
CTOI

Revue du Programme d'observateurs de la CTOI



réalisée par

MRAC


Capfish

février 2010

Sommaire

1. INTRODUCTION	3
2. DEPLOIEMENT	4
2.1. Notifications	4
2.2. Révision des transbordements	4
2.3. Logistique	4
3. PROTOCOLES D'ÉCHANTILLONNAGE	5
4. INSPECTION DES NAVIRES	6
5. PROTOCOLES DE DECLARATION	8
5.1. Rapports de 5 jours	8
5.2. Rapports finaux	9
6. FORMATION DES OBSERVATEURS	9
7. AUTRES QUESTIONS	9
7.1. Budget	9
7.2. Sécurité	9
7.3. Élimination des déchets	10
7.4. Identification des LSTLV	10
7.5. Coopération des navires	10
7.6. Conditions à bord des navires transporteurs	11

1. Introduction

En 2008, la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) a adopté la résolution 08/02 visant à établir un programme sur les transbordements, en réponse aux préoccupations concernant le fait que les opérations de transbordement, particulièrement en mer, sont une faille dans le système permettant d'assurer l'application des résolutions de la Commission. L'objectif global de ce programme est de répondre aux préoccupations des États membres concernant le blanchiment des captures illégales, non réglementées et non déclarées (INN) de thons par le biais des transbordements en mer de captures provenant de navires de pêche INN opérant sous le nom de navires autorisés. En mettant en place un programme d'observateurs, les transbordements en mer à partir des grands palangrier thoniers (LSTLV) opérant dans la zone de compétence de la CTOI peuvent être surveillés, ce qui aidera à réduire le niveau d'activité INN et garantira l'efficacité des mesures de conservation et de gestion déjà adoptées par la CTOI.

Cette résolution requiert que toutes les opérations de transbordement de thons et d'espèces apparentées dans la zone de compétence de la CTOI aient lieu au port. Les parties contractantes peuvent cependant autoriser les transbordements en mer pour leurs LSTLV, à condition que le navire transporteur soit équipé d'un SSN et que, à compter du 1^{er} janvier 2009, un observateur de la CTOI soit embarqué à son bord. Les observateurs ont un double rôle : lorsque c'est possible, ils doivent inspecter le LSTLV à partir duquel les poissons sont transbordés et ils doivent observer et vérifier les quantités et les espèces qui sont transbordées. La résolution définit les principales responsabilités de l'observateur comme :

Sur le navire de pêche :

1. vérifier la validité de la licence ou de l'autorisation du navire concernant la pêche aux thons et aux espèces apparentées dans la zone de compétence de la CTOI ;
2. vérifier et relever la quantité totale de captures à bord et la quantité qui sera transférée vers le navire transporteur ;
3. vérifier que le SSN est fonctionnel et examiner les fiches de pêche ;
4. vérifier si des captures à bord proviennent de transferts en provenance d'autres navires et, le cas échéant, vérifier la documentation concernant lesdits transferts ;
5. dans le cas où il existe des indices montrant que le navire de pêche a réalisé des infractions, signaler immédiatement lesdites infractions au capitaine du navire transporteur ;
6. indiquer les résultats de ces activités à bord du navire de pêche dans le rapport d'observateur.

Sur le navire transporteur :

7. relever et faire rapport sur les activités de transbordement réalisées ;
8. vérifier la position du navire durant le transbordement ;
9. observer et estimer les produits transbordés ;
10. vérifier et relever le nom du LSTLV concerné ainsi que son numéro CTOI ;
11. vérifier les données portées sur la déclaration de transbordement ;
12. certifier les données portées sur la déclaration de transbordement ;
13. contresigner la déclaration de transbordement ;
14. rédiger un rapport quotidien des activités de transbordement du navire transporteur ;
15. rédiger des rapports compilant les informations recueillies conformément aux dispositions du Programme CTOI en fournissant au capitaine la possibilité d'y adjoindre toute information pertinente.

Il fut décidé que les tâches à 11 et 12 n'entraient pas dans le cadre normal d'un programme d'observateurs : même si les observateurs estimeront les nombres et quantités de produits transférés, ils ne sont pas en position de certifier ou de vérifier les déclarations de transbordement mais ils les signeront pour confirmer qu'ils ont bien observé le transbordement. Il fut également décidé qu'un rapport quotidien sur les activités du navire n'était pas nécessaire et qu'il serait plus pratique de les résumer dans des rapports rédigés tous les cinq jours (section 5).

MRAG et CapFish (les prestataires du programme) ont ensuite élaboré le Programme régional d'observateurs (ROP) en collaboration avec le Secrétariat et ont eu la charge de recruter, former et déployer tous les observateurs sur les navires transporteurs. Ce rapport a pour but de résumer la première année d'opération et d'examiner certains des problèmes rencontrés.

2. Déploiement

2.1. Notifications

La procédure de communication officielle pour tout LSTLV désirant transborder en mer passe par son État de pavillon qui transmet une demande d'observateur au Secrétariat de la CTOI détaillant les informations sur les navires et sur les dates approximatives des transbordements. Une fois que cette requête est approuvée, le Secrétariat émet un « Accord de déploiement d'observateur » au consortium. Le consortium contacte alors l'exploitant du navire transporteur pour organiser l'embarquement de l'observateur de la CTOI.

Il a été observé que, en dehors du processus officiel, des demandes observateurs ont été envoyées par les exploitants de navires transporteurs directement au consortium avant d'être envoyées au Secrétariat. Bien que ces notifications officieuses aient été très utiles pour la planification des déploiements, il est important de souligner que le consortium ne peut pas répondre à ces notifications sans une demande officielle de la CTOI. Lorsque des demandes officieuses de ce type sont reçues, le consortium informe l'exploitant du navire transporteur qu'il doit s'assurer qu'une demande officielle est envoyée au Secrétariat de la CTOI par le biais de son État de pavillon.

Un amendement à l'Accord de déploiement d'observateur de la CTOI est nécessaire pour garantir que tous les protocoles d'accord sont correctement établis. Actuellement, l'Accord de déploiement d'observateur indique le nom du propriétaire/de l'exploitant du navire avec une adresse en dessous. Pour faciliter le déploiement, il serait utile que le formulaire indique clairement les informations de contact de l'agent local du navire transporteur dans chaque port.

2.2. Révision des transbordements

Les exploitants des navires transporteurs et les CPC doivent envoyer les révisions de leurs programmes de transbordement directement au consortium. Cependant, des révisions ont été reçues par le Secrétariat qui les a ensuite fait suivre au consortium, générant un échange de courriels superflus. Le Secrétariat a en conséquence de nouveau expliqué aux CPC le processus de soumission des révisions concernant les transbordements. Cela a permis une réduction des échanges de courriels, mais il est important que les CPC soient conscientes de la nécessité de suivre le protocole approprié pour la soumission des révisions concernant les transbordements.

2.3. Logistique

Organisée à l'avance les voyages vers les destinations d'embarquement ou de débarquement des observateurs permet de garantir les vols et de réduire les coûts de

logistique pour les déploiements. Des modifications de programme à proche de la date d'embarquement ou de débarquement entraînent forcément des coûts additionnels liés aux modifications des billets d'avion ou des réservations d'hôtel et le risque existe que l'observateur ne puisse pas respecter la date de départ du navire pour cause de non disponibilité d'un vol adéquat. Bien que ces coûts supplémentaires soient assumés par l'exploitant du navire transporteur, cela augmente significativement la charge administrative du projet. Il est important que les exploitants des navires transporteurs prennent conscience de ce problème.

Des dispositions prises au sein du consortium pour optimiser les déploiements au Cap et à bord de navires transporteurs opérant entre l'ICCAT et la CTOI ont permis de réduire significativement les coûts liés au transport aérien pour les déploiements.

3. Protocoles d'échantillonnage

Les aspects pratiques de la mesure des poissons furent discutés au cours d'une récente conférence concernant les observateurs. Cependant, des discussions avec les observateurs eux-mêmes ont montré que, dans la majorité des cas, l'observateur n'a pas accès aux poissons afin de réaliser des mesures spécifiques. Des mesures détaillées de la longueur ou du poids exigeraient que l'opérateur fasse une demande spécifique dans ce sens ce qui interromprait le processus de transbordement. Prenant en considération les objectifs du ROP, il est important d'évaluer la précision de la détermination indépendante par l'observateur des poids et des espèces des poissons transbordés. Actuellement, la majorité des observateurs dépend toujours des informations fournies par les LSTLV pour déterminer les poids moyens des poissons qui sont ensuite combinés avec les comptages indépendants de ces mêmes poissons.

Il est évident, à la lecture des rapports et à la lumière de discussions avec les observateurs durant leur débriefing, que les observateurs expérimentés améliorent leur précision dans l'estimation du poids individuel des poissons et dans l'estimation des espèces, ce qui contribue significativement à l'amélioration de l'évaluation indépendante et de la vérification des quantités et des espèces des poissons transbordés. Cependant, l'observation serait grandement facilitée si l'on demandait aux parties contractantes et à leur exploitant de transborder séparément les différentes espèces de thons. On pourrait également encourager les CPC à demander à leurs navires d'utiliser des lanières de couleurs différentes pour identifier les espèces.

Voici une liste des problèmes spécifiques qui entraînent des différences entre les poids observés et déclarés :

- Les LSTLV déclarent parfois par erreur des SBT comme des YFT.
- Les poids des ailerons de requins sont sous déclarés.
- Les nombres de petits YFT et SBT ne sont pas enregistrés dans les statistiques du navire (il semble qu'il y ait une taille « seuil »).
- Certains LSTLV utilisent un ensemble de méthodes de transformation sur plusieurs espèces.
- Les LSTLV transbordent occasionnellement les poissons au moyen de filets, particulièrement dans le cas des rouvets, ce qui rend délicate l'estimation des poids et des nombres.

4. Inspection des navires

Dans le cadre du ROP, les observateurs doivent se transférer à bord du LSTLV avant le début des opérations de transbordement. Les 60 premiers déploiements du ROP ont permis de surveiller un total de 1186 transbordements. Sur ce total, 916 « inspections » de LSTLV ont été réalisées (77% des transbordement) sur 314 navires. La majorité des navires a été inspectée plus d'une fois, certains navires ayant même été inspectés jusqu'à neuf fois. La figure 1 présente un histogramme des fréquences d'inspection des LSTLV. Les cas dans lesquels l'inspection n'a pas eu lieu correspondaient soit à des conditions météorologiques défavorables soit à un refus du capitaine du LSTLV d'autoriser l'observateur à monter à bord.

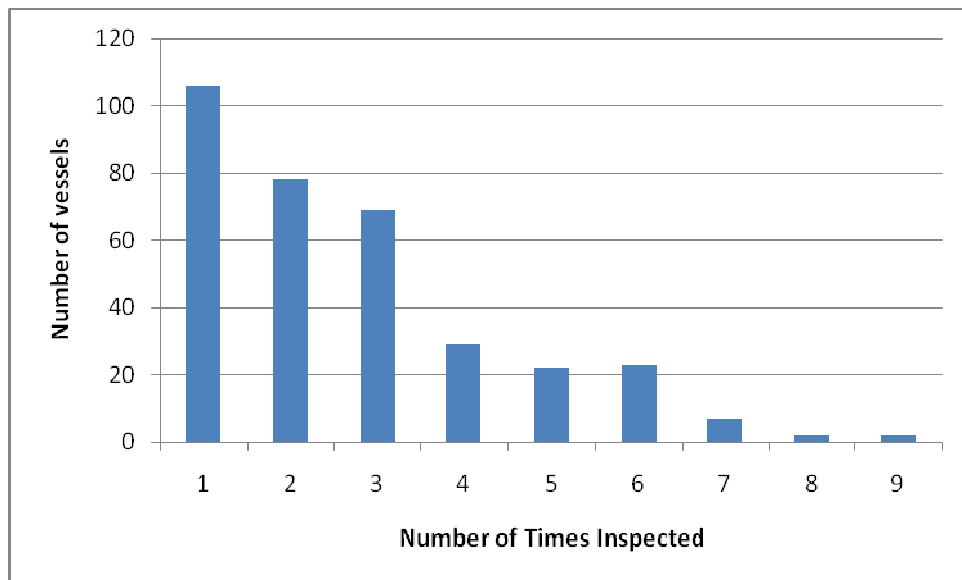


Figure 1 Histogramme montrant combien de fois les 314 navires ont été inspectés.

Pour transférer l'observateur entre le navire transporteur et le LSTLV, une plate-forme est installée dans le filet qui sert normalement à transférer les appâts et l'avitaillement.

Dès le début du programme, il est devenu clair qu'il était peu pratique pour l'observateur de se transférer à bord du LSTLV avant le début des opérations de transbordement du poisson. Les préparatifs des opérations de transbordement entraînent une importante activité sur le pont à la fois du navire transporteur et du LSTLV. Bien que certains observateurs aient réussi à monter à bord avant que le transbordement ne débute, cela a en général eu comme conséquence soit que l'observateur a retardé le début du transbordement, soit que l'observateur a dû rester à bord du LSTLV jusqu'à ce que il y ait une pause dans les opérations qui lui permette de revenir à bord du navire transporteur, ce qui l'a conduit à rater le début des opérations de transbordement. Dans la majorité des cas, il est apparu plus pratique et plus sûr de transférer l'observateur une fois que le transbordement du poisson était terminé.

L'annexe 3 de la résolution 08/02 décrit un certain nombre de tâches que l'observateur doit accomplir à bord du LSTLV. Il conviendra d'évaluer les objectifs de ces inspections à la lumière des risques associés au transfert de l'observateur.

1. **Vérifier la validité de la licence ou de l'autorisation du navire concernant la pêche aux thons et aux espèces apparentées dans la zone de compétence de la CTOI.** Dans la majorité des cas, ces documents ne peuvent pas être lus par l'observateur dans la mesure où ils sont rédigés dans la langue de l'État de pavillon. Cependant, les dates sont en général écrites en anglais et les licences des États membres participants ont tendance à suivre des formats similaires, ce qui permet de

vérifier la validité de la licence. Toutes les licences sont photographiées et archivées. Sur les 314 navires inspectés, 63 n'avaient pas de permis de pêche à bord ou disposaient d'autorisations de pêche non valides.

2. **Vérifier et relever la quantité totale de captures à bord et la quantité qui sera transférée vers le navire transporteur.** Si l'inspection est réalisée après que le transbordement ait eu lieu, cela peut se faire en demandant directement au capitaine de pêche si la totalité de la cargaison a bien été transférée ou si il en reste une partie à bord. Il est également possible de vérifier si il reste du poisson dans la cale, mais cela est actuellement considéré comme ne faisant pas partie de la mission de l'observateur.
3. **Vérifier que le SSN est fonctionnel et examiner les fiches de pêche.** Bien que l'observateur puisse vérifier si une unité SSN se trouve à bord et si cette unité est alimentée, il n'est pas possible de déterminer si elle transmet effectivement sans un appareillage adapté (cela ne peut être vérifié que par le biais du CSP¹ du navire). Comme dans le cas des licences de pêche, l'observateur photographie les unités SSN. Des navires sans SSN fonctionnel ont été observés à 54 reprises. Les fiches de pêche sont également vérifiées, cependant elles se présentent sous différentes formes, allant du formulaire officiel imprimé au document écrit à la main et, du fait du problème des langues dans lesquelles elles sont rédigées, il n'est pas possible de vérifier l'exactitude des données. L'inspection permet cependant de noter la présence ou l'absence des fiches de pêche. Les fiches de pêches inspectées sont également photographiées. Soixante inspections ont permis de mettre en évidence l'absence de fiches de pêche.
4. **Vérifier si des captures à bord proviennent de transferts en provenance d'autres navires et, le cas échéant, vérifier la documentation concernant lesdits transferts.** À ce jour, on n'a enregistré qu'une seule occurrence d'un LSTLV ayant déclaré un transfert en provenance d'un autre navire : 3 t de germon transférées d'un navire dont les chambres froides étaient tombées en panne. Cela a été réalisé de façon informelle sans qu'aucun document ne soit échangé. Il ne semble pas y avoir d'autre moyen de déterminer si de tels transferts ont eu lieu que de le demander directement au capitaine de pêche. On peut supposer qu'un capitaine de pêche ne compromettra pas son navire ou un autre navire en admettant avoir reçu des poissons sans autorisation, à moins peut-être qu'il y ait eu à bord un observateur qui ait enregistré l'incident.
5. **Dans le cas où il existe des indices montrant que le navire de pêche a réalisé des infractions, signaler immédiatement lesdites infractions au capitaine du navire transporteur.** La conduite que doit tenir le capitaine du navire transporteur suite à une telle notification n'est pas claire. Si l'on se réfère à l'annexe 2 de la résolution 08/02, aucune obligation d'action n'est imposée au capitaine du navire transporteur.
6. **Indiquer les résultats de ces activités à bord du navire de pêche dans le rapport d'observateur.** Les résultats des inspections réalisées par les observateurs sont résumés dans leur rapport final et tout incident y est détaillé. Par ailleurs, des archives photographiques de toutes les autorisations des navires, des unités SSN, des fiches de pêche ainsi que des marquages externes des navires sont conservées.

Bien que l'on ait fourni aux observateurs des modèles traduits qui décrivent les procédures d'inspection, la communication a été problématique, en particulier au début du programme. Dans de nombreux cas, la communication est également limitée entre les officiers du navire

¹ Centre de surveillance des pêches (FMC en anglais).

transporteur et ceux du LSTLV. Il est ainsi possible que certains éléments soient notés comme « absents » du fait de problèmes de communication.

Le risque de transférer les observateurs pour réaliser les inspections à bord des LSTLV est illustré par deux accidents survenus au cours du programme. Un incident mineur eut lieu lorsque l'observateur glissa en descendant de la plate-forme de transport et se coinça la jambe sous un barreau d'une échelle sur le LSTLV. Bien qu'initialement considéré comme bénin, cet incident entraîna des hématomes sérieux suivis, plus tard, d'une infection, ce qui empêcha l'observateur de surveiller plusieurs transbordements pendant le reste de la marée. Le second accident était plus sérieux : un observateur tomba d'une échelle sur le LSTLV et se blessa sérieusement. Sur avis médical, le navire transporteur arrêta immédiatement ses opérations et l'observateur fut rapatrié jusqu'au port le plus proche.

Dans les termes du protocole d'accord entre le consortium et l'exploitant du navire transporteur, l'observateur est placé sous l'autorité du capitaine du navire transporteur qui a le dernier mot concernant l'éventuel transfert de l'observateur. Dans le cas de cet accident, les perturbations et les coûts entraînés pour le navire transporteur ont amené l'exploitant et le capitaine à être plus réticents à autoriser les observateurs à se transférer à bord des LSTLV.

Au vu de ce qui précède, le consortium suggère que la nécessité de réaliser des inspections à bord des LSTLV soit réexaminée. Nous suggérons que les informations requises pourraient être obtenues par d'autres moyens. Pour une date et un lieu de transbordement donnés, l'État de pavillon peut vérifier si il a effectivement accordé une licence à un navire donné. L'existence d'un dispositif SSN fonctionnel peut également être vérifié par le biais du CSP de l'État de pavillon, pour une date et une position du navire données. Les fiches de pêche du navire peuvent être jointes aux documents de transbordement qui sont échangés entre les navires. Ces solutions permettraient à l'observateur de vérifier l'absence ou la présence des documents ou dispositifs concernés et d'en noter les détails.

Les informations sur l'autorisation du navire peuvent également être obtenues en photographiant et en vérifiant leurs marquages extérieurs, ce qui peut être réalisé facilement et sans risque pour la sécurité (voir la section 7.4)

5. Protocoles de déclaration

5.1. Rapports de 5 jours

La compilation et la transmission des données au Secrétariat sous la forme de rapports de cinq jours fonctionnent de façon satisfaisante et le consortium utilise une méthodologie qui a été utilisée avec succès dans d'autres programmes d'observateurs. Le format du modèle de rapport d'observateur (R2) a changé depuis le début du programme afin de permettre la saisie du numéro CTOI du LSTLV (afin d'éviter les problèmes liés au nom de certains navires) et également de noter si des SBT ont été transférés, accompagnés des formulaires de suivi des captures. La version actuelle du formulaire R2 est présentée en annexe 1.

Le consortium reçoit les formulaires R2 soit par télécopie soit par courriel et les rapports sont tous compilés et transmis au Secrétariat sous la forme d'un rapport R3. Avoir toutes les données sous différents formats entraîne un surcoût en termes de temps aussi un formulaire électronique est en cours d'essai, qui sera automatiquement construit à partir de la base de données, même si cela ne permettra de gagner du temps que pour les observateurs ayant un accès au courrier électronique. Parfois, un navire se trouve hors de la couverture satellitaire, et les télécopies ne pourront être envoyées, ce qui peut entraîner un retard dans l'envoi des R3.

5.2. Rapports finaux

Le consortium a élaboré un format standard pour les rapports finaux, qui a été assez peu modifié au cours de l'année. La majorité de ce rapport peut être produite par l'observateur à bord du navire sous une forme préliminaire qui est ensuite soumise au capitaine du navire ; l'unique partie qui ne peut être réalisée par l'observateur et la carte, qui doit être produite dans les bureaux du consortium. Les observateurs soumettent occasionnellement un rapport interne qui concerne plus les conditions à bord de certains navires que les responsabilités vis-à-vis du ROP (voir section 7.6).

6. Formation des observateurs

La formation des observateurs du ROP de la CTOI a été basée sur celle élaborée pour le ROP de l'ICCAT, les procédures de ces deux programmes étant identiques, à l'exception de l'inspection des navires. En conséquence, il a été possible d'utiliser des observateurs préalablement qualifiés pour le ROP de l'ICCAT avec une courte période de formation spécifique et les observateurs formés pour un programme peuvent maintenant être utilisés pour l'autre programme. Un protocole d'accord entre la CTOI et l'ICCAT a été établi à ce sujet. Cela s'est montré particulièrement utile lorsqu'un navire transporteur passe de la zone de l'ICCAT à celle de la CTOI (et inversement) car le même observateur peut rester à bord du navire.

La formation spécifique dure de quatre à cinq jours selon le nombre d'observateurs et comprend un module sur l'identification du SBT et de la documentation correspondante.

7. Autres questions

7.1. Budget

Les procédures financières entre les partenaires du consortium, la CTOI et la FAO fonctionnent relativement correctement, après un démarrage un peu laborieux. Au début du programme, il y avait un délai allant jusqu'à 7 semaines entre l'envoi d'une facture par MRAG et la réception du paiement par la FAO. Ces retards étaient en grande partie dus à la mise en place de procédures nouvelles et peu familières pour l'ensemble des parties concernées. Ces problèmes ont cependant été rapidement résolus et les paiements sont maintenant généralement reçus entre trois et quatre semaines après l'envoi de la facture à la CTOI. Le système en place est clair et nous pensons qu'il fonctionne très bien.

La communication entre toutes les parties concernées par les procédures financières est excellente et cela a grandement contribué au bon déroulement du projet.

7.2. Sécurité

La sécurité des observateurs est un élément capital de la réussite du ROP de la CTOI, en particulier lorsque les observateurs sont déployés à bord de navires peu familiers ou inconnus. Dans le cadre de leur formation, on apprend aux observateurs à réaliser une inspection de sécurité avant l'embarquement, qu'ils réalisent avec l'agent local avant le départ du navire transporteur. Cela permet à l'observateur de vérifier que le navire possède les équipements de sécurité nécessaires et lui donne également la possibilité de se familiariser avec le navire. Ce système de pré-inspection s'est révélé un succès. À ce jour, seuls trois navires n'ont pas réussi leur pré-inspection et les observateurs ont refusé de s'y embarquer. Dans chacun de ces cas, l'observateur a immédiatement quitté le bord et en a informé le consortium. Les exploitants et les agents locaux du navire furent informés et, dans chaque cas, se sont montrés très coopératifs pour remédier aux problèmes et pour minimiser les retards. Ces cas de refus ont été rencontrés au début du ROP et, depuis lors, aucun manquement majeur aux conditions de sécurité n'a été rencontré.

Les seules préoccupations concernant la sécurité des observateurs qui persistent sont liées à l'inspection des LSTLV comme il a été précédemment mentionné dans la section 4. En rapport avec ces préoccupations, il est conseillé aux observateurs de penser d'abord à leur sécurité avant d'embarquer sur un LSTLV et de faire appel à l'expérience du capitaine et de l'équipage du navire transporteur pour prendre une décision informée.

7.3. Élimination des déchets

Bien que cela ne fasse pas partie du ROP, les observateurs ont relevé que l'élimination des déchets pourrait être un point abordé avec la CTOI, dans la mesure où les équipages des navires transporteurs et des LSTLV rejettent de nombreux déchets à la mer. Cela arrive fréquemment durant les transbordements et concerne du plastique, des cartons et divers emballages provenant des produits d'avitaillement ainsi que les déchets « domestiques » du navire transporteur.

7.4. Identification des LSTLV

Un certain nombre de problèmes ont été rencontrés dans l'identification des navires, dont :

- Aucun marquage sur le navire : c'est une situation fréquente sur les petits bateaux à coque en fibre de verre, sur lesquels la peinture utilisée pour les identifiants semble s'user rapidement.
- Plusieurs noms indiqués sur le navire ; cela se rencontre principalement sous deux formes :
 - Le nom du navire a changé et le navire présente à la fois l'ancien et le nouveau nom
 - Le même nom est présent sur le navire avec des orthographes différentes.
- Le nom du navire a changé mais les identifiants du navire n'ont pas été mis à jour et indiquent toujours l'ancien nom.

Actuellement, les observateurs photographient les caractéristiques et les inscriptions extérieures sur les LSTLV et une importante photothèque de navires a été mise en place, qui pourrait être transformé en une bibliothèque de référence de photographies de navires pour aider à l'identification et à la vérification des LSTLV lors de futurs transbordements, ou pour les comparer avec les informations provenant d'autres sources iconographiques. Cela pourrait également devenir un instrument utile de suivi, contrôle et surveillance.

En plus des problèmes mentionnés ci-dessus, les observateurs ont constaté que des LSTLV pouvaient ne pas apparaître dans la version de la base de donnée qui leur a été fournie au début du déploiement. Cette situation se présente généralement si le nom du navire a été changé ou si un nouveau navire a été ajouté à la liste des navires après le début du déploiement et le problème est normalement résolu par l'observateur en contactant le consortium. Cette question a cependant mis en évidence l'importance d'une mise à jour régulière de la liste des navires et a conduit le Secrétariat à fournir régulièrement des mises à jour aux observateurs.

7.5. Coopération des navires

Bien que les conditions à bord d'un petit nombre de navires transporteurs soient limitées (voir section 7.6), les observateurs ont rapporté que les officiers et l'équipage sont, dans la plupart des cas, amicaux et coopératifs et leur permettent d'accéder aux sections du navire requises. Par ailleurs, les navires transporteurs ont toujours à bord au moins un membre d'équipage parlant anglais, ce qui rend possible la communication, même si c'est parfois de façon limitée. Pour aider en ce domaine, le consortium a développé des fiches de vocabulaire en plusieurs langues et a dispensé une formation linguistique de base aux observateurs dans le cadre de leur formation.

Quelques problèmes de coopération se sont présentés à bord des LSTLV pendant les inspections, peut-être du fait de problèmes de communication ou de ce que le capitaine du LSTLV n'était pas pleinement informé des exigences du ROP. Dans le cadre du ROP, de nombreux navires ont été inspectés plusieurs fois et leurs équipages savent maintenant ce que les observateurs doivent vérifier. Dans un petit nombre de cas, les LSTLV ont transmis ultérieurement les documents requis (autorisations de pêche), lorsqu'ils n'étaient pas à même de les fournir au moment de l'inspection. Le consortium a également élaboré des formulaires additionnels à compléter par le LSTLV avant ou pendant le transbordement (voir annexe 2). Ces formulaires indiquent le nombre de poissons devant être transféré (ce qui n'est actuellement pas demandé dans la déclaration de transbordement) et aident l'observateur à calculer le poids moyen des poissons transférés et leur permet d'évaluer l'exactitude des fiches de pêche (en supposant que les nombres de poissons inscrits sur le formulaire proviennent des fiches de pêche). Bien que cela représente de la paperasse supplémentaire, la majorité des LSTLV n'a pas soulevé d'objection et les navires transporteurs trouvent également cette information utile.

7.6. Conditions à bord des navires transporteurs

Les conditions à bord des navires transporteurs sont variables et, dans la majorité des cas, très satisfaisantes bien que certains cas aient été à la limite de l'acceptable. Bien qu'il n'y eut aucun risque direct pour la sécurité des observateurs et que cela n'ait jamais entravé la réalisation de leurs tâches, il convient de souligner la difficulté pour l'observateur de subir de tels niveaux d'inconfort pendant des périodes de plusieurs mois. Ces conditions extrêmes comprennent :

- Installations sanitaires insuffisantes : il serait difficile pour le consortium de respecter les conditions indiquées dans l'annexe 2 de la résolution 08/02-annexe 3, car il serait impossible de déployer à bord un observateur de sexe féminin sur un navire présentant de telles conditions.
- Équipement mal entretenu.
- Nourriture et eau potable devenant difficilement consommables (et parfois dangereuses pour la santé) du fait de mauvaises conditions de stockage ou d'un mauvais État de la cambuse. Dans de tels cas, les officiers et l'équipage dépendent de leurs propres provisions (qu'ils partagent avec les observateurs).
- L'un des problèmes les plus sévères est l'infestation par des insectes (comme les punaises de lit) qui entraîne un inconfort extrême pour les observateurs.

On peut se demander si ces conditions à bord respectent les exigences du paragraphe 9-c) de l'annexe 3 de la résolution 08/02 qui indiquent que « les observateurs devront bénéficier d'un hébergement, d'alimentation et d'installations sanitaires adéquats équivalents à ceux des officiers ».

Annexe 1. Modèle R2 fourni aux observateurs de la CTOI

Form R2 : Observer 5-Day Report

Year/Month : _____ Reporting Period : _____ ROP Request No : _____

Observer Name :						Observer ROP No.		
CV Name						CV RFMO No.		
Date of Report :			Position of report				Days Steaming	Days on standby
No.*	RFMO No.	LSTLV name	SBT Transhipped? (Y/N)	Catch Document? (Y/N)	Date	Position (dd.mm)		
Embarkation date :			Port :			Disembarkation date :		
Comments :								

Report Sent :

To :	Date sent : / /	Time : :	By (obs/vessel) :
------	-----------------	----------	-------------------

*Transshipment Number, should be sequential from the start of the deployment, as recorded in the database.

Annexe 2. Formulaire pré-transbordement

漁船名(英字) _____

船長名(英字) _____

F/VESSEL NAME

CAPTAIN'S NAME

国 籍 NATIONALITY		船名符字 CALL SIGN	
船舶番号 REGISTRATION NO.		漁船登録番号 FLAG STATE AUTHORISATION NO.	
IOTC NO. 番号		運航者/会社(英字) OWNER or COMPANY	

転載魚 (TRANSHIPMENT)	尾数(G.G.QUANTITY)	重 量(WEIGHT)
大 目(BIGEYE)		Kg
黄 肌(YELLOWFIN)		Kg
メ 力(SWORDFISH)		Kg
他 (OTHER)		Kg
合 計(TOTAL)		Kg

Ne