



CCSBT-CC/2110/08 (Rev.1)

Operation of CCSBT MCS Measures CCSBT MCS 措置の運用状況

1. INTRODUCTION

序論

This document provides a summary of the operation of some of CCSBT's main Monitoring, Control and Surveillance (MCS) measures which have either not been discussed in other papers, or for which additional supplementary information is available.

本文書では、CCSBTの主要な監視、管理及び取締り（MCS）措置のうち、他の会合文書の中で検討されていない措置、又は追加の補完的情報が利用可能となっている措置のいずれかにかかる運用状況を総括する。

The measures discussed here are:

本文書において議論した措置は以下のとおりである。

- The Catch Documentation Scheme (CDS),
漁獲証明制度（CDS）
- The Transshipment Monitoring Program,
転載監視計画
- Records of Authorised Vessels and Farms,
許可船舶及び蓄養場記録
- The Vessel Monitoring System (VMS),
船舶監視システム（VMS）
- CCSBT IUU Vessel List, and
CCSBT IUU 船舶リスト
- Minimum Standards for Inspections in Port.
港内検査に関する最低基準

2. CATCH DOCUMENTATION SCHEME (CDS)

漁獲証明制度（CDS）

CDS compliance issues have already been summarised in the Secretariat's Compliance with Measures report¹, and are not discussed further here. This section of the report only includes information on Non-Cooperating Non-Members (NCNMs) that are voluntarily cooperating with the CDS.

CDSに関する遵守上の課題については、事務局が作成した措置の遵守状況報告書¹において既に総括したので、ここでは議論しない。本報告書のこのセクションで

¹ Paper CCSBT-CC/2110/04

は、CDS に自主的に協力している非協力的非加盟国（NCNM）に関する情報のみを報告する。

Cooperation with NCNMs: USA

NCNM との協力：米国

The USA is not a Member of the CCSBT but continues to cooperate voluntarily with the CDS. The Secretariat received its first import submission from the USA in late April 2016 (for the 2015 year). CDS submissions from the USA continue to be received quarterly. Note that during 2017 the USA transitioned to a fully electronic trade data system and so expects that its trade reporting will have improved from 2018 onwards.

米国は CCSBT メンバーではないが、CDS に対する自主的な協力を継続している。米国からは、2016 年 4 月下旬に初めて輸出情報（2015 年の情報）の提供を受けた。米国は 2017 年に電子貿易データシステムへと全面的に移行したので、同国による 2018 年以降の貿易データの報告の改善が期待される点に留意されたい。

3. TRANSHIPMENT MONITORING PROGRAM

転載監視計画

The CCSBT has a transshipment monitoring program for monitoring the at-sea and in-port transshipment of SBT by its Members. The program requires the CCSBT Secretariat to maintain an up-to-date Record of Authorised Carrier Vessels (CVs), as well as manage the supporting documentation such as deployment requests, transshipment declarations and observer reports.

CCSBT は、メンバーが洋上及び港内において行う SBT の転載を監視するための転載監視計画を有している。同計画は、CCSBT 事務局に対し、許可運搬船（CV）記録を最新の状態に維持しておくとともに、配乗要請、転載申告書及びオブザーバー報告書といった証拠書類を管理するよう求めている。

Operational Issues

運用上の課題

The Secretariat has observed the same main issues with operation of the Transshipment Resolution as in previous years which are difficulties with regard to:

事務局は、転載決議運用上の主な課題として、過去と同様に以下のような困難性を確認している。

- identifying SBT during multi-species transshipments, and 複数種の転載の最中に SBT を特定すること
- ascertaining the species of tuna (specifically SBT) based solely on transshipment observer photographs. While it is essential to have observer photographs on record, it appears almost impossible to identify the species of tuna (especially when frozen, gilled and gutted) with absolute certainty based on photographs alone. 転載オブザーバーが撮影した写真のみに基づいてまぐろの魚種（特に SBT）を判別すること。記録としてオブザーバーが撮影した写真を保持することは必要不可欠であるが、写真だけを以てまぐろの魚種を同定すること（特に冷凍され、かつえらはら抜きの場合）はほぼ不可能である。

To address these operational issues it continues to be recommended that:

これらの運用上の課題に対応するため、引き続き以下を勧告する。

- SBT should be transhipped separate to other tuna-like species, in order to assist observers with identification, and
オブザーバーによる種同定を支援するため、SBTは他のまぐろ類とは分けて転載されるべきである。
- Members and the Secretariat should monitor developments in the effectiveness and availability of practical on-site genetic testing kits (for tuna species identification) so that any such tools developed can be considered for use by transshipment observers in the future.
メンバー及び事務局は、現場で利用可能な（まぐろ類の種同定のための）遺伝子検査キットが開発された場合には、将来的にこうしたツールを転載オブザーバーが使用することを検討することができるよう、その有効性及び現場での実用性を含む開発状況をモニタリングすべきである。

Authorised Carrier Vessels: IMO Number Requirement

許可運搬船：IMO ナンバー要件

IMO numbers have been provided for all currently authorised Carrier Vessels.

現在許可されている全ての運搬船に対して IMO ナンバーが発行されている。

Summary of Transshipment Data Received

受領した転載データの概要

A summary of transshipment data provided to the Secretariat on transshipment declarations and/or observer reports/CDS forms for 2020 and the first half of 2021 (aggregated by flag and product type) is provided at **Attachment A** (Tables 1 - 5).

2020年及び2021年前半に転載申告書及び／又はオブザーバー報告書／CDS情報を通じて事務局に提出された転載データの概要（旗国別、製品タイプ別に集計）は別紙 **A**（表 1-5）のとおりである。

Tables 1a/b, 2a²/b and 3 of **Attachment A** provide information from all *at-sea* transshipment declarations and observer reports received. Tables 4³ and 5 provide the same information for *in-port* transshipment/ CDS information received. Due to the COVID-19 pandemic during 2020 and 2021, not all deployments of transshipment observers that would usually be required under the Transshipment Resolution could occur due to port and travel restrictions. Where observers were unable to be deployed, the Secretariat still received deployment requests and transshipment declarations, as well as ‘unobserved’ observer reports that summarised the transshipment at-sea activity involving SBT, including the dates, locations, vessels involved, declared weights and associated CDS documentation.

別紙 **A** の表 1a/b, 2a²/b and 3 は、受領した全ての洋上転載申告書及びオブザーバー報告書から得られた情報を提示したものである。表 4³ 及び 5 は、受領した港内転載／CDS 情報について同じ情報を提示したものである。2020年及び2021年の COVID-19 パンデミックの影響による港内での活動制限及び旅行制限のため、転載決議の下に通常義務付けられている転載オブザーバーの配乗が完全には実施されなかった。

² Table 2a is blank because no observed transshipments at sea have been recorded yet for the first half of the 2021 calendar year 表 2 は、2021 暦年前期の監視された洋上転載がまだ記録されていないので空欄となっている。

³ Table 4 is blank because no in-port transshipments of SBT are known to have occurred during 2020 表 4 は、2020 年における既知の SBT 港内転載がないため空欄となっている。

事務局は、オブザーバーの配乗が不可能であった場合でも配乗要請書及び転載申告書は引き続き受領しており、また SBT を含む洋上転載活動を総括した「監視されなかった」オブザーバー報告書（日付、位置、関与した船舶、申告重量及び関連する CDS 文書を含む）も受領した。

Due to not all at-sea transhipments being observed, both Tables 1 and 2 are presented in two parts for 2020 and 2021:

全ての洋上転載が監視された訳ではないため、表 1 と表 2 のいずれにおいても、2021 年及び 2021 年について 2 つのパートに分けて表示した。

- Part a – for those Carrier Vessels which did have a transhipment observer on board, and
パート a : 転載オブザーバーが乗船していた運搬船に関する情報
- Part b – for those Carrier Vessels that didn't have a transhipment observer on board due to COVID-19 issues.
COVID-19 の影響により転載オブザーバーが乗船していなかった運搬船に関する情報

In Table 1a of **Attachment A** there appear to be large discrepancies between transhipment declaration weights of SBT versus observer reported weights. The reason for these discrepancies is because many observer reports have often not included the weight of SBT transhipped for each individual vessel (it has been requested they do so), but only the overall weight of all SBT over a series of transhipments.

別紙 A の表 1a では、転載申告書における SBT の重量とオブザーバー報告書上の SBT の重量との間に大幅な不調和があることを示している。こうした不調和の原因は、オブザーバー報告書の多くでは各漁船から転載された SBT の重量が個別には記録されておらず（それを記録するよう要請されているにもかかわらず）、一連の転載を通した SBT の総重量が示されている場合が多いことによる。

The following summarises the information received by the Secretariat:

事務局が受領した情報の概要は以下のとおりである。

- Observer deployment requests specifying that SBT were to be transhipped were received for 98% of all known SBT transhipments at sea during 2020;
2020 年において、SBT の転載予定が明確な形で受領したオブザーバー配乗要請は、既知の SBT 洋上転載のうち 98 % であった。
- Observer deployment requests specifying that SBT were to be transhipped have been received for 94% of all known SBT transhipments at sea during the first half of 2021;
2021 年上半期において、SBT の転載予定が明確な形で受領したオブザーバー配乗要請は、既知の SBT 洋上転載のうち 94 % であった。
- The Secretariat received 88 transhipment declarations for transhipments at sea totalling 2,566t during 2020 and has received 13 transhipment declarations totalling 106t for the first half of 2021;
事務局は、2020 年においては 88 件の洋上転載申告書（総転載量 2,566 トン）を受領し、2021 年上半期においては 13 件の洋上転載申告書（総転載量 106 トン）を受領した。
- The Secretariat received no transhipment declarations for in-port transhipments during 2020, and to date has received 4 transhipment declarations for in-port transhipments totalling approximately 4t that occurred during the first half of 2021. It

is not yet possible to check whether any additional in-port transhipments occurred, because CMFs for the 2nd quarter of 2021 are not due to be submitted to the Secretariat until 30 September 2021;

事務局は、2020年は港内転載に関する転載申告書を受領しなかった。2021年上半期においては、現時点では4件の港内転載申告書（総転載量約4トン）を受領している。2021年第2四半期のCMFの事務局への提出期限は2021年9月30日なので、追加的な港内転載が行われたのかどうかを確認することは現時点では不可能である。

- Observer reports⁴ have been received for 100% of all known 2020 at-sea transhipments. During 2020, the Secretariat received some ‘unobserved’ observer reports for declared at-sea transhipments of SBT where it was not possible to deploy a transhipment observer onto the receiving Carrier vessel. This resulted in there being only a low percentage of observer estimates of the weights of transhipped SBT available, *i.e.* of the observer reports received, 16% contained observer estimates of the weights of SBT transhipped, while the remaining 84% did not provide specific information on estimated SBT weights;
2020年に実施された既知の洋上転載のオブザーバー報告書⁴は100%受領されており、事務局は、SBTを受けとる運搬船に転載オブザーバーを配乗船することができなかった状況において申告されたSBT洋上転載に関する「監視されなかった」オブザーバー報告書もいくつか受領した。この結果として、転載されたSBTの推定重量が利用可能な割合、すなわち受領したオブザーバー報告書のうち推定転載重量が記載されているオブザーバー報告書の割合は非常に低い割合にとどまっており、オブザーバーがSBT転載量の推定値を示していた報告書は16%しかなく、残りの84%はSBTの推定重量に関する具体的な情報を提供していなかった。
- To date there is no record of observers having observed any at-sea transhipments that occurred during the first half of 2021 due to COVID-19 issues in deploying transhipment observers to Carrier Vessels; and
運搬船への転載オブザーバー配乗におけるCOVID-19の問題のため、今日までにおいて、2021年上半期に行われた転載のうちオブザーバーが監視した洋上転載の記録はない。
- Table 3 of **Attachment A** provides a summary of transhipment weights recorded on transhipment declarations, observer reports, and CDS information for the 2020 calendar year. To enable valid comparisons to be made, this table presents data for only those transhipments for which the Secretariat has received both transhipment declarations and observer reports and has been able to match these transhipments with CDS documents. When summed, the weights of transhipped SBT reported on transhipment declarations versus CDS documents differed from each other by 0.7%.
別紙Aの表3では、2020暦年において転載申告書、オブザーバー報告書及びCDS情報に記録された転載重量の概要を示している。有意な比較を行うことができるよう、この表では、事務局が転載申告書とオブザーバー報告書の両方を受領しており、かつこれらの転載がCDS文書と合致している場合のデー

⁴ Both observed and ‘unobserved’ observer reports 監視されたオブザーバー報告書と「監視されなかった」オブザーバー報告書の両方

タのみを示している。合計値を比較した場合、転載申告書において報告された SBT 転載重量と CDS 文書における転載重量は差異は 0.7 % である。

4. RECORDS OF AUTHORISED VESSELS AND FARMS

許可船舶及び許可蓄養場記録

Authorised Farm and Vessel Records/ CLAV

許可蓄養場及び許可船舶記録/CLAV

The Secretariat continues to receive authorised farm and vessel updates approximately twice a week, with vessel updates containing up to one hundred vessels. Upon receipt of this information, the Secretariat updates its authorised vessels/farms database as well as the CCSBT web site.

事務局は引き続き、2 週間に一回程度の頻度で許可蓄養場及び許可船舶に関するアップデートを受領しており、許可船舶のアップデートは 100 隻に及ぶ場合もある。こうした情報の提出を受けて、事務局は許可船舶/蓄養場に関するデータベース並びに CCSBT ウェブサイトをアップデートしている。

Updated vessel information continues to be shared with the joint tuna Regional Fisheries Management Organisations' (RFMOs') Consolidated List of Authorised Vessels (CLAV) through automated updates between the CCSBT and the CLAV which occur daily.

However, no maintenance of the CLAV has been conducted since funding ceased in October 2019.

更新された情報は、引き続きまぐろ類地域漁業管理機関 (RFMO) 合同の統合許可船舶リスト (CLAV) とも共有されており、CCSBT と CLAV との間で日常的に自動更新が行われている。しかしながら、2019 年 10 月に資金が停止されて以降、CLAV のメンテナンスは行われていない。

It is expected that the quality of the data in the CLAV and its usability will continue to decline in the absence of ongoing maintenance. The CCSBT Secretariat will continue to maintain the quality of its own data and will cooperate in any discussions that may take place between the tuna RFMOs and FAO to find an effective solution for ongoing CLAV maintenance.

継続的なメンテナンスが行われない中では、CLAV 上のデータの品質及びその有用性は低下し続けていくものと想定される。CCSBT 事務局は、引き続き保有するデータの品質を維持するとともに、継続的な CLAV メンテナンスのための効果的な解決策を見出すために今後行われる可能性があるまぐろ類 RFMO 及び FAO 間のあらゆる議論に協力していく所存である。

Authorised Fishing Vessels: IMO Number Requirement

許可漁船 : IMO ナンバーに関する要件

Paragraph 3 of the CCSBT's 'Resolution on a CCSBT Record of Vessels Authorised to Fish for Southern Bluefin Tuna', includes the following IMO numbering requirements:

CCSBT の「みなみまぐろ漁業許可船の CCSBT の記録に関する決議」の paragraph 3 には、IMP ナンバー要件に関する以下の規定が含まれている。

3. Members and Cooperating Non-members shall ensure that the following categories of fishing vessels in the CCSBT Record of Authorised Vessels have IMO numbers issued to them:

メンバー及び協力的非加盟国は、許可漁船の CCSBT の記録における以下の区分の漁船に対して、IMO ナンバーの発行を受けさせるよう確保するものとする。

- *all fishing vessels (except wooden and fibreglass vessels) flying their flag that are authorised to catch SBT, and that are at least 100 gross tonnage in size, and SBT を漁獲することを許可された当該国の旗を掲げる全ての漁船（ただし木造船及びファイバーグラス船を除く）であって、かつその大きさが総トン数 100 トン以上である全ての漁船*
- *effective from 1 January 2021, wooden and fibreglass fishing vessels flying their flag that are authorised to catch SBT, and that are at least 100 gross tonnage in size, and 2021 年 1 月 1 日以降にあっては、SBT を漁獲することを許可された当該国の旗を掲げる木造船及びファイバーグラス船であって、かつその大きさが総トン数 100 トン以上である漁船*
- *effective from 1 January 2022, all motorised inboard fishing vessels of less than 100 gross tonnage down to a size limit of 12 metres in length overall (LOA) authorised to operate outside waters under the national jurisdiction of the flag State. 2022 年 1 月 1 日以降にあっては、総トン数 100 トン未満かつ全長 (LOA) 12 メートルを下限とする全ての船内機船であって、旗国の管轄外の水域において操業することを許可された漁船*

Currently there is almost 100% compliance with this requirement. All fishing vessels (except for one Australian vessel⁵) that were authorised between 1 July 2020 to 30 June 2021 and were at least 100 GT/GRT in size had IMO number.

現在、この要件の遵守率はほぼ 100 % である。2020 年 7 月 1 日から 2021 年 6 月 30 日までの期間に許可されており、かつ総トン数が 100 GT/GRT より大きい全漁船（オーストラリア漁船 1 隻を除く⁵）が IMO ナンバーを保有している。

Members should note that CCSBT's agreed IMO numbering requirements will cover an even broader range of vessels from 1 January 2022 onwards (refer to paragraph 3 above).

メンバーは、2022 年 1 月 1 日以降は CCSBT が合意した IMO ナンバー要件がさらに広範な船舶を網羅するようになる（上記パラグラフ 3 参照）ことに留意すべきである。

5. VESSEL MONITORING SYSTEM (VMS)

船舶監視システム (VMS)

There is no new information to consider in relation to VMS.

VMS に関して検討すべき新情報はない。

6. CCSBT IUU VESSEL LIST

CCSBT IUU 船舶リスト

In October 2019, CCSBT's IUU Vessel List was revised to include a provision to cross-list vessels from the IUU Lists of eight other organisations onto the CCSBT's IUU Vessel List, but only in cases where the RFMO concerned was the original IUU listing organisation.

CCSBT の IUU 船舶リストは、2019 年 10 月に、他の 8 機関の IUU 船舶リストから

⁵ The Secretariat is advised that this Australian vessel is currently in the process of registering for an IMO number 事務局は、当該オーストラリア漁船は現在 IMO がナンバーの取得プロセスを進めているところであると聞いている。

CCSBT の IUU 船舶リストに相互掲載を行う（ただしこれらの関連 RFMO が最初の IUU リスト掲載機関であった場合に限る）ための規定を追加する形で改正された。

The eight organisations the CCSBT agreed to cross-list vessels from are the Inter-American Tropical Tuna Commission (IATTC), the International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT), the Indian Ocean Tuna Commission (IOTC), the Western and Central Pacific Fisheries Commission (WCPFC), the Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR), the South East Atlantic Fisheries Organisation (SEAFO), the Southern Indian Ocean Fisheries Agreement (SIOFA) and the South Pacific Regional Fisheries Management Organisation (SPRFMO).

CCSBT が相互掲載元とすることに合意した 8 機関とは、全米熱帯まぐろ委員会 (IATTC)、大西洋まぐろ類保存国際委員会 (ICCAT)、インド洋まぐろ類委員会 (IOTC)、中西部太平洋まぐろ類委員会 (WCPFC)、南極の海洋生物資源の保存に関する委員会 (CCAMLR)、南東大西洋漁業機関 (SEAFO)、南インド洋漁業協定 (SIOFA) 及び南太平洋漁業管理機関 (SPRFMO) である。

In late 2019 and early 2020, the Secretariat collated a CCSBT IUU List consisting of all appropriate cross-listed vessels from the eight nominated organisations above. This initial CCSBT IUU List included 116 cross-listed vessels and was first posted on the CCSBT's website in February 2020.

事務局は、2019 年末及び 2020 年初頭に上記 8 機関のリストから相互掲載すべき全ての船舶で構成される CCSBT IUU 船舶リストをとりまとめた。この最初の CCSBT IUU 船舶リストには 116 隻の相互掲載船舶が含まれ、2020 年 2 月に初めて CCSBT ウェブサイトに掲載された。

Since February 2020 the cross-listing process has been running relatively smoothly, with clarifications sometimes needing to be sought from the original source-listing organisations, and numerous updates have been made. As at early September 2021, CCSBT's IUU List included 123 cross-listed vessels only.

2020 年 2 月以降、相互掲載プロセスは比較的スムーズに運用されているが、時に最初のリスト掲載機関からの確認を要する場合もあり、何度もアップデートが行われているところである。2021 年 9 月初旬の時点で、CCSBT IUU 船舶リストには 123 隻の相互掲載漁船のみが掲載されている。

7. MINIMUM STANDARDS FOR INSPECTIONS IN PORT

港内検査に関する最低基準

The Resolution for a CCSBT Scheme for Minimum Standards for Inspection in Port was adopted in 2015 and came into effect from 1 January 2017 and includes a number of obligations for Port State Members.

港内検査の最低基準を定めた CCSBT 制度に関する決議は 2015 年に採択され、2017 年 1 月 1 日に発効した。本決議には、寄港国に対する多数の義務が規定されている。

Designated Points of Contact and Ports

指定連絡先及び指定港

The Resolution requires that each Member wishing to grant port access to ‘foreign fishing vessels’ (including carrier vessels other than container vessels) carrying SBT or fish products originating from SBT submits to the CCSBT Secretariat:

本決議では、SBT 又は SBT に由来する製品を運搬する「外国漁船」（コンテナ船以外の運搬船を含む）に対して寄港を許可しようとする各メンバーは、CCSBT 事務局に対して以下を提出するよう義務付けている。

- A designated point of contact for receiving inspection reports, and 検査報告書を受領するための指定連絡先
- A list of designated ports to which ‘foreign fishing vessels’ may request entry. 「外国漁船」が入港を要請することができる指定港のリスト

This information has been provided by all Members.

この情報は全メンバーから提供済となっている。

Port Inspection Reports

港内検査報告書

Paragraph 15 of the Resolution requires that:

決議パラグラフ 15 は以下のとおり規定している。

- 15. Each year Members shall inspect at least 5 % of landing and transshipment operations in their designated ports as are made by foreign fishing vessels.*

メンバーは、毎年、指定港において外国漁船によって実施される陸揚げ及び転載作業のうち少なくとも 5 % について検査を実施するものとする。

Further, paragraph 20 specifies that:

さらにパラグラフ 20 では以下のとおり規定している。

- 20. The port Member shall transmit a copy of the inspection report to the CCSBT Secretariat no later than 14 days following the date of completion of the inspection. If the inspection report cannot be transmitted within 14 days, the port Member should notify the CCSBT Secretariat within the 14 day time period the reasons for the delay and when the report will be submitted.*

寄港国であるメンバーは、検査の完了から 14 日以内に、CCSBT 事務局に対して検査報告書の写しを送付するものとする。検査報告書を 14 日以内に送付することができない場合、寄港国であるメンバーは、14 日の期間内において、CCSBT 事務局に対し、当該遅延の理由及び当該報告書を提出する時期について通知するものとする。

Table 1 outlines the Secretariat’s interpretation of the number of inspections that need to be conducted to meet the ‘at least 5%’ port inspection requirement.

表 1 は、「少なくとも 5 %」の港内検査要件を履行するために実施する必要がある検査回数にかかる事務局の解釈をまとめたものである。

Table 1: Number of Required Inspections (to meet the ‘at least 5%’ inspection requirement)
表 1 : 必要な検査回数 - (「少なくとも 5 %」との検査要件を履行するための回数)

Number of landing/ transhipment operations occurring in designated ports 指定港で実施される陸揚げ／転載作業の回数	Number of inspections required by Members to meet the requirements of paragraph 15, “at least 5% of landing and transhipment operations in their designated ports as are made by foreign fishing vessels” パラグラフ 15 の要件 「指定港において外国漁船によって実施される陸揚げ及び転載作業のうち少なくとも 5 %」を履行するためにメンバーが求められている検査回数
1 – 20	1 ⁶
21 – 40	2
41 – 60	3
61 – 80	4
81 – 100	5

For the 2020 calendar year Japan, Korea, South Africa and Taiwan submitted relevant port inspection reports to the Secretariat. Table 2 provides a summary of the port inspection reports that were submitted for vessels carrying SBT/SBT products, how many reports were submitted within the required 14-day period, whether appropriate notifications were received for any reports that were submitted late or have not yet been submitted and whether the inspection target appears to have been met.

2020 暦年は、日本、韓国、台湾及び南アフリカが事務局に対して関連する港内検査報告書を提出した。表 2 では、SBT/SBT 製品を運搬する船舶に関して提出されたか、14 日間の提出期限内に提出された報告書数、提出が遅れた又は未提出の報告書に関して適切な通知が受領されたかどうか、及び検査目標は履行されたかどうかについての概要を示した。

⁶ Inspecting no (0) landing and transhipment operations out of 1-20 operations, would mean that 0% were inspected and the minimum threshold of ‘at least 5%’ would not be met. 1 – 20 回の水揚げ及び転載作業に対して検査なし（回数が 0）である場合、検査率は 0 % であり、「少なくとも 5 %」との最低基準を履行しなかったことを意味する。

Table 2: Number of 2020 Port Inspection Reports Submitted to the Secretariat

表 2 : 2020 年に事務局に対して提出された港内検査報告書数

Member メンバー	Total No. of Landing/ Transhipment Operations by 'Foreign Fishing Vessels' 「外国漁船」による陸揚げ/転載作業の総数 ⁷	Number of Inspection Reports Received for 'Foreign Fishing Vessels' (carrying SBT/SBT products) SBT/SBT 製品を運搬する「外国漁船」に関して受領した検査報告書数	Percentage of Inspection Reports Received within the Required 14-Day Timeframe 14 日間の提出期限内に受領した検査報告書のパーセンテージ	Number of Notifications Received that Inspection Reports would be Submitted Late 検査報告書の提出の遅延に関して受領した通知数	Was the 'at least 5%' inspection requirement met? 「少なくとも 5 %」の検査要件は履行されたか? ⁸
Japan	5	1	100%	Not applicable	Yes
Korea	1	1	100%	Not applicable	Yes
South Africa	23	23 ⁹	0%	0	Yes
Taiwan	2	2	100%	Not applicable	Yes

In summary:

要約すれば、

- From the data available, Japan, Korea, South Africa and Taiwan all exceeded the 'at least 5%' port inspection target in 2020;
利用可能なデータによれば、日本、韓国、南アフリカ及び台湾はいずれも 2020 年の港内検査目標である「少なくとも 5 %」を超えた。
- Compliance with the 14-day timeframe for submitting port inspection reports to the Secretariat improved in 2020 – it was achieved by Japan, Korea and Taiwan but not by South Africa. South Africa provided all of its 2020 port inspection reports late and also did not provide any notifications regarding the reason(s) for the delay(s) and when to expect the delayed reports.
2020 年は、事務局への港内検査報告書の 14 日以内の提出要件の遵守が改善しており、日本、韓国及び台湾がこれを達成したが、南アフリカは達成しなかった。南アフリカは、2020 年の同メンバーによる全ての港内検査報告書が期限より遅れて提出され、これらの報告書提出が遅延する理由及び当該報告書を提出する時期に関する通知も行わなかった。

⁷ As provided in Members' annual reports to the CC/EC CC/EC に対するメンバーの国別報告書で提示された数字

⁸ Based on the port inspection data received by the Secretariat 事務局が受領した港内検査データに基づく数字

⁹South Africa's annual report to CC/EC records that 23 relevant port inspections were conducted during 2020 but the Secretariat has only received copies of 21 relevant port inspection reports from South Africa for the 2020 calendar year. The Secretariat is following up with S. Africa regarding this discrepancy. CC/EC に対する南アフリカの年次報告書では 2020 年に 23 件の港内検査が実施されたとして記録されているが、事務局は、南アフリカから 2020 暦年における 21 件の港内検査報告書の写ししか受領していない。事務局は、じび不調和に関して南アフリカとフォローアップを行っているところである。

8. SUMMARY

総括

It is recommended that CC16 notes:

CC 16 に対して、以下に留意するよう勧告する。

- The information presented in this paper including:
本文書に提示した以下を含む情報
 - the transshipment summary information provided at **Attachment A**, and **別紙 A** に示した転載の概要に関する情報
 - a brief update on the cross-listing process and the current status of the CCSBT's IUU Vessel List;
相互掲載プロセスのアップデート及び CCSBT IUU 船舶リストの現在のステータス
- The USA's continued voluntary cooperation with respect to providing quarterly CDS submissions to the Secretariat;
米国は、四半期ごとに CDS 情報を事務局に提供する形で、引き続き自主的に協力していること
- That there is currently one Australian fishing vessel greater than 100 GT/GRT in size that does not have an IMO number but is in the process of registering for one;
現在、総トン数 100 GT/GRT 以上の漁船で唯一、オーストラリアの漁船 1 隻が IMO ナンバーを保有していないが、現在登録プロセスを進めているところであること
- That CCSBT's agreed IMO numbering requirements will cover an even broader range of vessels from 1 January 2022 onwards, *i.e.* it will also include all motorised inboard fishing vessels of less than 100 gross tonnage down to a size limit of 12 metres in length overall (LOA) authorised to operate outside waters under the national jurisdiction of the flag State;
CCSBT が合意している IMO ナンバー要件が、2022 年 1 月 1 日以降はより広範な漁船を網羅するようになること。すなわち、総トン数 100 トン未満かつ全長 (LOA) 12 メートルを下限とする全ての船内機船であって、旗国の管轄外の水域において操業することを許可された漁船が要件の対象となること
- South Africa's continued late submission of port inspection reports without the required notification of delay or the reasons for the delays being provided within the required 14 day time period (refer to paragraph 20 of the, '*Resolution for a CCSBT Scheme for Minimum Standards for Inspection in Port*').
南アフリカは、引き続き、定められた遅延通知又は 14 日以内の提出期限より遅延する理由に関する通知を行うことなく、港内検査報告書を期限より遅れて提出していること（「*港内検査の最低基準を定めた CCSBT 制度に関する決議*」パラグラフ 20 を参照）

Prepared by the Secretariat

事務局作成文書

**Table 1a: Summary of Transhipments at sea during the 2020 Calendar Year
(transhipment observer on board)**

表 1a : 2020 暦年における洋上転載の概要 (転載オブザーバーが乗船していた洋上転載)

Fishing Vessel Flag	From Transhipment Declarations			From Observer Reports	
	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT
Japan	15	526,527	GG	15	392,656 ¹⁰
Korea	3	350,664	GG	3	238,690 ¹⁰
Taiwan	6	34,165	GG	6	0 ¹⁰
TOTAL	24	911,356		24	631,346¹⁰

**Table 1b: Summary of Transhipments at sea during the 2020 Calendar Year
(no transhipment observer aboard due to COVID-19 circumstances)**

表 1b : 2020 暦年における洋上転載の概要 (COVID-19 の影響によりオブザーバーが乗船していなかった洋上転載)

Fishing Vessel Flag	From Transhipment Declarations			From 'Unobserved' Observer Reports	
	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT ¹¹
Japan	9	535,515	GG	9	NA
Korea	4	374,732	GG	4	NA
Taiwan	37	562,918	GG	37	NA
Taiwan	14	181,655	GGT	14	NA
TOTAL	64	1,654,820		64	NA

**Table 2a: Summary of Transhipments at sea during the first half of the 2021 Calendar Year
(transhipment observer on board)**

表 2a : 2021 暦年上半期における洋上転載の概要 (転載オブザーバーが乗船していた洋上転載)

None: No observed transhipments at sea have been recorded yet for the first half of the 2021 calendar year.
なし : 2021 暦年上半期においては、監視されていない洋上転載はまだ記録されていない。

¹⁰ The reason for the large discrepancies between the Transhipment Declaration and observed weights is because not all observer reports include the estimated weight of SBT for each transhipment 転載申告書と観察された重量が大幅に乖離しているのは、転載オブザーバー報告書に転載ごとの SBT の推定重量が示されていない場合があるためである。

¹¹ NA (Not Applicable) - these transhipments were unobserved and so no observer estimated weight of SBT is available NA (該当なし) : これらの転載は監視がされておらず、従ってオブザーバーによる SBT の推定重量に関する情報が利用可能でないものである。

**Table 2b: Summary of Transhipments at sea during the first half of the 2021 Calendar Year
(no transhipment observer aboard due to COVID-19 circumstances)**

表 2b : 2021 暦年上半期における洋上転載の概要 (COVID-19 の影響によりオブザーバーが乗船していなかった洋上転載)

Fishing Vessel Flag	From Transhipment Declarations			From 'Unobserved' Observer Reports	
	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT ¹¹
Taiwan	13	105,088	GG	13	NA
TOTAL	13	105,088		13	NA

別紙 A

Table 3: Summary of Transhipments at sea versus CDS Forms versus Observer Reports for the 2020 Calendar

Year¹²

表 3 : 2020 暦年における洋上転載・CDS 様式・オブザーバー報告書の比較の概要

Fishing Vessel Flag	Comment	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) from Transhipment Declaration	Total Net Weight (kg) from CDS	Total Net Weight (kg) from Observer Report
Japan	Observer provided SBT weights	12	398,328	398,328	392,656
Korea	Observer provided SBT weights	2	237,509	237,509	238,690
Japan	Observer provided no SBT weights	12	663,714	663,094	0
Korea	Observer provided no SBT weights	5	487,887	487,887	0
Taiwan	Observer provided no SBT weights	56 ¹³	771,838	755,455	0
TOTAL		87	2,559,276	2,542,273	631,346

¹² This report is limited to transhipments where observer reports have been provided, and where the Secretariat has been able to match CDS information 本報告書では、オブザーバー報告書が提出されており、かつ事務局が CDS 情報と照合することができた転載のデータのみ限定している。

¹³ One Transhipment Declaration received for a Taiwanese transhipment has not yet been matched to its corresponding CMF, therefore there is 1 less transhipment for Taiwan (56) recorded in this Table 3 versus in Tables 1a and b combined (57) 台湾による転載に関する 1 件の転載報告書は対応する CMF とマッチしていないので、本表 3 に記録されている台湾の転載件数 (56 件) は表 1a と b を合わせた件数 (57 件) よりも 1 件少なくなっている。

Table 4: Summary of Transhipments that occurred in port during the 2020 Calendar Year¹⁴
表 4 : 2020 暦年において港内で実施された転載の概要

None: No in-port transhipments were recorded during the 2020 calendar year.
 なし : 2020 暦年において港内転載は記録されていない。

Table 5: Summary of Transhipments that occurred in port during the first half of the 2021 Calendar Year¹⁴
2021 暦年上半期に港内で実施された転載の概要

Fishing Vessel Flag	From Transhipment Declarations			From CDS		
	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type
Taiwan	4	3,858	GGT	4	3,858	GGT
TOTAL	4	3,858		4	3,858	

¹⁴ Transhipments conducted in port are not part of the CCSBT Transhipment Regional Observer Program, and therefore no observer deployment requests nor observer reports are required to be submitted for these transhipments. Only Transhipment Declarations are required to be submitted. 港内で実施された転載については CCSBT 転載地域オブザーバー計画の一部となっておらず、故にオブザーバーの配乗要請が行われることはなく、またこれらの転載に関してオブザーバー報告書の提出が求められることもない。転載報告書のみ提出が義務付けられている。