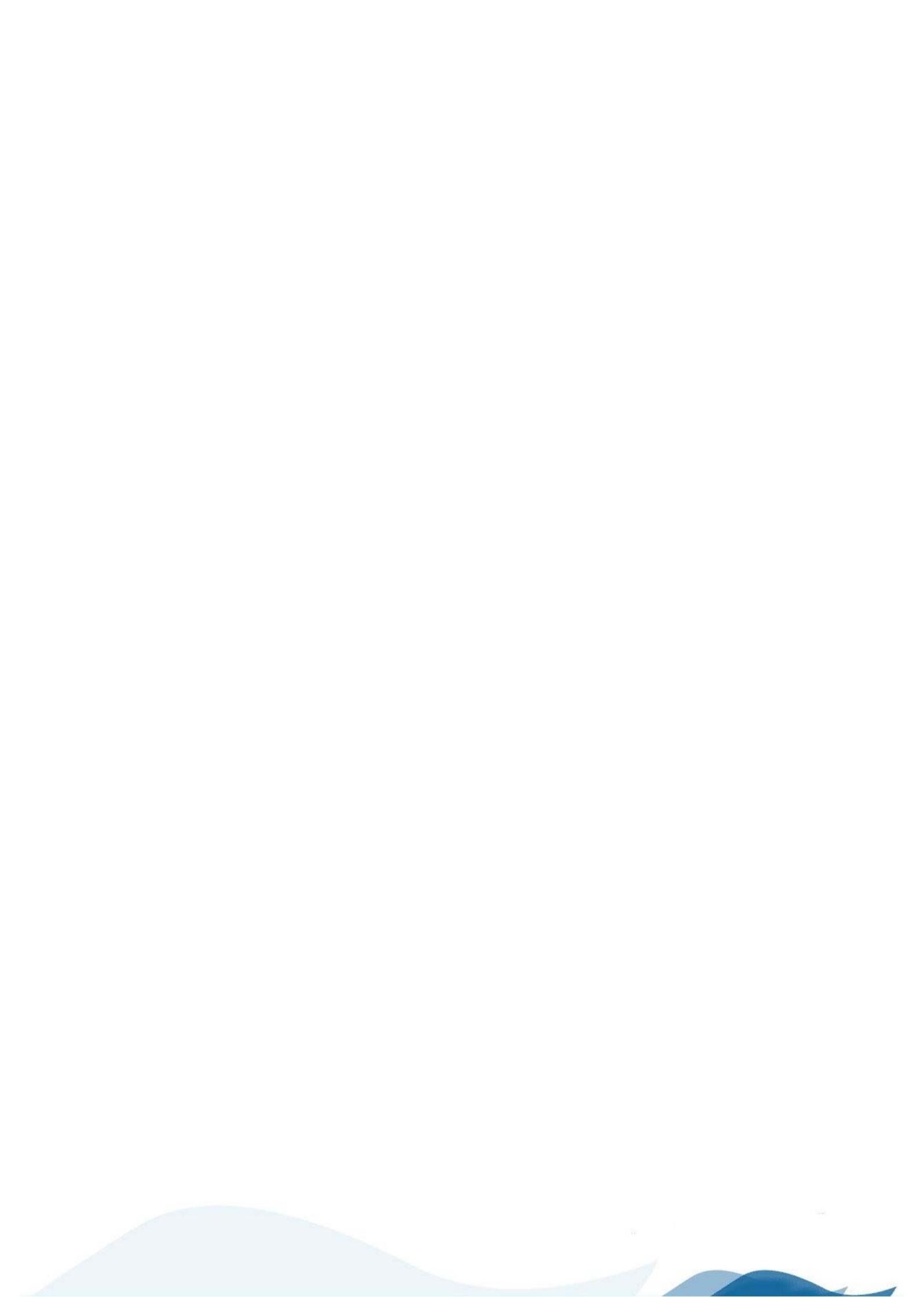
Rapport annuel du prestataire

31/03/2017

Soumis par :

MRAG





Code projet :	ZG2013
Version :	1.0
Préparé par :	JMC
Approuvé par :	JMC/SY

Table des matières

Liste des tableaux	ii
Liste des figures	iii
Acronymes	iv
1 Introduction	5
2 Échantillonnages	8
2.1 Estimations du poids	8
2.2 Identification des espèces	9
3 Thon rouge du Sud	9
4 Vérification des navires	10
5 Autres infractions potentielles	12
6 Formation des observateurs	12
7 Autres questions	12
7.1 Santé et sécurité	12
7.2 Élimination des déchets	13
7.3 Coopération des navires	13
Appendice 1 – Guide SSN à l’usage des observateurs du PRO	14

Liste des tableaux

Tableau 1 Transbordement du thon rouge du Sud (<i>Thunnus maccoyii</i>) déclaré durant 2015.....	9
Tableau 2 Résumé des vérifications des livres de pêche menées durant la première partie de 2016, utilisant les catégories originales.	11
Tableau 3 Résumé des vérifications des livres de pêche menées durant la seconde partie de 2016, utilisant les nouvelles catégories.	11
Tableau 4 Résumé des vérifications des identifiants des LSTLV.....	12

Liste des figures

Figure 1 Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2016, en pourcentage par flotte.....	5
Figure 2 Déploiements d'observateurs pour le PRO de la CTOI en 2015 et 2016.....	6
Figure 3 Position des transbordements de la CTOI en 2016 (milieu), 2013 (en haut à droite), 2014 (au centre droit) et en 2015 (en bas à droite).....	7
Figure 4 Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).	8
Figure 5 Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thonidés seulement).	8
Figure 6 Nombre de vérifications des navires en 2016.	10

Acronymes

ATF	Autorisation de pêcher
CCSBT	Commission pour la conservation du thon rouge du Sud
CMF	Formulaire de suivi des captures
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
CV	Navire transporteur
EEZ	Zone économique exclusive
ICCAT	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
IRCS	Indicatif international d'appel radio
LSTLV	Grand palangrier thonier
PRO	Programme régional d'observateurs
SSN	Système de surveillance des navires

1 Introduction

Durant l'année 2016, le Programme régional d'observateurs (ROP) a surveillé un total de 1215 transbordements par de grands palangriers thoniers (LSTLV) dans les eaux de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) ; 67 % étaient de Taiwan, province de Chine, suivis de navires battant pavillon chinois, seychellois, japonais, malaisien et coréen, représentant 11%, 11%, 6%, 4% et 1% respectivement (Figure 1). La catégorie « autres » est composée de navires de Tanzanie et d'Oman, qui, chacun, représentent individuellement approximativement 1 %. Le nombre de transbordements réalisés est significativement supérieur aux 726 transbordements suivis en 2016. La répartition par pavillons est à peu près la même, avec une légère augmentation pour les Seychelles, de 5 à 11%.

Des déploiements ont eu lieu sur des navires transporteurs (CV) principalement enregistrés au Vanuatu (29%), à Taïwan, province de Chine (24%) et en Malaisie (10%), avec quelques transbordements également par des navires transporteurs battant pavillon de la République de Corée, des Seychelles, du Panama, du Liberia, de Singapour, de Kiribati et du Japon.

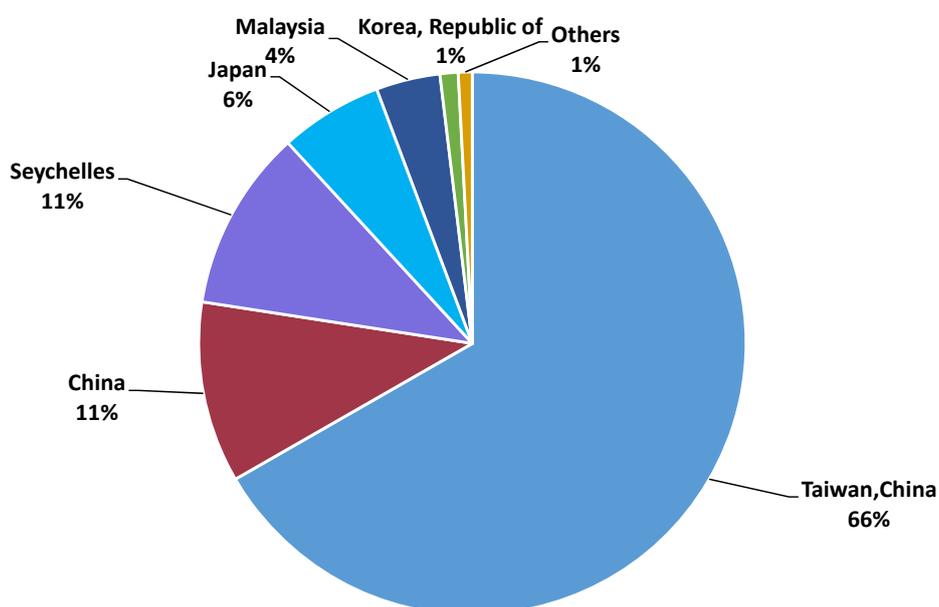


Figure 1 Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2016, en pourcentage par flotte.

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 2016. On en a dénombré 70, bien qu'au cours d'un de ces déploiements aucun transbordement n'a eu lieu (et il y a également eu un déploiement qui a été purement et simplement annulé), soit près du double de 2015. Douze de ces navires ont continué vers, ou venaient de, la zone de l'océan Atlantique et de la zone de réglementation de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT). Le nombre de déploiements était le plus élevé en juin et juillet, avec respectivement 14 et 13 déploiements. La Figure 2 illustre également le cycle annuel des déploiements en 2015, pour comparaison.

Il y a eu un certain nombre d'occasions où un navire transporteur est entré au port lors d'un déploiement pour effectuer des transbordements. Comme ces transbordements avaient lieu au port, ils n'avaient pas besoin de couverture d'observateur dans le cadre du PRO et, dans certains cas, le navire est resté au port près d'un mois. Cela aura des conséquences financières pour le PRO. Il se peut que le coût de garder un observateur dans le port lors d'un déploiement soit supérieur au coût cumulé de son retour dans son pays d'origine puis d'un nouveau déploiement lorsque le navire a terminé le transbordement au port et qu'il est prêt à sortir à nouveau en haute mer. Les participants au PRO devraient envisager de programmer les transbordements afin de minimiser le temps passé au port par un observateur.

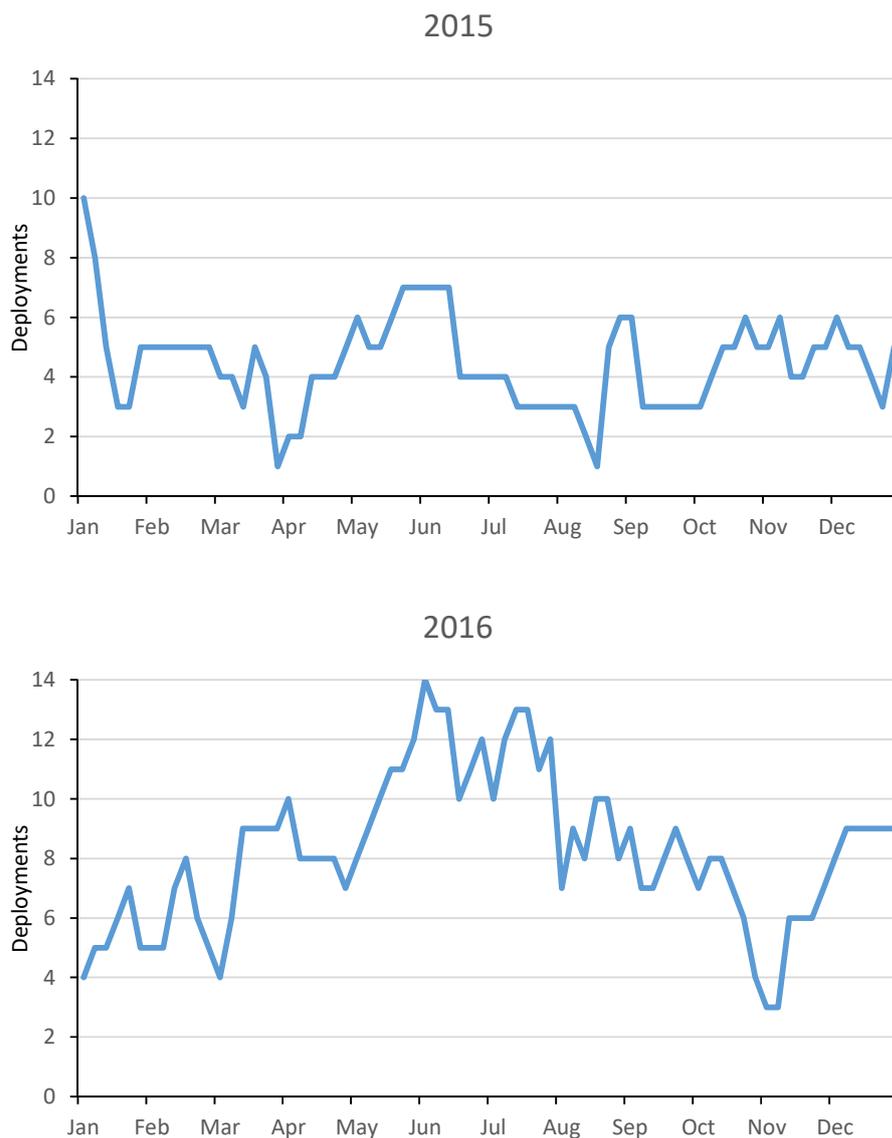


Figure 2 Déploiements d'observateurs pour le PRO de la CTOI en 2015 et 2016.

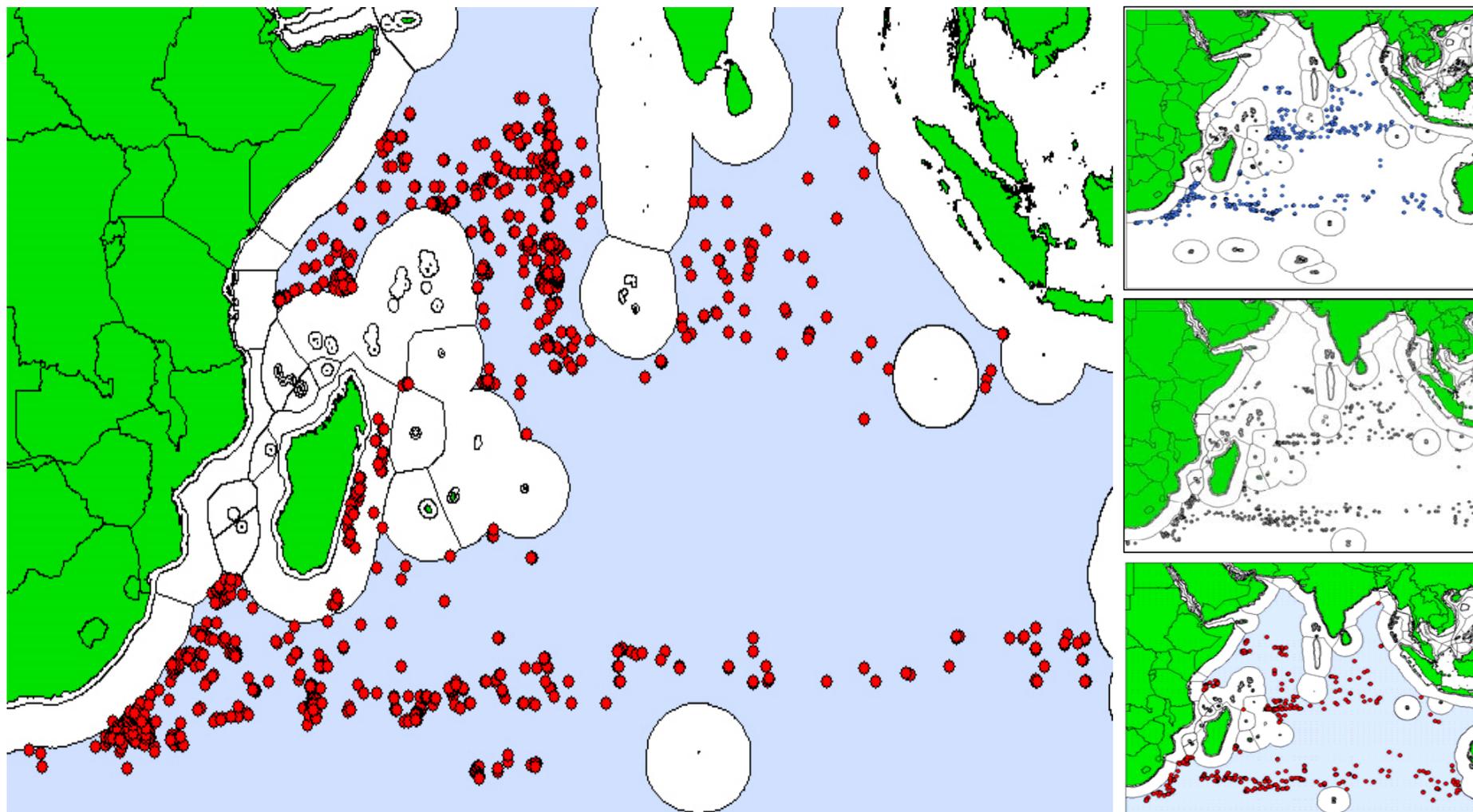


Figure 3 Position des transbordements de la CTOI en 2016 (milieu), 2013 (en haut à droite), 2014 (au centre droit) et en 2015 (en bas à droite).

NB : La distribution spatiale des transbordements est similaire à celle des années précédentes avec des « bandes » distinctives de transbordements aux environs de 12° et 34° sud, mais avec un plus grand nombre de transbordements réalisés dans l'ouest de l'océan Indien.

Un certain nombre de transbordements ont eu lieu dans la ZEE malgache, autorisés par le ministère des Pêches de Madagascar.

2 Échantillonnages

2.1 Estimations du poids

Les procédures d'estimation de poids ont été précédemment débattues dans la Revue du Programme régional d'observateurs de la CTOI¹. Les différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires sont illustrées dans la Figure 4 et, pour les thonidés seulement, dans la Figure 5.

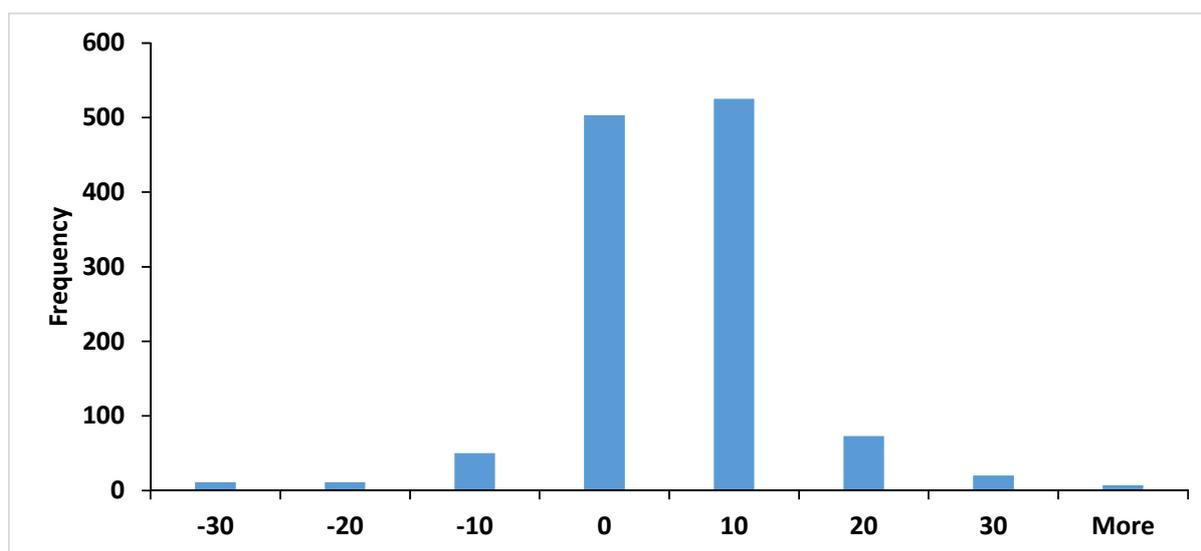


Figure 4 Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).

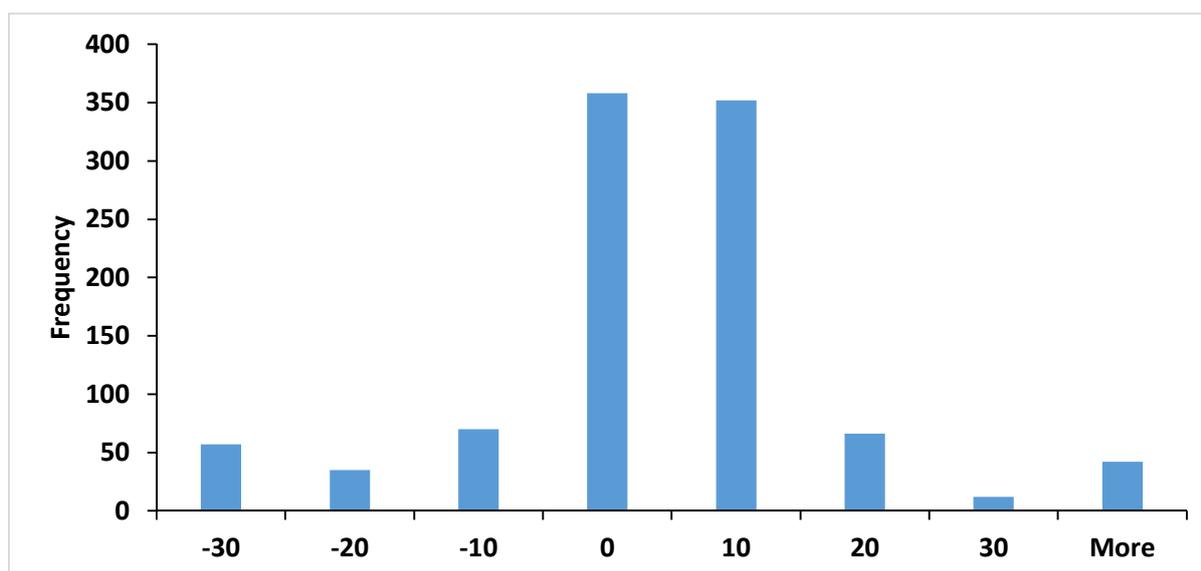


Figure 5 Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thonidés seulement).

¹ MRAG and CapFish (2010). Review of the IOTC Regional Observer Programme. CoC48_Add1[E]

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, 90% des estimations présentaient un écart de moins de 10 % avec les déclarations des navires, le navire déclarant plus que l'estimation de l'observateur dans environ 52% des cas. Une tendance similaire est observée si l'on considère seulement les produits du thon.

Les écarts entre les poids observés et déclarés ont été débattus dans les rapports précédents.

2.2 Identification des espèces

Les principales espèces transbordées au cours de 2016 étaient le patudo (*Thunnus obesus*), le germon (*Thunnus alalunga*), l'albacore (*Thunnus albacares*) et le rouvet (*Ruvettus pretiosus*), avec des quantités plus faibles d'autres espèces, dont l'espadon (*Xiphias gladius*), l'opah (*Lampris guttatus*) le thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*), diverses espèces de requins (*Selachimorpha Pleurotremata*), l'opah (*Lampris guttatus*), le marlin rayé (*Tetrapturus audax*), le marlin noir (*Makaira indica*) et le marlin bleu de l'indo-Pacifique (*Makaira mazara*).

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 pour la conservation du thon rouge du Sud) 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 2016, des thons rouges du Sud ont été transbordés et déclarés à 53 occasions durant 16 déploiements différents, pour un total de 1037,8 tonnes transférées (**Tableau 1**).

Tableau 1 Transbordement du thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*) déclaré durant 2015.

N° déploiement	Nom du CV	N° CTOI du CV	Nom de l'observateur	Nombre de transbordements	Poids total déclaré (t)
337	CHITOSE	15114	Rebeca Ocon	1	44,582
339	TUNA PRINCESS	8447	Rob Gater	1	12,37
342	VICTORIA II	8452	Basil Vilakazi	1	5,759
346	MEITA MARU	8461	Hendrik Crous	1	1,268
350	IBUKI	14787	Mzwandile Silekwa	4	14,863
367	CHITOSE	15114	Hendrik Crous	18	265,239
371	CHEN YU NO. 7	900080046	Martin Ward	1	0,725
374	MEITA MARU	8461	Rebeca Ocon	4	73,73
378	SHOTA MARU	8459	Jose Rebollo	1	57,152
379	CHIKUMA	14788	Barrie Rose	2	1,606
381	TAISEI MARU NO.15	8465	Pedro Costa	1	16,889
388	VICTORIA II	8452	Tony Dimitrov	3	49,014
392	CHIKUMA	14788	Basil Vilakazi	11	335,054
394	CHITOSE	15114	Nick French	1	45,411
403	KAIHO MARU	8468	Brandon Scott	1	0,254
405	GENTA MARU	13783	Bruce Biffard	2	113,884

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).

1215 transbordements au total ont été réalisés par 362 LSTLV différents en 2016. 1204 vérifications ont été effectuées sur les LSTLV. Dans la plupart des cas, les LSTLV ont été arraisonnés pour l'inspection, mais en 75 occasions, l'observateur n'est pas monté à bord et les livres 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 LSTLV qui l'a été 12 fois. Le nombre de contrôles des différents navires en 2016 est illustré dans la Figure 6.

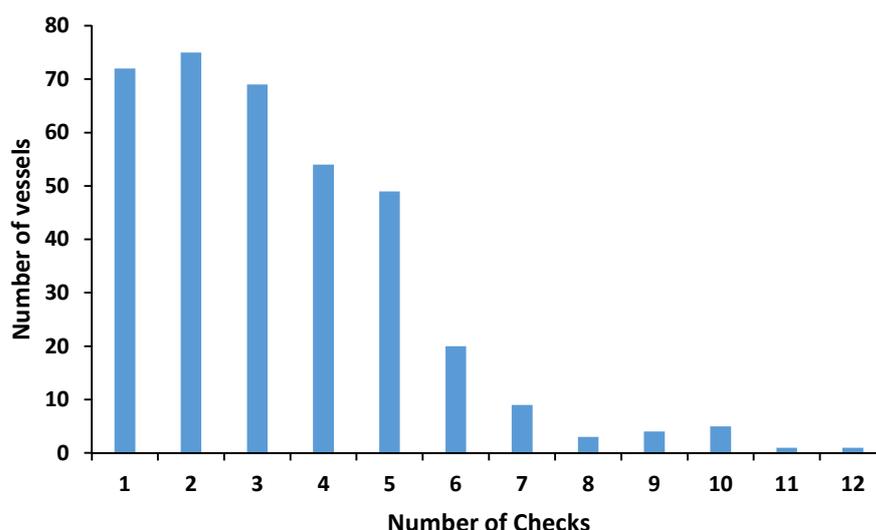


Figure 6 Nombre de vérifications des navires en 2016.

Un bref résumé des résultats des vérifications de navires est fourni ci-dessous. Les détails complets sur les infractions potentielles sont fournis dans la Circulaire CTOI 2017-030 (Résumant les infractions potentielles observées dans le cadre du Programme régional d'observateurs en 2016).

a. 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, en vertu de la Résolution 15/04, de soumettre au Secrétariat de la CTOI des modèles de leurs autorisations de pêche (ATF) en dehors de la juridiction nationale officielles, afin d'aider les observateurs à identifier les ATF valables lors des inspections. Le PRO a actuellement des exemples des ATF de toutes les flottes participantes. Au cours de 2016, deux navires n'ont pas fourni d'ATF, suite à la demande de l'observateur monté à bord.

Dans 5 cas, l'ATF montrée à l'observateur était celle d'une zone autre que l'océan Indien, soit pour l'océan Pacifique, soit pour un État côtier, ou encore, l'autorité d'émission ne pouvait être identifiée. À 5 reprises, l'ATF présentée était expirée à la date du dernier acte de pêche enregistré. Dans 1 cas, la licence avait expiré en 2009.

En 7 occasions, l'ATF n'a pas été produite immédiatement mais faxée plus tard à l'observateur sur le CV après le transbordement.

b. 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.

c. Vérifier le fonctionnement du système de surveillance des navires (SSN). En 12 occasions, sur 7 navires abordés, aucune unité SSN n'a été montrée à l'observateur. Chacun des navires concernés, sauf un, ont été arraisonnés en d'autres occasions au courant de 2016 et ont présenté leur unité SSN à l'observateur. Parmi les unités présentées, en 38 occasions, le témoin de fonctionnement ne semblait pas allumé ou aucun témoin d'alimentation n'a pu être trouvé.

Les observateurs ont commencé à noter le type d'unités utilisées sur chaque navire et ont identifié les 15 modèles les plus utilisés, qui sont présentés sous forme de guide dans l'Appendice 1..

d. Examiner les livres de pêche. Les livres de pêche étaient précédemment consignés comme imprimés et reliés, imprimés mais non reliés, manuscrits et reliés, manuscrits et non reliés ou électroniques. Un résumé des types de livres de pêche observés est proposé dans le Tableau 2.

Cela a été changé en 2016 et ils sont classés par catégories, soit papier soit électronique, s'ils correspondent au modèle officiel du journal de pêche, s'ils sont reliés et s'ils sont numérotés consécutivement. Les résultats de ces observations sont présentés dans le Tableau 3.

Tableau 2 Résumé des vérifications des livres de pêche menées durant la première partie de 2016, utilisant les catégories originales.

Format du livre de pêche	Nombre
Imprimé et relié	258
Imprimé et non relié	43
Électronique	1

Tableau 3 Résumé des vérifications des livres de pêche menées durant la seconde partie de 2016, utilisant les nouvelles catégories.

Catégorie	Type de journal	Journal officiel	Journal relié	Journal paginé
Oui / papier	890	871	846	821
Non / Électronique	12	29	54	81
Inconnu		2	2	

e. Vérifier si les captures à bord résultent de transferts provenant d'autres navires, et vérifier la documentation de ces transferts. Un LSTLV a été signalé comme ayant reçu environ 31 tonnes de poisson d'autres navires, sans documentation associée et il fut demandé à l'observateur de ne pas le signaler.

f. 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.

g. 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.

h. 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 4 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 n'étaient pas correctement affichés ou étaient usés ou masqué d'une façon ou d'une autre et donc non lisibles.

Tableau 4 Résumé des vérifications des identifiants des LSTLV

Vérification de l'identification	Occurrences
Nom du navire	51
IRCS du navire	18
Numéro d'immatriculation national du navire	15

La CTOI n'exige pas que le numéro d'immatriculation national des navires soit affiché sur la superstructure. Le Tableau 4 fait référence aux occurrences où le numéro était marqué mais n'a pas pu être vérifié ou était incorrect. On compte 80 occurrences où le numéro n'a pas pu être vérifié car il n'était pas affiché.

5 Autres infractions potentielles

Aucune autre infraction potentielle n'a été observée.

6 Formation des observateurs

Depuis 2009, 80 observateurs ont reçu une formation de la CTOI. 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 et nombre d'entre eux ont quitté le programme. Il convient donc de continuer à organiser régulièrement des formations pour les observateurs dans le but de remplacer ceux qui abandonnent le programme et pour s'assurer que toutes les demandes sont satisfaites. Toutes les formations sont maintenant organisées conjointement avec l'ICCAT, les observateurs pouvant travailler dans les zones de l'ICCAT et de la CTOI et également suivre les transbordements de la CCSBT.

7 Autres questions

7.1 Santé et sécurité

En 2016, un observateur a refusé son déploiement pour des raisons de sécurité, car il n'y avait pas assez de gilets de sauvetage à bord. Cependant, cela a été résolu et le navire a quitté le port à une date ultérieure. Un observateur a signalé que le CV avait attaché les radeaux de sauvetage après avoir quitté le port, rendant les dispositifs de largage hydrostatiques inopérants et restreignant leur utilisation en cas d'urgence. Les bouées de sauvetage étaient également attachées. Un autre observateur a signalé que tous les combinaisons d'immersion avaient été arrimées et verrouillées dans un compartiment une fois que le navire avait quitté le port ce qui les rendait leur accès difficile ou impossible en cas d'urgence. Il y avait aussi un commentaire général sur l'absence totale de casques ou d'équipements de sécurité en dehors des bottes de travail portées par l'équipage. Un incident de blessure d'un observateur a été rapporté, dans lequel un observateur a glissé sur le pont suite à une fuite d'huile d'un tuyau éclaté, ce qui a entraîné deux os cassés dans son pied. Des blessures des membres d'équipage des LSTLV ont également été signalées, y compris une fracture du crâne et des jambes cassées causées par un rouleau qui se détache lors d'un transbordement par mauvais temps.

La question de la piraterie a été de nouveau soulevée par les observateurs, avec quelques attaques possibles évitées grâce aux gardes armés à bord des LSTLV pendant les transbordements. Il a été noté que certains CV opèrent actuellement dans des zones à haut risque (voir la Figure 3) sans aucune mesure anti-piraterie en place. Cela inclut l'absence de précautions de base telles que

permettre au CV de dériver la nuit sans officier (ou aucun équipage) de quart (bien que cela ait été corrigé pour cela dans un déploiement ultérieur suite à une correspondance avec le Consortium).

Bien que les conditions à bord de la plupart des navires sont d'un bon niveau, il existe un certain nombre de navires où les standards d'hygiène sont faibles. Ces situations, ainsi que tous les problèmes de sécurité, sont régulièrement signalés dans les rapports finaux des observateurs.

7.2 Élimination des déchets

Les méthodes d'élimination des déchets varient selon les CV et la plupart d'entre eux ont mis en place des plans d'élimination des déchets. Cependant, les opérations de transbordement continuent d'entraîner le rejet en mer de déchets par les LSTLV. Les articles les plus couramment éliminés en mer sont les emballages.

7.3 Coopération des navires

La coopération des LSTLV et des CV a, une fois de plus, été généralement bonne.

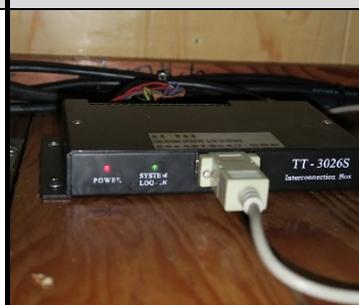
Appendice 1 – Guide des SSN à l'usage des observateurs du PRO

1. Argos MARGE	2. Argos MARGE V2
 	 
2. Argos MARGE V2 (sans boîtier de jonction) Alimentation seule (à gauche)	3. Argos (Seimac) FVT
 	 
4. Argos (CLS) LEO	5. Furuno Felcom 16 / 19
 	 
6. Japan Radio Company (JRC) JUE-95VM	7. CLS Thorium TST-100
 	 

8. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3022D



9. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3026S Mini C



10. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat Terminal d'unité de contrôle 6194 Antenne TT3027D



11. Trimble Galaxy



12. Pole Star MAT – IDP690



13. Glocom GX-9



14. CLS triton (iridium)



15. CLS VELA



Note : les antennes sont à droite et les unités installées à l'intérieur sont à gauche.