

Appendice 1

Original : anglais/français

**CAS DE NON-APPLICATION POTENTIELLE DÉCLARÉS PAR DES OBSERVATEURS DANS LE CADRE
DES PROGRAMMES D'OBSERVATEURS RÉGIONAUX DE L'ICCAT**

Programme régional d'observateurs de l'ICCAT pour les transbordements (ROP-TRANS)

<i>N°</i>	<i>Date de déclaration</i>	<i>Pavillon</i>	<i>Navire de charge</i>	<i>N° déploiement</i>	<i>PNC</i>	<i>Réponse/explication/mesure prise</i>
1	23/03/2020	Taipei chinois	Taisei Maru No.24	242/20	Le 27/02/2020, l'observateur a signalé que le marquage de la proue du navire était fortement masqué par une prolifération d'algues et n'était pas lisible à une certaine distance lors de l'inspection. L'observateur a également indiqué que le carnet de pêche du navire n'était pas enregistré consécutivement, les saisies du 24 et du 26 février étant enregistrées sur des pages consécutives et aucune saisie n'étant enregistrée pour le 25 février.	Les opérations en mer pendant une très longue période entraînent inévitablement une érosion du marquage du navire par de mauvaises conditions météorologiques en mer ou une biodégradation par la croissance d'algues. Dès la réception du rapport du ROP, nous en avons informé le propriétaire du navire et nous avons demandé à ce que le marquage soit repeint et que des photos montrant qu'il avait été repeint soient soumises dès que possible. En ce qui concerne les saisies du carnet de pêche, bien que nous mettions en œuvre un double système de carnets de pêche (carnets de pêche sur support papier et carnets de pêche électroniques), les données transmises par l'intermédiaire du système de carnet de pêche électronique sont celles admises par cette agence. Le navire a déclaré complètement et tous les jours ses données et informations par le système des carnets de pêche électroniques. En réalité, il naviguait le 25 février. Nous avons également ordonné au propriétaire et au capitaine de remplir tous les jours le carnet de pêche sur support papier.
2	23/03/2020	Taipei chinois	Taisei Maru No.24	242/20	Le carnet de pêche du navire n'était pas à jour lors de l'inspection, la dernière saisie enregistrée remontait à deux jours auparavant (14/03).	Les données transmises par l'intermédiaire du système de carnet de pêche électronique sont celles admises par cette agence. Après avoir vérifié le système de carnet de pêche électronique, le navire nous a transmis complètement et tous les jours ses données et informations. Il naviguait les 15 et 16 mars. En tout état de cause, nous avons toutefois ordonné au propriétaire et au capitaine de remplir tous les jours le carnet de pêche sur support papier.

3	23/03/2020	Taipei chinois	Taisei Maru No.24	242/20	Le marquage de la proue du navire était partiellement masqué par de la rouille et n'était pas lisible à une certaine distance lors de l'inspection.	Les opérations en mer pendant une très longue période entraînent inévitablement une érosion du marquage du navire par de mauvaises conditions météorologiques en mer ou une biodégradation par la croissance d'algues. Dès la réception du rapport du ROP, nous en avons informé le propriétaire du navire et nous avons demandé à ce que le marquage soit repeint dès que possible. Le marquage du navire a été repeint (la photo a été jointe).
4	23/03/2020	Namibie	Taisei Maru No.24	242/20	Le marquage du côté tribord du navire était fortement érodé et n'était pas lisible à une certaine distance lors de l'inspection. L'observateur a également noté que le carnet de pêche du navire n'était pas à jour et avait été rempli pour la dernière fois deux jours auparavant (12/03/2020).	Le capitaine ignorait que le marquage du navire n'était pas lisible à distance. Nous avons toutefois ordonné au capitaine de veiller à ce que le marquage du navire soit rendu plus clair dans toute la mesure du possible en mer. Le carnet de pêche n'a pas été renseigné pendant deux jours au cours desquels le xxx naviguait en direction du navire frigorifique. Le carnet de pêche n'a pas été renseigné pendant tout le temps où le navire naviguait depuis les zones de pêche jusqu'à la position du navire frigorifique. Nous avons ordonné au capitaine de veiller à ce que le carnet de pêche soit tenu à jour chaque jour, même en cours de navigation.
5	03/04/2020	Chine	Futagami	244/20	Le marquage de la proue et de la poupe du navire était partiellement effacé et n'était pas lisible à une certaine distance lors de l'inspection.	
6	03/04/2020	Chine	Futagami	244/20	Le carnet de pêche du navire n'était pas numéroté consécutivement.	
7	03/04/2020	Chine	Futagami	244/20	Le marquage de la proue du navire était quasiment complètement effacé et n'était pas lisible à une certaine distance lors de l'inspection.	
8	27/05/2020	Japon	Hsiang Hao	245/20	Le carnet de pêche du navire était en retard de deux jours lors de l'inspection. Lors du transbordement, le carnet de pêche électronique a été imprimé et transféré au Hsiang Hao. La dernière saisie imprimée correspondait au 10 mai 2020.	D'après les pêcheurs, l'observateur du ROP n'a pas embarqué sur le palangrier, peut-être en raison des préoccupations liées à la transmission de la COVID-19 du palangrier au navire de charge. L'observateur a demandé au palangrier de transférer son carnet de pêche au navire de charge pour examen mais le palangrier a présenté le carnet de pêche électronique. Le capitaine a donc imprimé la partie pertinente du carnet de pêche électronique et l'a remis à l'observateur du ROP. Le capitaine pensait qu'il devait remettre la partie du carnet de pêche associée aux captures transbordées sur le navire de charge

						(jusqu'au 9 mai). Le capitaine a donc imprimé les pages incluant des données du 1 ^{er} au 10 mai (le carnet de pêche japonais contient l'enregistrement de 10 jours par page). Le palangrier a opéré le 11 mai et cela était précisément enregistré sur la page suivante du carnet de pêche électronique. Toutefois, les captures n'ont pas été transbordées sur le navire de charge. C'est pour cette raison que le capitaine n'a pas imprimé la partie du carnet de pêche enregistrant les captures du 11 mai. Nous pensons que ce cas a été affecté par les difficultés de communications entre l'observateur du ROP et le capitaine du palangrier en raison des restrictions causées par la COVID-19. Nous supposons également que l'observateur du ROP n'a pas eu l'occasion de s'entretenir avec le capitaine car il n'a pas (pu ?) embarquer sur le palangrier. Le Japon espère donc que cela ne sera pas traité comme un cas de non-application.
9	27/05/2020	Taipei chinois	Hsiang Hao	245/20	L'observateur a signalé que le marquage de la proue du navire était partiellement effacé lors de l'inspection. L'observateur a également indiqué qu'aucune autorisation de transbordement (ATT) n'avait été présentée lors du transbordement.	Nous confirmons que les navires xxx et yyy étaient tous deux autorisés à procéder à des transbordements avant le transbordement. [La lettre d'autorisation de transbordement en mer a été jointe]. Cette Agence a déjà informé le propriétaire du navire de cette situation et a demandé à l'industrie de présenter la lettre d'autorisation lors du transbordement la prochaine fois. En ce qui concerne le marquage de la proue du navire partiellement effacé, nous demanderons au navire xxx de l'améliorer à son escale au port.
10	02/06/2020	Sénégal	Hsiang Hao	245/20	Le marquage de la proue et de la poupe du navire était partiellement effacé lors de l'inspection. L'observateur a également indiqué qu'aucune autorisation de transbordement (ATT) présentée à l'observateur lors du transbordement n'était pas conforme à l'exigence d'indiquer l'autorisation de transbordement délivrée par la CPC du pavillon. Le document semblait être un document stipulant les conditions de la licence de pêche. Il omettait plus précisément les informations sur le numéro ICCAT du navire de pêche et du navire de charge, les quantités de thons et d'espèces apparentées à transborder, la date et le lieu des	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le modèle de notre ATF ne mentionne pas les informations détaillées dont fait état le consortium dans son courriel. 2. Les navires pêchent dans la ZEE et en haute mer avec la même licence de pêche. 3. Pour les palangriers la référence 25/30/50 indique les zones où ces navires ne peuvent pas pêcher (ne peuvent pas mouiller leurs engins dans ces zones côtières).

					transbordements et des captures. En outre, l'autorisation de pêche (ATF) du navire ne semblait pas conforme en ce qui concerne les exigences d'une licence de pêche. La période de validité a été agrafée comme simple feuille sur les licences pour 2017 et 2019 qui avaient expiré. Les informations sur les informations détaillées du navire, le numéro de licence, l'autorisation de pêche dans la zone de la Convention ICCAT et les signatures d'autorisation n'étaient pas incluses sur la feuille agrafée.	
11	10/06/2020	Taipei chinois	Lady Tuna	243/20	Le marquage de la proue du navire était partiellement masqué par des saletés et une prolifération d'algues lors de l'inspection.	Les opérations en mer pendant une très longue période entraînent inévitablement une érosion du marquage du navire par de mauvaises conditions météorologiques en mer ou une biodégradation par la croissance d'algues. Dès la réception du rapport du ROP, nous en avons informé le propriétaire du navire et nous avons demandé à ce que le marquage soit repeint et que des photos montrant qu'il avait été repeint soient soumises dès que possible.
12	15/06/220	Chine	Hsiang Hao	245/20	Les pages du carnet de pêche du navire n'étaient pas numérotées consécutivement.	
13	15/06/220	Taipei chinois	Hsiang Hao	245/20	Le marquage de la proue du navire était partiellement effacé.	Les opérations en mer pendant une très longue période entraînent inévitablement une érosion du marquage du navire par de mauvaises conditions météorologiques en mer ou une biodégradation par la croissance d'algues. Dès la réception du rapport du ROP, nous en avons informé le propriétaire du navire et nous avons demandé à ce que le marquage soit repeint dès que possible. Le marquage du navire a été repeint (photos incluses à la pièce jointe 4).
14	22/06/2020	Japon	Hsiang Hao	245/20	L'indicatif d'appel du navire n'était pas affiché au début du transbordement. L'indicatif d'appel avait été peint sur une planche de bois qui a été enlevée et n'a pas été remplacée lorsque les deux navires se sont unis. Cela a été signalé au capitaine du LSTLV qui a promptement remplacé la planche de bois sur le côté du navire. Ceci est soumis comme PNC en tant que « marquage non affiché correctement » étant donné que le navire opérait sans afficher son indicatif d'appel jusqu'au point de	Le capitaine du navire a entendu que le capitaine du navire de charge ne manœuvrait pas bien le navire et que le rendez-vous avec le navire de charge pourrait être dangereux. Ainsi, le capitaine du palangrier a décidé de se débarrasser de la planche de bois affichant l'indicatif d'appel du côté du navire avant le transbordement pour éviter d'endommager la planche de bois par une collision entre le navire de charge et le palangrier. Après le transbordement en mer avec le navire de charge, les membres d'équipage ont remplacé

					transbordement.	la planche de bois sur le côté du palangrier. Après le transbordement, le navire de charge a heurté un autre palangrier et la planche de bois avec l'indicatif d'appel a été endommagée. Si la planche de bois est gravement endommagée et ne peut plus afficher l'indicatif radio, le palangrier doit interrompre ses opérations et retourner au port pour remplacer la planche de bois, ce qui implique d'importants dommages financiers pour l'entreprise de pêche. La décision prise par le capitaine semble être raisonnable en vue de la prévention de dommages à la planche de l'indicatif d'appel. Le Japon souhaiterait que le consortium examine cette situation et espère que cela ne sera pas traité comme un cas de non-application.
--	--	--	--	--	-----------------	---