



Résumé du Programme Régional d'Observateurs de la CTOI en 2025

Commission des Thons de
l'Océan Indien

Rapport annuel du
prestataire

13/03/2026

Soumis par :

MRAG





Contrôle du document		
Titre	Résumé du Programme Régional d'Observateurs de la CTOI en 2025	
ID Document		
MRAG ID	ZG3135	
Version	2.0	
préparé par :		approuvé par:
Kimberley Mackey, James Moir Clark, Owen Kelley-Patterson, John Pearce, Sarah Davie et Jan Wissema		James Moir Clark
13/03/2026		13/03/2026
Utilisation interne uniquement	Client uniquement	Publication générale
☐	☒	☐

Table des matières

Liste des tableaux.....	iv
Liste des figures	v
Acronymes	vi
1 Introduction.....	7
2 Échantillonnage	10
2.1 Estimations du poids	10
2.2 Espèces transbordées	12
3 Thon rouge du sud	14
4 Contrôles des navires.....	15
5 Autres infractions potentielles.....	16
6 Formation des observateurs	16
7 Autres questions.....	16
7.1 Santé et sécurité	16
7.2 Élimination des déchets.....	17
7.3 Coopération des navires	17
7.4 Ports de débarquement.....	17

Liste des tableaux

Tableau 1 Nbr de transbordements et de déploiements ces 5 dernières années	7
Tableau 2 Quantité déclarée (tonnes) d'espèces gérées par la CTOI et la CCSBT transbordées par type de produit en 2025.	12
Tableau 3 Quantité déclarée (tonnes) d'espèces non gérées par la CTOI transbordées par type de produit en 2025.	13
Tableau 4 Transbordements de thon rouge du sud déclarés par les navires en 2025.	14

Liste des figures

Figure 1 Nombre total de transbordements de la CTOI par flottille en 2025, et à titre de comparaison ces 4 dernières années.....	7
Figure 2 Nombre maximum d'observateurs déployés dans le cadre du PRO de la CTOI dans chaque période de 5 jours en 2024 et 2025	8
Figure 3 Emplacements des transbordements en 2025 (en haut) et ces 4 dernières années (en bas). Les transbordements observés sont indiqués en vert et les transbordements non-observés en orange.	9
Figure 4 Différences en pourcentage entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes les espèces) sur la base de la présence de chaque espèce transbordée.....	10
Figure 5 Différences en pourcentage entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (espèces de thons seulement) sur la base de la présence de chaque espèce transbordée.	11
Figure 6 Tendances des transbordements de germon, de patudo et d'albacore depuis le lancement du PRO.....	14
Figure 7 Nombre de fois où les navires (LSTLV) ont été inspectés en 2025.	15

Acronymes

Acronyme	Description
ATF	Autorisation de pêche
CCSBT	Commission pour la conservation du thon rouge du sud
CDS	Système de documentation des captures
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
CMF	Formulaire de suivi des captures
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
CV	Navire transporteur
DT	Déclaration de transbordement
IRCS	Indicatif international d'appel radio
LSTLV	Grand palangrier thonier
NRN	Numéro d'immatriculation national
PRO	Programme Régional d'Observateurs
RNA	Registre des navires autorisés
SSN	Système de Surveillance des Navires
ZEE	Zone Économique Exclusive

1 Introduction

Au cours de l'année civile 2025, le Programme Régional d'Observateurs (PRO) a surveillé un total de 1 536 transbordements réalisés par de grands palangriers thoniers (LSTLV) dans la zone de compétence de la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI).

Tableau 1 Nbr de transbordements et de déploiements ces 5 dernières années

Année	Nombre de déploiements	Nombre de transbordements	Jours de déploiement moyens
2021	60	1 531	70,35
2022	51	1 677	61,96
2023	46	1 599	56,57
2024	66	1 499	42,92
2025	46	1 536	50,02

La répartition des transbordements réalisés par les flottilles des LSTLV en 2025 était similaire aux années précédentes, comme indiqué à la Figure 1 ci-dessous.

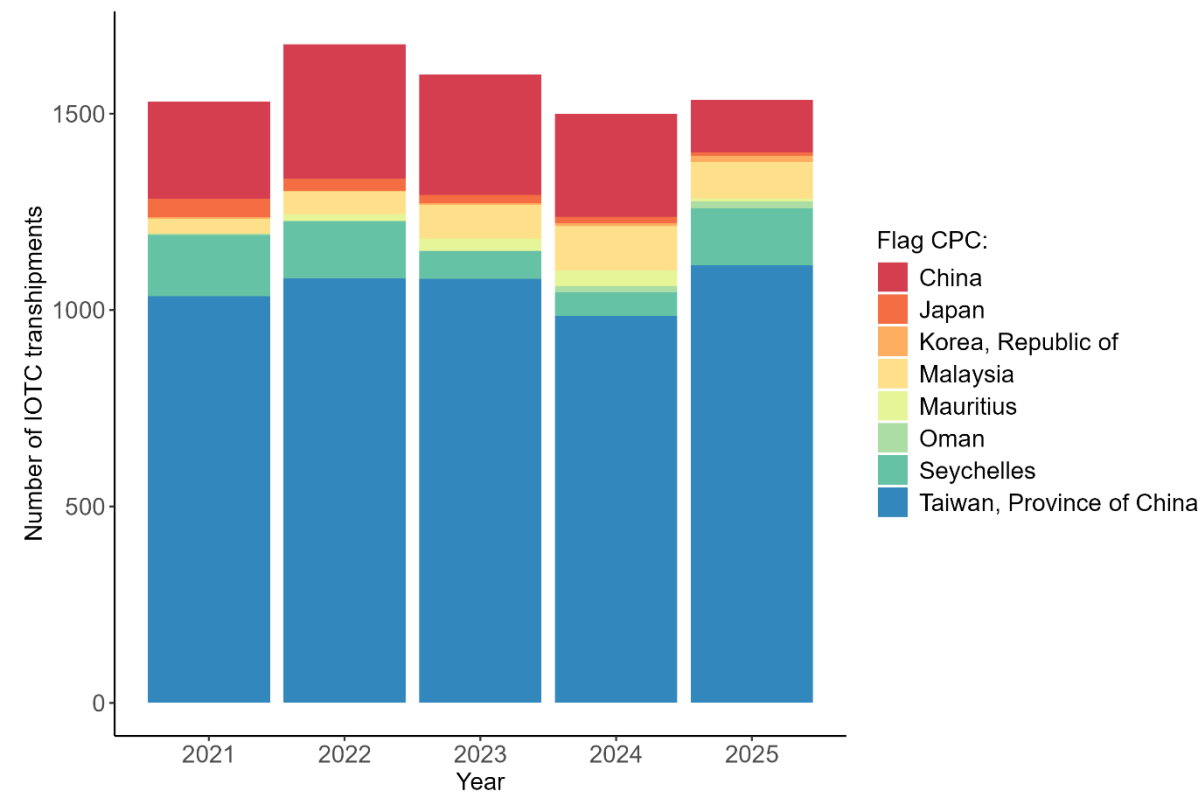


Figure 1 Nombre total de transbordements de la CTOI par flottille en 2025, et à titre de comparaison ces 4 dernières années.

47 demandes de déploiement ont été approuvées en 2025 (demandes 892/25 à 939/25), dont 46 ont été surveillées par un observateur du PRO de la CTOI. Une demande de déploiement (930/25) a été annulée et le numéro de déploiement 916/25 n'a pas été attribué en raison d'une erreur administrative. Le déploiement 939/25 n'était pas de retour à la date de rédaction et les données n'ont pas été incluses. Les observateurs ont été embarqués sur des navires transporteurs (CV) battant essentiellement le pavillon de Taiwan, Province de Chine (36 %), suivi du Panama (15 %), de la Malaisie (15 %), de la République de Corée (13 %), du Japon (11 %) et de Singapour (11 %).

Le nombre d'observateurs déployés durant chaque période de cinq jours en 2025 est indiqué à la Figure 2. Quatre déploiements d'observateurs ont continué directement vers ou en provenance de la zone de réglementation de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) sans faire d'escale au port au point d'intersection. Les demandes de déploiement ont été les plus nombreuses en mai, juin et novembre, culminant avec un total de 10 CV en activité. La répartition des déploiements au cours de l'année 2025 était différente de celle de 2024. Il y a eu un maximum en mai-juin et novembre et une baisse en février-mars, ce qui ne s'est pas produit en 2024.

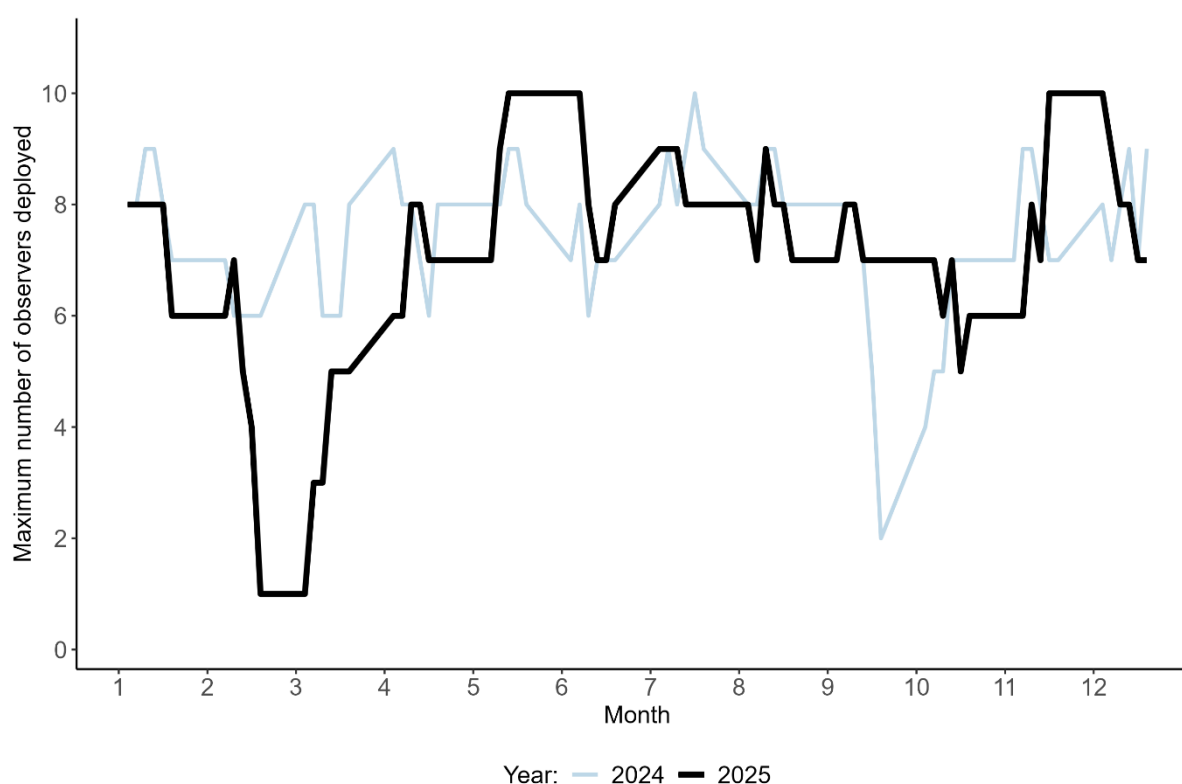


Figure 2 Nombre maximum d'observateurs déployés dans le cadre du PRO de la CTOI dans chaque période de 5 jours en 2024 et 2025

L'emplacement des transbordements en 2025 est indiqué à la Figure 3 et affiche une tendance globalement similaire aux années antérieures, la majorité des transbordements se déroulant dans l'océan Indien Ouest et dans une frange distinctive à environ 30 degrés sud. Les transbordements des quatre années précédentes sont également indiqués à la **Error! Reference source not found.** ; les transbordements observés sont représentés par des points verts et les transbordements non observés par des points orange en 2021 et 2022.

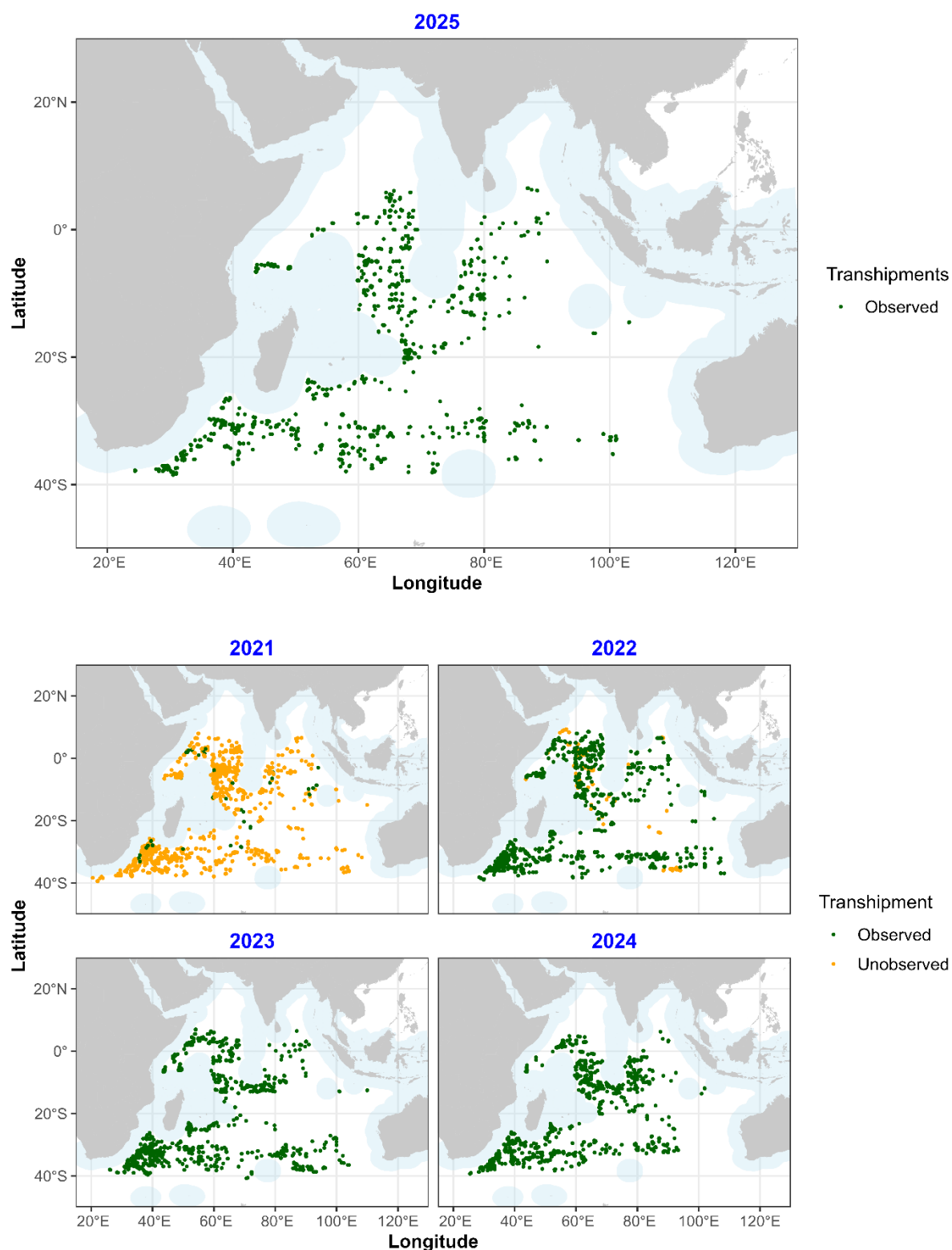


Figure 3 Emplacements des transbordements en 2025 (en haut) et ces 4 dernières années (en bas). Les transbordements observés sont indiqués en vert et les transbordements non-observés en orange.

2 Échantillonnage

2.1 Estimations du poids

Les procédures d'estimation des poids ont été précédemment discutées dans l'[Examen du PRO de la CTOI](#)¹. Les différences en pourcentage entre le poids global observé et le poids déclaré par les navires pour l'ensemble des espèces sont illustrées à la Figure 4 et, pour les thonidés seulement, à la Figure 5.

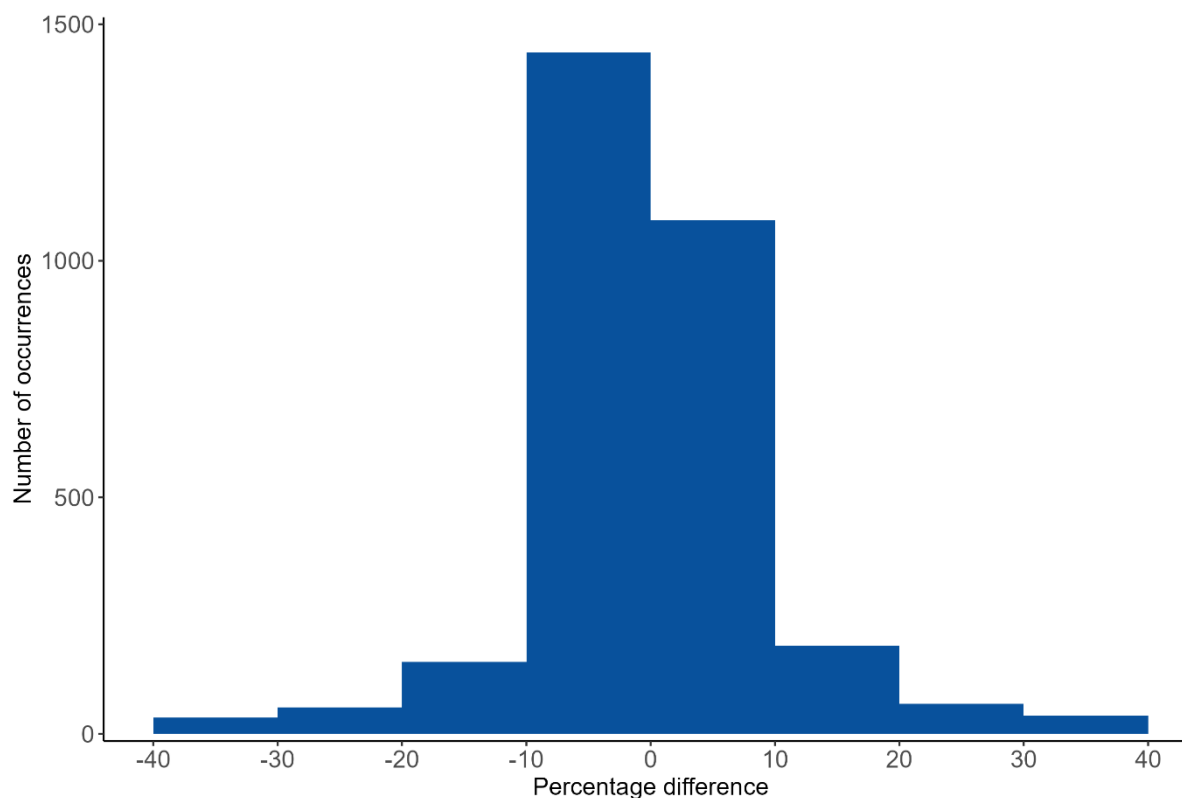


Figure 4 Différences en pourcentage entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes les espèces) sur la base de la présence de chaque espèce transbordée.

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

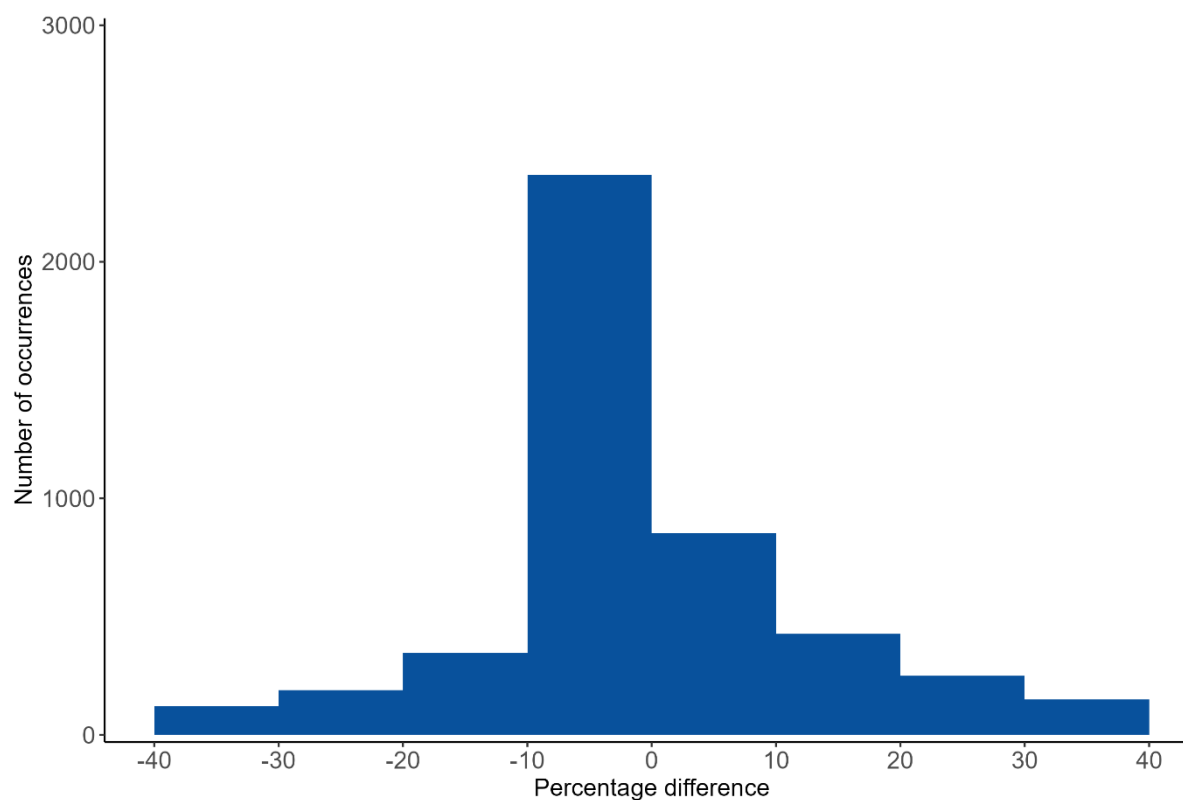


Figure 5 Différences en pourcentage entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (espèces de thons seulement) sur la base de la présence de chaque espèce transbordée.

Les différences positives dans le pourcentage 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. Les différences de plus de 20 % se produisaient généralement lorsque de faibles volumes étaient transférés (moins de 20 tonnes).

2.2 Espèces transbordées

Le Tableau 2 indique les espèces transbordées par type de produit d'après les déclarations de transbordement (DT). Le germon était l'espèce la plus fréquemment transbordée, en poids, suivi du patudo et de l'albacore. En 2025, le germon a représenté 38,67 % et le patudo 27,36 % des espèces transbordées, par rapport à 2024 où le germon représentait 26,67 % et le patudo 23,61 %. La Figure 6 illustre les tendances générales des transbordements de ces trois principales espèces depuis le lancement du programme en 2009.

Tableau 2 Quantité déclarée (tonnes) d'espèces gérées par la CTOI et la CCSBT transbordées par type de produit en 2025.

Nom français	Nom de l'espèce	Total	Éviscéré et sans branchies	Poids entier	Poids paré	Étêté divers	Autres divers
Germon	<i>Thunnus alalunga</i>	20 019,087		19 913,494	6,889		98,704
Patudo	<i>Thunnus obesus</i>	14 165,233	13 401,361		354,291	335,328	74,253
Listao	<i>Katsuwonus pelamis</i>	132,157		129,584	2,015		0,558
Thon rouge du sud	<i>Thunnus maccoyii</i>	1 503,120	1 503,120				
Albacore	<i>Thunnus albacares</i>	12 152,868	11 468,613		511,278	146,710	26,267
Marlin noir	<i>Makaira indica</i>	159,780	0,529	0,954	148,597	9,700	
Marlin bleu indopacifique	<i>Makaira mazara</i>	493,500			440,031	53,469	
Voilier indopacifique	<i>Istiophorus platypterus</i>	162,280		1,013	144,540	16,727	
Marlins, voiliers etc. nca	<i>Istiophoridae</i>	0,111			0,048	0,063	
Marlin rayé	<i>Tetrapturus audax</i>	172,389	48,373	1,622	108,647	13,747	
Espadon	<i>Xiphias gladius</i>	2 804,305			2 448,705	329,876	25,724
Thazard rayé indopacifique	<i>Scomberomorus commerson</i>	7,284			7,236	0,048	

Tableau 3 Quantité déclarée (tonnes) d'espèces non gérées par la CTOI transbordées par type de produit en 2025.

Nom français	Nom de l'espèce	Total	Poids entier	Poids paré	Étêté divers	Autres divers
Makaire bécune	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	0,704		0,704		
Makaire à rostre court	<i>Tetrapturus angustirostris</i>	50,513	0,837	40,424	9,252	
Thon papillon	<i>Gasterochisma melampus</i>	41,760		39,639	2,121	
Thazards nca	<i>Scomberomorus</i> spp	0,028	0,028			
Thazard-bâtard	<i>Acanthocybium solandri</i>	261,435	3,847	222,542	35,046	
Bécunes nca	<i>Sphyrna</i> spp	18,656	0,152	16,436	2,068	
Coryphène/Mahi mahi	<i>Coryphaena hippurus</i>	47,664	43,858	1,143	0,159	2,504
Escolier	<i>Lepidocybium flavobrunneum</i>	2 951,246	5,050	2 549,466	396,730	
Thons mixtes	N/A	0,035				0,035
Poisson lune	<i>Mola mola</i>	41,679		25,768		15,911
Rouvet	<i>Ruvettus pretiosus</i>	3 779,977	0,184	2 933,690	846,050	0,053
Opah	<i>Lampris guttatus</i>	354,766	1,876	309,376	43,514	
Autres poissons non-classés	N/A	754,909	25,596	154,454	27,410	547,449
Castagnole	<i>Brama</i> spp.	28,731	20,501	5,592	2,638	
Castagnoles nca	<i>Bramidae</i>	123,532	7,164	108,822	7,546	
Thons nca	<i>Thunnini</i>	1,550				1,550
Requin bordé	<i>Carcharhinus limbatus</i>	0,678		0,678		
Requin peau bleue	<i>Prionace glauca</i>	1 753,276		1 230,296		522,980
Petite taupe	<i>Isurus paucus</i>	0,973		0,500		0,473
Requins taupes	<i>Isurus</i> spp	30,394		30,364	0,030	
Requins pélagiques nca	Requins pélagiques nca	20,494		1,747		18,747
Requin-marteau halicorne	<i>Sphyrna lewini</i>	174,722		66,985	1,858	105,879
Requin-taupe bleu	<i>Isurus oxyrinchus</i>	284,673		199,454		85,219
Requin soyeux	<i>Carcharhinus falciformis</i>	83,219		57,755		25,464
Requin-marteau commun	<i>Sphyrna zygaena</i>	8,684		6,694		1,990
Requin tigre commun	<i>Galeocerdo cuvier</i>	10,537		10,114		0,423
Divers requins nca	<i>Selachimorpha (Pleurotremata)</i>	47,256		47,073		0,183
Espèces de poissons mixtes	Espèces de poissons mixtes	24,010	2,049	0,550		21,411

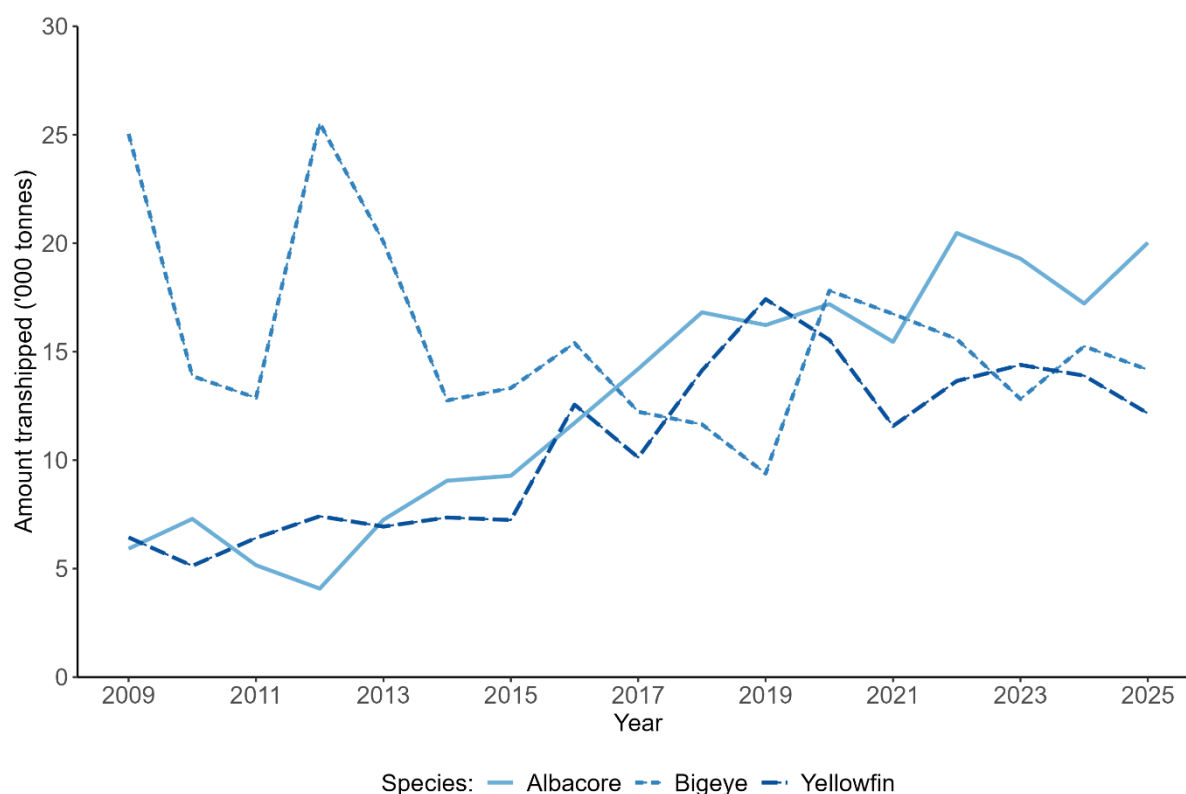


Figure 6 Tendances des transbordements de germon, de patudo et d'albacore depuis le lancement du PRO.

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 Commission pour la conservation du thon rouge du sud (CCSBT) le 1^{er} 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 2025, des transbordements de thon rouge du sud (*T. maccoyii*) ont été déclarés à 71 reprises dans le cadre de 10 déploiements différents, pour un total de 1 503,12 tonnes enregistrées par les navires comme étant transbordées (Tableau 4). Cela représente une augmentation par rapport à 2024, où la quantité totale transbordée s'élevait à 1 001,42 tonnes.

Tableau 4 Transbordements de thon rouge du sud déclarés par les navires en 2025.

Id déploiement	Nom du CV	N° réf CTOI du CV	Nbr de transbordements	Poids total (tonnes)
886	CHEN YU NO. 7	IOTC080046	1	3,228
891	CHITOSE	IOTC015114	2	14,162
896	TAISEI MARU NO.15	IOTC008465	7	99,880
906	CHITOSE	IOTC015114	22	479,616
912	TAISEI MARU NO.15	IOTC008465	16	184,030
919	TAISEI MARU NO.24	IOTC008466	4	166,210
923	SEIYU	IOTC008620	3	92,665
924	IBUKI	IOTC014787	14	443,328
929	SHENG HONG	IOTC080040	1	9,982
931	HO YUAN	IOTC070039	1	10,019

4 Contrôles des navires

Les rôles et responsabilités incombant aux observateurs pour ce qui concerne les contrôles des navires en mer sont décrits à l'Annexe IV de la Résolution 25/05. 1 536 inspections ont été effectuées, au total, en 2025 sur 299 LSTLV différents. La Figure 7 indique le nombre de fois où des navires individuels ont été contrôlés. Dans 133 cas, il a été jugé peu sûr de transférer l'observateur sur le LSTLV en raison de mauvaises conditions météorologiques. Dans ces cas, l'observateur était tout de même en mesure de contrôler les documents nécessaires en faisant en sorte que les capitaines des LSTLV transmettent leurs carnets de pêche et l'ATF au CV pour être inspectés par l'observateur. L'observateur remettait également un appareil photo au LSTLV pour qu'il photographie son unité de SSN, qui était vérifiée ensuite après restitution de l'appareil.

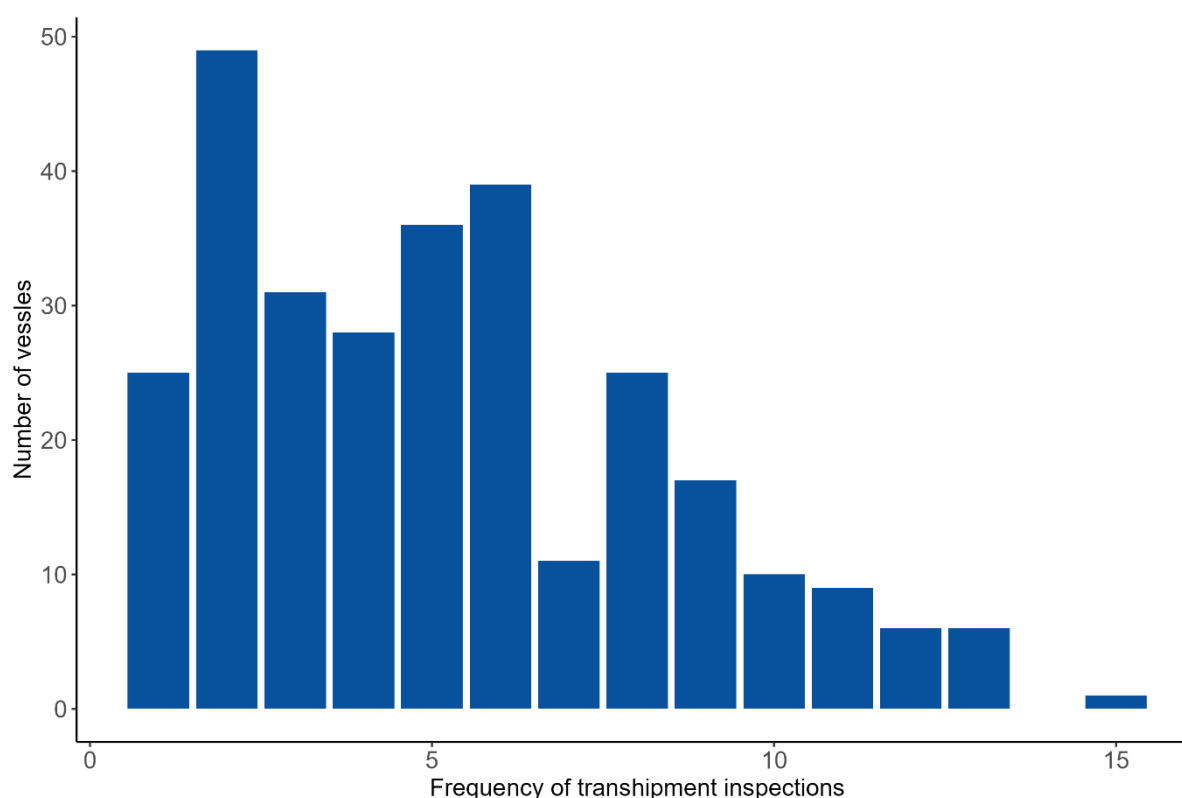


Figure 7 Nombre de fois où les navires (LSTLV) ont été inspectés en 2025.

Le document [IOTC-2026-WPICMM09-05](#) résume les résultats des contrôles des LSTLV ainsi que les conclusions des enquêtes menées par les flottilles concernées.

5 Autres infractions potentielles

Aucune enregistrée.

6 Formation des observateurs

À ce jour, 184 observateurs ont reçu une formation de la CTOI depuis 2009. Certains d'entre eux ont été formés directement à travers la CTOI tandis que d'autres provenaient de la CICTA, avec l'autorisation préalable du Secrétariat de la CTOI. Tous les observateurs sont aussi formés pour surveiller les transbordements de la CCSBT. Le consortium du PRO a formé 6 observateurs en 2025. Les observateurs ayant reçu une formation ne sont pas tous actuellement en activité et plusieurs d'entre eux ont quitté le programme. Actuellement, 48 observateurs participent activement au programme, même si certains ont une disponibilité limitée, étant engagés dans d'autres programmes. 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 est satisfaite. En outre, des cours de perfectionnement sont dispensés aux observateurs actuels, si nécessaire. Les formations sont réalisées conjointement avec la CICTA et la CCSBT depuis plusieurs années, permettant aux observateurs de pouvoir travailler dans l'ensemble des trois programmes.

7 Autres questions

7.1 Santé et sécurité

En 2025, aucun observateur n'a refusé de déploiement pour des motifs de sécurité. Bien que les observateurs aient globalement fait mention de bonnes normes de santé et de sécurité à bord des CV opérant dans le cadre du programme, un certain nombre de problèmes ont été signalés.

- Les observateurs ont indiqué qu'aucun exercice de sécurité n'avait été réalisé sur les déploiements suivants : 897/25, 898/25, 901/25, 903/25, 905/25, 909/25, 910/25, 915/25, 918/25, 920/25, 922/25, 925/25, 926/25, 929/25, 931/25, 934/25 et 936/25.
- Sur les déploiements 894/25, 910/25, 925/25, 934/25, l'observateur a fait part de ses préoccupations quant au niveau de propreté et à des infestations de blattes dans la cuisine des CV.
- Sur les déploiements 898/25, 902/25, 915/25 et 918/25, les observateurs ont indiqué que l'équipage du CV n'utilisait pas l'équipement de sécurité approprié. Ainsi, sur le déploiement 898/25, un membre d'équipage du CV a été blessé alors qu'il travaillait dans la cale sans porter de casque.
- Sur le déploiement 905/25, l'observateur a rapporté que la nacelle utilisée par le CV pour les transferts sur les navires était hors d'usage, rendant dangereux le transfert de l'observateur sur les LSTLV pour procéder aux inspections. Le consortium l'a mentionné à l'opérateur du navire qui a accepté de remplacer la nacelle.
- Sur le déploiement 910/25 l'observateur a indiqué que le moteur faisant monter le bateau de sauvetage du CV était fortement endommagé, le rendant inutilisable.
- Sur le déploiement 912/25, l'observateur a indiqué qu'un membre d'équipage du CV avait développé une grave infection au cours du déploiement et que le capitaine du CV ne semblait pas prendre de mesures immédiates pour le débarquer en vue de recevoir un traitement médical, ne le débarquant que plusieurs jours plus tard lorsque son état a semblé critique.
- Sur le déploiement 926/25 un membre d'équipage du CV est décédé alors que l'observateur était à bord. De plus, sur le déploiement 926/25 l'observateur a mentionné une signalétique de sécurité trompeuse et un stockage de l'équipement de sécurité inapproprié.
- Sur le déploiement 931/25, lors de son embarquement, l'observateur a découvert qu'il n'y avait que 28 combinaisons d'immersion à bord du CV, alors que l'équipage total du navire était au nombre de 35. L'observateur a refusé d'embarquer sur le CV, le CV a pu se procurer 10 combinaisons d'immersion supplémentaires et le déploiement a été autorisé.
- Sur le déploiement 933/25, au cours d'un transbordement, un membre d'équipage du LSTLV a été observé chutant d'une grue dans la cale du LSTLV. Lorsqu'il en a été extrait, l'observateur a vu du sang sur son visage. Le CV a proposé une assistance médicale au LSTLV mais il a été informé qu'elle n'était pas nécessaire.

Le consortium demande aux opérateurs des CV et aux CPC du pavillon de s'efforcer de s'assurer que des exercices de sécurité sont réalisés tous les mois et que la propreté des CV est maintenue afin d'éviter des infestations à bord des CV, comme convenu dans le Protocole d'accord entre le consortium et les opérateurs des CV.

Le 17/03/25 une observatrice travaillant à bord d'un navire transporteur dans la zone CTOI a contacté le consortium du PRO affirmant que le capitaine du CV l'avait harcelée sexuellement. Le consortium a informé le Secrétariat de la CTOI et l'opérateur du navire de l'incident et a demandé que l'observatrice soit débarquée le plus rapidement possible. Elle a pu être débarquée peu de temps après à Male, aux Maldives. L'opérateur du navire a fait preuve de coopération tout au long de l'incident. Il a informé le consortium qu'à la suite de l'incident le capitaine du CV avait été démis de ses fonctions. Le consortium et l'observatrice se sont déclarés satisfaits de cette issue et aucune mesure complémentaire n'a été prise.

7.2 Élimination des déchets

Les méthodes d'élimination des déchets varient selon les CV et la plupart dispose de plans d'élimination des déchets opérationnels, incluant un incinérateur à bord, des instructions et des bacs pour trier et stocker les différents déchets. Les méthodes suivies continuent à être enregistrées par les observateurs.

Les observateurs ont signalé les problèmes suivants liés à l'élimination des déchets en 2025 :

- Sur le déploiement 897/25 l'observateur a affirmé avoir vu l'équipage du CV jeter des déchets non-biodégradables par-dessus bord à de multiples reprises.
- Sur le déploiement 898/25, l'observateur a indiqué qu'alors que l'incinérateur à bord du CV ne fonctionnait pas, il n'avait pas constaté d'accumulation de déchets tout au long du déploiement.
- Sur les déploiements 912/25 et 926/25 les observateurs ont affirmé avoir vu le navire incinérer des déchets en plastique dans ce qui semblait être un incinérateur non homologué par l'OMI. Ils ont aussi indiqué qu'après l'incinération les cendres étaient rejetées par-dessus bord plutôt que d'être collectées à des fins d'élimination à terre.

7.3 Coopération des navires

Les LSTLV et les CV continuent à faire preuve d'une bonne coopération et aucun rapport négatif n'a été reçu des observateurs. Comme les années précédentes, le Consortium souhaiterait remercier les opérateurs des navires pour leur assistance et coopération afin de maintenir les objectifs de déclaration du PRO.

7.4 Ports de débarquement

Le temps moyen entre la fin du dernier transbordement et la date de débarquement des observateurs a augmenté, 29 jours en moyenne en 2025 contre 23 en 2024. Cela est probablement dû au plus grand nombre d'observateurs débarqués dans des ports plus éloignés (comme Shidao, en Chine et Kaohsiung, à Taiwan, Province de Chine), plutôt que dans des ports plus proches de la zone des opérations de transbordement (comme Port Louis, à Maurice ou Victoria, aux Seychelles). Le consortium demande aux opérateurs des navires transporteurs et aux CPC du pavillon de s'efforcer de s'assurer que les observateurs sont débarqués dans un délai convenable au terme des opérations de transbordement afin de réduire le coût global du programme.