



Résumé du Programme régional d'observateurs en 2018

CTOI

Rapport annuel du prestataire

25/04/2019

Soumis par :



Code projet :	ZG2013
Version :	3.0
Préparé par :	NF
Approuvé par :	JMC

Table des matières

Table des matières	i
Liste des tableaux	ii
Liste des figures	iii
Acronymes	iv
1 Introduction	5
2 Échantillonnages	8
2.1 Estimations du poids.....	8
2.2 Espèces transférées observées	9
3 Thon rouge du Sud	9
4 Vérification des navires	9
5 Autres infractions potentielles	12
6 Formation des observateurs	12
7 Autres questions	12
7.1 Santé et sécurité	12
7.2 Élimination des déchets	13
7.3 Coopération des navires	13

Liste des tableaux

Tableau 1. Transbordements du thon rouge du Sud (<i>Thunnus maccoyii</i>) déclaré en 2017.	9
Tableau 2 Résumé des vérifications des livres de pêche menées en 2018.....	11
Tableau 3 Résumé des vérifications des identifiants des LSTLV	11

Liste des figures

Figure 1. Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2018, en pourcentage par flotte.....	5
Figure 2. Déploiements d'observateurs pour le PRO de la CTOI en 2017 et 2018.....	6
Figure 3. Position des transbordements en 2018.	7
Figure 4. Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).	8
Figure 5. Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thonidés seulement).	8
Figure 6. Nombre de vérifications des navires en 2018.	10

Acronymes

ATF	Autorisation de pêcher
CCSBT	Commission pour la conservation du thon rouge du Sud
CdA	Comité d'Application
CMF	Formulaire de suivi des captures
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
CV	Navire transporteur
EEZ	Zone économique exclusive
GTMOMCG	Groupe de Travail sur la Mise en œuvre des mesures de conservation et de gestion
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
SSN	Système de surveillance des navires

1 Introduction

Durant l'année 2018, le Programme régional d'observateurs (PRO) a surveillé un total de 1 370 transbordements par de grands palangriers thoniers (LSTLV) dans la zone de compétence de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) ; 63 % ont été réalisés par la flotte de Taïwan, province de Chine, et des LSTLV battant pavillon seychellois, chinois, malaisien, japonais et coréen, représentant 13%, 12%, 5%, 5% et 1% respectivement (Figure 1). Oman a également réalisé trois transbordements (<1%). En outre, il y a eu deux transbordements réalisés entre deux navires transporteurs sous pavillon du Panama et de Singapour, le navire panaméen transférant des poissons sur le navire singapourien et vice versa. Il y a eu 111 transbordements de plus en 2018 qu'en 2017 (1 259), la répartition des transbordements par chaque flottille est similaire à celle de 2017.

Des déploiements ont eu lieu sur des navires transporteurs (CV) principalement sous pavillon de Taïwan, Province de Chine (30%). Des déploiements ont aussi été réalisés sur des navires transporteurs battant le pavillon du Liberia (19%), de la Malaisie (17%), du Panama (16%), de la République de Corée (10%), du Japon (3%), de Singapour (3%) et de la Chine (1%).

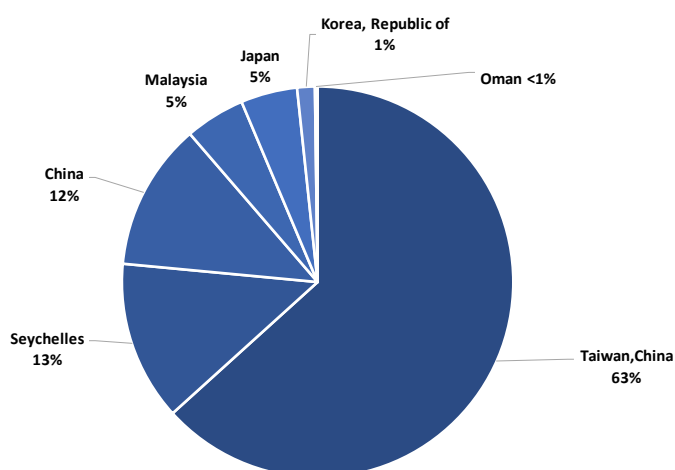


Figure 1. Contribution au nombre total de transbordements de la CTOI en 2018, en pourcentage par flotte.

La Figure 2 présente un résumé des déploiements réalisés dans le cadre du PRO (nombre de sorties des navires transporteurs à bord desquels des observateurs ont été déployés) en 2018. Il y a eu 63 déploiements au total (trois déploiements additionnels ont été annulés). Dix 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 15 et 14 déploiements. La Figure 2 illustre également le cycle annuel des déploiements en 2018 et en 2017, à titre de comparaison.

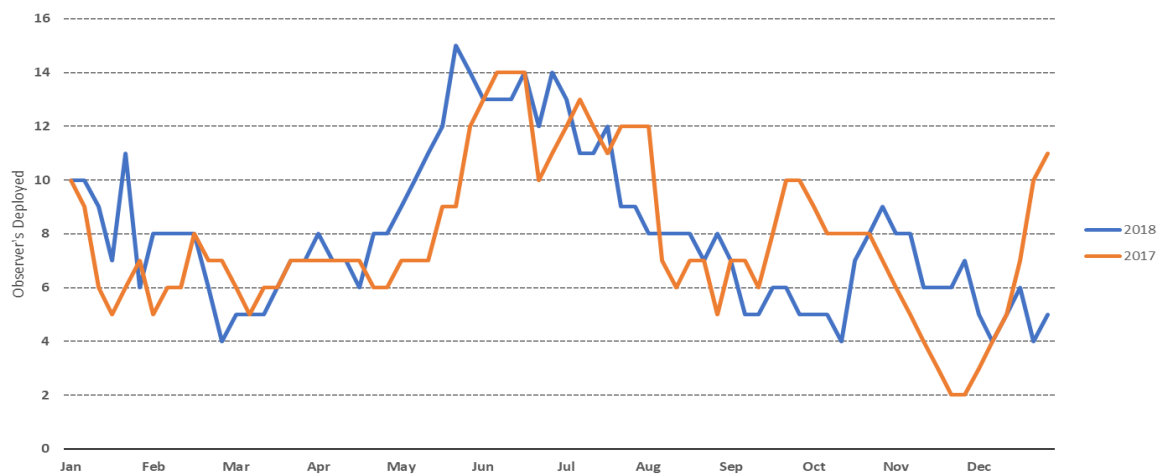


Figure 2. Observateurs déployés pour le MRO de la CTOI en 2017 et 2018.



Figure 3. Position des transbordements en 2018 (image principale), 2015 (en haut à droite), 2016 (au centre droit) 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 environs de 12° et 34° sud, mais avec un plus grand nombre de transbordements réalisés dans l'ouest de l'océan Indien. Tout comme en 2016 et en 2017, un certain nombre de transbordements ont eu lieu dans la ZEE malgache, entrepris par le même bateau et précédemment autorisés par le Ministère des Pêches de Madagascar. Aucun autre transbordement n'a eu lieu dans les ZEE.

2 Échantillonnages

2.1 Estimations du poids

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

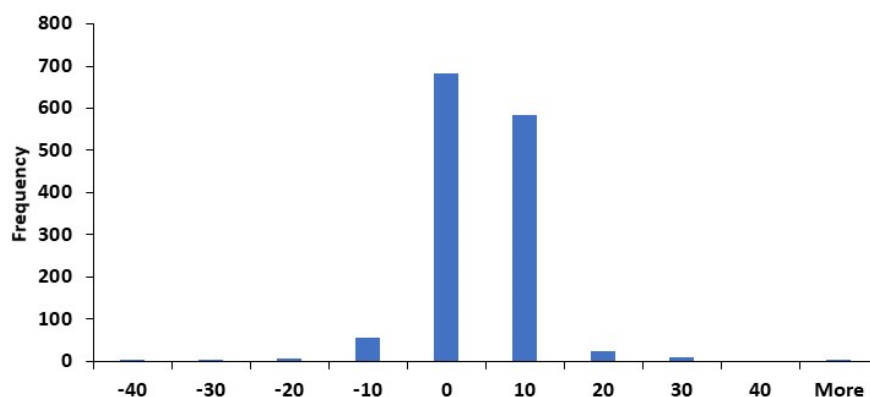


Figure 4. Différences entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (toutes espèces).

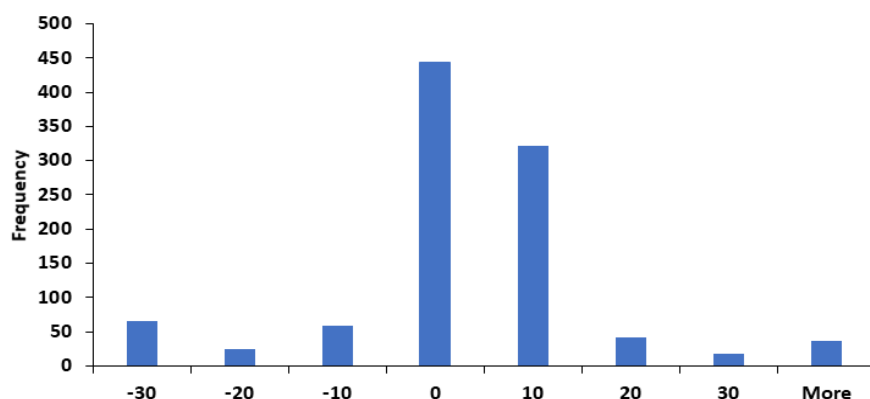


Figure 5. Différence entre le poids observé et le poids déclaré par les navires (thonidés seulement).

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, 96,57% 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 54,60% des cas. Une tendance similaire est observée si l'on considère seulement les produits de thon et d'espèces apparentées, 92,74% des estimations des observateurs s'inscrivant dans une différence de 10% de la déclaration des navires. Toutefois, dans ces cas, seuls 6,05% des navires déclaraient plus de produits de thons transbordés que les estimations des observateurs.

¹ MRAG and CapFish (2010). Review of the IOTC Regional Observer Programme. CoC48_Add1[E]

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

Les principales espèces transbordées par poids, enregistrées par les observateurs en 2018 étaient le germon (*Thunnus alalunga*) (16 454 t), l'albacore (*Thunnus albacares*) (11 047 t), le thon obèse (*Thunnus obesus*) (9 254 t), et le rouvet (*Ruvettus pretiosus*) (8 091t), avec de plus petites quantités de thons mixtes (5 018 t) et d'autres espèces telles que l'espadon (*Xiphias gladius*) (4 662 t), le thon rouge du sud (*Thunnus maccoyii*) (1 420t), diverses espèces de requins (*Selachimorpha (Pleurotremata)*) (1 373t), l'opah (*Lampris guttatus*) (1 086 t), marlin bleu indopacifique (*Makaira mazara*) (982 t), requin peau bleue (*Prionace glauca*) (506 t), marlin rayé (*Tetrapturus audax*) (360 t) et marlin noir (*Makaira indica*) (244 t). Les porte-épées non classifiés (*Istiophoridae*) représentaient 5,97 t et les poissons déclarés comme Autres représentaient 653 t.

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'ils ont bien surveillé le transbordement. En 2018, des thons rouges du Sud ont été transbordés et déclarés à 62 occasions durant 9 déploiements différents, pour un total de 1 432 tonnes enregistrées par le navire comme étant transférées (**Tableau 1**), ce qui représente près de 12 tonnes de plus que le volume observé.

Tableau 1. Transbordement du thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*) déclaré par les navires en 2018.

N° déploiement	Nom du CV	N° CTOI du CV	Nom de l'observateur	Nombre de transbordements	Poids total déclaré (t)
484	TUNA QUEEN	8446	Llewelyn Lewis	4	17,831
494	CHITOSE	15114	Javier Guevara Vivo	17	167,765
499	KURIKOMA	8462	Henry John Heyns	2	1,341
514	SEIBU	16637	Carolina Brito Santana	7	106,143
515	TAISEI MARU NO.15	8465	Llewelyn Lewis	1	60,265
516	GENTA MARU	13783	Aikaterini Kamposi	9	638,6
522	HARIMA	8440	Joaquim Bonito	15	394,302
523	SEIYU	8620	Peet Botes	6	5,818
526	CHIKUMA	14788	Carlos Manuel Neves da Costa Serrano	1	40,313

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 3 de la Résolution 18/06 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).

1 370 transbordements au total ont été réalisés par 400 LSTLV différents en 2018. 1 364 vérifications ont été effectuées sur les LSTLV. Dans la plupart des cas, les LSTLV ont été arraisonnés pour des vérifications en 1 296 occasions, mais dans 77 cas, l'observateur n'est pas monté à bord et les livres de pêche et l'autorisation de pêche (ATF) ont été transmis à l'observateur sur le CV. La plupart des LSTLV ont été vérifiés une ou deux fois, mais plusieurs l'ont été à de multiples reprises, y compris deux LSTLV qui l'a été 12 fois. Le nombre de contrôles des différents navires en 2018 est illustré dans la Figure 6.

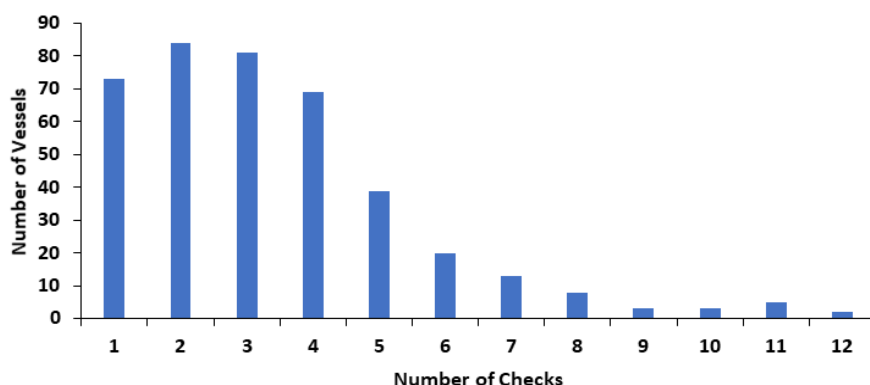


Figure 6. Nombre de vérifications des navires en 2018.

Un bref résumé des résultats des vérifications des LSTLV est fourni ci-dessous. Les détails complets sur les infractions potentielles sont fournis dans la Circulaire CTOI 2019-13 qui résume les infractions potentielles observées dans le cadre du Programme régional d'observateurs en 2018.

En 2018, deux transbordements ont eu lieu entre deux cargos frigorifiques, Haima et Chitose, au cours des déploiements 522/18 et 528/18.

a. Vérifier la validité de l'autorisation ou de la licence de pêche de thon et d'espèces apparentées du navire de pêche dans la zone de la CTOI. Les États du pavillon sont tenus, en vertu de la Résolution 15/04, de soumettre au Secrétariat de la CTOI des modèles de leurs autorisations de pêche (ATF) officielles 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 MRO dispose actuellement des modèles d'ATF de toutes les flottes participantes. Au cours de 2018, six navires n'ont pas fourni d'ATF en cours de validité, suite à la demande de l'observateur monté à bord. Dans un cas, la date de validité de l'ATF présentée avait expiré au moment du dernier événement de pêche enregistré. Dans trois cas, un autre document que l'ATF (certificat national/d'inspection) a été présenté à l'observateur en tant qu'ATF. Dans deux cas, l'ATF n'a pas été présentée.

Dans 23 cas, l'ATF montrée à l'observateur correspondait à une autre zone que l'océan Indien ou à une zone non spécifiée. Dans ces cas, l'ATF était pour l'océan Pacifique, était une licence d'État côtier, n'indiquait pas l'océan Indien ou encore, l'autorité d'émission ne pouvait être identifiée.

Dans 21 cas, l'ATF n'a pas été produite, ou une version en cours de validité n'a pas été présentée lors du transbordement. Une version de l'ATF a été ultérieurement faxée à l'observateur sur le CV après le transbordement.

b. Vérifier et noter le volume total des captures à bord ainsi que la quantité à transférer 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). À 21 reprises, aucune unité de SSN n'a été présentée à l'observateur. L'une des infractions les plus communes identifiées est que les navires ont des interrupteurs placés près de l'unité de SSN. Cela continue à être litigieux avec certaines flottilles qui affirment qu'ils peuvent être installés pour des raisons de sécurité ou que le navire a deux systèmes qui peuvent être allumés ou éteints selon la zone

d'opération. À la dernière réunion du CdA, il a été demandé au GTMOMCG de soumettre un avis quant à savoir si les observateurs devraient continuer à souligner ce point (IOTC-2018-CoC15-R [F], Para 70). Toutefois, aucune référence n'a pu être trouvée sur ce point dans le rapport du GTMOMCG02.

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

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

Tableau 2 Résumé des vérifications des livres de pêche menées en 2018.

Format des livres de pêche	Nombre
Livres de pêche présentés	1 371
Correspondant au modèle de la flottille	1 363
Imprimé	1 315
Électronique	50
Non relié (imprimé)	13
Non numéroté (imprimé)	25

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 2018.

f. En cas d'infraction potentielle impliquant le navire de pêche, la dénoncer immédiatement au capitaine du navire transporteur. Bien que le capitaine du CV soit 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 flottes. Sur demande des flottes, une copie des rapports d'inspection est également fournie au capitaine du navire afin qu'elle puisse être transmise à la flotte.

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 leurs rapports finaux, et toute divergence est examinée en profondeur. En outre, un dossier photographique de l'ensemble des autorisations des navires, unités SSN et journaux de bord ainsi que les marquages extérieurs des navires, est tenu.

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 à la Résolution 15/04. Les résultats des vérifications d'identification des navires sont présentés dans le Tableau 33 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 non lisibles.

Tableau 3 Résumé des vérifications des identifiants des LSTLV

Vérification de l'identification	Nombre de fois
Nom du navire masqué/illisible	43
Nom du navire non conforme à base de données	9
Indicatif appel radio masqué/illisible	10
Indicatif appel radio non conforme à base de données	4
Numéro d'immatriculation national du navire	33

La CTOI n'exige pas que le numéro d'immatriculation national des navires soit affiché sur la structure supérieure. Le Tableau 3 fait référence au nombre de fois où le numéro était marqué mais n'a pas pu être vérifié ou était incorrect.

5 Autres infractions potentielles

Un observateur a mentionné que des CV avaient accepté des transbordements de thon rouge du sud en provenance de sept navires, au cours de 12 transbordements non inclus dans le TD et ne disposant pas de Formulaire de suivi des captures (CMF). L'observateur a indiqué au moins 16,68 t de thon rouge du sud avaient supposément été transbordées, qu'il a identifiées sur le navire à ce moment-là. Le Consortium a noté les enquêtes et le rapport ultérieur de la Chine, en date du 8 mars 2019 (Circulaire CTOI 2019-13).

6 Formation des observateurs

Depuis 2009, 127 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 69 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 pour 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 également suivre les transbordements de la CCSBT.

7 Autres questions

7.1 Santé et sécurité

En 2018, aucun observateur n'a refusé de déploiement pour des raisons de sécurité.

Cependant, les questions soulevées en matière de sécurité incluent :

- **Manque d'exercice de sécurité** Il a été demandé à très peu d'observateurs de participer à ces exercices mais les observateurs sont priés de soumettre des commentaires sur ce point à chaque débriefing et d'inclure dans leur rapport final. Le Consortium cherchera à mettre en œuvre, à travers un protocole d'accord, une section soulignant que les navires doivent réaliser des exercices de sécurité qui devraient inclure les observateurs avant chaque déploiement.
- **Être lâché dans l'océan lors du transfert entre le navire transporteur et le LSTLV.** Il y a eu un accident dû à l'attitude du treuilliste qui a été remplacé ; heureusement l'observateur n'a pas été blessé. Aucun autre incident ne s'est produit lors de ce déploiement.
- **Les officiers de garde (y compris le capitaine) endormis sur le pont.** Un lit avait été installé et l'observateur a également souligné que les aides à la navigation n'étaient alors pas utilisées. Il s'agissait d'un problème de sécurité évident, le Consortium a soumis ces commentaires au Secrétariat de la CTOI et les a inclus dans son rapport final.
- **Sécurité armée.** Pour plusieurs navires, la sécurité armée est montée à bord du navire comme protection contre la piraterie. Dans un cas, il a été signalé qu'une confrontation avait eu lieu entre le chef de la sécurité et le capitaine du navire. En conséquence, le capitaine a confisqué les armes de l'équipe de sécurité et les a enfermées dans sa cabine car il a estimé que le responsable de la sécurité posait un plus grand danger pour le bien-être du navire et de l'équipage que le risque de piraterie.

- **La surcharge des navires transporteur en mer.** Ce problème a été signalé en 2017, surtout du fait que les navires transporteurs prenaient des passagers supplémentaires lors de la marée ou de la présence de gardes de sécurité supplémentaires. Grâce à la coopération des entreprises des navires, ce problème a été moindre en 2018, trois incidents seulement étant signalés. Dans un cas, il a été demandé au navire de débarquer l'équipage en excès au port le plus proche. Le navire a coopéré en débarquant trois passagers et un membre d'équipage. Dans les deux autres cas, le Consortium en a été informé après le déploiement et a soulevé ce problème de sécurité au Secrétariat de la CTOI et aux opérateurs des navires. Pour s'assurer que les observateurs soient au courant de tout problème de surcharge à temps, ils le signalent dans les rapports de 5 jours qu'ils émettent lors du déploiement.

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 de sécurité ou de dispositifs de sécurité sur les navires transporteurs, outre les bottes de travail portées par l'équipage sur le pont. Il a aussi été fait mention d'un capitaine d'un LSTLV frappant un membre d'équipage lors d'un transbordement.

Alors que les normes d'hygiène sur la plupart des navires sont considérées être bonnes, elles continuent à être insuffisantes sur quelques navires, et à plusieurs reprises la présence de blattes, rats et autres vermines a été signalée.

7.2 Élimination des déchets

Les méthodes d'élimination des déchets varient entre les navires transporteurs et la plupart d'entre eux dispose de plans d'élimination des déchets incluant un incinérateur à bord, un compacteur de déchets, des instructions et des conteneurs pour séparer 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.

- Les navires qui n'ont pas mis en place un plan d'élimination déversent les déchets par-dessus bord, dont du plastique, vêtement, verre, déchets alimentaires et dans un cas des bidons d'huile de 220 litres. Cela s'est produit en dépit de la présence d'un incinérateur à bord, du fait que les bidons portaient dûment la mention de séparer les déchets et qu'une plaque confirmait les obligations de son État du pavillon visant à respecter la législation internationale en matière d'élimination des déchets.
- D'autres navires, non équipés d'incinérateurs ou d'incinérateurs opérationnels, tentaient de stocker tous les déchets (sauf les ordures ménagères) à bord dans des sacs. Toutefois, dans la plupart des cas, l'observateur a signalé que les sacs de déchets observés à la fin de la marée ne représentaient pas les déchets totaux (estimations de 15% et 20%) sans savoir ce qui s'était produit avec les autres sacs, même si dans un cas l'observateur a signalé qu'ils avaient été jetés par-dessus bord la nuit.
- Presque tous les navires jetaient les ordures ménagères par-dessus bord, même si parfois il y avait des déchets non-organiques et notamment des bouteilles en verre, des boîtes métalliques et du plastique enveloppé dans des sacs plastique.

Les exemples ci-dessus ne représentent pas les flottilles dans leur ensemble mais sont inclus pour souligner certains problèmes existants. D'autres navires sont plus diligents, par exemple après un déversement d'huile lors d'un transbordement, le navire s'est attaché à le nettoyer avec du papier absorbant qui a été stocké pour élimination à terre.

7.3 Coopération des navires

La coopération des LSTLV et des CV a, une fois de plus, été généralement bonne.