



CCSBT-CC/2310/08

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. It also includes a note concerning use (nil) of CCSBT's "*Guideline on principles for action and steps to be taken in relation to extraordinary circumstances*" (Compliance Policy Guideline 5 – CPG5). 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。また文書では、CCSBTの「極めて特殊な状況に関する行動原則及び取られるべき措置に関するガイドライン」（遵守政策ガイドライン5-CPG5）の活用状況についても報告する。

The measures and guideline discussed here are:

本文書において検討した措置及びガイドライン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
- Guideline on principles for action and steps to be taken in relation to extraordinary circumstances (CPG5),
極めて特殊な状況に関する行動原則及び取られるべき措置に関するガイドライン（CPG5）
- Records of Authorised Vessels and Farms,
許可船舶及び許可蓄養場記録
- 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 generally not discussed in further detail 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で既に総括したので、基本的にここでは議論しない。本セクションでは、CDS に自主的に協力している非協力的非メンバー (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 with submissions being received quarterly. The Secretariat received its first import submission from the USA in late April 2016 (for the 2015 year). 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. As summarised in 2022², the USA's voluntary cooperation with the CDS is becoming more important as there are an increasing number of export Catch Monitoring Forms (CMFs) and Re-export/ Export after Landing Forms (REEFs) exported to the USA.

米国は CCSBT メンバーではないが、事務局が四半期に一度 CDS 情報の提出を受けられる形で、引き続き自主的に CDS に協力している。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ている。2022 年に総括したとおり、米国に輸出された輸出漁獲モニタリング様式 (CMF) 及び再輸出/国産品水揚げ後の輸出様式 (REEF) が増加していることから、CDS に対する米国の自主的な協力の重要性が高まっているところである。

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。

¹ Paper CCSBT-CC/2310/04

² Paper [CCSBT-CC/2210/14](#)

Operational Issues

運用上の課題

Unobserved Transhipments (2022): None

監視されていない転載 (2022年) : なし

No unobserved at-sea transhipments were reported during 2022.

2022年においては、監視されていない洋上転載活動は報告されなかった。

Indonesia not Meeting CCSBT's Transhipment Resolution Obligations

インドネシアによるCCSBT転載決議の義務の不履行

Indonesia is transhipping SBT at sea under an IOTC-agreed pilot project for monitoring transhipments at sea undertaken within IOTC's area of competency³ and this continued during 2022. This arrangement is not compliant with CCSBT's Transhipment Resolution.

インドネシアは、IOTC管轄水域内で行われる洋上転載に関してIOTCが合意したパイロットプロジェクトの下にSBTを洋上で転載しており、これは2022年も継続された。この取組は、CCSBT転載決議に対する非遵守である。

None of Indonesia's at-sea transhipments involving SBT conducted during 2022 met the requirements of the CCSBT's Transhipment Resolution for a variety of reasons including the following:

インドネシアが2022年に実施したSBTを含む洋上転載はいずれも、以下を含む種々の理由により、CCSBT転載決議の要件を満たしていなかった。

- None of the Indonesia Carrier Vessels receiving at-sea transhipments of SBT had on board a CCSBT observer in accordance with the CCSBT Regional Observer Program in Annex II of the CCSBT Transhipment Resolution.
SBTの洋上転載を受けるインドネシア運搬船は、いずれもCCSBT転載決議付属書IIのCCSBT地域オブザーバー計画に基づくCCSBTオブザーバーを乗船させていなかった。
- No deployment requests or other required notifications were provided to the CCSBT in advance of the transhipments occurring.
転載が実施される前に、CCSBTに対して転載オブザーバーの配乗要請がなされず、又はその他の必要な通報も行われなかった。
- Indonesia submitted 204 transhipment declarations for 2022 retrospectively to the Secretariat in bulk on 13/04/2023. These were not submitted within the required timeframe - they are required to be submitted by the CV master within 24 hours of the completion of the transhipment.
インドネシアは、2022年における204件の転載申告書を、2023年4月13日にまとめて遡及的に提出した。転載申告書は転載の完了後24時間以内に運搬船の船長から提出されることが義務付けられているが、これら204件の転載申告書は定められた期限までに提出されなかった。
- Indonesia did not submit its transhipment observer reports for 2022 to the Secretariat. Therefore, the Secretariat was compelled to request Indonesia's transhipment observer reports from the IOTC Secretariat on 01/09/2023 under the terms of the Transhipment Letter of Agreement (LoA) between CCSBT and IOTC. Ten Indonesian transhipment observer reports were subsequently received from the IOTC Secretariat on 07/09/2023.

³ [IOTC's Resolution 23/05 on Establishing a Programme for Transhipment by Large-Scale Fishing Vessels](#) パラグラフ 25 及び 26 を参照

インドネシアは、事務局に対し、2022年の同メンバーの転載オブザーバー報告書を提出しなかった。このため事務局は、CCSBTとIOTCとの間の転載に関する合意書（LOA）に基づき、2023年9月1日付で、IOTC事務局に対しインドネシアの転載オブザーバー報告書の提供を要請することを余儀なくされた。その後の2023年9月7日に、IOTC事務局から10件のインドネシア転載オブザーバー報告書を受領した。

- No transshipment information was initially provided on Indonesia's CMFs submitted to the Secretariat for the January to May 2022 period. Revised CMFs including most of the required transshipment information were later submitted to the Secretariat upon request on 04/11/2022. The Secretariat notes that all CMFs that were submitted with transshipment information were incomplete as they did not record the statistical area within which the High Seas transshipment occurred.

2022年1月から5月までの期間において事務局に提出されたインドネシアのCMFでは、当初、転載情報が全く提示されていなかった。事務局からの要請後、義務付けられている転載情報の大部分を含む形で修正されたCMFが2022年11月4日に改めて提出された。事務局は、転載情報を含む形で提出されたCMFの全てが不完全であったことを指摘する。これらのCMFは、洋上転載が行われた公海の統計海区が記録されていなかった。

General Issues

一般的な問題

In cases where transshipment observers were successfully deployed, the Secretariat 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、転載オブザーバーが正常に配乗された場合であっても、転載決議を運用する上での主な課題として、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
複数種を含む転載の最中に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 any 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 Carrier Vessels CCSBT-authorized between 1 July 2022 and 30 June 2023.

2022年7月1日から2023年6月30日までの間に許可された全てのCCSBT許可運搬船に関して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 declarations and/or observer reports/CDS forms received for Japan, Korea and Taiwan for 2022 and the first half of 2023 (aggregated by flag and product type) is provided at **Attachment A** (Tables 1 - 5). **Attachment A** does not include information from the 204 transshipment declarations received from Indonesia which involved 243.3t of SBT.

日本、韓国及び台湾に関して2022年及び2023年上半期に受領した転載申告書及び／又はオブザーバー報告書／CDS様式のサマリー（旗別及び製品タイプ別に集計）は別紙A（表1-5）のとおりである。別紙Aには、243.3トンのSBTを含むインドネシアの転載申告書204件に基づく情報は含まれていない。

Tables 1, 2 and 3 of **Attachment A** provide information from *at-sea* transshipment declarations and observer reports received. In Table 1 of **Attachment A** there sometimes appear to be significant discrepancies between transshipment 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, but only the overall weight of all SBT over a series of transshipments. Tables 4 and 5 provide the same information for *in-port* transshipment/ CDS information received.

別紙Aの表1、2及び3は、受領した洋上転載申告書及びオブザーバー報告書から得た情報を提示している。別紙Aの表1において、転載申告書のSBTの重量とオブザーバーが報告した重量の間に大きな乖離が見られる場合がある。これらの乖離は、オブザーバー報告書では転載されたSBTの重量が漁船別に記載されておらず、一連の転載を通した全SBTの重量のみが記載されている場合が多いためである。表4及び表5では、受領した港内転載／CDS情報に関連する同様の情報を提示している。

The following points summarise only the transshipment information received by the Secretariat for Japan, Korea and Taiwan for 2022 and the first half of 2023 and do not take into account the 204 at-sea transshipment declarations received from Indonesia:

2022年及び2023年上半期に事務局が日本、韓国及び台湾から受領した転載情報にかかる概要は以下のとおりである。ここでは、インドネシアから受領した2022年における204件の洋上転載については触れていない。

- All of the at-sea transshipments were observed during 2022; 2022年の全ての洋上転載が監視された。

- Observer deployment requests specifying that SBT were to be transhipped were received for all reported SBT transhipments at sea during 2022;
2022年においては、報告された SBT 洋上転載の全てについて、SBT の転載予定が明確な形でオブザーバー配乗要請を受領した。
- Observer deployment requests specifying that SBT were to be transhipped have been received for 97.7% of all reported SBT transhipments at sea during the first half of 2023;
2023 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、報告された全ての SBT 洋上転載のうち 97.7 % であった。
- The Secretariat received 58 transhipment declarations for transhipments at sea totalling 1,870.8t during 2022 and has received 17 transhipment declarations totalling 242.1t for the first half of 2023;
事務局は、2022 年においては 58 件の洋上転載申告書（総転載量 1,870.8 トン）を受領し、2023 年上半期においては 17 件の洋上転載申告書（総転載量 242.1 トン）を受領した。
- To date the Secretariat has received 39 transhipment declarations for in-port transhipments during 2022 totalling 1,415.5t and 3 transhipment declarations for in-port transhipments totalling approximately 4.7t that occurred during the first half of 2023. It is not yet possible to check whether any additional in-port transhipments occurred for this period, because CMFs for the 2nd quarter of 2023 are not due to be submitted to the Secretariat until 30 September 2023;
現時点で、事務局は、2022 年においては 39 件の港内転載申告書（総転載量 1,415.5 トン）を受領し、2023 年上半期においては 3 件の港内転載申告書（総転載量 4.7 トン）を受領した。2023 年第 2 四半期の CMF の事務局への提出期限は 2023 年 9 月 30 日なので、他にも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 reports have been received for 91% of all reported 2022 at-sea transhipments.
2022 年に報告された全洋上転載のうち、91 % についてオブザーバー報告書を受領済である。
- To date, transhipment observers have observed 2.3% (1) at-sea transhipments that occurred during the first half of 2023. There have not been any unobserved at-sea transhipments of SBT during the first half of 2023; and
現時点で、2023 年上半期に行われた洋上転載のうち 2.3 % （1 件）を転載オブザーバーが監視した。2023 年上半期に行われたもののうち、監視されなかった SBT 洋上転載はない。
- Table 3 of **Attachment A** provides a summary of transhipment weights recorded on transhipment declarations, observer reports, and CDS information for the 2022 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 1.57%.
別紙 A の表 3 では、2022 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

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 1.57 % である。

4. GUIDELINE ON PRINCIPLES FOR ACTION AND STEPS TO BE TAKEN IN RELATION TO EXTRAORDINARY CIRCUMSTANCES (CPG5)

極めて特殊な状況に関する行動原則及び取られるべき措置に関するガイドライン (CPG5)

The Secretariat notes that it has not received any CPG5 notifications from any Member since CCSBT 29 in October 2022.

事務局は、2022 年 10 月の CCSBT 29 以降、メンバーからの CPG5 通報は何ら受領していないことを報告する。

5. RECORDS OF AUTHORISED VESSELS AND FARMS

許可船舶及び許可蓄養場記録

Consolidated List of Authorised Vessels (CLAV)

統合許可船舶リスト (CLAV)

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 occurred since funding ceased in October 2019.

Note that the Tuna Compliance Network (TCN) discussed the CLAV at its in-person meeting during late June 2023, where ICCAT and the IOTC expressed interest in exploring options to reinvigorate the CLAV. The TCN agreed to explore the current status of the CLAV and what options (if any) might be available to reinvigorate this initiative in future.

更新された船舶情報は、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。まぐろ遵守ネットワーク (TCN) は、2023 年 6 月下旬に開催された対面会合において CLAV について検討し、ICCAT 及び IOTC が CLAV を再稼働するためのオプションの探求に関心を示した。TCN は、CLAV の現状及び将来的にこのイニシアティブを再稼働させるために利用可能と考えられるオプションを探求することに合意した。

Authorised Farm and Vessel Records

許可蓄養場記録及び許可船舶記録

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。

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 は、IMO ナンバー要件に関して以下のとおり規定している。

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 the first two dot-points of paragraph 3 of CCSBT's Authorised Vessel Resolution (see above). For fishing vessels authorised between 1 July 2022 to 30 June 2023 that are recorded as being 100 tonnes in weight or more, the Secretariat notes that:

現在、CCSBT 許可船舶決議 paragraph 3 の最初の二点（上述）についてはほぼ 100% 遵守されている。2022 年 7 月 1 日から 2023 年 6 月 30 日までの間に総トン数 100 トン以上として記録された漁船に関して、事務局は以下を報告する。

- IMO numbers were submitted to the Secretariat where required for the fleets of all distant water fishing Members (EU, Japan, Korea and Taiwan); 全ての遠洋漁業メンバー（EU、日本、韓国及び台湾）の船団について、事務局は義務付けられた IMO ナンバーを受領済である。
- IMO numbers were submitted for all relevant Australian, Indonesian and South African fishing vessels; and オーストラリア、インドネシア及び南アフリカの全ての関連する漁船について、IMO ナンバーを受領済である。
- There were nine New Zealand fishing vessels greater than 100 gross tonnage which were CCSBT-authorized for 7-8 months from January 2022 until mid-August/early

September 2022 which had no IMO number⁴ recorded at that time. None of those vessels are currently CCSBT-authorized and so no IMO number is required now. 2022年1月から2022年8月中旬/9月初旬までの7-8ヶ月間において総トン数100トン以上のニュージーランド漁船9隻がCCSBT許可漁船として掲載されていたが、その期間においてIMOナンバーは記録されていなかった。これらの漁船のうち現在もCCSBTで許可されている漁船はないので、現在はIMOナンバーは要求されていない。

Information on Freezing Capacity

冷凍能力に関する情報

Freezing capacity information has been provided for all vessels newly authorised in 2023. 2023年に新たに許可される全ての漁船に関して、冷凍能力に関する情報が提供されている。

Vessels Authorised to Operate Outside Members' Waters of National Jurisdiction

メンバーの国家管轄外の水域で操業することを許可された船舶

For non-distant water fleets, it has been time-consuming and not always possible to report on paragraph 3, dot-point 3 of CCSBT's Authorised Vessel Resolution (see above) because the Secretariat has to date not specifically collected information on whether CCSBT-authorized vessels are authorised to operate outside each Member's waters of national jurisdiction.

遠洋漁業メンバーではない船団に関しては、CCSBT許可船舶決議パラグラフ3の三点目（上述）に関する報告には多大な時間を要するか、又は報告ができない場合があった。これは現在、CCSBT許可船舶がメンバーの国家管轄外の水域で操業することを許可されているのかどうかに関する情報を特に収集していないためである。

To try to resolve this issue and facilitate enhanced monitoring of compliance with paragraph 3 (dot-point 3) in future, the Secretariat has this year proposed a modification to CCSBT's Authorised Vessel Resolution (refer to paper CCSBT-CC/2310/09) to collect information on whether vessels are authorised to operate outside each Member's waters of national jurisdiction. Noting the current reporting difficulties, the Secretariat has deferred reporting on paragraph 3 (dot-point 3) until 2024 when potentially the additional new information will be available.

この問題を解決するとともに将来における当該パラグラフの遵守モニタリングの強化を促進するため、事務局は、本年、船舶が各メンバーの国家管轄外の水域で操業することを許可されているかどうかに関する情報を収集するべくCCSBT許可船舶決議の改正を提案したところである（文書CCSBT-CC/2310/09を参照）。現状では報告が困難であることから、事務局は、追加的な新情報が利用可能となる可能性がある2024年までパラグラフ3（三番目の事項）に関する報告を延期している。

⁴ Due to its observation that unexpected SBT bycatch events appeared to be coming more common in its waters, in early 2022 New Zealand decided to CCSBT-authorise virtually its entire fleet in order to try and avoid future occurrences of vessels which are not CCSBT-authorized by-catching SBT. New Zealand advised that this decision contributed to some of its fishing vessels not having the required IMO numbers when initially CCSBT-authorized. ニュージーランド水域における想定外のSBT混獲は今後より一般的になっていくとの観測から、ニュージーランドは、将来的にCCSBTの許可を有さないままにSBTを混獲してしまう船舶が出てくることを回避するべく、2022年初頭にほぼ全ての船舶をCCSBT許可漁船とすることを決定した。ニュージーランドは、この決定が、当初CCSBT許可船舶リストに掲載された漁船の一部が義務付けられているIMOナンバーを有していないという状況の原因になったと説明した。

6. VESSEL MONITORING SYSTEM (VMS)

船舶監視システム (VMS)

Three Members reported some VMS failures during 2021/22/23, but no Members reported any VMS non-compliance.

三つのメンバーが 2021/22/23 年において一部に VMS の故障があったことを報告したが、VMS に関する非遵守を報告したメンバーはなかった。

In their National Reports to CC18/EC30:

CC18/EC30 に対する国別報告書において、

- Japan reported 2 vessels where the VMS was inactive, either for 2 weeks or 7 months during 2022/23. No other information was given about these events.
日本は、2022/23 年において、2 週間又は 7 ヶ月の間 VMS が不稼働となった船舶 2 隻について報告した。これらの事例に関するその他の情報は示されなかった。
- Korea reported that one of its vessels:
韓国は同メンバーの船舶 1 隻について以下を報告した。
“..... had multiple temporary failures of the primary VMS on board for the following periods: 1) June 17 to 27, 2) July 3 to 8, 3) July 12 to 24. FMC received the list of missing positions from an alternative MTU on board the vessel and sent it to the ICCAT Secretariat.”
「以下の期間において船舶に搭載されているメイン VMS に複数回の一時的な故障があった：(1) 6 月 17 日から 27 日、(2) 7 月 3 日から 8 日、(3) 7 月 12 日から 24 日。FMC は、船舶に搭載されている代替 MTU から欠落していた位置情報のリストを受領し、これを ICCAT 事務局に送付した。」
- New Zealand reported that during the 2021/22 fishing season, the Ministry for Primary Industries issued four direction notices for SBT vessels which had reported a VMS unit failure. All failures occurred within New Zealand’s exclusive economic zone.
ニュージーランドは、2021/22 年漁期において、VMS ユニットの故障を報告した SBT 漁船に対して一次産業省が 4 件の指示通知を発出したことを報告した。これらの故障は全てニュージーランド排他的経済水域内で発生した。

7. 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 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 an initial 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. In August 2023, CCSBT's IUU List included 146 cross-listed vessels and no vessels independently IUU-listed by the CCSBT.

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。2023 年 8 月時点において、CCSBT の IUU 船舶リストには 146 隻が相互掲載されている。

8. 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である。

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/ transshipment 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 transshipment 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 ⁵
21 – 40	2
41 – 60	3
61 – 80	4
81 – 100	5

For the 2022 calendar year, Japan, South Africa and Taiwan reported foreign fishing vessels/ carrier vessels with SBT/SBT products on board conducting landing/transshipment operations in their designated ports. However, only South Africa and Taiwan reported carrying out and submitted port inspection documents to the Secretariat. South Africa also submitted three inspection reports for vessels which did not have any record of SBT being on board. Those

⁵ Inspecting no (0) landing and transshipment 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。

three reports have been excluded from this analysis/Table 2 below.

2022 暦年においては、日本、南アフリカ及び台湾のみが、SBT/SBT 製品を船上に保持しておりそれぞれの指定港において陸揚げ／転載活動を行った外国漁船／運搬船について報告した。しかしながら、港内検査を実施し事務局に港内検査報告書を提出したのは南アフリカ及び台湾のみであった。また南アフリカは、SBT を船上に保持している記録がない船舶に対する港内検査報告書を 3 件提出した。これらの 3 件に関しては、本解析／下表 2 からは除外している。

Table 2 provides a summary of the port inspection reports that were provided (or not), how many reports were submitted within the required 14-day period, whether appropriate notifications were received for any reports that were submitted late and/or have not yet been submitted, and whether the inspection requirement of ‘at least 5%’ was met.

表 2 では、港内検査報告書の提出の有無、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「少なくとも 5%」という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。

Table 2: Summary of 2022 Port Inspection Reports Required/Submitted (NA is ‘Not Applicable’)

表 2：必要な／提出された 2022 年の港内検査報告書数のサマリー (NA は「該当なし」)

Member メンバー	Total No. of Landing/ Transshipment Operations by ‘Foreign Fishing Vessels’ 「外国漁船」による陸揚げ／転載作業の総数 ⁶	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? ⁷
Japan	10	0	NA	NA	No
South Africa ⁸	<i>Not yet available</i>	10	0%	0	<i>Not yet available</i>
Taiwan	3	3	100%	NA	Yes

In summary:

要すれば、

- Japan recorded 10 relevant port visits and no inspections. Therefore, Japan did not meet the ‘at least 5%’ port inspection requirement for 2022. Japan also did not meet this requirement in 2021.

日本は 10 回の関連する入港を記録したが、検査を行わなかった。このため、日本は 2022 年における「少なくとも 5%」との港内検査要件を履行しなかった。また日本は、2021 年もこの要件を履行していない。

⁶ 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

⁷ 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

⁸ The Secretariat has not yet received South Africa’s annual report to CC18/EC30 therefore it is unknown how many total landing/transshipment operations by foreign vessels carrying SBT/SBT products occurred in South African ports during the 2022 calendar year. This means that the percentage that were inspected cannot be calculated yet. 事務局は CC18/EC30 に対する南アフリカの国別報告書を受領していないので、2022 暦年に南アフリカの港において何件の SBT/SBT 製品を携行している外国漁船による水揚げ／転載活動が実施されたのかは不明である。このため、検査された割合をまだ計算することができない。

- Taiwan met and exceeded the ‘at least 5%’ port inspection requirement in 2022 and complied with the 14-day timeframe for submitting port inspection reports to the Secretariat.

台湾は、2022年において「少なくとも5%」との港内検査要件を超えて履行し、事務局への港内検査報告書の提出期限（14日以内）を遵守した。
- It is not yet known whether South Africa met/exceeded the ‘at least 5%’ port inspection requirement in 2022 because at the time of finalising this paper, South Africa’s annual report to CC/EC had not yet been received.

南アフリカは、本文書を最終化する時点において事務局に同メンバーのCC/ECに対する年次報告書を提出していないため、2022年において同メンバーが「少なくとも5%」の港内検査要件を達成したのかどうかは不明である。
- South Africa did not comply with the 14-day timeframe for submitting port inspection reports. As in previous years, South Africa provided all of its 2022 port inspection reports late and did not provide any notifications regarding the reason(s) for the delay(s) and when to expect the delayed reports as is required by the Resolution. It is also possible that some relevant port inspection reports have not yet been submitted to the Secretariat. The Secretariat will confirm this with South Africa.

南アフリカは、港内検査報告書の14日以内の提出期限を遵守しなかった。昨年と同様に、南アフリカは、2022年における全ての港内検査報告書の提出が遅れ、また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（決議により義務付けられている通知である）も行わなかった。また、関連する港内検査報告書の一部がまだ事務局に提出されていない可能性があり、事務局は南アフリカとこれを確認することとしている。

9. SUMMARY

総括

It is recommended that CC18 notes the:

CC 18に対し、以下に留意するよう勧告する。

- USA’s important voluntary cooperation with respect to providing quarterly CDS submissions to the Secretariat;

四半期に一度のCDS情報の事務局への提供に関する、米国による重要な自主的協力
- Transshipment summary information provided at **Attachment A**;

別紙Aに示した転載の概要に関する情報
- VMS failure issues noted by Japan, Korea and New Zealand;

日本、韓国及びニュージーランドによるVMSの故障の問題
- Brief updates on Compliance Policy Guideline 5 (CPG5) and the current status of the CCSBT’s IUU Vessel List and the IUU cross-listing process; and

遵守政策ガイドライン5 (CPG5) に関する簡潔なアップデート、及び CCSBT IUU 船舶リスト及びIUU相互掲載プロセスに関する現状
- Port inspection information submitted to the Secretariat.

事務局に提出された港内検査に関する情報

CC18 is invited to consider the areas of compliance concern described in this paper and make any appropriate recommendations regarding these which include:

CC 18 は、本文書に記載した遵守上の懸念がある分野（以下を含む）について検討し、適切な勧告を行うよう招請されている。

- Indonesia not meeting the obligations of CCSBT's Transshipment Resolution for at-sea transshipments involving SBT for its LSTLVs;
インドネシアが、同メンバーの LSTLV による SBT を含む洋上転載に関して、CCSBT 転載決議の義務を履行していないこと。
- Japan not meeting the 5% minimum port inspection requirement of landing and transshipment operations for foreign 'fishing' vessels with SBT/SBT products on board in its designated ports during 2022;
日本が、2022 年において、同メンバーの指定港で SBT/SBT 製品を携行する外国「漁船」による水揚げ及び転載活動に対する 5% の最低検査要件を履行していないこと。
- 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*'). South Africa has not provided any relevant port inspection reports within the required 14-day timeframe since the Resolution came into effect in 2017.
南アフリカが、引き続き、14 日間の提出期限よりも提出が遅延する又は当該遅延の理由を通知する要件（「*港内検査の最低基準を定めた CCSBT 制度に関する決議*」の paragraph 20 を参照）を履行することなく、港内検査報告書の提出が遅延していること。南アフリカは、2017 年に同決議が発効して以降、14 日の提出期限内に関連する港内検査報告書を提出したことがない。

Prepared by the Secretariat
事務局作成文書

Table 1: Summary of Transhipments at sea during the 2022 Calendar Year⁹
(transhipment observer on board)

表 1 : 2022 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	16	1,052,826	GG	16	1,081,649
Korea	2	259,029	GG	2	263,906
Taiwan	39	545,489	GG	35 ¹⁰	495,021 ¹⁰
Taiwan	1	13,436	GGT	0 ¹⁰	0 ¹⁰
TOTAL	58	1,870,780		28	1,840,576

Table 2: Summary of Transhipments at sea during the first half of the 2023 Calendar Year⁹
(transhipment observer on board and transhipment declarations already received)

表 2 : 2023 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おり、既に転載申告書を受領済の洋上転載)

Fishing Vessel Flag	From Transhipment Declarations			From Observer Reports ¹¹	
	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT
Japan	1	68,646	GG	1	68,646
Taiwan	16	173,421	GG	0	0
TOTAL	17	242,067		1	68,646

Table 3: Summary of Transhipments at sea versus CDS Forms versus Observer Reports for the 2022 Calendar Year^{9,12}

表 3 : 2022 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	16	1,052,826	1,048,807	1,081,649
Korea	Observer provided SBT weights	2	259,029	259,029	263,906
Taiwan	Observer provided SBT weights	35	495,553	501,316	495,021
Taiwan	Observer provided no SBT weights	5	63,372	64,975	-
TOTAL		58	1,870,780	1,874,127	1,840,576

⁹ Excluding at-sea transhipments conducted by Indonesia インドネシアが実施した洋上転載は除く

¹⁰ Not all/no observer reports have been received yet 全てのオブザーバー報告書が提出された/全く提出されなかったわけではない。

¹¹ Only 1 of the relevant observer reports have been received yet for the first half of 2023 – observer reports are not received until some time after the Observer has disembarked from the Carrier Vessel 2023 年上半期に受領したオブザーバー報告書は 1 件のみである。オブザーバー報告書は、オブザーバーが運搬船からの下船後しばらくは提出されない。

¹² This report is limited to transhipments where observer reports have been provided, and where the Secretariat has been able to match CDS information 本報告は、オブザーバー報告書が提出されており、かつ事務局が当該報告書と CDS 情報とを突合できた転載に限定している。

Table 4: Summary of Transhipments that occurred in port during the 2022 Calendar Year¹³

表 4 : 2022 暦年に港内で行われた転載の概要

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
Japan	3	253,281	GG	3	245,658	GGT
Korea	8	768,846	GG	8	768,846	GGT
Taiwan	27	391,907	GG	28	393,980	GGT
Taiwan	1	1,486	GGT			
TOTAL	39	1,415,520		39	1,408,884	

Table 5: Summary of Transhipments that occurred in port during the first half of the 2023 Calendar Year¹³

表 4 : 2023 暦年上半期に港内で行われた転載の概要

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	1	2,645	GG			
Taiwan	2	2,028	GGT	3	4,673	GGT
TOTAL	3	4,673		3	4,673	

¹³ 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はされておらず、したがってこれらの転載に関してはオブザーバー配乗要請やオブザーバー報告書の提出が義務付けられていない。転載申告書の提出のみが義務付けられている。