

**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>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>
24/12/2018	Chine	Ibuki	226/18	Les marques de la proue du navire de pêche avaient été partiellement effacées.	Je tiens à signaler que cela est causé par la corrosion de l'eau de mer due aux opérations de pêche en haute mer depuis longtemps. Pour rectifier cette PNC, nous avons déjà demandé au propriétaire du bateau de pêche de repeindre son marquage la prochaine fois que ces deux bateaux de pêche feront escale au port et de le peindre régulièrement pour éviter autant que possible cette PNC.
27/02/2019	Chine	Chikuma	230/19	Les marquages des navires n'étaient pas conformes à la liste des navires autorisés de l'ICCAT. Dans le cas d'un navire, les marques de la poupe étaient partiellement masquées par l'encrassement et étaient difficiles à lire clairement.	Il y a une petite erreur concernant le nom du navire enregistré dans le registre des navires de l'ICCAT et nous avons communiqué avec le Secrétariat pour le corriger et le rendre conforme au marquage du navire. En ce qui concerne le marquage partiellement masqué du bateau, je tiens à signaler qu'il est causé par la corrosion de l'eau de mer due aux opérations de pêche en haute mer pendant une longue période. Pour rectifier cette PNC, nous avons déjà demandé au propriétaire du bateau de pêche de repeindre son marquage la prochaine fois que ces deux bateaux de pêche feront escale au port et de le peindre régulièrement pour éviter autant que possible cette PNC.
11/03/2019	Chine	Chikuma	230/19	Les marquages des navires n'étaient pas conformes à la liste des navires	Il y a une petite erreur concernant le nom du navire enregistré dans le registre des navires de l'ICCAT et nous avons communiqué avec le Secrétariat pour le corriger et le rendre conforme au marquage du navire le plus tôt possible.

<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>
				autorisés de l'ICCAT.	
11/03/2019	Chine	Chikuma	230/19	Les marquages du navire n'étaient pas clairs, la peinture était défraîchie.	Je tiens à signaler que cela est causé par la corrosion de l'eau de mer due aux opérations de pêche en haute mer pendant une longue période. Pour rectifier cette PNC, nous avons déjà demandé au propriétaire du bateau de pêche de repeindre son marquage la prochaine fois que ce bateau de pêche fera escale au port et de le peindre régulièrement par la suite pour éviter autant que possible cette PNC. J'ai été récemment informé par le propriétaire du navire de pêche que le marquage a été repeint.
11/03/2019	Chine	Chikuma	230/19	Au moment de l'inspection, il n'y avait pas de lumière de travail visible sur l'unité VMS du navire. Il semblait aussi qu'il soit déconnecté.	Je tiens à vous informer que l'équipement VMS à bord de ce navire fonctionne bien et que notre plate-forme peut contrôler ses positions de manière fluide, cohérente et automatique, nous pouvons fournir ses données VMS si nécessaire. Il est vrai que le VMS à bord de ce navire est trop ancien et que le propriétaire du navire prévoit de le remplacer par un nouveau VMS.
11/04/2019	Chine	Chikuma	230/19	Le marquage du navire était obscurci par la saleté et ne pouvait pas être lu clairement.	Je tiens à signaler que cela est causé par la corrosion de l'eau de mer due aux opérations de pêche en haute mer pendant une longue période. Pour rectifier cette PNC, nous avons déjà demandé au propriétaire du bateau de pêche de repeindre son marquage la prochaine fois que ces bateaux de pêche feront escale au port et de le peindre régulièrement par la suite pour éviter autant que possible cette PNC.
08/08/2019	Chine	Meita Maru	233/19	Lors du débriefing, l'observateur a signalé que le navire avait transbordé avec le Meita Maru, navire frigorifique immatriculé au Liberia, et que les	Il y a une petite erreur concernant le nom du navire enregistré dans le registre des navires de l'ICCAT et nous avons communiqué avec le Secrétariat pour le corriger et le rendre conforme au marquage du navire le plus tôt possible.

<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>
				marques de la proue et l'autorisation de pêche (ATF) du navire ne correspondaient pas aux registres des navires autorisés (RAV).	
27/11/2018	Taipei chinois	Taisei Maru No.24	224/18	Le numéro d'enregistrement national peint sur la proue était différent d'un deuxième numéro d'enregistrement national qui était affiché au-dessus du pont. La non-application potentielle est due à l'incohérence entre les deux numéros affichés.	Après enquête, nous découvrons qu'un tel incident est dû à l'espoir du propriétaire de faire plus que ce qui est requis. En gardant à l'esprit notre rappel qu'une plus grande attention devrait être accordée au marquage des navires afin de minimiser les risques d'être signalé par les observateurs du ROP, le propriétaire a eu l'idée de peindre le numéro d'enregistrement national au-dessus du pont, ce qui n'est pas requis par les règles internationales, afin que le marquage ne s'effrite pas et ne devienne pas non identifiable. Toutefois, sa négligence à peindre les chiffres correspondant à ceux qui figuraient sur la proue a mené à cet incident. Malgré la bonne intention, nous avons quand même averti le propriétaire et lui avons demandé que soit peint le bon numéro dès que possible. Le numéro d'enregistrement national a été repeint (photo ci-jointe)
11/04/2019	Taipei chinois	Chikuma	230/19	Le marquage du navire était obscurci par la saleté et ne pouvait pas être lu clairement.	Nous avons déjà notifié au propriétaire cet incident et lui avons demandé de repeindre le marquage dès que possible Le marquage du navire a été repeint (photos ci-jointes)
11/04/2019	Taipei chinois	Chikuma	230/19	Au moment de l'inspection d'arraisonnement, l'autorisation de	Après avoir reçu le rapport du ROP, nous nous sommes immédiatement penchés sur ce cas. Il s'est avéré que le navire était dûment autorisé à transborder en mer avec le CV Chikuma (copie fournie). C'est probablement en raison de la barrière linguistique que le capitaine n'a

<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>
				transbordement n'a pas été présentée à l'observateur par le LSPLV. Elle n'a été envoyée par télécopieur ou par courriel au CV qu'au moment de la déclaration de cette PNC. (16/03/2019 12:00). Le carnet de pêche présenté à l'observateur par le LSPLV était incomplet et des informations manquaient.	pas présenté l'autorisation à l'observateur du ROP. En outre, 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 ses données et informations par le système des carnets de pêche électroniques. Nous avons également donné l'ordre au propriétaire de procéder immédiatement à la rectification.
14/01/2019	Côte d'Ivoire	Ibuki	226/18	L'autorisation de pêche du navire de pêche (ATF) a expiré le 31 décembre 2018. L'observateur a été informé qu'une nouvelle ATF valide serait fournie lors du transbordement du Everrich 1 avec le Chikuma en février.	(14/01/2019) Veuillez trouver en fichiers joints les autorisations de pêche des navires au titre de l'année 2019 signées le 28 décembre 2018
11/03/2019	Japon	Chikuma	230/19	Les marques du navire sur la	En raison du contact physique avec les vagues de l'océan, etc., le marquage était partiellement effacé au moment du transbordement.

<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>
				proue étaient partiellement effacées au moment de l'inspection.	Après avoir reçu le rapport de l'observateur, le Gouvernement du Japon a chargé le pêcheur de le corriger dès que possible. Le pêcheur a déjà repeint les marquages (photo ci-jointe).
17/10/2018	Namibie	Chikuma	222/18	Le navire de pêche a fourni à l'observateur une autorisation de pêche sans pavillon (ATF) délivrée par Sao Tomé-et-Principe.	Ces navires étaient auparavant affrétés à Sao Tomé, comme indiqué au Secrétariat. A l'époque, lorsque l'observateur est monté à bord de ces navires, ils étaient déjà revenus à des licences namibiennes, mais ils avaient toujours à bord les anciennes licences de Sao Tomé-et-Principe. Actuellement, les navires pêchent avec un permis de pêche namibien et ces permis se trouvent à bord.
17/10/2018	Namibie	Ibuki	226/18	Le navire de pêche a fourni à l'observateur une autorisation de pêche sans pavillon (ATF) délivrée par Sao Tomé-et-Principe.	Ces navires étaient auparavant affrétés à Sao Tomé, comme indiqué au Secrétariat. A l'époque, lorsque l'observateur est monté à bord de ces navires, ils étaient déjà revenus à des licences namibiennes, mais ils avaient toujours à bord les anciennes licences de Sao Tomé-et-Principe. Actuellement, les navires pêchent avec un permis de pêche namibien et ces permis se trouvent à bord.
11/04/2019	Namibie	Yachiyo	232/19	L'observateur a indiqué que le journal de bord du navire n'était pas relié et que les pages individuelles n'étaient pas numérotées.	La Namibie a eu quelques difficultés avec le fournisseur de nos journaux de bord reliés et numérotés pour les grands pélagiques qui sont utilisés par nos LSTLV. C'est pourquoi ces LSTLV ont dû utiliser des copies non reliés de ces journaux de bord. Nous pouvons toutefois vérifier que ces copies sont reçues par les LSTLV concernés après chaque sortie et que les captures sont vérifiées en comparant ces journaux de bord avec les rapports de transbordement en mer de l'ICCAT et les rapports de déchargement des inspecteurs de pêche assistant à chaque déchargement au port. Ces navires ont reçu des journaux de bord pour les grands pélagiques reliés et numérotés à bord.
11/03/2019	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	Chikuma	230/19	Aucune unité VMS n'a été identifiée à l'observateur au moment de	Les navires de haute mer de Saint-Vincent-et-les-Grenadines font l'objet d'une surveillance indépendante par l'Administration maritime de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et la Division des pêches qui utilisent différents systèmes de surveillance. La Division des pêches n'a reçu

<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>
				<p>l'inspection. Il y avait cependant une antenne Pole Star présente sur le toit du pont.</p>	<p>aucune plainte de non-application de la part de l'Administration maritime et l'Unité de suivi, contrôle et surveillance de la Division a indiqué que tous les navires de haute mer ont transmis des rapports à partir de leurs systèmes de surveillance des navires (VMS) dans les délais requis. D'autres enquêtes menées par la Division indiquent qu'aux jours et heures des transbordements, les navires transmettaient toujours des signaux à partir de leurs unités VMS et qu'ils se trouvaient là où ils auraient dû être compte tenu des différences d'heure et de précision des satellites. L'information provenant des navires indique que les deux capitaines ont montré à l'observateur l'équipement VMS et qu'il a même pris des photos. La Division des pêches espère que nous avons fourni des éclaircissements et que l'information fournie pourra être utilisée pour faire d'autres évaluations de la situation à l'avenir.</p>