

CTOI

Revue du programme régional d'observateurs de la CTOI



par

MRAG


Capfish

Février 2011

Sommaire

1. Introduction	3
2. Protocoles d'échantillonnage	5
2.1. Identification des espèces	5
3. Le thon rouge du sud	6
4. Inspections des navires	6
5. Formation des observateurs	8
6. Autres questions	9
6.1. Financières	9
6.2. De sécurité	9
6.3. Sur le traitement des déchets	9
6.4. Identification des LSTLV	10
6.5. Coopération des navires	10
6.6. État des navires transporteurs	10
7. Annexes	12

1. Introduction

En 2010 – 2011, le Programme Régional d'Observateurs (PRO) développé par MRAG et Capfish (les fournisseurs des observateurs), en collaboration avec le Secrétariat de la CTOI, a surveillé 896 transbordements. Parmi les 896 transbordements, 77% venaient de Taiwan, Chine, des navires battant pavillon chinois, avec ensuite, les navires sous pavillon japonais et seychellois, chacun représentant 8% des transbordements. Les navires « autres »¹ présentés dans la Figure 1 sont une somme de tous les pavillons représentant moins de 1% du nombre total des transbordements. Les navires transporteurs (NT) impliqués dans les transbordements en 2010 battaient principalement pavillon de : Taiwan, Chine (46,9%) ou du Panama (32,5%) avec des transbordements également réalisés par des NT battant pavillon du Japon, de Singapour et du Vanuatu.

Un résumé des déploiements du PRO en 2010, présenté dans la Figure 2, montre qu'il existe deux pics d'activité du programme d'observation de la fin de janvier à la fin de février puis entre juillet et août. Les localisations de tous les transbordements sont présentées dans la Figure 3.

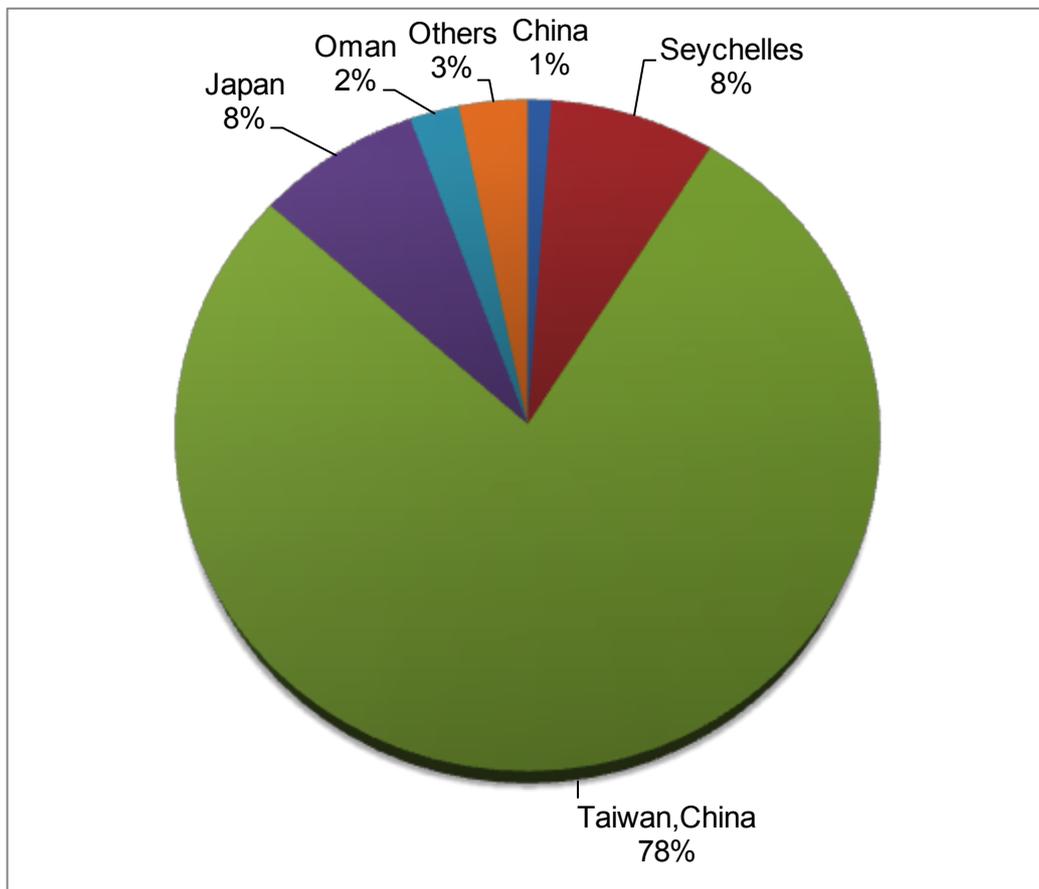


Figure 1 Pourcentage de la contribution par flotte au nombre total des transbordements de la CTOI en 2010

¹ Les pavillons des « autres » navires incluent : Belize, Indonésie, Kenya, République de Corée, Malaisie, Oman, Philippines, Thaïlande et République de Tanzanie.

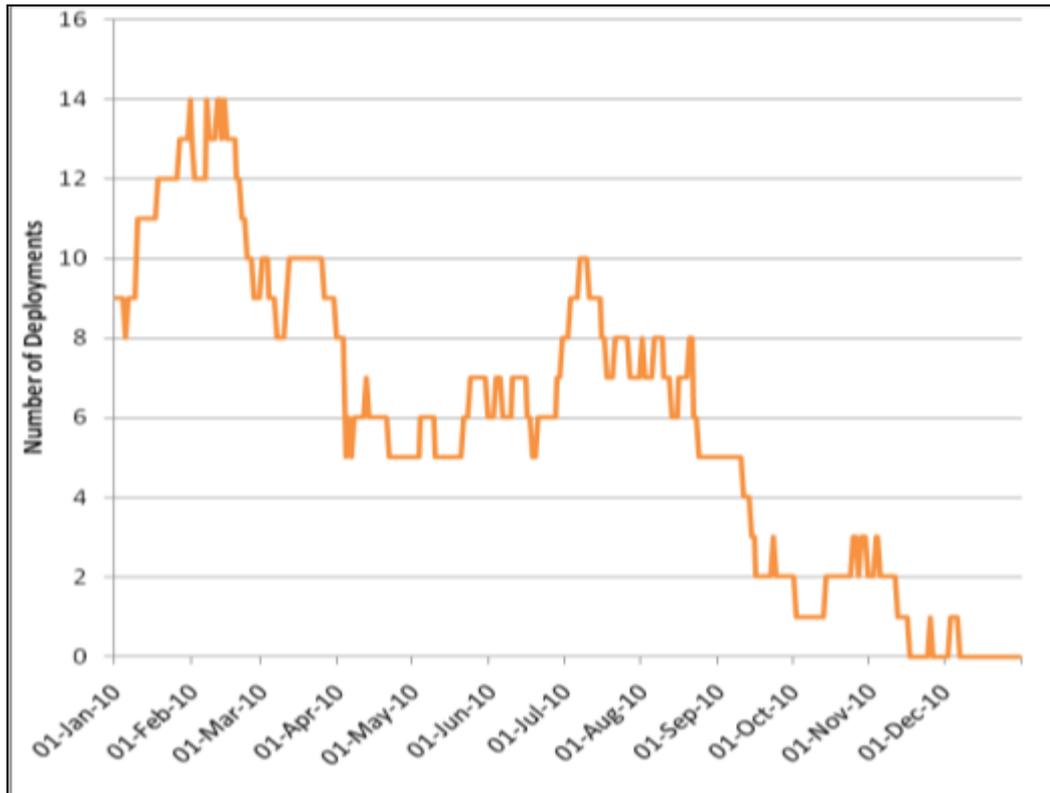


Figure 2 Nombre de déploiements de la CTOI en 2010 par date

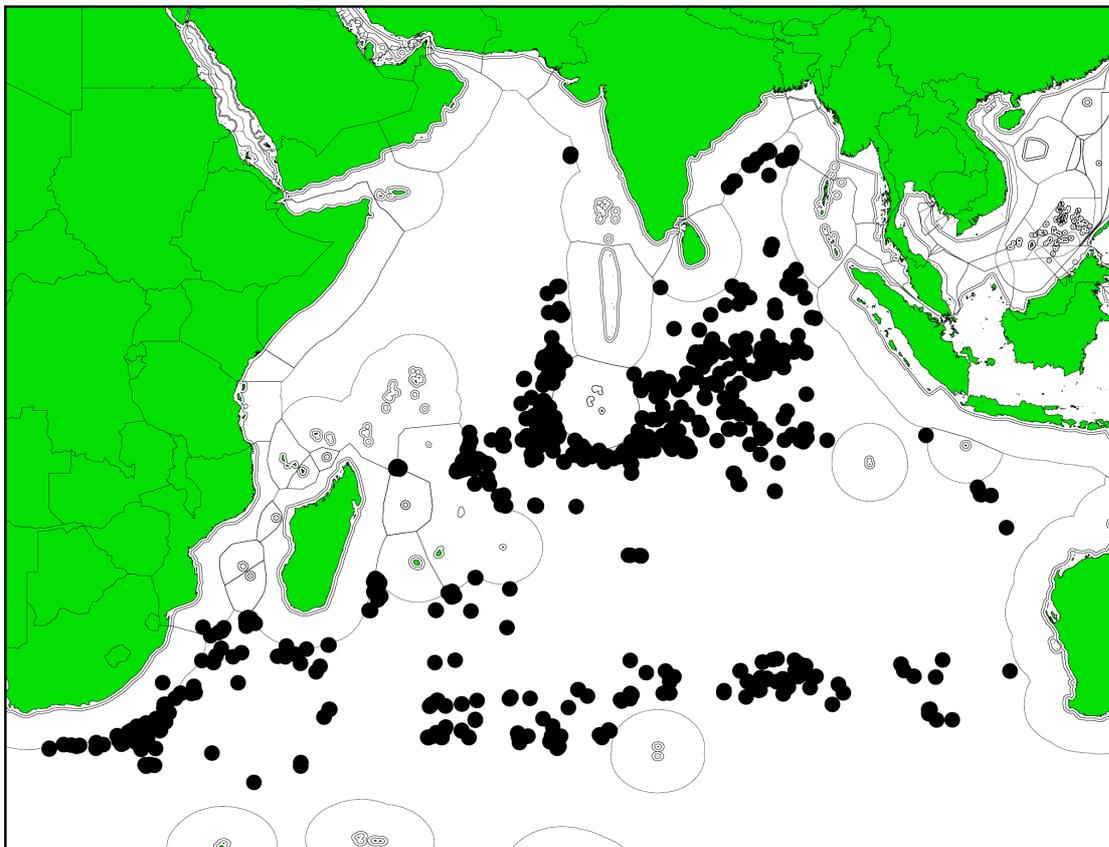


Figure 3 Localisation des transbordements de la CTOI en 2010

2. Protocoles d'échantillonnage

Lors d'une conférence² récente sur les observateurs, les aspects pratiques de mesure des poissons ont été discutés. Prenant en considération les objectifs des PRO, la valeur et le pourcentage d'exactitude de l'observateur déterminant de façon indépendante les poids et les espèces de poisson transbordés doivent être évalués avec le besoin croissant d'échantillons. Les retours d'expérience des observateurs impliqués dans le programme d'observation des transbordements ont montré que, dans la majorité des cas, l'observateur n'a pas accès aux poissons pour procéder à des mesures spécifiques. Des mesures précises de longueur ou de poids nécessiteraient que l'observateur fasse une demande spécifique en ce sens et ainsi interrompe le processus de transbordement.

Comme le programme se développe dans le temps, on peut remarquer, à partir des rapports et des discussions avec les observateurs lors des séances de débriefing, que s'améliorent la précision dans l'estimation du poids de chaque poisson et l'identification des espèces par des observateurs expérimentés. Par conséquent, la fiabilité de l'évaluation indépendante et de la vérification de la quantité et de la composition par espèce des poissons transbordés augmente. Certains observateurs se réfèrent pourtant encore aux données des LSTLVs pour déterminer les poids moyens des poissons, qui sont ensuite combinés avec des comptages indépendants de poissons pour déterminer le poids total de chaque espèce transbordée.

L'identification des espèces et le niveau d'estimations indépendantes pourraient être améliorés en demandant aux flottes concernées et à leurs exploitants de séparer les espèces de thon et de les transborder séparément. Les écarts entre les poids observés et les poids déclarés peuvent être attribués à quelques points spécifiques tels que :

- des LSTLVs déclarant à tort des SBT au lieu de YFT dans certains cas ;
- le poids des ailerons de requins sous estimé dans les déclarations ;
- le nombre de petits YFT et BET n'est pas noté dans les statistiques des navires (il semble qu'il y ait une taille de décrochement) ;
- des LSTLVs utilisant une combinaison de méthodes de transformation sur plusieurs espèces ;
- des LSTLVs transbordant de façon occasionnelle des poissons en filet, en particulier lorsque des rouvets sont transférés, ce qui rend difficile l'estimation des nombres et poids.

2.1. Identification des espèces

Les principales espèces transbordées en 2010 étaient le thon obèse (*Thunnus obesus*) et l'albacore (*Thunnus albacares*), ainsi que des petites quantités d'autres espèces, dont l'espadon (*Xiphias gladius*), le marlin (*Makaira spp*) et, occasionnellement, le thon rouge austral (*Thunnus maccoyii*) et l'espadon voilier (*Istiophorus albicans*).

Les thons sont enregistrés par espèce quand ils peuvent être identifiés avec certitude, ou comme espèces mixtes de thons, quand ils ne peuvent qu'être comptés. Différencier les différentes espèces de thon peut être difficile selon leur état de transformation ; la justesse de l'identification dépend de la facilité avec laquelle l'observateur peut discerner certains éléments de diagnostic sur et dans les corps des thons. Pour faciliter l'identification, des guides d'identification plastifiés ont été créés décrivant les principales espèces transbordées, leurs critères d'identification et les différents états de transformation dans lesquels ils

² Groupe Technique pour les Operations en Mer (GTOM), Convention sur la Conservation des Ressources Vivantes Marines en Antarctique (CCAMLR Octobre 2011)

peuvent être transbordés. La méthode de transfert peut avoir une influence sur l'identification des espèces ; des observateurs expérimentés ont indiqué qu'ils pouvaient identifier les espèces à partir des troncs de thon présents sur le pont d'un LSTLV avant d'être transbordés.

La distinction entre les espèces de requins n'est pas toujours possible en raison de la diversité des techniques de transformation utilisées. Quand il était possible de discerner entre les espèces de requins peau bleue (*Prionace glauca*) et les requins taupes (*Isurus spp.*), on a pu constater qu'il s'agissait des principales espèces de requins transbordées.

3. Le thon rouge du sud

Depuis l'adoption le 1^{er} Janvier 2010 de la Résolution sur la mise en œuvre d'un système de documentation des captures par la CCSBT, tout thon rouge du sud (*Thunnus maccoyii*) transféré doit être accompagné d'une fiche de suivi de capture devant être contresigné par l'observateur. Au cours de la période couverte par ce rapport, des thons rouges du sud ont été transbordés à 62 reprises au cours de 21 déploiements, avec un total de 998 tonnes déclarées (tableau 1). Les observateurs incluent dans leur rapport de déploiement de la CTOI une section distincte sur le thon rouge du sud, pour tout voyage lors duquel des thons rouges du sud ont été transbordés.

Tableau 1 Transbordement des thons rouges du sud (*Thunnus maccoyii*) en 2010

N°	Nom du navire	N° CTOI du navire cargo	Nom de l'observateur	Nombre de transbordement	Poids total déclaré (t)
68	Ryoma	8442	Ebol Rojas	1	0,10
75	Satsuma 1	8444	Oliver Wilson	6	90,8
76	Taisei Maru No.15	8465	Henry John Heyns	1	2,09
77	Taisei Maru 24	8466	Schalk Visagie	1	36,2
78	Kaiho Maru	8468	Raymond Manning	2	119
81	Orion	8439	Stephen Wescott	2	115
83	Tuna Queen	8446	Lindsay Jones	1	4,52
84	Futagami	8453	Nick Wren	3	74,1
92	Tuna Princess	8447	Jan Wissema	3	13,3
95	Yakushima	8445	Thomas Gerrard	5	41,7
96	Shin Fuji	8458	Jano van Heerden	1	18,5
97	Kurikoma	8462	Samuel Rush	2	22,8
100	Taisei Maru No. 15	8465	Clinton Grobber	4	38,7
102	Asian Rex	8454	Jonathon Newton	5	64,8
103	Harima 2	8440	Elcimo Pool	7	95,7
104	Hatsukari	8451	Ebol Rojas	8	96,1
107	Tuna Queen	8446	Victor Ncongo	1	13,0
108	Harima 2	8440	Jane Le Lec	3	77,5
109	Taisei Maru No. 24	8466	Stephen Westcott	4	44,6
111	New Satsuki	8456	Thomas Gerrard	1	5,09
118	Yakushima	8445	Victor Ncongo	2	24,1

4. Inspections des navires

Dans le cadre du POR, les observateurs doivent être transférés à bord des LSTLV avant le début des opérations de transbordement. En 2010, un total de 760 «inspections» de LSTLV ont été réalisées (85% des transbordements), couvrant 295 navires. Un histogramme avec la fréquence des inspections des LSTLV est présenté dans la figure 4. Les cas où des

inspections n'ont pas eu lieu ont été principalement dus aux conditions météorologiques défavorables.

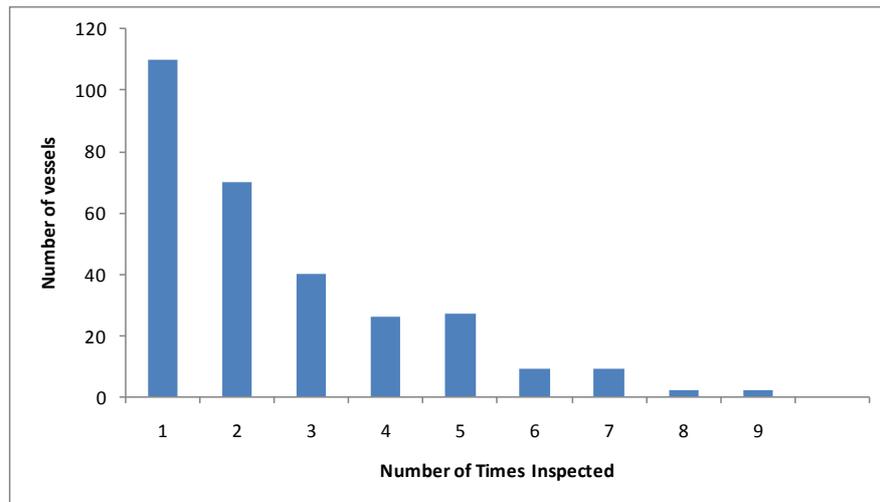


Figure 4. Histogramme montrant le nombre de fois où des navires ont été inspectés en 2010

Les objectifs de ces inspections doivent être passés en revue, en relation avec les risques associés aux transferts.

1. **Vérifier la validité de l'autorisation du navire de pêche ou de la licence à pêcher le thon et les espèces apparentées dans la zone de la CTOI.** Le programme a élaboré les documents d'inspection remis aux observateurs. En collaboration avec la CTOI, une copie de la liste des navires autorisés à pêcher pour chaque pavillon, dont des navires sont inclus dans le programme, est remise aux observateurs du Consortium. Cela a ainsi réduit les confusions et les barrières linguistiques entre observateurs et capitaines de navire. En 2010, 71 inspections ont révélé qu'aucun permis de pêche n'était présent à bord ou que les autorisations à pêcher n'étaient pas valides (section 0). Deux cas ont été résolus par transmission de l'autorisation par télécopie à l'observateur à bord du LSTLV, tandis que, à trois reprises, ceci a pu être attribué à des difficultés de langage.

2. **Vérifier et noter la quantité totale des captures à bord, et la quantité à transférer au navire transporteur.** L'observateur demande directement au patron de pêche si toutes les captures seront (ou ont été, dans le cas où l'observateur inspecte le navire après l'achèvement du transbordement) transférées ou si il en restera sur le navire. Les observateurs ne vérifient pas les cales pour des raisons de santé et de sécurité, ceci n'entrant par ailleurs pas dans les attributions de ce programme.

3. **Vérifier que le SSN fonctionne et examiner le journal de bord.** Alors que l'observateur peut noter s'il existe un appareil de SSN à bord et qu'il est alimenté, il n'est pas possible de vérifier s'il transmet sans un équipement plus sophistiqué ; ceci ne peut être vérifié que par le Centre de surveillance des pêches (FMC) du navire. Les livres de bord sont également contrôlés pour enregistrer leur présence / absence à bord plutôt que pour évaluer leur exactitude. Les livres de bord contrôlés existent encore sous des formats variés, allant de documents officiels imprimés à des feuillets écrits à la main. L'observateur photographie les appareils de SSN et les livres de bord, à des fins d'enregistrement. Au cours des inspections menées en 2010, 21 cas de navires n'ayant pas d'unité SSN ou un SSN non activé ont été enregistrés et 51 cas de navires où aucun journal de bord n'était présent.

4. **Vérifier si des captures à bord proviennent de transferts d'autres navires, et vérifier la documentation sur ces transferts.** Il ne semble y avoir aucun autre moyen de déterminer si des transferts ont eu lieu que de demander directement au patron pêcheur. On peut supposer qu'un patron pêcheur ne compromettrait normalement pas son navire (ou un autre) en admettant la réception de poissons non autorisés, à moins qu'un observateur présent à bord n'ait enregistré l'incident.
5. **Dans le cas d'une indication de violations concernant le navire de pêche, signaler immédiatement les violations au capitaine du navire transporteur.** La ligne de conduite à suivre par le capitaine du NT à la suite de la réception de ces informations n'est pas claire, il n'existe en effet pas d'obligations en vertu de l'annexe 2 de la résolution 08/02.
6. **Faire le compte-rendu des résultats des tâches effectuées sur le navire de pêche dans le rapport de l'observateur.** Les résultats des inspections effectuées par les observateurs sont résumés dans leur rapport final et tout écart doit être entièrement décrit. En outre, tous les enregistrements photographiques de toutes les autorisations des navires, des appareils SSN et des journaux de bord ainsi que les marquages extérieurs du navire sont conservés.

Par rapport à la première année du programme, les inspections se sont améliorées car les NT comme les LSTLV sont désormais au courant des procédures d'inspection et ont généralement été inspectés auparavant. Les observateurs ont toujours à leur disposition des modèles de traduction décrivant les procédures d'inspection, élaborés et améliorés au fur et à mesure de l'avancée du programme. Les observateurs se heurtent encore à des problèmes de communication, mais la mesure dans laquelle ceci entrave leur capacité à mener des inspections a diminué.

Qu'une inspection soit terminée ou non reste de la décision du patron du NT comme cela est défini dans les termes du protocole d'accord entre le consortium et l'exploitant du NT. L'observateur est sous l'autorité du patron du NT, qui a le dernier mot pour décider si l'observateur peut être transféré à bord du LSTLV pour une inspection. Dans le cas où le patron du NT, ou l'observateur, ont décidé que la sécurité n'était pas assurée, les observateurs ont demandé que le LSTLV fournisse leur autorisation de pêcher et de leur journal de bord à l'observateur, avec les documents de transbordement de routine échangés entre navires. Ceci offre à l'observateur la possibilité de finir une inspection, à l'exception du contrôle du SSN.

5. Formation des observateurs

Il y a actuellement 44 observateurs inscrits à la CTOI (article 0), constituant un groupe d'observateurs répartis internationalement, permettant de répondre à toutes les demandes de déploiement, même dans un court délai. Les observateurs ayant suivi la formation de la CTOI menée en 2010 sont présentés dans le tableau 2. Le Consortium, avec l'accord préalable de la CTOI, a pu utiliser les observateurs de l'ICCAT passés entre les deux programmes. Lorsque cela a été possible, le consortium a donc été en mesure d'améliorer son efficacité logistique et financière et de minimiser les coûts du programme. L'article 0 liste les observateurs de la CTOI formés à la fois pour l'ICCAT et la CTOI et donc en mesure d'effectuer des déploiements croisés entre les ORGP.

Tableau 2 Formation menée par la CTOI en 2010

Nom de l'observateur	Lieu de formation	Date de formation	
		du	au
Stephen Westcott	Londres	2 février	5 février
Steve Young	Londres	2 février	5 février
Jane Le Lec	Londres	2 février	5 février
Pedro Jesus	Londres	20 juin	24 juin
Thomas Franklin	Londres	20 juin	24 juin
Robert Clark	Londres	20 juin	24 juin
Anthony Donnelly	Londres	20 juin	24 juin
Bruce Biffard	Londres	3 novembre	3 novembre

6. Autres questions

6.1. Financières

Les arrangements financiers entre les partenaires du consortium, de la CTOI et la FAO ont généralement bien fonctionné. Nous sommes informés immédiatement quand un rapport est approuvé, permettant au service financier d'envoyer une facture préliminaire à la CTOI très rapidement. L'approbation de cette facture prend généralement un à deux jours. Une copie papier est ensuite envoyée à la CTOI, si possible le jour de l'approbation de la facture. Le remboursement est alors généralement reçu dans les 3,5 à 4 semaines après la présentation de la facture à la CTOI. Le système en place est clair, le Consortium considère qu'il fonctionne extrêmement bien.

Les communications entre toutes les parties impliquées dans les procédures financières sont excellentes et cela a contribué de la bonne marche du programme d'observation.

6.2. De sécurité

Tous les observateurs ont effectué une pré inspection du NT, avant le départ en mer. En 2010, il n'y a pas eu de refus de déploiement en raison de problèmes de sécurité. Tous les NT possédaient des certificats de sécurité valides et avaient un nombre suffisant de dispositifs de survie, entretenus et certifiés.

Il est à noter qu'un incident s'est produit lors de l'inspection d'un LSTLV lors d'une précédente année. Il n'y a pas eu de tels incidents en 2010, toutes les inspections se sont déroulées en toute sécurité. Les patrons des NT ont fourni des conseils sur des conditions de mer acceptables pour le transfert sur les LSTLV et ont pris leur décision finale quant à l'exécution ou non du transfert.

6.3. Sur le traitement des déchets

Les méthodes d'élimination des déchets varient considérablement d'un NT à l'autre. Certains navires ont des plans opérationnels d'élimination des déchets en place et les déchets sont triés et stockés conformément aux règlements MARPOL. D'autres navires ne font aucun effort pour se conformer à la réglementation MARPOL, à l'exception des séjours dans une zone portuaire.

Il a également été souligné à maintes reprises par les observateurs que les opérations de transbordements ont conduit aux rejets de déchets à la mer par les LSTLV. Les produits les plus couramment vus rejetés sont des emballages de marchandises, ainsi que des barils de pétrole vides.

6.4. Identification des LSTLV

Tous les LSTLV qui ont procédé à des transbordements vers des cargos de la CTOI et non-CTOI ont été photographiés et vérifiés dans la base de données pour la cohérence du nom, du numéro de référence de la CTOI et de l'indicatif d'appel. En 2010, aucun navire non identifié n'a réalisé un transbordement CTOI ou non CTOI. Dans les cas où un LSTLV n'apparaîtrait pas dans la base de données des observateurs, les données sur le LSTLV sont notées dans le rapport à cinq jours et ces données sont comparées à la liste dynamique de la CTOI des navires par le personnel soit de MRAG soit de Capfish et la confirmation est ensuite envoyée à l'observateur.

6.5. Coopération des navires

Le niveau de coopération s'est accru à la fois de la part des LSTLV et des NT, au fur et à mesure du déroulement du programme. Les observateurs ont indiqué que les officiers et les équipages étaient dans la plupart des cas amicaux et coopératifs, permettant l'accès des observateurs à toutes les zones du navire requises. Les cas de comportements non coopératifs n'ont été rencontrés qu'avec des officiers ou des équipages n'ayant jamais travaillé avec des observateurs dans le cadre du POR. En outre, les NT ont toujours eu un membre d'équipage à bord parlant anglais, de sorte que la communication a été possible, bien que parfois limitée. Le fournisseur continue de développer et de faire évoluer les feuilles de traduction et fournit une formation linguistique de base aux observateurs pendant le cours.

Dans le passé, il y a eu quelques problèmes de coopération à bord de LSTLV lors des inspections, probablement dus à une mauvaise communication ainsi qu'à une méconnaissance par le patron de pêche du LSTLV des exigences du POR. Depuis le début du POR, de nombreux navires ont été inspectés plusieurs fois, et savent ce que l'observateur a besoin de voir. L'utilisation des documents traduits rédigés par le fournisseur pour les observateurs lors des inspections a prouvé son efficacité, les observateurs rapportant que l'utilisation de ces formulaires, avec une familiarisation accrue à la procédure d'inspection, a permis le bon déroulement des inspections. Dans quelques cas, les LSTLV ont faxé à une date ultérieure les documents demandés (autorisations de pêche) quand ils n'étaient pas disponibles au moment de l'inspection.

6.6. État des navires transporteurs

L'état des NT concernés dans le programme d'observation est variable, une grande majorité d'entre eux étant en très bon état. En 2010, il n'y a pas eu de problèmes de sécurité ayant directement affecté la capacité de l'observateur à mener à bien les tâches du POR ; il convient de noter que l'inconfort pendant de longues périodes de plusieurs mois rend la vie difficile aux observateurs. Les conditions extrêmes rapportées par les observateurs sont les mêmes que l'an dernier :

- mauvais état des salles de bain et des toilettes, rendant difficile pour le fournisseur de se conformer à l'annexe 3 de la résolution 08/02 ;
- équipement mal entretenu ;
- aliments et eau potable à bord du navire devenant de plus en plus mauvais, (parfois dangereux) en raison d'une cuisine en mauvais état et de mauvaises conditions de stockage. Dans ces cas, les officiers et l'équipage comptaient sur leurs propres produits (qu'ils ont partagé avec l'observateur). L'un des problèmes les plus inquiétants est l'infestation des insectes parasites (tels que les punaises de lit) qui ont abouti à un inconfort extrême des observateurs.

On peut se demander si ces conditions sont en conformité avec le paragraphe 9 c) de l'annexe 3 de la Résolution 08/02 : « l'observateur doit disposer d'hébergement, incluant le gîte et le couvert, et d'installations sanitaires satisfaisantes, équivalents à ceux des officiers ».

Annexes

Annexe 1 – Cas liés à l'autorisation de pêche

Nom du navire	Date d'inspection	Commentaire d'inspection
LONG YIELD NO. 2	09/01/2010	Permis de pêche périmé. Mais une lettre indiquant une demande pour un nouveau permis.
CHUN I 326	10/01/2010	Permis de pêche expiré au 31 déc. 2009. Mais possède une copie d'une demande d'un nouveau permis daté de novembre 2009
HSIANG FA NO.18	01/02/2010	La licence de pêche des autorités seychelloises était périmée.
KUANG LI	03/01/2010	Le navire n'avait aucune licence de pêche à bord au moment de l'inspection. La précédente licence avait expiré le 27/07/2009.
EVERGOLD NO.1	05/01/2010	La licence de pêche produite était pour la ZEE des Maldives.
SINAW 16	06/01/2010	Aucune licence de pêche à bord du navire au moment de l'inspection. Le navire affiche A4DL3 comme indicatif mais est noté A4DL2 dans le registre. Le navire a « Sinaw No 16 » peint à la proue et la poupe alors qu'il apparaît comme « Sinaw 16 » dans le registre. Ancien nom de « Atun Dos » visible sous la nouvelle peinture.
HSING LIEN NO.71	20/01/2010	Aucun permis de pêche valide à bord au moment de l'inspection. Un certificat a été montré, délivré par le Conseil chinois de l'agriculture que le commandant de bord croyait être son permis, mais semble être seulement un certificat autorisant le navire à pêcher à l'étranger. Photo prise.
CHENG LAI NO.16	20/01/2010	Aucun permis de pêche valide à bord au moment de l'inspection. Un certificat a été montré, délivré par le Conseil chinois de l'agriculture que le commandant de bord croyait être son permis, mais semble être seulement un certificat autorisant le navire à pêcher à l'étranger. Photo prise.
SHOHO MARU NO.1	01/02/2010	Incertitude sur la validité de la licence car écrite en japonais.
YING CHIA HSIANG	02/02/2010	
SEAWISE	06/02/2010	
XIN SHI JI 17	07/02/2010	Aucune licence de pêche en cours disponible au moment de l'inspection alors que les formulaires de captures montrent des détails d'une licence n ° GH-0188, valable jusqu'au 31/03/2010.

Nom du navire	Date d'inspection	Commentaire d'inspection
YUNG CHUAN NO.2	13/02/2010	L'observateur à bord du LSTLV est monté seul à bord pour à effectuer le transbordement. Le LSTLV semblait savoir quoi faire lors d'une inspection car on a montré à l'observateur l'appareil SSN sans qu'il ait demandé spécifiquement à le voir. Cependant, le capitaine ne savait pas que le navire aurait dû avoir une copie de la licence de pêche. C'était la conviction du capitaine que son bureau devait avoir une copie de cette licence. Cela a été le cas avant avec d'autres navires. L'observateur a informé le capitaine qu'il serait prudent d'avoir une copie de la licence de pêche à bord du LSTLV pour de telles inspections.
HSING HUNG	20/03/2010	Licence valide pour les EAUX DU PACIFIQUE seulement - Date d'expiration : 27 mars 2013.
EVERGOLD NO.1	01/04/2010	Licences de pêche pour les Seychelles et les Maldives toutes deux expirées.
SHANG FENG 3	08/02/2010	Patron du LSTLV incapable de produire une licence de pêche valide.
TAI YUAN NO.227	08/02/2010	En raison d'un problème de communication, le capitaine du LSTLV a été incapable de produire un permis de pêche valide, les documents de bord ou de comptage de poissons encore à bord.
HUNG YU NO.212	14/02/2010	Capitaine du LSTLV incapable de fournir un permis de pêche valide ou la quantité de poissons transbordés.
TUNG I NO.801	17/04/2010	Pas de licence
HSIEH MING NO.1	04/05/2010	Licence expirée au 20 avril 2010
CHEN FA NO.1	05/05/2010	Pas de licence
JIIN HORNG NO.106	02/03/2010	J'ai rencontré deux personnes dans la timonerie. La personne qui n'était pas le capitaine a dit qu'ils n'avaient pas besoin de me montrer une licence pour pêcher. Il y a pu avoir un problème de langue, mais je n'ai pas vu de licence.
CHUAN HSING FA NO.10	01/06/2010	Aucune licence de pêche valide à bord du navire, le capitaine ne pouvait même pas produire une licence expirée on m'a dit qu'on était en provenance de Taïwan.
CHIEN CHUNG 301	12/06/2010	La licence du LSTLV avait expiré.
LONG TEH 6	15/06/2010	La licence du LSTLV avait expiré.
TAWARIQ 2	08/04/2010	Pavillon d'Oman – Pas de licence présentée. Licence pour l'île MAURICE - date d'expiration 18 avril 2010.
CHIEN CHUNG NO.301	24/04/2010	Licence de pêche pour le navire No.LL943167 valable jusqu'au 16/08/2009

Nom du navire	Date d'inspection	Commentaire d'inspection
VENUS	22/07/2010	Aucun permis de pêche à bord du navire. Le capitaine du Vénus a téléphoné à Taïwan, Chine : aucune licence n'était disponible. Il a ensuite téléphoné au capitaine du Meita Maru (reefer) qui m'a expliqué que la licence était valide. J'ai compris qu'il disait que le gouvernement de Tanzanie n'a pas encore transmis la licence au Vénus.
WOEN SHUENN CHANG	27/04/2010	
FORTUNE NO. 58	30/04/2010	
FORTUNE NO.78	30/04/2010	
TAI KUN	01/05/2010	
SHANG FENG NO.3	03/05/2010	
YING WEN HSIANG	05/05/2010	Pas de livre de bord présent à bord.
JIIN HORNG NO.106	19/05/2010	Certificat d'autorisation Ref.No.SC2004_14b délivré par l'Autorité des pêches des Seychelles valable du 08/01/2004 au 31/12/2004.
HWA TSAN NO.202	23/03/2010	Ne sait pas si son autorisation de pêche est en ordre. Seule une copie chinoise de la licence montrée. Ai gardé une copie papier de la licence.
JIH CHUN TSAI NO.68	18/02/2010	Le patron ne comprend pas l'anglais, ai demandé son permis de pêche, mais ne l'a pas montré.
CHUAN HSING FA NO.10	22/02/2010	Le patron du LSTLV dit qu'il a donné le permis et les registres de bord au patron du NT. Le patron du NT a dit qu'il n'avait pas les journaux de bord. Le patron du navire de pêche ne comprend pas l'anglais.
PACIFIC OCEAN NO.3	22/04/2010	La licence de pêche doit être envoyée le lendemain.
CHIN YI CHUN	27/04/2010	License de pêche Exp:10/04/2010
CHUAN FU NO.1	11/07/2010	LSTLV inspecté et il n'y avait pas de permis de pêche en cours de validité, mais plus tard ils se sont arrangés pour qu'il soit envoyé au NT.
RUEY CHIEN TSAI NO.112	27/07/2010	Il n'y avait pas de licence de pêche lors de l'inspection, mais envoyée plus tard au NT. Le SSN n'était pas présent. On a montré à l'observateur un système de traçage comme étant le SSN.
KINGTUNA	13/07/2010	

Nom du navire	Date d'inspection	Commentaire d'inspection
Naham 3	15/07/2010	
MAYA -9	16/07/2010	
MAHKOTA ABADI NO. 668	18/07/2010	
MAYA -8	18/07/2010	
TORNG TAY 1	12/08/2010	N'a pas de permis de pêche en cours. Périmé le 31 décembre 2009 Voir les photographies.
MV MARQUARDT	14/08/2010	Permis de pêche expiré en décembre 2009, voir les photographies.
MAYA -9	15/08/2010	N'a pas pu produire la licence de pêche.
MAYA -8	17/08/2010	N'a pas pu produire la licence de pêche.
MAHKOTA ABADI NO. 668	18/08/2010	N'a pas pu produire la licence de pêche. 6t de BET à bord.
YING CHIA HSIANG	31/08/2010	Licence expirée. 14.3t de MXX à bord.
SHIN SHUEN FAR NO.16	03/09/2010	
YUNG HSU NO.101	04/08/2010	Autorisation de pêche expire le 13 Juillet 2010. L'autorisation de pêche est différente de la copie fournie pour les modèles délivrés par la Chine et Taïwan,Chine.
JIH CHUN TSAI NO.666	28/08/2010	Le permis de pêche du LSTLV a expiré le 28/06/2010. Journaux de bord pas complets et captures écrites au crayon. Les prises transbordées ont été capturés depuis le 21/06 2010.
JENN JYI RONG	31/08/2010	Le patron du LSTLV a été incapable de fournir un permis de pêche.
PING SHIN 201	12/09/2010	Pas de licence de pêche à bord.
Tawariq 4	20/11/2010	La licence du navire était arrivée à expiration. Le patron a signalé qu'un nouveau permis a été délivré, mais il ne l'a pas encore reçu. Mise à jour : une licence renouvelée a été faxée au Sheng Hong le 25/11/2010 à 09h00 UTC.
HSIEH MING NO.1	07/11/2010	
TUNG I NO.801	14/11/2010	Licence de pêche expirée le 10/08/2010
HSIEH MING NO.1	25/11/2010	La licence du navire était expirée. Une nouvelle licence a été faxée au Sheng Hong le 26/11/2010.
MV MARQUARDT	15/11/2010	La licence de pêche faxée au NT était pour la pêche dans la ZEE du Kenya au-delà des 15 mn. Le SSN était éteint, c'est à dire ne fonctionnait pas pendant l'inspection. Le patron l'a allumé quand cela a été signalé par l'observateur.

Nom du navire	Date d'inspection	Commentaire d'inspection
CHUAN FU NO.1	16/11/2010	La licence de pêche était pour Taïwan, Chine et s'est avérée ensuite périmée.
Tawariq 4	03/02/2010	La date d'expiration de la licence de pêche (et la zone) s'est avérée avoir été manuellement modifiée
PING SHIN 201	03/11/2010	Il n'y avait pas de permis de pêche lors de l'inspection. Le journal de pêche n'était pas officiel ou complet ni exact. Il n'y avait aucune position de filage et de virage.
EVERGOLD NO.1	07/11/2010	Le permis de pêche est expiré. Le SSN ne fonctionnait pas et le patron du LSTLV a dit qu'il était en panne.
KOTOSHIRO MARU NO.18	22/05/2010	Le patron a été incapable de présenter le permis de pêche.
EVERGOLD NO.1	31/12/2010	Le permis de pêche seychellois a expiré en 2009.

Annexe 2 – Observateurs de la CTOI formés

Nom de l'observateur	N° CTOI	Formé 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	Non
Hentie Heynes	015	Oui
David James Virgo	016	Non
Juan Vilata	017	Non
Patrick Nugent	018	Non
Andrew Deary	019	Oui
George Stoye	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 Ngongo	035	Oui
Stephen Westcott	036	Oui
Steven Young	037	Non
Anthony Donnelly	038	Oui
Thomas Franklin	039	Oui
Robert Clark	040	Oui
Pedro Jesus	041	Oui
Oliver Wilson	042	Non
Jan Wissema	043	Non
Elcimo Pool	044	Oui