



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 Nineteenth Meeting of the Compliance Committee (CC19) agreed that, for future meetings, the Secretariat reporting on CPG5 implementation would be moved to the standing agenda items and discussed if, and where, updated information is available. So, reporting on CPG5 implementation is no longer included in this paper.

第 19 回遵守委員会会合（CC 19）は、将来の会合においては CPG5 の実施状況に関する事務局からの報告を常設議題項目に移し、新たな情報が利用可能となった場合にこれを議論することに合意した。このため、CPG5 の実施状況に関する報告は本文書には含まれていない。

The measures and guidelines discussed here are:

ここで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
- 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 paper¹, and are generally not discussed in further detail here. This section of the paper only includes information on Non-Cooperating Non-Members (NCNMs), including those 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、非協力的非メンバー（NCNM、CDS に自主的に協力している NCNM を含む）に関する情報のみを報告する。

2.1. NCNMs

2.1.1. Cooperation with USA

米国との協力

The USA is not a Member of the CCSBT but continues to cooperate voluntarily with the CDS and submissions of SBT CDS import information continue to be received quarterly. The Secretariat received its first import submission from the USA in late April 2016 (for the 2015 year). As summarised in 2023², and 2024³ 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) recording exports to the USA. Exports to the United States recorded on CMFs and REEFs increased from 796.87 (t) in the 2022 calendar year, to 932.32 (t) in the 2023 calendar year, and in 2024 they increased further to 1268.25 (t). This is the highest annual total of SBT exports to the USA recorded to date. CC19 agreed to a Secretariat proposal to give the USA official access to the eCDS to assist with managing SBT imports to the USA, and this decision continues to be important for maintaining the effectiveness of the CDS.

米国は CCSBT メンバーではないが、引き続き自主的に CDS に協力しており、現在も四半期に一度 CDS 情報が提出されている。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。2023 年及び 2024 年に総括したとおり、米国への輸出を記録し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。CMF 及び REEF 上で記録された米国への輸出量は、2022 暦年の 796.87 トンから 2023 暦年は 932.32 トンに増加し、さらに 2024 年は 1,268.25 トンまで増加した。この数量は、これまでに記録された米国への年間 SBT 輸出货量としては最大である。CC 19 は、米国による SBT の輸入管理を支援するべく米国に対して公式に eCDS へのアクセス権を与えることとした事務局提案に合意したが、これは CDS の効果的な維持管理において引き続き重要な決定となっている。

¹ Paper [CCSBT-CC/2510/04](#)

² Paper [CCSBT-CC/2310/08 \(Rev.1\)](#) and [CCSBT-CC/2310/14](#)

³ Paper [CCSBT-CC/2410/08 \(Rev 1\)](#)

2.1.2. Increasing SBT exports to China

中国への SBT 輸出量の増加

As reported in **Attachment C** to [CCSBT-CC/2510/04](#), SBT exports to China increased significantly in 2024 to 909t, up from 157.5t in 2023. This represents 8% of the total SBT exports reported in CDS documents that occurred during 2024. The CCSBT Strategic Plan includes an action to “encourage non-Members to increase engagement in CCSBT processes, including joining the CCSBT and utilising the CDS”. The increased level of SBT exports to China, along with continued vessel activity by Chinese longline vessels in areas consistent with reported SBT catches⁴, mean that China’s engagement with the CDS will likely become even more important to ensure that SBT caught through illegal, unreported and unregulated (IUU) activities is unable to enter markets.

文書 CCSBT-CC/2510/10 の別紙 C に報告したとおり、中国への総 SBT 輸出量は、2023 年の 157.5 トンから 2024 年は 909 トンへの大幅に増加した。CCSBT 戦略計画には「非メンバーに対し、CCSBT への加盟及び CDS の活用を含め、CCSBT のプロセスへの関与を高めるよう奨励する」こととした行動事項が含まれている。中国への SBT 輸出量の増加水準は、SBT の漁獲が報告されている海域での中国はえ縄漁船による継続的な活動と合わせて、違法・無報告・無規制（IUU）活動を通じて漁獲された SBT の市場への流入阻止を確保するためには中国による CDS への関与の重要性が高まっていることを意味する。

2.2. Challenges Reconciling Processed SBT on REEFs

REEF に記載された加工済 SBT の照合に関する課題

As reported in papers [CCSBT-CC/2510/04](#) and [CCSBT-CC/2510/06](#), the Secretariat has recommenced examining REEFs for potential overutilisation⁵. This examination is undertaken as part of the Executive Secretary’s Six Monthly/Annual Reports to the Extended Commission that are outlined in Appendix 3 to the [CDS Resolution](#). As discussed in paper [CCSBT-CC/2510/06](#), the Secretariat had not produced reports on REEF overutilisation in previous iterations of the Six Monthly/Annual CDS reports since 2014. This was due to challenges in reconciling the data where multiple documents may be listed as contributing to a REEF and/or where exports may occur across different fishing seasons⁶. These challenges still remain when completing analysis of certain REEFs, however the prevalence and scale of these issues does appear to have diminished somewhat in recent years. This allows the Secretariat to analyse a greater quantity of REEFs with more certainty.

文書 CCSBT-CC/2510/04 及び CCSBT-CC/2510/06 で報告したとおり、事務局は REEF の過剰利用の可能性に関する精査を再開した。この精査は、CDS 決議別添 3 に概説された事務局長による拡大委員会に対する 6 ヶ月／年次報告の一部として実施されるものである。文書 CCSBT-CC/2510/06 で検討したとおり、事務局は

⁴ Discussed in paper [CCSBT-CC/2510/17](#). 文書 CCSBT-CC/2510/17 において検討した。

⁵ Where subsequent exports/re-exports of fish from the CMF have exceeded the original quantity of fish reported on the CMF. CMF に記載されていた魚のその後の輸出/再輸出の量が、当該 CMF で報告されていた当初の量を超過している場合をいう。

⁶ The challenges in reconciling REEFs was outlined in Circular #2013/063 and a solution was proposed at this time. However there was no agreement reached in relation to the solution proposed. REEF の照合における問題点は回章 #2013/063 で説明されたとおりであり、同回章の中で解決策も提案された。しかしながら、提案された解決策は合意に至らなかった。

2014 年以降、6 ヶ月／年次 CDS 報告書の中で REEF 過剰利用報告書を作成してこなかった。これは、ある REEF が複数の先行文書を参照している場合及び／又は輸出が異なる漁期にまたがって行われた場合のデータの照合が困難であったためである。これらの問題は一部の REEF の解析を実施する際に依然として存在しているが、近年においてはこれらの問題の規模がある程度縮小してきているようである。これにより、事務局がより確実に多くの REEF を解析することが可能になっている。

The Secretariat would encourage Members to continue improving the accuracy of the reporting of preceding documents in REEFs so that more comprehensive CDS data reconciliation can be undertaken by the Secretariat on behalf of Members. During the eCDS Working Group meetings held in 2025, participants also agreed to make available to importing Members limited catch tagging data⁷ in the eCDS following implementation. This was contingent on the visibility of this data being constrained to the importing Member only and that commercially confidential tagging information within the forms was secured and protected. This visibility to importing Members of limited tagging information may also assist Members in improving the reporting of preceding documents in REEFs, especially in circumstances where SBT from multiple CMF may be stored in large facilities. This also reinforces the importance of this development in the eCDS in supporting this ongoing monitoring work of the Secretariat.

事務局がメンバーの代理としてより包括的な CDS データの照合を行うことができるよう、事務局はメンバーに対し、先行する REEF 文書にかかる報告の正確性を引き続き改善していくよう奨励する。また、2025 年に開催された eCDS 作業部会の際、参加者は、eCDS の導入後において一部の漁獲標識データを輸入メンバーに対して利用可能とすることに合意した。この合意は、当該データの閲覧が輸入メンバーのみに限定され、かつ、様式に含まれる標識データのうち商業上の機密に該当する情報は確実に保護されることが条件となっている。輸入メンバーによる限定的な標識情報の閲覧は、特に複数の CMF に由来する SBT が大規模施設に保管されるような状況において、REEF の先行文書の報告の改善に資する可能性がある。またこの点は、事務局による継続的なモニタリング業務を支援する上で、eCDS におけるこの開発の重要性を改めて強調している。

Another challenge that the Secretariat has identified in completing the reconciliation of REEFs with preceding documents, is the lack of agreed CCSBT conversion factors for many of the processed states in which SBT can be exported. In some cases, the default conversion factors that the Secretariat currently uses may also not accurately reflect the conversion factor that results from the product being further processed⁸. It is recommended that, to support the more effective and comprehensive reconciliation of REEFs and preceding documents by Members and the Secretariat, CC20 may wish to

⁷ This will be limited to the same data fields that CCSBT 31 agreed to make publicly available as part of an open-access SBT tag search function on the CCSBT website. The proposed data to be visible to importing Members in the eCDS would be the Tag Number, Month of Catch/Harvest, CCSBT Statistical Area and Fishing method (Gear Code). この情報は、CCSBT 31 が CCSBT ウェブサイト上のオープン・アクセス SBT 標識番号検索機能の一部として公開することに合意したものと同様のデータフィールドに限定される。eCDS 上で輸入メンバーに可視化することが提案されたデータは、標識番号、漁獲／収穫月、CCSBT 統計海区及び漁法（漁具コード）である。

⁸ This was highlighted at ECS30 in Paper ESC 30 – 37 South Africa’s Conversion Factor of Southern Bluefin Tuna from Processed Weight to Whole Weight. この点は ESC 30 に提出された文書 37（みなみまぐろの製品重量から原魚重量への南アフリカの変換係数）で強調されている。

consider defining agreed conversion factors for specific processed codes (or groups of processed codes) that are currently used in the CDS. Given the technical nature of these discussions, CC20 may wish to consider if intersessional work by the Technical Compliance Working Group (TCWG) may be beneficial and also whether assistance from the CCSBT Extended Scientific Committee (ESC) may be required. Should CC20 agree to further work by the TCWG, Members should consider whether there are other broader compliance needs related to the use of conversion factors by CCSBT that may benefit from discussion by this group⁹. However, it is proposed that any work on conversion factors would only inform the reconciliations undertaken by the Secretariat (and Members in their own monitoring), and should consider, but will not impact, the conversion factors currently used by CCSBT Members that have been notified to the Secretariat¹⁰.

先行文書と合わせて REEF の照合を実施する上で事務局が認識しているもう一つの課題は、SBT が輸出され得る多くの加工タイプごとに CCSBT として合意した換算係数が存在しないことである。場合によっては、事務局が現在使用しているデフォルトの換算係数も、製品がさらに加工された場合の換算係数を正確に反映していない可能性がある。メンバー及び事務局による REEF と先行文書のより効果的かつ包括的な照合を支援するため、CC20 に対し、現在 CDS で使用されている特定の製品タイプのコード（又はコード群）について、合意された換算係数を定義することを検討するよう勧告する。これらの検討の専門性を踏まえ、CC 20 は、遵守専門作業部会（TCWG）による休会期間中の作業が有益かどうか、また CCSBT 拡大科学委員会（ESC）による支援を要するかどうかの検討を望む可能性がある。CC 20 が TCWG によるさらなる作業の実施に合意するのであれば、メンバーは同作業部会による議論によってメリットが得られる可能性がある、CCSBT としての変換係数の利用に関連するより広範なその他の遵守上のニーズがあるかどうかを検討すべきである。しかしながら、変換係数に関連するいかなる作業も、事務局が実施する照合作業（及びメンバーによる国内モニタリング）に資するのみであり、CCSBT メンバーが現在使用しているものとして事務局に通知されている現行の変換係数に影響を与えるものではない。

It is also recommended that CC20 may also wish to identify priority tasks and processed codes to direct this work. The table at **Attachment A** summarises the number of times that specific processed codes have been used in CMFs and REEFs and also includes the total weight reported for each of the processed codes. Members may wish to use this information to prioritise the review of individual processed codes. Should Members agree to undertake further work in this area, CC20 should also discuss and consider

⁹ As an example, processed codes were discussed at the eCDS working group meetings in May 2025. This discussions centred on the codes that would be used in the eCDS following Members decision to use specific processed codes in the eCDS, rather than the current practice of using OT (Other) and providing a product description. No decision was made on this as some Members noted broader compliance concerns related to the use of processed codes and conversion factors and indicated that these would be better discussed at CC. 一例として、2025 年 5 月の eCDS 作業部会において製品コードが検討された。これは、メンバーが eCDS においてどの製品コードを使用するかにかかる決定を踏まえて eCDS 上で実装されるコードが検討の中心であり、OT（その他）を用いる現行の運用や製品タイプの説明に関する議論ではなかった。一部のメンバーが製品コード及び変換係数の使用についてより広範な遵守上の懸念を述べたので本件にかかる決定は行われず、これらは CC で検討した方が良くとされた。

¹⁰ Also noting that conversion factors used by Members and notified to the Secretariat primarily apply to those processed states reported on CMFs, not REEFs. また、メンバーが使用し事務局に通知されている変換係数は、それらのメンバーが CMF 上で報告した製品タイプに適用されるものであって、REEF に適用されるものではないことに留意

opportunities to group processed states, to reduce the number of processed codes and conversion factors that are currently used.

また CC 20 は、本作業に対する指示として優先度の高い任務及び製品タイプコードの特定を望む可能性がある。別紙 A の表において、CMF 及び REEF 上でどの製品タイプコードが何回使用されたかを総括するとともに、コード別の総報告重量を示した。メンバーは、個別の製品タイプコードに優先順位を付けるための基礎情報としてこれの利用を望む可能性がある。メンバーが本分野にかかるさらなる検討の実施に合意する場合、CC 20 は、現在使用されている製品タイプコード及び変換係数の数を削減するため、製品タイプの状態を大括り化する機会について検討すべきである。

3. TRANSHIPMENT MONITORING PROGRAM

転載監視計画

The CCSBT has a transshipment monitoring program for monitoring 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ことを義務付けている。

3.1. Operational Issues

運用上の課題

3.1.1. *Indonesia not Fully Meeting CCSBT's Transshipment Resolution Obligations*

インドネシアによる CCSBT 転載決議の義務の一部不履行

From 1 November 2023, a trial at-sea programme commenced for SBT transshipments to specified wooden Indonesian-flagged carrier vessels carrying national observers commenced. Further discussion on Indonesia's compliance with the Transshipment Resolution obligations and the data and information provided under this trial programme to date are included in papers [CCSBT-CC/2510/12](#) and [CCSBT-CC/2410/21](#), so have not been reported in this paper.

2023 年 11 月 1 日から、国内オブザーバーが乗船した特定のインドネシア船籍木造運搬船に対する SBT の転載を行う試行的洋上転載計画が開始された。転載決議の義務にかかるインドネシアの遵守状況及び当該計画に基づきこれまでに提出されたデータ及び情報に関する詳細な議論は文書 CCSBT-CC/2510/12 及び CCSBT-CC/2410/21 に記載されているため、本文書では報告しない。

3.1.2. *General Issues*

一般的な問題

In cases where transshipment observers were successfully deployed, the Secretariat notes the same main issues with operation of the Transshipment Resolution as in

previous years. These issues relate to difficulties regarding:

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があることを指摘する。

- identifying SBT during multi-species transhipments, 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 transhipment observer photographs. While it is essential to have observer photographs on record, it appears almost impossible to identify the species of tuna with any certainty (especially when frozen, gilled and gutted) 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, the Secretariat continues to recommend that:

これらの運用上の課題に対応するため、事務局は引き続き以下を勧告する。

- SBT should be transhipped separately from other tuna and tuna-like species, in order to assist observers with identification, and
オブザーバーによる種同定に資するため、SBT は他のまぐろ類とは分けて転載されるべきである。
- Members should consider the use of genetic testing kits (for tuna species identification) for use by transhipment observers in the future. This is further discussed in paper [CCSBT-CC/2510/09](#).

メンバーは、将来的には転載オブザーバーによる（まぐろ類の種同定のための）遺伝子検査キットの使用を検討すべきである。この点については文書 CCSBT-CC/2510/09 においてさらに検討した。

3.1.3. Authorised Carrier Vessels: IMO Number Requirement

許可運搬船：IMO ナンバー要件

Between 1 July 2024 and 30 June 2025, the Secretariat received authorisation notifications from Members that related to 41 carrier vessels. The vessel flags of the carrier vessels for which authorisations were notified during this period are shown in the table below:

2024 年 7 月 1 日から 2025 年 6 月 30 日までの期間において、事務局はメンバーから 41 件の運搬船に関する許可通知を受領した。同期間に許可が通知された運搬船の船籍は下表のとおりである。

CV Flag 運搬船の船籍	Indonesia インド ネシア	Japan 日本	Korea 韓国	Panama パナマ	Singapore シンガポ ール	Taiwan 台湾
Total Vessels 総隻数	20	6	3	4	2	6

IMO numbers have been provided for all CCSBT-authorised Carrier Vessels between 1 July 2024 and 30 June 2025.

2024 年 7 月 1 日から 2025 年 6 月 30 日までの期間における全ての CCSBT 許可運搬船に関して IMO ナンバーが提供されている。

3.1.4. Summary of Transhipment Data Received

受領した転載データの概要

A summary of transhipment declarations and/or observer reports/CDS forms received for Japan, Korea and Taiwan for 2024, and the first half of 2025 (aggregated by flag and product type) is provided at **Attachment A** (Tables 1 - 5). During 2024, there were 522 transhipment declarations received from Indonesia that reported SBT transfers totalling 595(t). **Attachment A** does not include information from the transhipment declarations received from Indonesia as part of the transhipment trial, because this is reported in papers [CCSBT-CC/2510/12](#) and [CCSBT-CC/2510/21](#).

日本、韓国及び台湾に関して 2024 年及び 2025 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。2024 年において、インドネシアから受領した転載申告書は 522 件であり、報告された総転載量は 595 トンであった。インドネシアにより転載トライアルの一環として同メンバーから受領した転載申告書に由来する情報については文書 CCSBT-CC/2510/12 及び CCSBT-EC/2510/21 で報告したので、別紙 A には当該情報は含まれていない。

Tables 1, 2 and 3 of **Attachment A** provide information from at-sea transhipment declarations and observer reports received. In Table 1 of **Attachment A**, there sometimes appear to be significant 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, but only the overall weight of all SBT over a series of transhipments. Tables 4 and 5 provide the same information for in-port transhipment/ 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 transhipment information received by the Secretariat for Japan, Korea and Taiwan for 2024 and the first half of 2025 and do not consider the at-sea transhipment declarations received from Indonesia:

2024 年及び 2025 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洋上転載申告書については考慮していない。

- All of the at-sea transhipments were observed during 2024;
2024 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 2024;
2024 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。
- There were 25 SBT transhipments at sea during the first half of 2025;
2025 年上半期に報告された SBT の洋上転載は 25 件であった。
- The Secretariat received 50 transhipment declarations for transhipments at sea totalling 1,119.1t during 2024;
事務局は、2024 年において、合計 1,119.1 トンにかかる 50 件の洋上転載申告書を受領した。
- The Secretariat received 1 transhipment declaration for in-port transhipments during 2024 totalling 21.8t and 2 transhipment declarations for in-port transhipments that occurred during the first half of 2025. It is not yet possible to cross check any in-port transhipments during 2025 against CDS data, because CMFs for the 2nd quarter of 2025 are not due to be submitted to the Secretariat until 30 September 2025;
事務局は、2024 年においては 1 件の港内転載申告書（総転載量 21.8 トン）を受領し、また 2025 年上半期には 2 件の港内転載が行われた。2025 年第 2 四半期の CMF の事務局への提出期限は 2025 年 9 月 30 日なので、CDS データに対して 2025 年に実施された港内転載のクロスチェックを行うことは現時点では不可能である。
- Observer reports have been received for 100% of all reported 2024 at-sea transhipments; and
2024 年に報告された全洋上転載のうち 100 % についてオブザーバー報告書を受領済である。
- Table 3 of Attachment A provides a summary of transhipment weights recorded on transhipment declarations, observer reports, and CDS information for the 2024 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 1.1%.
別紙 A の表 3 では、2024 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 1.1 % である。

4. RECORDS OF AUTHORISED VESSELS AND FARMS

許可船舶及び許可蓄養場記録

4.1. Authorised Farm and Vessel Records

許可蓄養場及び許可船舶記録

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

事務局は引き続き、1週間に二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800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ウェブサイトを更新している。

4.1.1. Authorised Fishing Vessels: IMO Number

許可漁船：IMO ナンバー

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日以降にあつては、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つて、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日以降にあつては、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つて、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

There has been 100% compliance with the IMO number requirement for CCSBT authorised fishing vessels between 1 July 2024 to 30 June 2025.

2024 年 7 月 1 日から 2025 年 6 月 30 日までの期間における CCSBT 許可漁船に対する IMO ナンバー要件の遵守率は 100 % であった。

4.1.2. Requirement Authorisations to Operate Outside National Jurisdiction

国家管轄外の水域で操業する許可に関する要件

Effective from 1 January 2024, Members have also been required to include whether vessels are authorised to operate outside waters of national jurisdiction in the information provided in their list of authorised fishing vessels. This information has been provided for all fishing vessels authorised between 1 July 2024 to 30 June 2025. またメンバーは、2024 年 1 月 1 日以降、船舶が国家管轄外の海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許可船舶リストに記載することが義務付けられた。当該情報は、2024 年 7 月 1 日から 2025 年 6 月 30 日までの期間に操業を許可された全ての漁船に関して提供された。

4.1.3. Information on Freezing Capacity

冷凍能力に関する情報

Freezing capacity information has been provided for all fishing vessels for which vessel authorisation notifications have been received between 1 July 2024 to 30 June 2025.

2024 年 7 月 1 日から 2025 年 6 月 30 日までの間に、船舶許可の通知がされてい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た。

4.2. Combined Regional Authorised Vessels Tool (CRAVT)

地域統合許可漁船ツール (CRAVT)

As noted in previous Operation of Measures papers submitted to CC18 and CC19¹¹, maintenance of the Consolidated List of Authorised Vessels (CLAV) had not occurred since funding for this ceased in October 2019. The IMCS Network, in its support of the TCN has developed a Combined Regional Authorised Vessels Tool (CRAVT). This tool was launched in late 2024 and contains vessel authorisation data from CCSBT, along with Inter-American Tropical Tuna Commission (IATTC), the Indian Ocean Tuna Commission (IOTC), the Western and Central Pacific Fisheries Commission (WCPFC), the North Pacific Fisheries Commission (NPFC), South Pacific Regional Fisheries Management Organisation (SPRFMO), and the Pacific Island's Forum Fisheries Agency (FFA). The CRAVT is publicly available and automatically combines vessel and vessel authorisation data and information from these RFMOs and RFB. The CCSBT vessel authorisation data is being made available through an API, so the ongoing requirements on the Secretariat to support this development are minimal.

CC 18 及び CC 19 に提出された保存管理措置の運用状況に関する文書の中で述べたとおり、2019 年 10 月に資金が停止されて以降、統合許可船舶リスト

(CLAV) のメンテナンスは行われていない。IMCS ネットワークは、TCN のサポートの下に地域統合許可漁船ツール (CRAVT) を作成した。このツールは 2024 年末に稼働し、CCSBT と合わせて、全米熱帯まぐろ委員会 (IATTC)、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)、北太平洋漁業委員会 (NPFC)、南太平洋地域漁業管理機関 (SPRFMO)、太平洋島嶼国フォーラム漁業機関 (FFA) の船舶許可データが収録されている。

CRAVT は公開されており、これらの RFMO 及び RFB の船舶許可データ及び情

¹¹ [CCSBT-CC/2310/08 \(Rev.1\)](#) and [CCSBT-CC/2410/08 \(Rev 1\)](#)

報を自動的に統合する。CCSBT 船舶許可データは API を通じて利用可能とされているので、これの開発支援にかかる事務局への継続的な要求は最小限である。

5. VESSEL MONITORING SYSTEM (VMS)

船舶監視システム (VMS)

Three Members reported some VMS technical failures during their most recently completed fishing season, but no Members reported any VMS non-compliance.

3つのメンバーが直近に終了した漁期において一部に 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 its annual report, New Zealand reported that:

ニュージーランドは国別報告書の中で以下を報告した。

During the 2023/24 fishing season, the Ministry for Primary Industries issued a total of three direction notices for vessels which had reported a VMS unit failure and were targeting SBT. All failures occurred within New Zealand's exclusive economic zone.

2023/24 年漁期において、一次産業省は、VMS ユニットの故障を報告し、かつ SBT を漁獲対象としていた船舶に対し、合計 3 件の指示通知を発出した。これらの故障はいずれもニュージーランド排他的経済水域内で発生した。

In the event of device failure at sea, the permit holder is required to notify Fisheries New Zealand as soon as practicable. Upon notification the vessel will either be ordered to port or will be issued a direction notice allowing the permit holder to continue fishing. A direction is issued for a specific time period and once back at port, the permit holder must have their geospatial positional reporting (GPR) unit fixed prior to any future trips. In some cases, Fisheries Compliance can corroborate vessel GPR separately through Automatic Identification System (AIS) data.

洋上で機器の故障が発生した場合、許可保有者はニュージーランド漁業省に対してこれを可能な限り速やかに通知することが義務付けられている。通知があり次第、許可保有者は帰港を命じられるか、又は許可保有者に対して操業継続を許可する指示通知が発出される。指示通知は期限を区切って発出され、許可保有者は帰港後直ちに、かついかなる将来の航海よりも前に地理的位置報告 (GPR) ユニットを修理しなければならない。一部のケースでは、漁業の遵守状況については船舶識別装置 (AIS) データを通じて船舶の GPR を確認することができる。

Japan reported one VMS technical failure in its annual report, which commenced in late October 2024. The latitude and longitude provided places the vessel in the Japanese EEZ at the time of the failure, not in areas where SBT would be caught.

日本は、国別報告書の中で、2024 年 10 月下旬に発生した 1 件の VMS の故障を報告した。故障発生時点での当該船舶の緯度・経度は日本の EEZ 内であり、SBT が漁獲され得る海域ではなかった。

Korea also reported one VMS technical failure in its annual report. This technical failure related to “a satellite issue” in late August 2024 and lasted less than four hours. Korea further reported that the “vessel operator submitted data generated from its secondary units, which were later put into Korea’s system manually”.

また韓国は、国別報告書の中で 1 件の VMS の故障があったことを報告した。この事案は 2024 年 8 月下旬に発生した「衛星の問題」に関連するもので、4 時間未満の故障であった。さらに韓国は、「船舶のオペレーターは予備ユニットから生成したデータを提出し、後にマニュアルで韓国のシステムに入力された」ことを報告した。

Australia and Indonesia both reported no VMS technical failures in their annual report.

オーストラリア及びインドネシアの両メンバーは、それぞれの国別報告書において VMS の故障事案はなかったことを報告した。

South Africa and Taiwan both provided a response to question 2.2.4 (vi) that outlined their processes to respond to VMS technical failures, but these responses did not include whether or not any technical failures occurred during 2024.

南アフリカ及び台湾はいずれも、VMS の故障に対応するプロセスを総括する設問 2.2.4 (vi) に回答したものの、これらの回答は 2024 年に何らかの故障が発生したかどうかについては答えていなかった。

Members are reminded that the CCSBT annual report requires that, in the event of a technical failure of a vessel’s VMS, Members report the vessel’s geographical position (latitude and longitude) at the time of failure and the length of time the VMS was inactive. Reporting these incidents can demonstrate effective monitoring and oversight of vessel reporting on VMS.

メンバーには、メンバーの船舶において VMS の故障が発生した場合、メンバーはそれぞれの国別報告書の中で、故障発生時点における当該船舶の地理的位置（緯度・経度）及び VMS が機能しなかった期間を報告することが義務付けられていることを想起されたい。これらの事案の報告は、VMS に関する船舶からの報告にかかるモニタリング及び監督が効果的であることを立証するものである。

In the pre-meeting discussion before CC19, Indonesia noted changes to its regulations where vessels fishing beyond 12 nautical miles would now be required to have a central permit.

This would mean that vessels measuring less than 30 GT but operating more than 12 nautical miles from shore must migrate to a central permit.

CC 19 の事前協議において、インドネシアは船舶が 12 海里以遠で操業する場合は中央の許可証を保有することを義務付ける形で国内法が改正されたことを述べた。これはすなわち、総トン数 30 トン未満であっても沿岸から 12 海里以遠で操業する船舶は中央の漁業許可に移行しなければならないことを意味する。

“The VMS provisions stipulate that vessels with a central permit are required to install a VMS. However, the ID government provides a grace period for vessels $\leq$ 30 GT that have a central permit to be allowed not to install a VMS until December 31, 2024.”

「VMS の規定では、中央許可証を保有する船舶には VMS の設置が義務付けられている。しかしながら、インドネシア政府は、2024 年 12 月 31 日まで、中央許可証を保有する総トン数 30 トン未満の船舶に対しては VMS を設置しないことを認める猶予期間を設けている。」

Indonesia notes in its annual report that it is mandatory for Indonesian fishing vessels licensed by the central government or operating in the high seas to install VMS on-board. However, it is unclear whether all vessels that migrated from regional to central government permits have installed VMS units following the grace period that was initially provided to vessels less than 30 GT.

インドネシアは、国別報告書において、中央政府による漁業許可を有するインドネシア漁船又は航海で操業するインドネシア漁船は船上に VMS を設置することが義務付けられていることを述べている。しかしながら、総トン数 30 トン未満の船舶に対して当初与えられた猶予期間の後に、地方から中央政府の漁業許可に移行した全ての船舶が VMS を設置したのかどうかは明らかではない。

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 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 2025, CCSBT's IUU List included 158 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。2025 年 8 月時点において、CCSBT の IUU 船舶リストには 158 隻が相互掲載されている。

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 and the Secretariat encourages Members to check this information which is reported on the [CCSBT website](#) to ensure that it remains up to date.

この情報は全メンバーから提供されており、また事務局は、メンバーに対し、CCSBT ウェブサイトに掲載されているこれらの情報が最新の状態に維持されるよう確認することを奨励する。

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:

また、パラグラフ 20 は以下を規定している。

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 %」の港内検査要件を満たすために実施する必要がある検査件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)

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 ¹²
21 – 40	2
41 – 60	3
61 – 80	4
81 – 100	5

During the 2024 calendar year, Taiwan, South Africa, Korea, Australia and Indonesia provided inspection reports to the Secretariat for inspections carried out on foreign fishing vessels or carrier vessels.

2024 暦年において、台湾、南アフリカ、韓国、オーストラリア及びインドネシアが外国漁船又は運搬船に対して実施された検査の報告書を事務局に提出した。

In their respective annual reports, Japan, Korea, South Africa and Taiwan have all reported carrying out inspections on vessels with SBT/SBT products on board that were conducting landing/transhipment operations in their designated ports during 2024.

日本、韓国、南アフリカ及び台湾は、それぞれの国別報告書において、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水揚げ／転載活動を行った船舶に対して検査を実施したことを報告した。

In relation to the other inspection reports received:

受領したその他の検査報告書に関しては、

- Indonesia’s annual report recorded port inspections of foreign FVs and CVs as not applicable, and the one inspection report received from Indonesia in 2024 related to a vessel that had SBT onboard, but that did not unload or tranship SBT while in port in Indonesia.
インドネシアの国別報告書では、外国漁船及び外国運搬船に対する港内検査は該当なしと記録されており、インドネシアから 2024 年に受領した 1 件の検査報告書は SBT を船上に保持していたがインドネシアの港への寄港中に SBT の陸揚げ又は転載を行わなかった。
- South Africa submitted three (3) inspection reports in 2024, and all of these reports did not record any SBT being on board the vessel inspected.

¹² 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オペレーションに対する検査回数がゼロの場合、検査率が 0 % となり「少なくとも 5 %」との最低要件を満たさない。

南アフリカは、2024 年に関して 3 件の検査報告書を提出したが、これらはいずれも検査された船舶の船上に SBT が保持されていたとは記録していなかった。

- The inspection report provided by Australia related to a vessel that was re provisioning only and did not involve the unload or transshipment of SBT.
オーストラリアから提出された検査報告書は再補給に関するものであり、SBT の陸揚げ又は転載を伴うものではなかった。

The reports listed above have been excluded from this analysis/Table 2 below.

上に列記した報告書は本解析／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 2024 Port Inspection Reports Required/Submitted (NA is ‘Not Applicable’ and TCB is ‘To be Confirmed’)

表 2：2024 年に関して必要な／提出された港内検査報告書の概要（NA は「該当なし」、TBC は「確認中」）

Member メンバー	Total No. of Landing/ Transshipment Operations by ‘Foreign Fishing Vessels’ ¹³ (carrying SBT/SBT products) (SBT/SBT 製品を運搬する) 「外国漁船」による陸 揚げ／転載作 業の総数	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? ¹⁴ 「少なくとも 5 %」の検査要 件は履行された か？
Japan	4	1	0%	0	Yes
Korea	1	1	0%	0	Yes
South Africa	3	0	0%	0	TBC
Taiwan	2	2	100%	NA	Yes

In summary:

要すれば、

- Japan, Korea, South Africa and Taiwan all reported meeting and exceeding the ‘at least 5%’ port inspection requirement in 2024. Inspection reports have been received from Japan, Korea and Taiwan that also confirm these members meeting this level of inspections.

¹³ 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

¹⁴ 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

日本、韓国、南アフリカ及び台湾は、いずれも 2024 年において「少なくとも 5 %」の港内検査要件を超えて履行した。また、日本、韓国及び台湾から受領した検査報告書では、これらのメンバーが検査レベルの目標を履行したことを確認している。

- Taiwan complied with the 14-day timeframe for submitting port inspection reports to the Secretariat.

台湾は、検査報告書の事務局への提出にかかる 14 日の期限を遵守した。

- The inspection report from Korea was received 21 days after the inspection was completed, so this was received outside of the 14 day period required in the Resolution.

韓国からの検査報告書の受領は検査終了から 21 日後だったので、これは決議が定める 14 日要件を満たさなかった。

- Japan did not initially provide any inspection reports to the Secretariat during 2024. However, following notification from the Secretariat, Japan has now provided all port inspection information required by the Resolution for 2024. But this information has also not been provided within 14 days of completion of the inspection, as required by the Resolution. Japan explained that this inspection report was received during a period of staffing changes, which meant that the requirement to provide this report to the Secretariat was missed at this time.

日本は、当初、2024 年の検査報告書を事務局に提出していなかった。しかしながら、事務局からの通知後、日本は 2024 年に関して要求されている全ての港内検査情報を提出した。しかしながら、この情報は決議が定める検査終了後 14 日以内とする提出期限内には提出されなかった。日本は、この港内検査報告書は人事異動の時期に受領したものであり、当該報告書の事務局への提出要件が当時見過ごされてしまったと説明した。

- South Africa has reported three vessels landing or transshipping SBT during 2024 in its annual report to CC20/CCSBT32. Three inspection reports were received from South Africa during 2024, but none of these related to vessels that reported having SBT onboard¹⁵. So, South Africa have not yet complied with the requirements in the Resolution related to the submission of inspection report¹⁶.

南アフリカは、CC20/CCSBT32 に対する年次報告書の中で、2024 年に SBT を水揚げ又は転載した 3 隻について報告した。2024 年に関して南アフリカから 3 件の検査報告書を受領したが、これらはいずれも SBT の船上保持が報告された船舶に関するものではなかった。したがって、南アフリカは、検査報告書の提出に関する同決議の要件をまだ遵守していない。

¹⁵ Two inspection reports were for vessels reported as landing rock lobster, so were almost certain to not be carrying SBT. The third inspection report is for a longline vessel, but this inspection report notes only tropical tuna species (and bycatch) onboard. 2 件の検査報告書はロックロブスターを水揚げする船舶に関するものであったため、SBT を運搬していなかったことはほぼ確実である。第 3 の検査報告書はハエ縄漁船に関するものであるが、船上には熱帯まぐろ類（及び混獲種）のみであったことを記載している。

¹⁶ South Africa provided additional 12 inspection reports to the Secretariat on 11 September 2025. These all related to 2022 and 2023 and included seven inspection reports that has been provided to the Secretariat previously and five that had not previously been received. No further inspection reports for 2024 have been provided. 南アフリカは、事務局に対して 2025 年 9 月 11 日に 12 件の検査報告書を追加的に提出した。これらは全て 2022 年及び 2023 年に関するもので、うち 7 件は以前に事務局に対して既に提出済であったものであり、5 件が新規の提出であった。2024 年に関する検査報告書の追加提出はされていない。

- South Africa’s annual report to CC20 listed inspections on vessels from Spain, Uruguay and Vanuatu in 2023 or 2024 that were reported as carrying SBT. In response to outreach from the Secretariat South Africa rechecked its inspection records and confirmed:

CC 20 に対する南アフリカの国別報告書では、2023 年又は 2024 年に SBT を運搬しているとして報告されたスペイン、ウルグアイ及びバヌアツ船籍船舶に関する検査が列記されている。事務局からの問い合わせに受けて南アフリカはこれらの検査記録を再チェックし以下を確認した。

“Regarding the Spanish vessels, the EU catches in 2023, and vessels from Vanuatu and Uruguay (carriers) in 2023 or 2024, we did not find any records, so that was an error on our side”.

「スペイン漁船、2023 年の EU による漁獲、2023 年又は 2024 年のバヌアツ及びウルグアイ船籍船舶（運搬船）に関しては何ら記録が確認できなかったのも、我が方の誤りである。」

- New Zealand also noted in their national report that during the 2023/24 fishing year, 9 foreign fishing vessels (FFVs) authorised for CCSBT entered New Zealand ports and were inspected. In its annual report, New Zealand again notes that:

またニュージーランドは、2023/24 年漁期の国別報告書において、9 隻の外国船籍 CCSBT 許可船舶（FFV）がニュージーランドの港に入港し、検査されたことを述べた。国別報告書においてニュージーランドは改めて以下を述べた。

“Several FFVs inspected at port were found to have potential compliance issues relating to relating to seabird mitigation measure required by Regional Fisheries Management Organisations (RFMOs). All issues detected at port were referred to the relevant flat state for further investigation and action.”

「港内検査を受けた複数の FFV について、地域漁業管理機関（RFMO）が義務付けている海鳥混獲緩和措置に関連する非遵守の可能性が確認された。港内で検知された全ての問題点は、さらなる調査及び対応に向けて関連する旗国に通報された。」

None of these FFVs were reported as having unloaded or transhipped any SBT while in NZ ports so the reports from these inspections were not required to be submitted to the Secretariat.

これらの FFV の中に NZ 寄港中に SBT の陸揚げ又は転載を行わなかったと報告された船舶はなかったので、これらの検査の詳細が事務局に提出される必要はなかった。

9. SUMMARY

概要

It is recommended that CC20 notes:

CC 20 に対し、以下に留意するよう勧告する。

- The USA’s continued important voluntary cooperation with respect to providing quarterly CDS submissions to the Secretariat;
米国は、事務局への四半期ごとの CDS 情報の提出という形で、重要な自主的協力を継続していること

- The increase in CDS exports to non-cooperating non-members, and particularly the significant increase in reported exports to China;
非協力的非加盟メンバーへの CDS 輸出货量の増加、特に中国への報告輸出货量の大幅な増加
- Transshipment summary information provided at **Attachment A**;
別紙 A に示した転載総括情報
- The current status of the CCSBT's IUU Vessel List and the IUU cross-listing process;
and
CCSBT の IUU 船舶リストの現状及び IUU 相互掲載プロセス
- Port inspection information submitted to the Secretariat for inspections completed during 2024.
2024 年に実施された港内検査に関して事務局に提出された港内検査関連情報

CC20 is invited to discuss the current challenges in reconciling REEFs and to note:

CC 20 は、REEF の照合に関する現状の課題について検討するとともに、以下に留意するよう招請されている。

- The additional information that will be available in the eCDS to support Member's to accurately record preceding documents numbers on REEFs, including by making limited catch tagging data available to importing Members;
REEF の先行文書番号を正確に記録するためにメンバーを支援するべく eCDS で利用可能とされる予定の追加的情報（輸入メンバーに対して一部の漁獲標識データを利用可能とすることを含む）

CC20 is also invited to consider recommending that:

また CC 20 は、以下について勧告することを検討するよう招請されている。

- Members continue improving the accuracy of preceding documents reported on REEFs and limiting the number of preceding documents listed to only those that actually contributed to the SBT reported on the REEF;
メンバーは、REEF 上で報告される先行文書の正確性を引き続き改善するとともに、REEF 上に記載する先行文書の数を報告された SBT に実際に関連する文書のみに限定すること
- intersessional work through the Technical Compliance Working Group is undertaken to further discuss the current challenges related to the use of conversion factors by CCSBT and develop a workplan to address these challenges; and
CCSBT による変換係数の使用にかかる現状の課題についてさらに検討するとともにこれらの問題に対処するための作業計画を策定するべく、遵守専門作業部会を通じて休会期間中にさらなる作業を行うこと
- support is sought from ESC to review and recommend conversion factors for specific priority processed codes identified by CC20.
CC 20 が優先度が高いものとして特定した製品タイプコードの変換係数をレビュー及び勧告するために ESC のサポートを求めること

Prepared by the Secretariat
事務局作成文書

Attachment A

**Table 1: Summary of Transhipments at sea during the 2024 Calendar Year
(transhipment observer on board)**

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	7	594,897	GG	7	346,619 ¹⁷
Taiwan	43	596,165	GG	43	255,734 ¹⁷
TOTAL	50	1,191,062		50	602,353

**Table 2: Summary of Transhipments at sea during the first half of the 2025 Calendar Year
(transhipment observer on board and transhipment declarations already received)**

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	7	665,132	GG	0	0
Korea	1	151,191	GG	0	0
Taiwan	17	187,473	GG	2	0 ¹⁷
TOTAL	25	1,003,796		2	0

Table 3: Summary of Transhipments at sea versus CDS Forms versus Observer Reports for the 2024 Calendar Year¹⁸

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	4	334,674	334,793	346,619
Japan	Observer provided no SBT weights	3	260,223	260,223	0
Taiwan	Observer provided SBT weights	14	248,853	256,060	255,734
Taiwan	Observer provided no SBT weights	29	347,312	354,655	0
TOTAL		50	1,191,062	1,205,731	602,353

¹⁷ The Secretariat has received the observer reports but the observer did not provide an estimate of weight transhipped for some of the Japanese and Taiwanese transhipments.

¹⁸ This report is limited to transhipments where observer reports have been provided, and where the Secretariat has been able to match CDS information

Table 4: Summary of Transshipments that occurred in port during the 2024 Calendar Year¹⁹

	From Transshipment Declarations			From CDS		
Fishing Vessel Flag	Number of Transshipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transshipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type
Taiwan	1	21,780	GG	1	22,820	GGT
TOTAL	1	21,780		1	22,820	

Table 5: Summary of Transshipments that occurred in port during the first half of the 2025 Calendar Year¹⁹

	From Transshipment Declarations			From CDS		
Fishing Vessel Flag	Number of Transshipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transshipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type
Korea	2	274,689	GG	-	-	-
TOTAL	2	274,689				

¹⁹ Transshipments conducted in port are not part of the CCSBT Transshipment Regional Observer Program, and therefore no observer deployment requests, nor observer reports are required to be submitted for these transshipments. Only Transshipment Declarations are required to be submitted.

Attachment B

Processed Codes Used on REEFs and CMFs (Number of CDS Documents and Total Weight)

*This table reports all REEF and CMFs back to 2011 but does not include catch reported for processed codes that are no longer used (e.g. GG).

Reference	Code	Name	Description	Count of REEFs that used this code	Count of CMFs that used this code	Sum of Reported REEF Weight (kg)	Sum of Reported CMF Weight (kg)
Current	DRO	Dressed - Tail on	Processed with gills, gut, operculae (gill plates/covers) and head removed. Dorsal, pelvic and anal fins may or may not be removed.	61	2,774	48,714.94	742,354.05
Current	DRT	Dressed - Tail off	Processed with gills, gut, operculae (gill plates/covers), head and tail removed. Dorsal, pelvic and anal fins may or may not be removed.	22	1,673	360,156.65	1,223,200.53
Current	FL	Fillet	Processed further than DRT, with the trunk cut into fillets.	980	168	1,296,572.48	16,087.34
Current	GGO	Gilled and Gutted - Tail on	Processed with gills and gut removed. Operculae (gill plates/covers) and dorsal, pelvic and anal fins may or may not be removed.	462	24,419	587,606.19	90,671,615.87
Current	GGT	Gilled and Gutted - Tail off	Processed with gills, gut and tail removed. Operculae (gill plates/covers) and dorsal, pelvic and anal fins may or may not be removed.	743	15,093	3,063,425.64	109,941,357.80
Current	RD	Round	SBT Without any processing.		316		68,514.68
OT	BLO	Block	Block	1,073	1	365,700.33	7.00
OT	BM	Belly Meat	Belly Meat	499	6	468,770.32	156.90
OT	CHK	Cheek	Cheek meat	149		59,151.70	
OT	CHN	Chin meat	Chin meat - meat around the bottom part of the collar	18		7,414.90	
OT	CUB	Cube	Tuna meet diced into cubes	44		26,094.91	
OT	EYE	Eye meat	Eye meat	6		68.80	
OT	HAR	Haramo	Similar to Toro	23		15,449.69	
OT	HED	Head meat	Head meat - meat around the forehead/top of the head	22		4,313.00	
OT	HOH	Hoho(niku) - Cheek Meat	Cheek Meat	8		860.00	

Reference	Code	Name	Description	Count of REEFs that used this code	Count of CMFs that used this code	Sum of Reported REEF Weight (kg)	Sum of Reported CMF Weight (kg)
OT	HRT	Hearts	This is a by-product not included in weight calculations.				
OT	HT	Heads and Tails	This is a by-product not included in weight calculations.	3		113.10	
OT	KAM	Kama	Collar meat	1,328		1,220,964.03	
OT	KAW	Kawara	Horizontally cut block	6		1,259.60	
OT	KIR	Kiriotoshi	Leftover pieces; this includes rib meat, cheek meat, head meat, etc. It is a byproduct of fillets and not included in weight calculations.	44		21,669.70	
OT	LOI	Loins	Fillets cut in half	740	496	550,834.78	38,435.17
OT	NAK	Nakaochi	Ribs and backbone with the rib meat in place	77		44,622.56	
OT	NEG	Negitoro genryo	Minced tuna meat	229		153,617.67	
OT	NOD	Nodo	Meat at the bottom of the head, connecting both side gill covers	1		400.00	
OT	PEC	Pectoral fin	Pectoral fin	2		5.80	
OT	SAK	Saku	Saku, akami saku, steaks	1,708		2,095,396.03	
OT	SLC	Slice / Sashimi	Sliced "saku" (general)	12		4,525.03	
OT	SMK	Smoked pieces	Smoked pieces	1		30.15	
OT	SUS	Sushi-neta	Sliced "Saku" product (used for sushi)	53		20,850.03	
OT	TR	Toro	Fillets of fat (the most expensive part of the tuna)	366	2	220,201.72	33.00
Current	OT	Other	None of the above codes are appropriate	551	169	450,781.65	76,086.41

	OT Processed Codes from Fillets
	OT Processed Codes from Other Parts

*Note that the CDS Resolution states that exportation/import of fish parts other than the meat (i.e. head, eyes, roe, guts, tails and fins) may be allowed without a CDS document.