

Résumé du Mécanisme Régional d'Observateurs de la CTOI en 2019



CTOI

Rapport annuel du prestataire

20/03/2020

Soumis par :

MRAG



Code du projet :	ZG2485
Version:	3,0
Préparé par :	KM, NF, JW
Approuvé par :	JMC

Table des matières

Table des matières	i
Liste des Tableaux	ii
Liste des Figures	iii
Acronymes	iv
1 Introduction	5
2 Échantillonnage	8
2.1 Estimations du poids.....	8
2.2 Espèces transférées observées	10
3 Thon rouge du Sud	10
4 Vérification des navires	11
5 Autres infractions potentielles	13
6 Formation des observateurs	13
7 Autres questions	13
7.1 Santé et sécurité	13
7.2 Rapatriement en raison d'un cas de force majeure.....	14
7.3 Élimination des déchets	14
7.4 Coopération des navires	15

Liste des Tableaux

Tableau 1 Transbordements de thon rouge du Sud (<i>Thunnus maccoyii</i>) déclaré par les navires en 2019.	10
Tableau 2 Résumé des vérifications des carnets de pêche menées en 2019.	12
Tableau 3 Résumé des vérifications menées sur les identifiants des LSTLV.	12

Liste des Figures

Figure 1 Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2019, en pourcentage et par flottille.	5
Figure 2 Observateurs déployés dans le cadre du MRO de la CTOI en 2018 et 2019.	6
Figure 3 Position des transbordements en 2019 (image principale), en 2016 (en haut à droite), en 2017 (au milieu à droite) et en 2018 (en bas à droite).	7
Figure 4 Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).	8
Figure 5 Différence entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thonidés seulement). ..	8
Figure 6 Nombre de vérifications des navires en 2019.	11

Acronymes

ATF	Autorisation de pêche
CCSBT	Commission pour la conservation du thon rouge du Sud
CDS	Système de documentation des captures
CMF	Formulaire de suivi des captures
CTOI	Commission des Thons de l'Océan Indien
CV	Navire transporteur
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
SOLAS	Sauvegarde de la vie humaine en mer
SSN	Système de Surveillance des Navires
ZEE	Zone Économique Exclusive

1 Introduction

Durant l'année 2019, le Mécanisme régional d'observateurs (MRO) a surveillé un total de 1 317 transbordements réalisés par de grands palangriers thoniers (LSTLV) dans la zone de compétence de la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI). 66 % ont été réalisés par la flottille de Taïwan, province de Chine et des LSTLV battant pavillon chinois, seychellois, malaisien, japonais et coréen, représentant 16 %, 8 %, 4,5 %, 4 % et 1% respectivement (Figure 1). Le Kenya et Oman ont également réalisé deux transbordements et un transbordement, respectivement, (<1 %). Il y a eu 55 transbordements de moins en 2019 qu'en 2018 (1 372) ; la répartition des transbordements effectués par chaque flottille est similaire à celle de 2018.

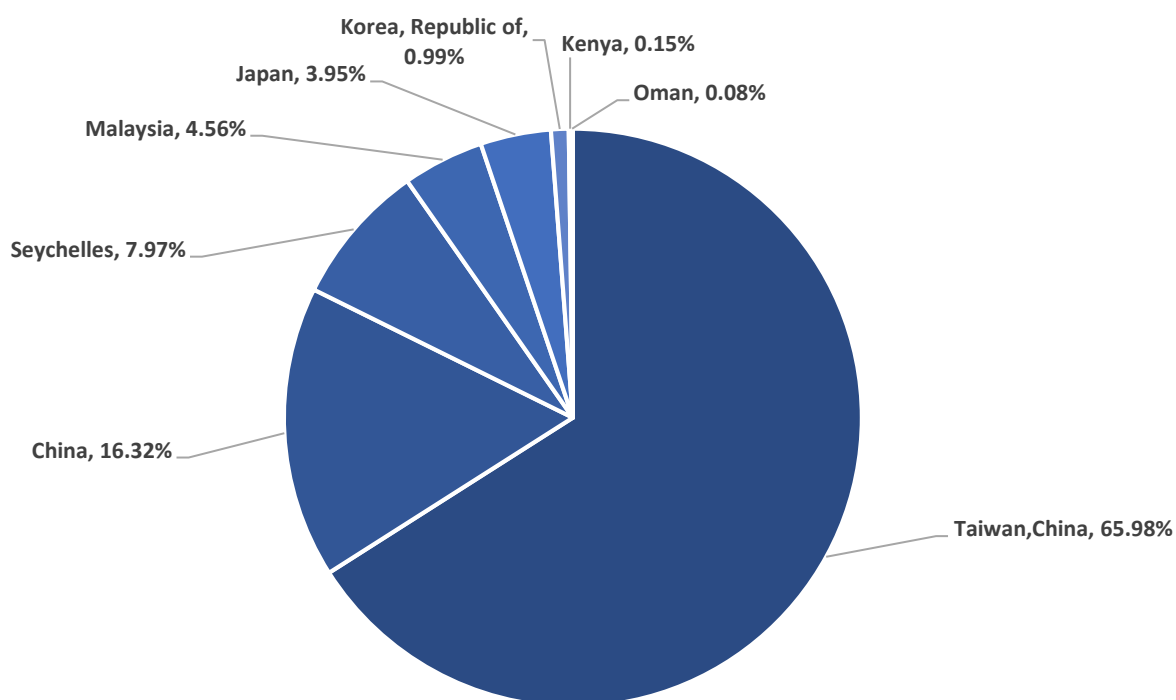


Figure 1 Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2019, en pourcentage et par flottille.

Les déploiements ont eu lieu sur des navires transporteurs, essentiellement sous pavillon de Taïwan, province de Chine (32 %). Des déploiements ont également été effectués sur des navires transporteurs sous pavillon du Panama (19 %), de la Malaisie (14 %), du Liberia (11 %), de la République de Corée (11 %), du Japon (8%) et de Singapour (5 %).

La Figure 2 présente un résumé des déploiements réalisés dans le cadre du MRO (nombre de sorties des navires transporteurs à bord desquels des observateurs ont été affectés) en 2019. Il y a eu au total 65 déploiements (deux déploiements additionnels ont été annulés). Dix-huit de ces navires ont continué vers, ou provenaient 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 mai et juin, avec respectivement 11 et 12 déploiements. La Figure 2 illustre le cycle annuel des déploiements en 2019 et en 2018, à titre de comparaison.

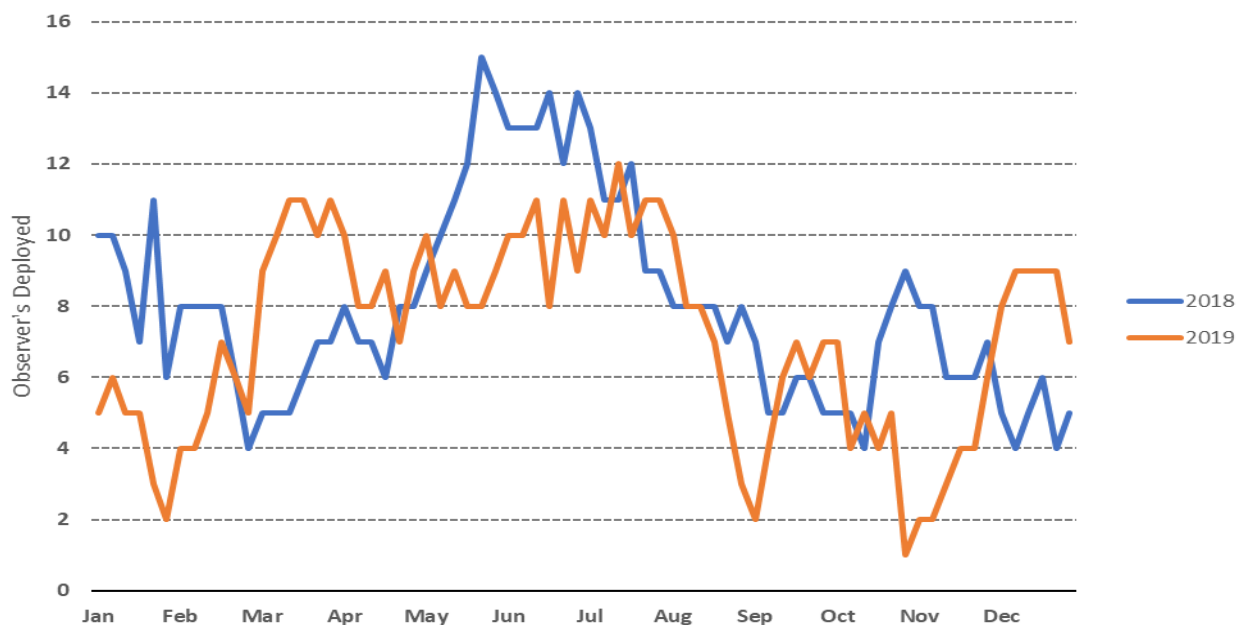


Figure 2 Observateurs déployés dans le cadre du MRO de la CTOI en 2018 et 2019.

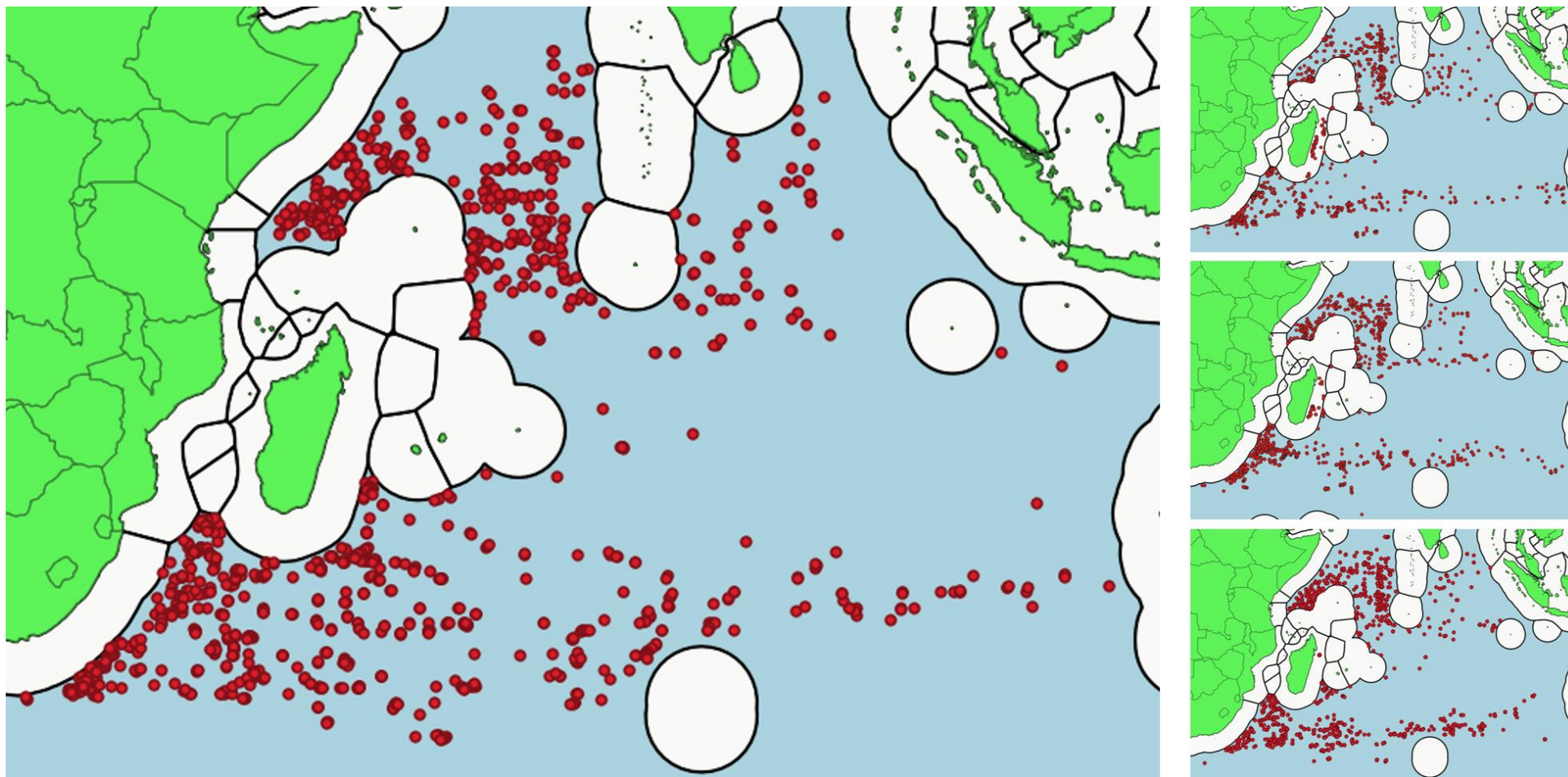


Figure 3 Position des transbordements en 2019 (image principale), en 2016 (en haut à droite), en 2017 (au milieu à droite) et en 2018 (en bas à droite).

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. Aucun transbordement n'a eu lieu dans les ZEE en 2019.

2 Échantillonnage

2.1 Estimations du poids

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

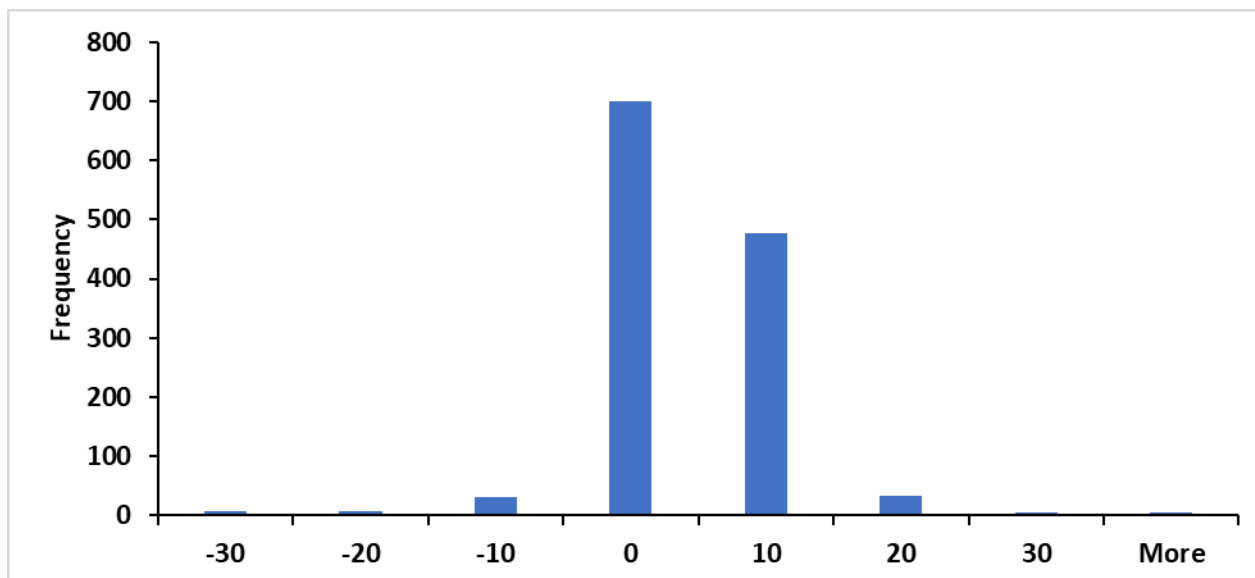


Figure 4 Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).

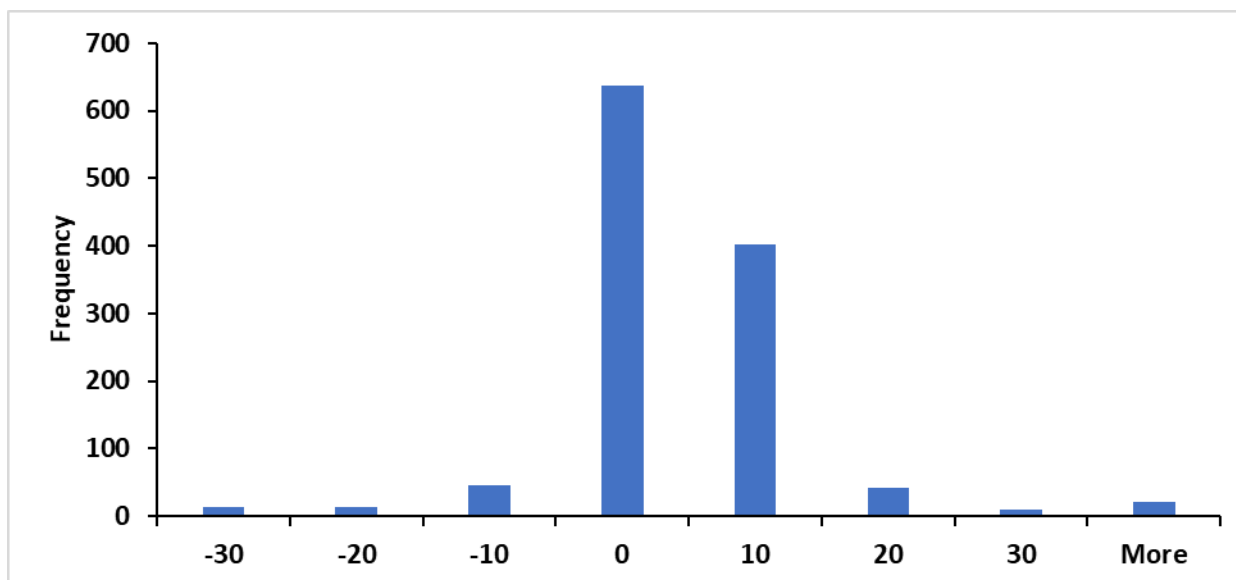


Figure 5 Différence entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thonidés seulement).

¹ MRAG and CapFish (2010). Examen du Mécanisme Régional d'Observateurs de la CTOI. CoC48_Add1[F]

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, 95 % des estimations présentaient un écart de moins de 10% par rapport aux déclarations des navires, le navire déclarant plus que l'estimation de l'observateur dans environ 4 % des cas. Une tendance similaire est observée si l'on considère seulement les produits de thon et d'espèces apparentées, 92 % des estimations des observateurs s'inscrivant dans une différence de 10 % de la déclaration des navires. Toutefois, dans ces cas, seuls 6 % des navires déclaraient plus de produits de thons transbordés que les estimations des observateurs.

Veillez vous reporter aux rapports précédents du prestataire en ce qui concerne les principales raisons des écarts constatés entre les poids observés et déclarés.

2.2 Espèces transférées observées

La quantité totale de thons et d'espèces apparentées transbordés en 2019 s'élevait à 63 650 t. Les cinq principales espèces transbordées en poids, tel qu'enregistré par les observateurs en 2019, étaient les suivantes : albacore (*Thunnus albacares*) (16 690 t), germon (*Thunnus alalunga*) (16 118 t), patudo (*Thunnus obesus*) (9 270 t), rouvet (*Ruvettus pretiosus*) (8 034 t) et espadon (*Xiphias gladius*) (4 288 t). De moindres quantités (supérieures à 100 t) des espèces suivantes ont été transbordées : thon rouge du sud (*Thunnus maccoyii*) (1 434 t), marlin bleu indopacifique (*Makaira mazara*) (1 090 t), opah (*Lampris guttatus*) (472 t), marlin rayé (*Tetrapturus audax*) (391 t), listao (*Katsuwonus pelamis*) (287 t), requin peau bleue (*Prionace glauca*) (273 t), marlin noir (*Makaira indica*) (271 t), voilier indopacifique (*Istiophorus platypterus*) (125 t), coryphène (*Coryphaena hippurus*) (117 t). Plusieurs poissons n'ont pas été classés par espèce : requin + requin pélagique nca (2 090 t + 316 t), poissons porte-épée (306 t), produits de thon non identifiés (245 t), produits d'espèces mixtes (231 t) et autres poissons non classifiés (1 197 t). Plusieurs autres espèces ont été transbordées en petites quantités totalisant 405 t : makaire bleu de l'Atlantique (*Makaira nigricans*), makaire blanc de l'Atlantique (*Tetrapturus albidus*), thon papillon (*Gasterochisma melampus*), escolier noir (*Lepidocybium flavobrunneum*), thazard barré (*Scomberomorus cavalla*), requins taupes (*Isurus spp.*) - petite taupe (*Isurus paucus*) et requin taupe bleue (*Isurus oxyrinchus*), thazard rayé indopacifique (*Scomberomorus commerson*), castagnole (*Brama spp.*), makaire à rostre court (*Tetrapturus angustirostris*), requin soyeux (*Carcharhinus falciformis*) et thazard bâtard (*Acanthocybium solandri*).

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'il a bien surveillé le transbordement. En 2019, des transbordements de thon rouge du sud ont été déclarés à 43 reprises au cours de 12 déploiements différents, pour un total de 1 396,5 tonnes enregistrées par le navire comme étant transférées (ce qui représente près de 37,5 tonnes de moins que le volume observé).

Tableau 1 Transbordements de thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*) déclaré par les navires en 2019.

Deployment No.	Nom CV	CV IOTC #	Nom Observateur	Nombre transbordements	Poids Total Déclarées (t)
528	CHITOSE	15114	Pedro Costa	2	26.034
538	TAISEI MARU NO.24	8466	Johann Beets	1	43.457
543	CHITOSE	15114	Eva María Vidal Cejuela	1	10.009
565	TAISEI MARU NO.24	8466	Bruce Biffard	3	199.487
566	CHITOSE	15114	Henry John Heyns	19	257.361
570	MEITA MARU	8461	Cansin Alkan	1	62.500
577	HARIMA	17037	Matea Haggia	5	249.937
579	SHOTA MARU	8459	Toni Lakos	3	343.658
581	TAISEI MARU NO.24	8466	Tony Dimitrov	1	63.173
588	SHOTA MARU	8459	Martin Emanuel	1	63.000
592	CHITOSE	15114	Peet Botes	4	11.537
593	HSIANG HAO	17244	Rebeca Ocon	2	66.387

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 IV de la Résolution 19/06 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).

1 317 transbordements au total ont été effectués en 2019 par 367 LSTLV différents. Dans 1 234 cas le LSTLV a été arraisonné à des fins de contrôle mais dans 83 cas le navire n'a pas été arraisonné mais en lieu et place les carnets de pêche et l'autorisation de pêche (ATF) ont été transmis à l'observateur présent sur le navire transporteur. Le nombre de fois où chaque LSTLV a été contrôlé en 2019 est illustré à la Figure 6.

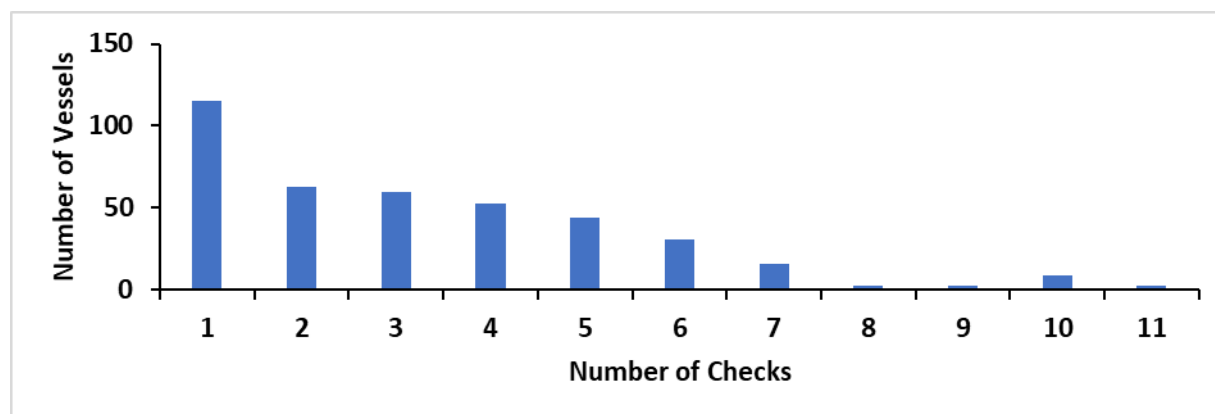


Figure 6 Nombre de vérifications des navires en 2019.

Un bref résumé des résultats des contrôles des LSTLV est soumis ci-dessous. Les détails complets sur les infractions potentielles figurent dans le document [IOTC-2020-WPICMM03-08a](#) qui résume les infractions potentielles observées dans le cadre du Mécanisme régional d'observateurs en 2019.

a. Vérifier la validité de l'autorisation du navire ou de son permis de pêche aux thons et d'espèces apparentées dans la zone de compétence de la CTOI. Les États du pavillon sont tenus, en vertu de la Résolution 19/04, de soumettre au Secrétariat de la CTOI des modèles de leur autorisation officielle de pêche (ATF) en dehors de la juridiction nationale. La soumission de ces modèles permet aux observateurs d'identifier les ATF valides lorsqu'ils procèdent aux contrôles des navires. Le MRO dispose actuellement des modèles d'ATF de toutes les flottes participantes.

Au cours des déploiements 563 et 598, Transbordements 22 et 15 respectivement, un navire sous pavillon kényan a procédé à des transbordements pour la première fois dans le cadre du programme. Un nouveau modèle d'ATF a été remis par le Kenya au consortium afin de corriger la déclaration du LSTLV Shang Jyi.

Dans 18 cas, l'ATF, ou une version valide, n'a pas été présentée lors du transbordement. Une version de l'ATF a par la suite été transmise par fax ou e-mail à l'observateur présent sur le navire transporteur à l'issue du transbordement. Dans quatre cas, l'ATF présentée avait expiré lors du dernier événement de pêche enregistré.

b. Vérifier et consigner la quantité totale de captures à bord et la quantité qui sera transbordée 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). Dans trois cas, l'unité de SSN n'a été présentée à l'observateur et le capitaine du LSTLV a indiqué à la place l'AIS ou l'unité d'alimentation en tant que SSN. Dans un cas, l'équipage du navire n'a pas été en mesure de montrer à l'observateur une unité de SSN à bord, et une unité de SSN CLS LEO a été fournie au navire par le navire transporteur au cours de ce transbordement. L'une des infractions les plus communes identifiées précédemment est que les navires placent des interrupteurs à proximité

de l'unité de SSN. Le GTMOMCG03 a recommandé que les observateurs du PRO cessent de relever les unités de SSN équipées d'interrupteurs comme étant des infractions potentielles.

Les observateurs continuent à enregistrer le type d'unité utilisé sur chaque navire, selon un guide élaboré en 2017. Un exemplaire de ce guide est inclus en annexe du Rapport du prestataire de 2018. (IOTC-2018-CoC15-04b).

d. Examiner les carnets de pêche. Le carnet de pêche de chaque LSTLV ayant procédé à des transbordements a également été examiné. Un résumé des carnets de pêche observés, par catégorie, est présenté au Tableau 2.

Tableau 2 Résumé des vérifications des carnets de pêche menées en 2019.

Format du carnet de pêche	Nombre
Carnets de pêche présentés	1 317
Correspondant au modèle de la flottille	1 314
Imprimé	1 283
Électronique	34
Non relié (imprimé)	7
Non numéroté (imprimé)	12

e. Vérifier si les captures à bord résultent de transferts provenant d'autres navires, et vérifier la documentation de ces transferts. Aucun élément de preuve n'a été présenté aux observateurs attestant du transbordement de poissons entre des LSTLV en 2019.

f. En cas d'infraction potentielle impliquant le navire de pêche, la dénoncer immédiatement au capitaine du navire transporteur. Alors que le capitaine du navire transporteur est normalement notifié des infractions potentielles, ce n'est que par le biais du rapport final de l'observateur que le Secrétariat de la CTOI en est informé. Le Secrétariat de la CTOI signalera alors les infractions potentielles aux flottilles. Sur demande des flottilles, une copie des rapports de vérification est également fournie au capitaine du navire afin qu'elle puisse être transmise à la flottille.

g. Communiquer les résultats des tâches exécutées à bord du navire de pêche dans le rapport de l'observateur. Les résultats des vérifications menées par les observateurs sont résumés dans leur rapport final et toute divergence est examinée de manière approfondie. En outre, un dossier photographique est compilé comportant l'ensemble des autorisations des navires, unités de SSN et journaux de bord ainsi que les marquages extérieurs des navires.

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 aux exigences prévues par la Résolution 19/04. Les résultats des vérifications de l'identification des navires sont présentés au Tableau 3 et indiquent le nombre de fois où l'observateur soit n'a pas pu vérifier les informations par rapport à celles fournies dans le Registre CTOI des navires autorisés, soit a estimé que les marquages sur le navire n'étaient pas correctement affichés ou étaient usés ou masqués d'une façon ou d'une autre et donc illisibles.

Tableau 3 Résumé des vérifications menées sur les identifiants des LSTLV.

Vérification de l'identification	Nombre de fois
Nom du navire masqué/illisible	40
Nom du navire ne correspondant pas à celui de la base de données	11
IRCS masqué/illisible	5
IRCS ne correspondant pas à celui de la base de données	2

5 Autres infractions potentielles

Aucune à signaler.

6 Formation des observateurs

Depuis 2009, 133 observateurs ont reçu une formation de la CTOI. Certains d'entre eux ont été formés directement à travers la CTOI alors que d'autres provenaient de l'ICCAT, après autorisation préalable du Secrétariat 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 en activité et nombre d'entre eux ont quitté le programme. Il y a actuellement 70 observateurs considérés comme étant formés et participant activement à la rotation sur le MRO de la CTOI. Il convient donc de continuer à organiser régulièrement des formations pour les observateurs dans le but de remplacer ceux qui abandonnent le programme et de s'assurer que la demande croissante est satisfaite. 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 suivre également les transbordements de la CCSBT.

7 Autres questions

7.1 Santé et sécurité

En 2019, aucun observateur n'a refusé de déploiement pour des raisons de sécurité.

Cependant, les questions soulevées en matière de sécurité incluent les points suivants :

- **Manque d'exercice de sécurité** Cette question a précédemment été soulevée dans le rapport du prestataire de 2019 et continue à poser problème. La plupart des navires n'ont pas réalisé d'exercices de sécurité en 2019 et parfois des exercices ont été effectués mais sans la participation de l'observateur. Conformément à la Règle 19 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la formation et les exercices d'urgence doivent inclure : le lancement des bateaux de sauvetage ; des cours et démonstrations de sécurité lors des exercices de sécurité ; la sécurité incendie et des exercices de lutte contre les incendies ; le lancement des embarcations rapides de sauvetage ; des exercices concernant l'abandon du navire, les déversements d'huile, le pilotage d'urgence, les scénarios d'homme tombé à la mer et le sauvetage dans les espaces clos. Le Consortium recommande que les navires prévoient la participation des observateurs à tous les exercices de sécurité lorsqu'ils embarquent à bord du navire. Nous veillerons à inclure cette recommandation dans le Protocole d'accord pour l'année prochaine.
- **Surcharge du navire transporteur en mer.** En 2019, le nombre d'incidents concernant la surcharge a reculé. Les capitaines des navires ont fait preuve de coopération avec les observateurs et ont débarqué des passagers dès que ce problème s'est posé.
- **Infestations.** Alors que les normes d'hygiène sur la plupart des navires sont considérées être bonnes, elles continuent à être insuffisantes sur certains navires, et à plusieurs reprises la présence de blattes, rats, tiques, punaises de lit et autres vermines a été signalée. Lorsque le consortium a estimé que les conditions à bord nuiraient à la santé de l'observateur, celui-ci a été débarqué à la première occasion et le consortium a demandé la soumission d'un certificat sanitaire avant de redéployer un observateur sur ce navire.
- **Déversements d'huile/de carburant.** Des déversements d'huile/de carburant ont été constatés au cours de quelques déploiements, tout en restant minimes. Dans un cas, près de 153 L de carburant ont été déversés sur le pont. Cela a été considéré comme nettoyé.
- **Sheng Fan No.126 – Collision entre le navire de pêche et le navire transporteur.** Le transbordement a débuté le 07/06/2019 à 18h00. L'observateur n'a pas embarqué à bord du LSTLV pour les contrôles à bord en raison de mauvaises conditions météorologiques et de conditions trop dangereuses. Les cordes d'amarrage de la proue entre le navire transporteur et le LSTLV ont cédé à trois reprises au cours du transbordement tandis que les cordes de défense ont cédé à deux reprises. À 23h15, le capitaine du navire transporteur a décidé

d'interrompre le transbordement alors que les conditions empiraient. Les procédures qui ont suivi restent incertaines pour l'observateur qui a quitté le pont inférieur pour sa propre sécurité. Les cordes d'amarrage de la poupe ont été détendues sur le côté du navire transporteur avant que le LSTLV n'ait fait chauffer les moteurs. La poupe du LSTLV a dérivé vers l'extérieur alors que les cordes d'amarrage de la proue étaient également détendues mais pas dégagées du LSTLV. Le LSTLV a commencé à dériver latéralement vers le côté bâbord du navire transporteur, la proue du LSTLV faisant face au côté bâbord du navire transporteur. En raison de la forte houle, la proue du LSTLV s'est soulevée et s'est écrasée sur le côté bâbord du navire transporteur entre les deux canots de sauvetage sur le pont intermédiaire. Les deux canots de sauvetage côté bâbord ont été détruits, l'un d'entre eux se gonflant et l'amarre s'accrochant à la poupe du navire transporteur. Le côté bâbord du navire transporteur a été sérieusement endommagé. Une fois que le LSTLV a dérivé hors du navire transporteur, le capitaine est parvenu à allumer les moteurs et à suivre le navire transporteur. La collision a en partie été filmée par l'observateur.

Tous les incidents ci-dessus ont été consignés dans les rapports finaux des observateurs.

Même si cela n'est pas directement lié à la sécurité des observateurs, ces derniers continuent à soumettre des commentaires généralement réguliers quant à l'absence de casques rigides ou de dispositifs de sécurité adéquats sur les navires transporteurs, en plus des bottes de travail portées par l'équipage sur le pont.

7.2 Rapatriement en raison d'un cas de force majeure

Au cours du déploiement 552/19, l'observateur a été rapatrié pour des raisons médicales et des circonstances liées au bien-être de sa proche famille. Un observateur de rechange a immédiatement été détaché par le consortium pour éviter de perturber, dans toute la mesure du possible, le planning du navire. Lors de cet incident, le navire a pleinement coopéré avec le consortium en assurant le rapatriement d'urgence de l'observateur. À cet égard, le consortium souhaiterait adresser tous ses remerciements aux opérateurs et agents du navire pour leur prompt réponse et leur compréhension. L'observateur n'a pas repris ses fonctions.

7.3 Élimination des déchets

Les méthodes d'élimination des déchets varient entre les navires transporteurs et la plupart dispose de plans d'élimination des déchets incluant un incinérateur à bord, des instructions et des bacs pour trier et stocker les différents déchets. Cependant, cela n'est pas toujours le cas et certains n'ont pas du tout mis en place un plan d'élimination ou ne se conforment pas à ce qui est mis en place. Même si aucune analyse quantitative n'a été réalisée, ce qui suit est un bref résumé de mauvaises pratiques relevées dans les rapports des observateurs.

- De nombreux navires, non équipés d'incinérateurs, tentent de stocker tous les déchets (sauf les ordures ménagères) à bord dans des sacs, souvent arrimés à la poupe.
- La plupart des navires jetaient apparemment les ordures ménagères/déchets organiques par-dessus bord, plusieurs fois par jour.
- Dans deux cas, seules les bouteilles plastiques étaient triées, les autres déchets étant incinérés ou stockés ensemble. Il a également été observé que les cendres de l'incinérateur étaient jetées par-dessus bord.
- Un navire, signalé comme ne procédant pas au tri sélectif des déchets, jetait souvent les déchets par-dessus bord pendant qu'il se déplaçait. Un autre navire a jeté des déchets non organiques par-dessus bord, même s'il s'agissait de déchets mineurs, tels que des mégots de cigarette et des morceaux de papier.

Les exemples ci-dessus ne représentent pas les flottilles dans leur ensemble mais sont inclus pour souligner certains problèmes existants.

L'élimination des déchets signalée en 2019 semble s'être nettement améliorée par rapport à 2018, avec essentiellement des signalements mineurs de déchets non-organiques jetés par-dessus bord. Il a été indiqué que la plupart des navires transporteurs disposent de bacs distincts, étiquetés et selon

un code couleur pour une élimination ultérieure des déchets au port. Les déchets étaient essentiellement triés en papier/bois, plastique, verre, boîtes de conserves et huiles. La plupart des navires sont très vigilants à l'égard de l'élimination des déchets et le capitaine d'un navire transporteur a réprimandé des LSTLV pour avoir jeté des déchets par-dessus bord.

7.4 Coopération des navires

La coopération des LSTLV et des navires transporteurs a, une fois de plus, été généralement bonne. Le consortium n'a aucun problème à soulever en ce qui concerne des difficultés à opérer avec les navires.