

# Résumé du Programme Régional d'Observateurs de la CTOI en 2020

CTOI

Rapport annuel du Prestataire

09/04/2021



Soumis par :



Code du projet :	ZG2485
Version:	3.0
Préparé par :	NF, KM, JW
Approuvé par :	JMC

## Table des matières

<b>Table des matières</b> .....	<b>i</b>
<b>Liste des Tableaux</b> .....	<b>ii</b>
<b>Liste des Figures</b> .....	<b>iii</b>
<b>Acronymes</b> .....	<b>iv</b>
<b>1 Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>2 Échantillonnage</b> .....	<b>10</b>
2.1 Estimations du poids.....	10
2.2 Espèces transbordées.....	12
<b>3 Thon rouge du Sud</b> .....	<b>14</b>
<b>4 Contrôles des navires</b> .....	<b>15</b>
<b>5 Autres infractions potentielles</b> .....	<b>18</b>
<b>6 Formation des observateurs</b> .....	<b>18</b>
<b>7 Autres questions</b> .....	<b>18</b>
7.1 Santé et sécurité .....	18
7.2 Rapatriement en raison d'un cas de force majeure.....	19
7.3 Élimination des déchets .....	19
7.4 Coopération des navires .....	19
7.5 Impact de la pandémie de Coronavirus sur le programme .....	19

## Liste des Tableaux

Tableau 1 Quantité déclarée (tonnes) d'espèces transbordées par type de produit en 2020.....	12
Tableau 2 Transbordements de thon rouge du Sud ( <i>Thunnus maccoyii</i> ) déclarés par les navires en 2020. ....	14
Tableau 3 Résumé des vérifications des carnets de pêche menées en 2020. ....	16
Tableau 4 Résumé des vérifications menées sur les identifiants des LSTLV. ....	17

## Liste des Figures

Figure 1a Contribution en pourcentage par flottille au nombre total de transbordements de la CTOI en 2020. ....	6
Figure 1b Contribution en pourcentage par flottille au nombre total de transbordements de la CTOI en 2020 en moyenne pour 2016-2019. ....	6
Figure 2 Déploiements actifs montrant les observateurs déployés et les navires non-observés dans le cadre du PRO de la CTOI en 2020. Le nombre moyen de déploiements pour 2015-2019 est indiqué à titre de comparaison. ....	8
Figure 3 Positions des transbordements en 2020 (image principale), en 2019 (en haut à droite), en 2018 (au milieu à droite) et en 2017 (en bas à droite). ....	9
Figure 4 Différence en pourcentage entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces). ....	10
Figure 5 Différence en pourcentage entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (espèces de thonidés seulement). ....	10
Figure 6 Nombre de fois où les navires (LSTLV) ont été contrôlés en 2020. ....	15

## Acronymes

ATF	Autorisation de pêche
CCSBT	Commission pour la conservation du thon rouge du sud
CDS	Programme 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
RAV	Registre de navires autorisés
ZEE	Zone Économique Exclusive

# 1 Introduction

Durant l'année 2020, le Programme régional d'observateurs (PRO) a surveillé un total de 354 transbordements réalisés par de grands palangriers thoniers (LSTLV) dans la zone de compétence de la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI).

1 261 autres transbordements ont eu lieu dans l'océan Indien et n'ont pas été surveillés du fait de la suspension des déploiements d'observateurs liée à la pandémie de Coronavirus. Ces transbordements ont été effectués dans le cadre d'une situation de force majeure.

Les données des transbordements non-observés ont été enregistrées dans la base de données du PRO. Les déclarations de transbordements soumises au Secrétariat de la CTOI ont été mises à la disposition du Consortium à travers le dossier partagé basé sur le cloud du Consortium et du Secrétariat. Elles ont été saisies manuellement dans les bases de données des déploiements pour chaque demande de déploiement et des rapports de déploiement ont été générés à partir de celles-ci. L'intégralité des obligations de déclaration contractées au titre du PRO ont été respectées en suivant cette procédure. Comme pour les déploiements observés, des rapports réguliers ont été soumis au Secrétariat résumant les transbordements réalisés au cours de cette période. De temps à autre, le Consortium a directement contacté les opérateurs et les capitaines des navires en vue de demander des informations manquantes ou solliciter des clarifications sur les quantités de produit, la date/l'heure et la position des transbordements.

En 2020, le nombre total de transbordements en mer a été plus élevé que les années précédentes, se situant à 1 615, soit 298 transbordements de plus que ceux enregistrés en 2019. Il s'agit du plus grand nombre de transbordements enregistrés au cours d'une année depuis le lancement du PRO, et dépasse le nombre moyen de transbordements (1 291) de 2016 à 2019.

**La répartition des transbordements par les flottilles des LSTLV en 2020 était largement similaire aux années précédentes, comme indiqué à la**

**Figure 1a Contribution en pourcentage par flottille au nombre total de transbordements de la CTOI en 2020.**

**a pour la contribution en pourcentage en 2020 et à la**

**Figure 1a Contribution en pourcentage par flottille au nombre total de transbordements de la CTOI en 2020.**

b pour la contribution en pourcentage en moyenne pour 2016-2019. Étant donné que la plupart des transbordements n'ont pas été observés en 2020 en raison de la pandémie de Coronavirus, la Figure 1b (non publiée auparavant) a été incluse à des fins de comparaison avec les années précédentes.

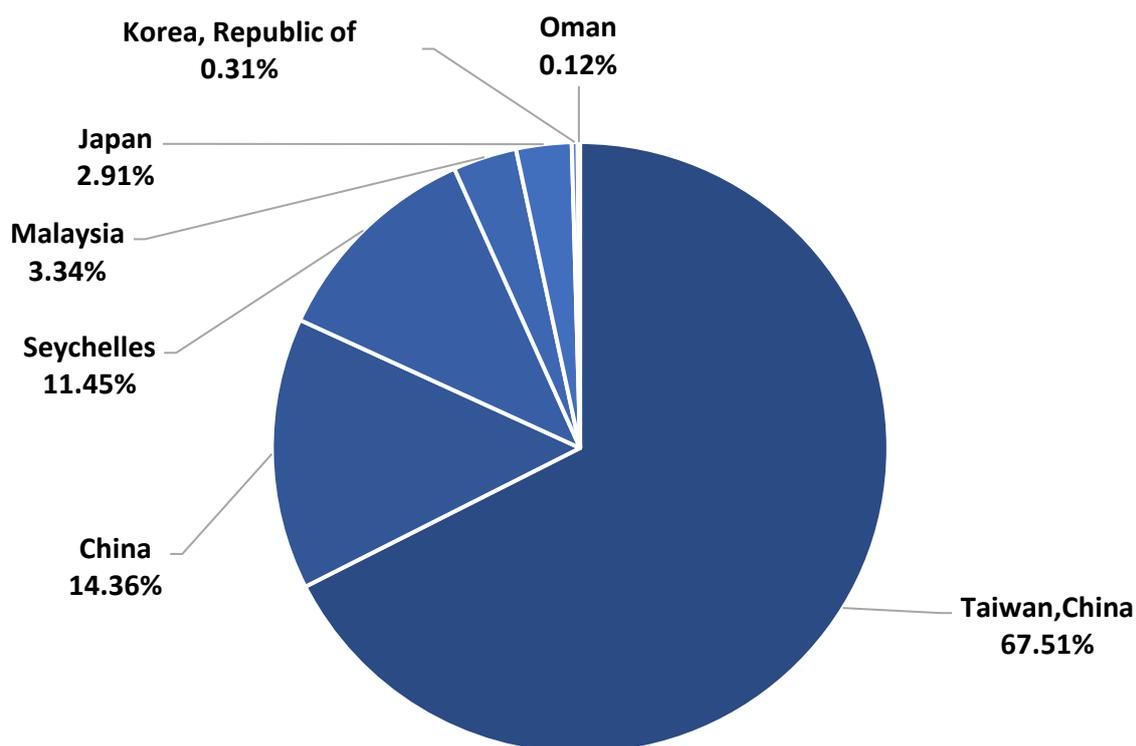


Figure 1a Contribution en pourcentage par flotte au nombre total de transbordements de la CTOI en 2020.

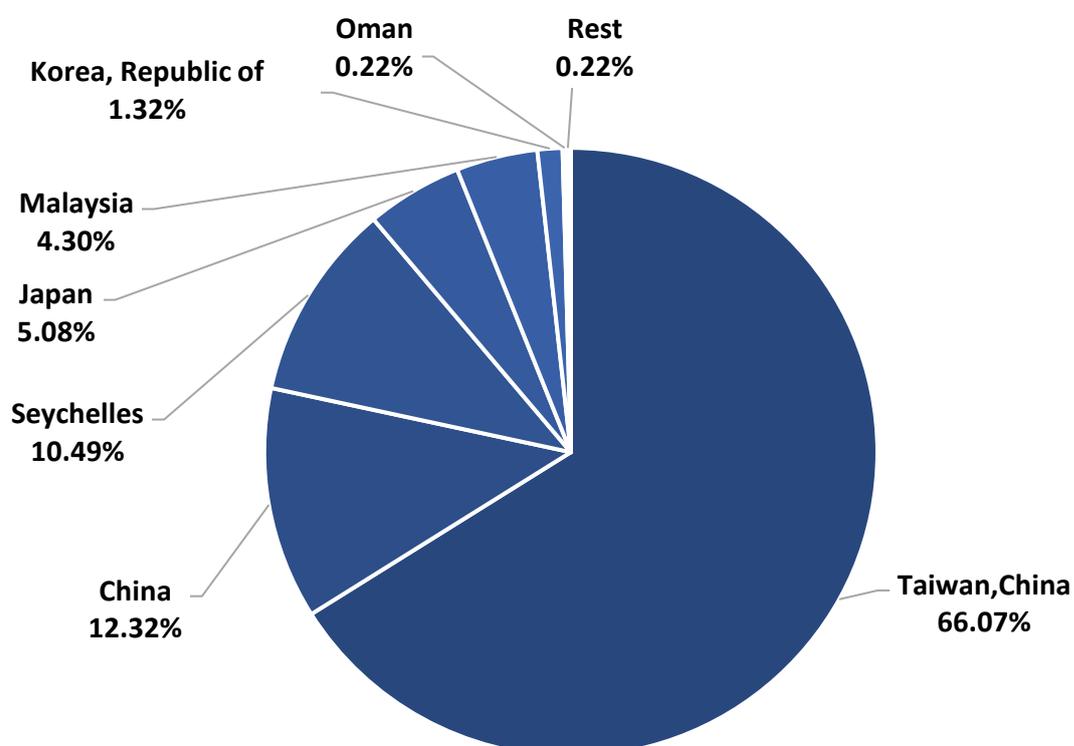


Figure 1b Contribution en pourcentage par flotte au nombre total de transbordements de la CTOI en moyenne pour 2016-2019<sup>1</sup>.

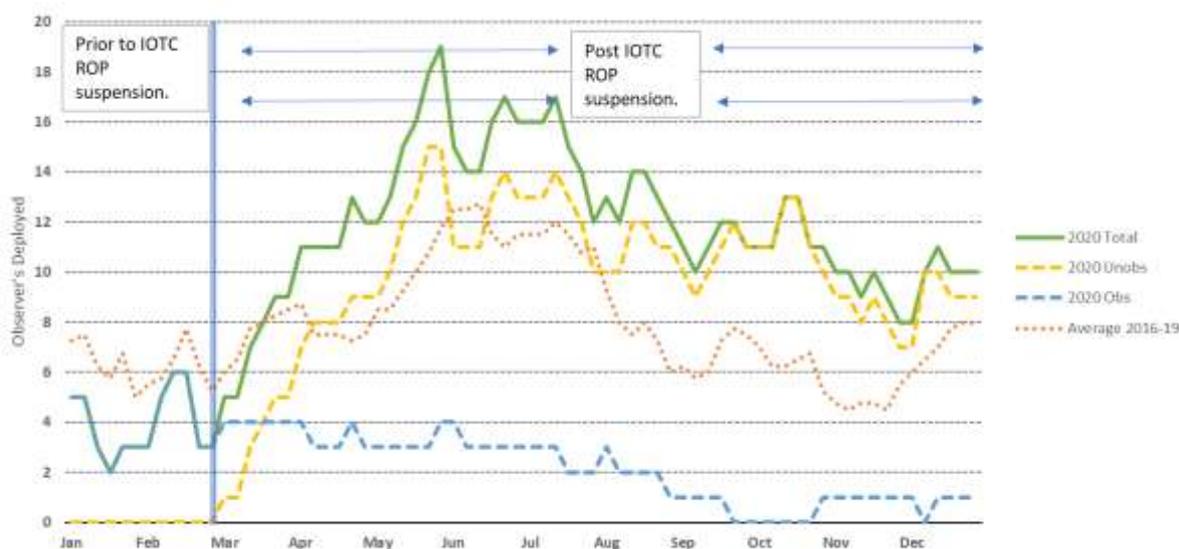
<sup>1</sup> Le reste incluant des transbordements avec des LSTV et des navires transporteurs sous pavillon de la Tanzanie, du Kenya, du Panama et de Singapour entre 2016 et 2019.

Les déploiements commencés en 2020 (à la fois observés et non-observés) étaient largement similaires aux années précédentes en ce qui concerne la contribution en pourcentage des flottilles des navires. Ils ont été effectués avec des navires transporteurs battant essentiellement le pavillon de Taiwan, Province de Chine (30%), suivi du Panama (29%), de la Malaisie (14%), de la République de Corée (11%), du Japon (8%), du Liberia (6%) et de Singapour (3%). L'augmentation majeure a été constatée dans les demandes de déploiements pour des navires transporteurs sous pavillon du Panama (jusqu'à 10%, 6 déploiements en 2019), alors que les demandes de déploiements pour des navires transporteurs sous pavillon du Liberia et de Singapour ont été moins nombreuses.

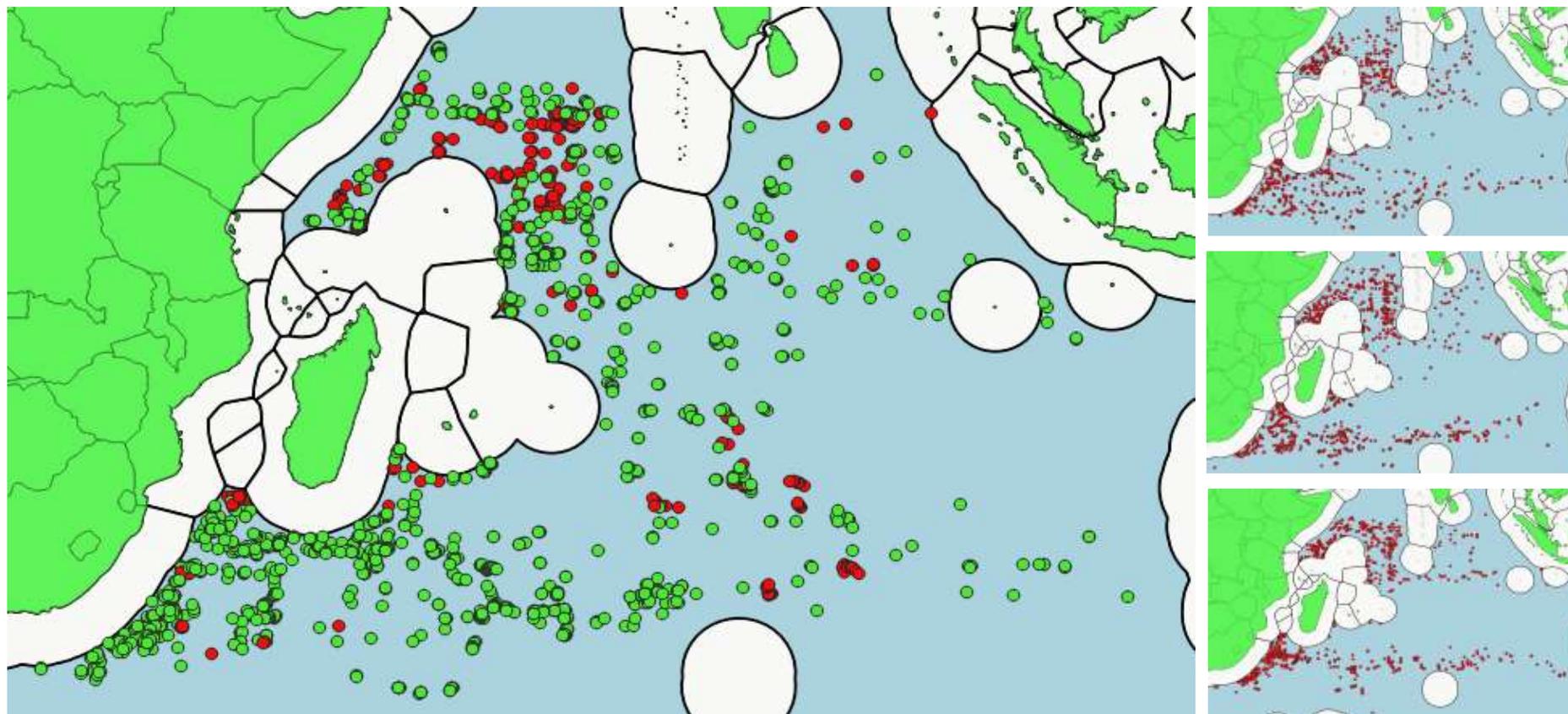
La Figure 2 présente un résumé des demandes de déploiements dans le cadre du PRO (nombre de marées des navires transporteurs) en 2020. Au total, 63 déploiements sur des navires transporteurs ont commencé leur marée en 2020, débutant avec la demande du PRO 603/20 et s'achevant avec la demande du PRO 668/20. Parmi ceux-ci, 14 déploiements ont été surveillés par un observateur du PRO de la CTOI et 49 ont été réalisés dans le cadre d'une situation de force majeure en tant que déploiement non-observé compte tenu de la pandémie de Coronavirus. Trois demandes de déploiement ont été annulées. En raison de la pandémie de Coronavirus et de la fermeture des ports de rapatriement mis à la disposition des observateurs, plusieurs observateurs ont été déployés de façon continue pendant plusieurs mois, restant à bord et étant redéployés sur le même navire ou transférés sur un autre navire transporteur. Cette situation s'est produite sur 7 déploiements.

Trois déploiements d'observateurs ont continué vers, ou provenaient de la zone de réglementation de la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (ICCAT) sans faire d'escale au port au point d'intersection. Le nombre de demandes de déploiements a été le plus élevé en mai-juin, atteignant un sommet avec 18 navires transporteurs en activité (à la fois observés et non-observés). La **Error! Reference source not found.** montre le cycle annuel des déploiements en 2020, pour les déploiements observés et non-observés, ainsi qu'une moyenne pour les déploiements de 2015 à 2019 à titre de comparaison.

Les déploiements d'observateurs du PRO de la CTOI ont été interrompus en mars 2020, du fait de la pandémie de Coronavirus. Avant cette date, l'activité des navires transporteurs était en dessous de la moyenne de cette époque de l'année, ce qui était probablement dû aux premiers impacts de la propagation du virus dans l'Asie orientale. Faisant suite à la suspension, le nombre de navires transporteurs en activité a augmenté, dépassant la moyenne des années précédentes de 2015 à 2019. Cela pourrait être dû en partie au fait que les navires ont cherché à rattraper le temps perdu au premier trimestre de l'année mais aussi au facteur de regroupement des demandes de déploiements, les navires transporteurs restant « actifs » pendant une période plus longue que dans une situation normale où ils seraient limités par la durée maximum de déploiement en mer d'un observateur. Le regroupement de ce type aurait dû donner lieu à une diminution du nombre total de demandes de déploiements mais, en 2020, le nombre de demandes a été similaire aux autres années, suggérant que l'activité de transbordement est restée élevée malgré la pandémie. En outre, deux nouveaux navires transporteurs ont rejoint le PRO de la CTOI.



**Figure 2** Déploiements actifs montrant les observateurs déployés et les navires non-observés dans le cadre du PRO de la CTOI en 2020. Le nombre moyen de déploiements pour 2015-2019 est indiqué à titre de comparaison.



**Figure 3 Positions des transbordements en 2020 (image principale), en 2019 (en haut à droite), en 2018 (au milieu à droite) et en 2017 (en bas à droite).**

NB: La distribution spatiale des transbordements est similaire à celle des années précédentes avec des « bandes » distinctives de transbordements aux alentours de 12° et 34° sud, mais avec un plus grand nombre de transbordements réalisés dans l'ouest de l'océan Indien. Les transbordements indiqués par des points rouges ont été observés dans le cadre du PRO en 2020. Les transbordements indiqués par des points verts n'ont pas été observés, ces données ont été incluses dans la base de données d'après les déclarations de transbordement soumises.

## 2 Échantillonnage

### 2.1 Estimations du poids

Les procédures d'estimation des poids ont été précédemment débattues dans l'Examen du Programme régional d'observateurs de la CTOI<sup>2</sup>. Les différences en pourcentage entre le poids global observé et le poids déclaré par les navires sont illustrées à la **Error! Reference source not found.** et, pour les thonidés seulement, à la **Error! Reference source not found.** Il est à noter que ces chiffres ne s'appliquent qu'aux transbordements observés (déploiements 603/20, 604/20, 605/20, 606/20, 607/20, 608/20, 610/20, 611/20, 620/20, 622/20, 633/20, 646,20, 650/20 et 666/20). Les différences en pourcentage entre les poids observés et déclarés par les navires suivent le même schéma que les années précédentes.

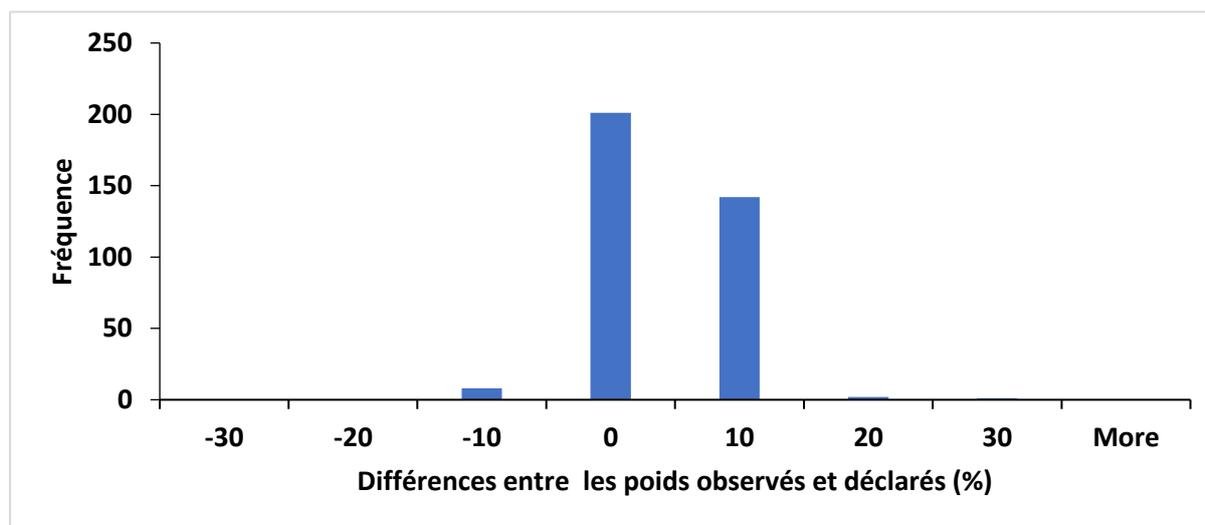


Figure 4 Différence en pourcentage entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).

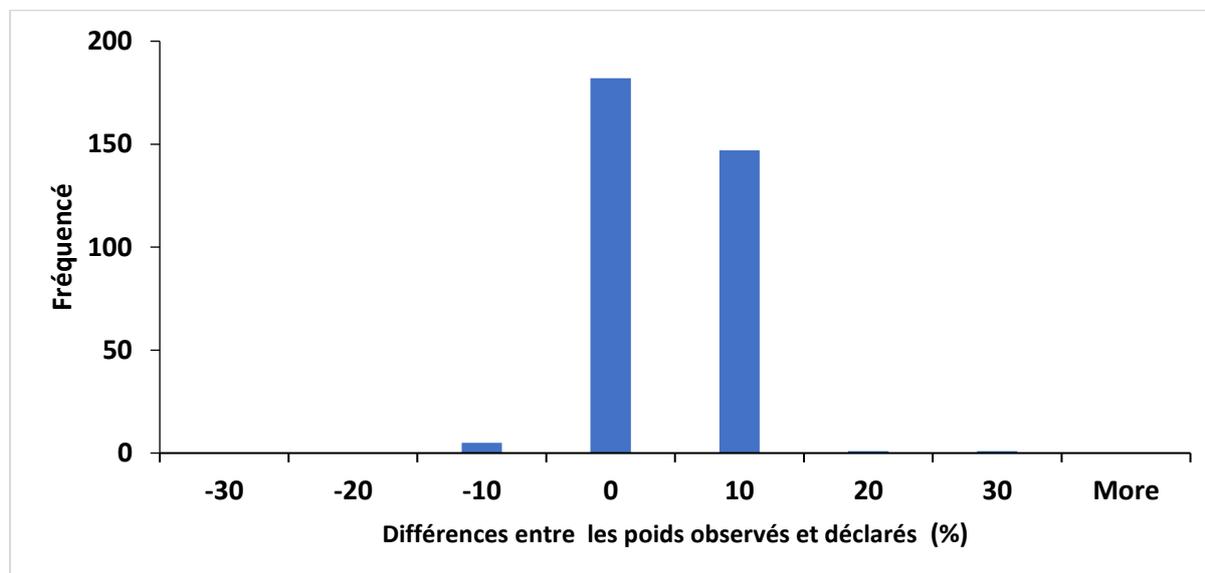


Figure 5 Différence en pourcentage entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (espèces de thonidés seulement).

<sup>2</sup> MRAG et CapFish (2010). Examen du Programme Régional d'Observateurs de la CTOI. CoC48\_Add1[F]

Les différences positives représentent les transbordements au cours desquels les estimations de l'observateur sont supérieures à la déclaration des navires. Les différences sont négatives lorsque les estimations de l'observateur sont inférieures.

Pour tous les poissons, 99% 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 2% des cas (8 sur 354 navires). Une tendance similaire est observée si l'on considère seulement les produits de thon et d'espèces apparentées, 98% des estimations des observateurs s'inscrivant dans une différence de 10 % de la déclaration des navires. Toutefois, dans ces cas, seul 1,5% (5 sur 336) des navires déclaraient plus de produits de thons transbordés que les estimations des observateurs. Veuillez 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 transbordées

En raison de la pandémie de Coronavirus, 354 transbordements (22%) ont été surveillés par des observateurs en mer. Pour cette déclaration, les données ont été tirées des chiffres déclarés par les navires. La quantité totale de thons et d'espèces apparentées transbordés en 2020 s'élevait à 74 230,72 t. Le Tableau 1 comporte une ventilation des espèces transbordées par type de produit. Les espèces de moins d'une tonne transbordées ne sont pas incluses dans le tableau et les valeurs de poids déclarées ont été arrondies à la tonne la plus proche. Plusieurs espèces de l'Atlantique ont été déclarées comme ayant été capturées et transbordées par les navires de pêche.

**Tableau 1** Quantité déclarée (tonnes) d'espèces transbordées par type de produit en 2020.

Groupe d'espèces	Nom français	Nom d'espèce	Total tonnes transbordées	Type de produit				
				Éviscéré et sans branchie	Poids entier	Poids manipulé	Étêté divers	Autres divers
<b>Espèces gérées par la CTOI</b>								
<b>Thons tropicaux et tempérés</b>	Germon	<i>Thunnus alalunga</i>	17 157	10	16 882	19	57	189
	Patudo	<i>Thunnus obesus</i>	17 810	17 333	0	209	267	0
	Listao	<i>Katsuwonus pelamis</i>	47	0	23	6	18	0
	Thon rouge du Sud	<i>Thunnus maccoyii</i>	1 893	1 893	0	0	0	1
	Albacore	<i>Thunnus albacares</i>	15 542	14 869	0	174	499	0
<b>Poissons porte-épée</b>	Marlin noir	<i>Makaira indica</i>	373	12	46	248	67	0
	Marlin bleu indopacifique	<i>Makaira mazara</i>	817	8	0	366	443	0
	Voilier indopacifique	<i>Istiophorus platypterus</i>	107	0	3	50	52	2
	Marlins, voiliers etc. nca	<i>Istiophoridae</i>	16	0	0	5	10	0
	Marlin rayé	<i>Tetrapturus audax</i>	228	148	0	44	36	0
	Espadon	<i>Xiphias gladius</i>	4 021	7	0	2 678	1 264	72
<b>Thons néritiques et maquereaux (thazards)</b>	Thazard rayé	<i>Scomberomorus commerson</i>	24	0	0	9	15	0
<b>Espèces non-gérées par la CTOI</b>								
<b>Poissons porte-épée</b>	Marlin bleu de l'Atlantique	<i>Makaira nigricans</i>	141	10	0	131	0	0
	Marlin blanc de l'Atlantique	<i>Tetrapturus albidus</i>	5	0	0	5	0	0

Groupe d'espèces	Nom français	Nom d'espèce	Total tonnes transbordées	Type de produit				
				Éviscéré et sans branchie	Poids entier	Poids manipulé	Étêté divers	Autres divers
	Makaïre à rostre court	<i>Tetrapturus angustirostris</i>	5	0	0	3	3	0
<b>Thons néritiques et maquereaux (thazards)</b>	Thon papillon	<i>Gasterochisma melampus</i>	28	0	0	28	0	0
	Thazard-bâtard	<i>Acanthocybium solandri</i>	15	7	0	3	4	0
<b>Autres espèces cibles</b>	Daurade/coryphène	<i>Coryphaena hippurus</i>	11	0	9	1	1	0
	Escolier	<i>Lepidocybium flavobrunneum</i>	249	41	0	37	171	0
	Perche océanique	<i>Mola mola</i>	1	0	0	1	0	0
	Rouvet	<i>Ruvettus pretiosus</i>	11 650	13	4	5 206	6 404	23
	Opah	<i>Lampris guttatus</i>	264	0	0	89	175	0
	Autres poissons non-classifiés	N/A	1 690	5	380	501	547	259
	Castagnole	<i>Brama spp.</i>	2	0	1	1	0	0
	Thons nca	<i>Thunnini</i>	7	0	0	7	0	0
<b>Requins</b>	Requin bordé	<i>Carcharhinus limbatus</i>	2	0	0	2	0	0
	Requin peau bleue	<i>Prionace glauca</i>	241	0	0	71	128	43
	Requins taupes	<i>Isurus spp</i>	94	0	0	49	14	32
	Requins pélagiques nca	<i>Requins pélagiques nca</i>	6	0	0	0	6	0
	Requins nca	<i>Carcharhinidae</i>	1	0	0	1	0	0
	Requin-taupe bleu	<i>Isurus oxyrinchus</i>	114	0	0	21	88	5
	Requin soyeux	<i>Carcharhinus falciformis</i>	24	0	1	8	5	10
	Divers requins nca	<i>Selachimorpha(Pleurotremata)</i>	1 646	0	0	438	913	295

### 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<sup>er</sup> janvier 2010, tout thon rouge du sud transbordé 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 2020, des transbordements de thon rouge du sud ont été déclarés à 72 reprises (62 non-observés) au cours de 13 déploiements différents, pour un total de 1 910 tonnes enregistrées par le navire comme étant transbordés (Tableau 2). Ces transbordements représentent une augmentation de 167% du nombre de transbordements concernant le thon rouge du sud et une augmentation de 136% de la quantité totale transbordée par rapport à 2019. De plus, 2020 a été l'année au cours de laquelle il y a eu le plus grand nombre de transbordements de thon rouge de sud et la plus grande quantité transbordée de cette espèce depuis le lancement du PRO.

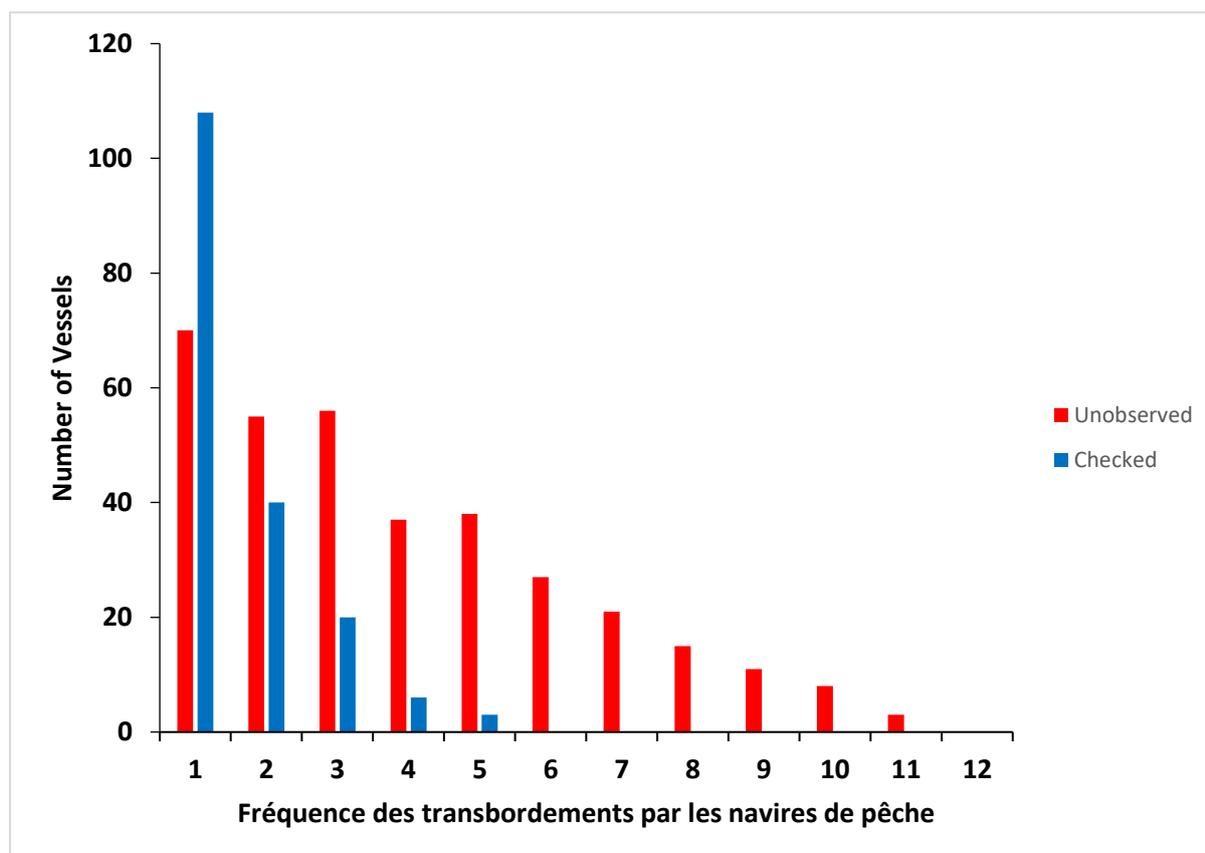
**Tableau 2 Transbordements de thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*) déclarés par les navires en 2020.**

N° déploiement	Nom du CV	N° CTOI du CV	Nom de l'observateur	Nombre de transbordements	Poids total déclaré (t)
592	CHITOSE	15114	Peet Botes	1	0.995
619	SHENG HONG	900080040	Déploiement non-observé	2	9.926
626	CHIKUMA	14788	Déploiement non-observé	1	1.946
627	MEITA MARU	8461	Déploiement non-observé	5	102.164
634	CHITOSE	15114	Déploiement non-observé	18	394.885
636	TAISEI MARU NO.15	8465	Déploiement non-observé	3	141.966
640	HSIANG HAO	17244	Déploiement non-observé	18	509.874
642	SEIBU	16637	Déploiement non-observé	4	248.287
649	YACHIYO	17140	Déploiement non-observé	6	47.003
650	IBUKI	14787	Tony Dimitrov	7	211.338
658	MEITA MARU	8461	Déploiement non-observé	3	128.784
661	CHITOSE	15114	Déploiement non-observé	3	50.428
666	MEITA MARU	8461	Martin Emanuel	2	63.186

## 4 Contrôles 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).

1 615 transbordements au total ont été effectués, en 2020, par 372 LSTLV différents. Dans 287 cas, le LSTLV a été arraisonné à des fins de contrôle. Dans 1 328 cas, le navire n'a pas été arraisonné, soit en raison de l'absence d'un observateur à bord soit des précautions prises visant à ne pas arraisonner les navires, pour réduire le risque de propagation du Coronavirus. Dans la mesure du possible, les carnets de pêche et l'autorisation de pêche (ATF) ont été transmis à l'observateur à bord du navire transporteur. Le nombre de fois où chaque LSTLV a été contrôlé en 2020 est illustré à la **Error! Reference source not found.**, indiqué par des barres bleues. Les barres rouges indiquent les navires ayant également transbordé mais n'ayant pas été contrôlés.



**Figure 6** Nombre de fois où les navires (LSTLV) ont été contrôlés en 2020.

Un bref résumé des résultats des contrôles des LSTLV est soumis ci-dessous. Des remarques ont été faites pour chacun en ce qui concerne l'impact de la pandémie de Coronavirus sur les contrôles effectués par les observateurs. Les détails complets sur les infractions signalées pour 2020 figurent dans le rapport [IOTC-2021-WPICMM04-04a](#). Les réponses des CPC aux infractions sont présentées dans le document [IOTC-2021-WPICMM04-04b](#).

**a. Vérifier la validité de l'autorisation du navire de pêche ou de sa licence de pêche de 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 les 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 valables lorsqu'ils procèdent aux contrôles des navires. Le PRO dispose actuellement des modèles d'ATF de toutes les flottilles participantes.

Pour chaque transbordement où un observateur était présent, l'ATF a été présentée. Dans cinq cas, l'ATF a été transmise par fax ou e-mail à l'observateur présent sur le navire transporteur à l'issue du transbordement. L'ATF présentée n'avait expiré dans aucun cas lors du transbordement.

Dans 20 cas, des erreurs ont été identifiées dans le Numéro d'immatriculation national et le numéro de registre CTOI renseignés sur l'ATF. Ils ont été inclus dans les rapports de déploiement et signalés au Secrétariat de la CTOI.

La validité des ATF n'a pas été déterminée dans le cadre du PRO pour les transbordements non-observés en 2020. Afin de vérifier l'ATF, des copies des ATF auraient dû être mises à la disposition du Consortium pour chaque navire procédant à des transbordements. Le mandat du Consortium était d'enregistrer les données fournies à travers les déclarations de transbordements et, dans le cadre de ce processus, de vérifier que les navires étaient autorisés à procéder à des transbordements dans le Registre des Navires autorisés (RNA).

**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. Cela dépasse, en outre, le mandat du programme.

La validation de la quantité totale de captures dans les cales des navires a été limitée pendant la pandémie de Coronavirus en raison de la suspension du programme et des mesures d'atténuation prises à l'effet de ne pas embarquer à bord des LSTLV en 2020. Les observateurs n'ont pas pu embarquer à bord des navires de pêche pour s'entretenir avec le capitaine du navire ou le capitaine de pêche. Le questionnaire et les fiches de traduction ont cependant été remis au capitaine du navire ou au capitaine de pêche pour remplissage.

**c. Vérifier le fonctionnement du Système de Surveillance des Navires (SSN).** Les observateurs ont pu vérifier que toutes les unités de SSN étaient présentes et alimentées lorsqu'ils ont pu embarquer à bord des LSTLV.

Les observateurs continuent d'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).

La vérification du fonctionnement des unités de SSN n'a pas été possible lors de la pandémie de Coronavirus lorsque les observateurs n'ont pas pu embarquer à bord. Il a parfois été remédié à ce problème en demandant au capitaine du navire ou au capitaine de pêche de prendre des photos de l'unité de SSN avec l'appareil photo de l'observateur. La vérification du fonctionnement des unités de SSN n'a pas été possible pour les déploiements non-observés.

**d. Examiner le carnet de pêche.** Le carnet de pêche de tous les LSTLV ayant procédé à des transbordements avec un observateur à bord ont été examinés. Un résumé des carnets de pêche observés par catégorie est présenté au Tableau 3.

**Tableau 3 Résumé des vérifications des carnets de pêche menées en 2020.**

Format du carnet de pêche	Nombre
Carnets de pêche présentés	354
Correspondant au modèle de la flottille	354
Imprimé	339
Électronique	15
Non relié (imprimé)	0

Sans numérotation/ numérotation non-consécutives (imprimé)	4
Sans numérotation (électronique)	2
Entrées erronées ou manquantes	12

La vérification du contenu des carnets de pêche a été possible lors de la pandémie de Coronavirus lorsque les observateurs n'ont pas pu embarquer à bord. Ces carnets de pêche ou impressions de carnets de pêche ont été transmis à l'observateur présent sur le navire transporteurs ou ont été photographiés avec l'appareil photo de l'observateur remis au capitaine du navire ou au capitaine de pêche. La vérification du contenu et du format des carnets de pêche n'a pas été possible pour les déploiements non-observés.

**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 2020.

Pour les déploiements non-observés, cela aurait été impossible à détecter sans d'autres informations externes fournies. Un cas de ce type a été signalé au Consortium et au Secrétariat lors du déploiement 668-20. En raison d'une panne de réfrigération et du risque consécutif de perte du produit, la capture du LSTLV Jin Sheng No.1 a été transbordée sur le LSTLV Jin Sheng No.2, avant d'être transbordée sur le navire transporteur Feng Lu.

**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 à la flottille concernée. 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.

Pour les transbordements non-observés, toutes les indications d'infractions dans les déclarations de transbordements soumises, comme des erreurs dans l'identification du navire ou la position de transbordement, ont été vérifiées par recoupement et vérifiées directement auprès des opérateurs des navires transporteurs. Dans tous les cas, elles ont été corrigées à travers le processus ci-dessus, en tenant la CTOI informée des conclusions.

**g. Communiquer les résultats des tâches exécutées à bord du navire de pêche dans le rapport de l'observateur.** Les résultats des contrôles des navires menés 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.

Pour les transbordements non-observés, toutes les infractions vérifiées par les opérateurs ont été incluses dans le rapport de déploiement non-observé.

**h. Identification des LSTLV.** En plus de tout 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 nationale, et de déterminer si les marquages sont conformes aux exigences prévues par la Résolution 19/04. Les résultats de ces vérifications de l'identification des navires sont présentés au Tableau 4 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 documents ou 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 4 Résumé des vérifications menées sur les identifiants des LSTLV.**

Vérification de l'identification	Nombre de fois
Nom du navire masqué/illisible	12
Nom du navire ne correspondant pas à celui de la base de données	0
IRCS masqué/illisible	2
IRCS ne correspondant pas à celui de la base de données	4

La validation de la quantité des identifiants des navires a pu se poursuivre comme d'habitude pour tous les déploiements observés, étant donné que cela n'impliquait pas d'embarquer à bord du navire.

## 5 Autres infractions potentielles

Aucune enregistrée.

## 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 49 observateurs formés et participant activement à la rotation sur le PRO 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. Aucun nouvel observateur n'a été formé en 2020 au vu de la baisse de la demande comme suite à la suspension du programme d'observateurs. En raison de la suspension du programme d'observateurs, le nombre d'observateurs considérés comme étant en activité et aptes au déploiement au cours de l'année a diminué. La situation de l'équipe actuelle d'observateurs devra être évaluée lorsque les déploiements pour les transbordements reprendront afin de s'assurer qu'il y a toujours un nombre suffisant d'observateurs disponibles pour couvrir les déploiements dans l'océan Indien, notamment si les activités de transbordements restent élevées en 2021.

## 7 Autres questions

### 7.1 Santé et sécurité

En 2020, aucun observateur n'a refusé de déploiement pour des motifs 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 les exercices de sécurité ont encore rarement lieu pour les déploiements d'observateurs. Le Consortium recommande que les navires prévoient la participation des observateurs aux exercices de sécurité lorsqu'ils embarquent à bord du navire.
- **Travail dans les zones à haut risque.** Certains navires opèrent dans la zone à haut risque du nord-ouest de l'océan Indien, en haute mer au large de la corne de l'Afrique. Il est courant pour les navires opérant dans cette zone considérée comme un risque élevé de piraterie d'avoir à bord du personnel de sécurité armé.
- **Pandémie de Coronavirus.** La pandémie de Coronavirus a posé un sérieux problème pour le bien-être des observateurs et de l'équipage des navires en 2020. Après discussion avec le Secrétariat de la CTOI, le PRO a été suspendu en mars 2020, en invoquant l'Article 16 du contrat du PRO (force majeure), suspendant tous les futurs déploiements jusqu'à nouvel ordre. Cette décision se basait sur la fermeture des frontières aux voyages internationaux, l'indisponibilité de vols pour détacher et rapatrier les observateurs, et les conseils en matière de santé et de sécurité émis à ce moment-là en vue de limiter la propagation du virus.

Certains observateurs ont été contraints de rester à bord pendant des périodes prolongées lorsque la fermeture des ports empêchait leur débarquement. Tous les navires à bord desquels les observateurs sont restés ont pris des mesures pour accroître le niveau d'hygiène à bord et le Consortium a mis en place des mesures visant à limiter le risque posé

pour les observateurs et l'équipage des navires, y compris la suspension des arraisonnements en mer. Tous les observateurs qui ont pu être rapatriés ont suivi les précautions contre la propagation du virus conformément aux exigences nationales et internationales. Cela incluait, mais sans s'y limiter, des tests PCR et des périodes de quarantaine. Aucun observateur du PRO déployé n'a présenté de test PCR positif à la Covid-19.

Le Consortium et le Secrétariat ont continué à surveiller de près la situation de la pandémie mondiale et la disponibilité de voyages internationaux. Lorsque les déploiements d'observateurs ont recommencé à être possibles, le Secrétariat de la CTOI et le Consortium ont convenu de reprendre les déploiements en mer, en examinant chaque demande de déploiement d'observateurs au cas par cas. Dans de bonnes conditions et avec l'autorisation du Secrétariat de la CTOI, le Consortium a été en mesure de déployer deux observateurs, un à la fin octobre 2020 et l'autre aux alentours de la mi-décembre 2020, afin de suivre les transbordements dans la zone CTOI.

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

## **7.2 Rapatriement en raison d'un cas de force majeure**

À l'issue d'une marée, il a été nécessaire de rapatrier promptement l'observateur dans son foyer en raison d'un décès familial. Le Consortium souhaiterait remercier le Secrétariat, la République de Corée et l'opérateur du navire transporteur pour les efforts consentis pour faciliter ce rapatriement. L'observateur a été rapatrié à temps pour être avec sa famille.

## **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. Aucun cas de pollution par les déchets n'a été signalé en 2020.

## **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. Le Consortium souhaiterait remercier les opérateurs des navires pour leur assistance et coopération afin de maintenir les objectifs de déclaration du PRO pendant la pandémie de Coronavirus et la suspension des transbordements observés.

## **7.5 Impact de la pandémie de Coronavirus sur le programme**

La pandémie de Coronavirus, et la rapide fermeture consécutive des ports et des frontières, a posé plusieurs problèmes pour le Consortium, aussi bien pour déployer des observateurs que pour rapatrier ceux qui se trouvaient déjà en mer, de manière sécurisée et efficiente. Des discussions ont été tenues avec le Secrétariat de la CTOI, et le 19 mars 2020, il a été décidé de suspendre temporairement le programme d'observateurs en mer (Réf CTOI : 2020-063) compte tenu des préoccupations croissantes liées à la logistique et à la sécurité des observateurs et des navires. Dans le cadre de la gestion continue du contrat, le Consortium a apporté un soutien permanent au Secrétariat à travers la tenue à jour de la base de données du PRO, la maintenance régulière des données, la vérification et la déclaration des activités de transbordement et des contacts avec les opérateurs des navires transporteurs.

Malgré la pandémie, 2020 s'est avérée être une année record pour le programme, poursuivant la tendance à la hausse de ces dernières années d'augmentation de l'activité de transbordements, comme mesuré par le nombre de transbordements, la quantité des produits transbordés, le nombre de navires transporteurs en activité et le nombre de demandes de déploiements d'observateurs.

La suspension du programme d'observateurs en mer a été maintenue pendant toute l'année 2020. Avec la possibilité de rotation des équipages et le début de l'atténuation des effets de la pandémie pour de nombreux pays au premier trimestre de 2021, la suspension des observateurs en mer a été levée en mars 2021, permettant la reprise progressive du déploiement des observateurs sur les navires. Chaque demande sera examinée au cas par cas en vue de protéger la santé et d'assurer la sécurité des observateurs et de l'équipage des navires. (Réf CTOI : 2021-51).