



CCSBT-CC/2510/12

Report on the Indonesian Trial At-sea Transhipment Observer Programme インドネシアによる試行的洋上転載オブザーバー計画に関する報告

1. Introduction

序論

The [Resolution on Establishing a Program for Transhipment by Large-Scale Fishing Vessels](#) was revised in 2023 at Thirtieth Annual Meeting of the Commission and Extended Commission (CCSBT 30)¹ to allow Indonesia to use their own national observers to monitor SBT transhipments at sea to specified wooden Indonesian-flagged Carrier Vessels for a two-year trial period. Paragraph 15 of the Resolution states that the trial period shall conclude on 31 October 2025 and that:

[大型漁船による転載に対する計画創設に関する決議](#)は、インドネシアが2年間にわたり特定のインドネシア船籍木造運搬船に対する SBT 洋上転載のモニタリングに同メンバーの国内オブザーバーを利用できるようにする形で、2023 年の第 31 回委員会年次会合（CCSBT 31）に付属する拡大委員会により改正された。同決議パラグラフ 15 は、この試行期間は 2025 年 12 月 31 日に終了しなければならないこと、また以下を規定している。

15. ...A Quality Assurance Review (QAR), whose aim will be to provide an independent assessment of the performance of the trial, will be conducted in 2025 and presented to CC 20... In addition to the QAR, CC 20 shall also consider advice from the IOTC as well as the performance in meeting existing CCSBT transhipment obligations.

…2024 年に当該トライアルのパフォーマンスにかかる独立的なレビューを提供することを目的とする品質保証レビュー（QAR）を実施し、その結果は CC 20 に対して提示される。…CC 20 は、当該 QAR に加え、IOTC からの助言、並びに CCSBT における既存の転載に関する義務の履行状況についても検討するものとする。

The purpose of this paper is to present the final QAR report, to update CC20 on the discussions at IOTC on the Indonesia's trial at-sea transhipment observer programme and to report back on the Secretariat's monitoring of obligations in the last twelve months.

本文書の目的は、QAR 最終報告書を提示するとともに、CC 20 に対して、インドネシアによる試行的洋上転載オブザーバー計画に関する IOTC での検討状況にかかる最新情報を提供し、また関連する義務にかかる過去 12 ヶ月における事務局のモニタリングの結果について報告することである。

¹ Through the insertion of paragraphs 13 to 16 inclusive into the Resolution. 決議にパラグラフ 13 から 16 ままで追加された。

2. Background

背景

At the Eighteenth meeting of the Compliance Committee (CC18) Indonesia clarified that IOTC regional observers cannot be placed on wooden Indonesian vessels since these vessels do not meet minimum health and safety standards that are required by the programme provider.

第18回遵守委員会会合（CC 18）において、インドネシアは、インドネシア船籍木造運搬船は IOTC の転載計画サービスプロバイダーが要求する健康及び安全基準を満たすことができないため、IOTC 地域オブザーバーを配乗することができないことを明確化した。

CC18 agreed to recommend a two-year trial that would include a targeted Quality Assurance Review (QAR) to independently assess the performance of the trial. This recommendation was endorsed at Extended Commission of the Thirtieth Annual Meeting of the Commission (CCSBT30), and the trial commenced on 1 November 2023.

CC 18 は、トライアルのパフォーマンスを独立的に評価するための対象を絞った品質保証レビュー（QAR）を含む形での2年間のトライアルを勧告することに合意した。当該勧告は第30回委員会年次会合（CCSBT 30）に付属する拡大委員会において承認され、2023年11月1日からトライアルが開始された。

The Nineteenth Meeting of CCSBT's Compliance Committee (CC19) endorsed the terms of reference (TOR) for the QAR and the meeting noted that the information from the QAR would be beneficial to the Commission in deciding whether to continue the trial transshipment in the future and would also assist Indonesia to improve the program.

第19回遵守委員会会合（CC 19）は、QAR 付託事項を承認し、また会合は、転載トライアルを今後も継続するのかどうかについて委員会が判断するにあたり、またインドネシアによる同計画の改善を支援する意味でも QAR から得られる情報は有益と考えられることに留意した。

The Secretariat distributed the TOR and a request for proposals in late 2024 and MRAG Asia Pacific, led by Duncan Souter, was selected as the preferred QAR provider. CCSBT Circular #2024/46 was sent to all Members on 11 December 2024 confirming the selection and providing Members with the opportunity to submit any objection to MRAG Asia Pacific undertaking the QAR. No objections were received from Members and MRAG Asia Pacific commenced work on the QAR early in 2025.

事務局は、2024年末に付託事項の配布及び企画提案の募集を行い、ダンカン・ソーター氏が率いる MRAG Asia Pacific が QAR サービスプロバイダーとして選出された。CCSBT メンバーに対しては、2024年12月11日に CCSBT 回章#2024/46 が発出され、この選出について確認するとともに、メンバーには MRAG Asia Pacific が QAR を実施主体となることに異議を申し立てる機会が提供された。メンバーからの反対意見はなく、MRAG Asia Pacific は2025年初頭に QAR の作業を開始した。

3. 2025 QAR Report on Indonesia's At-Sea Transshipment Activities

インドネシアの洋上転載活動に関する2025年QAR報告書

Consistent with the timetable developed by the Secretariat, the final draft report was submitted to the Secretariat and Indonesia for comment on 23 June 2025. Comments were requested by 31 July 2025 to ensure that the report could be finalised in time for its presentation to CC20. No comments were received from Indonesia, and the final report was provided to the Secretariat on 21 August 2025.

事務局が作成したスケジュールに従い、2025年6月23日に最終報告書案が事務局

及びインドネシアに対して提出された。当該報告書を CC 20 での発表に間に合うように最終化できるよう確保するため、コメント期限は 2025 年 7 月 31 日とされた。インドネシアからのコメントはなく、2025 年 8 月 21 日に最終報告書が事務局に提出された。

The final QAR report is provided to Members as Paper [CCSBT-CC/2510/21](#).
最終 QAR 報告書は文書 CCSBT-CC/2510/21 のとおりである。

4. IOTC's review of Indonesia's Pilot Project for Monitoring of Transshipments at Sea

インドネシアによる洋上転載モニタリングに関するパイロットプロジェクトにかかる IOTC のレビュー

IOTC conducted its own independent review of the implementation of Indonesia's pilot project for monitoring of transshipment at sea and a consultant report was presented to the [22nd Session of the IOTC Compliance Committee](#) in April 2025. This [IOTC consultant report](#) has been provided as an information paper (Info 01) to CC20, should Members wish to consult this.

IOTC は、インドネシアによる洋上転載モニタリングに関するパイロットプロジェクトの実施状況について独自に独立レビューを実施し、コンサルタント報告書は 2025 年 4 月の第 22 回 IOTC 遵守委員会会合に提出された。この[IOTC コンサルタント報告書](#)は CC 20 に対して CCSBT-CC/2510/Info 01 として提出されており、メンバーはこれを参照することができる。

The IOTC noted the continued increase in the number of large-scale tuna longline vessels and carrier vessels participating in the pilot project and agreed that it was not appropriate to further extend Indonesia's pilot project. While recognising other outstanding difficulties highlighted by the independent assessment, the IOTC noted that as a potential way forward, Indonesia could consider to voluntarily implement the SOLAS Resolutions (International Convention for the Safety of Life at Sea) to facilitate its integration within the ROP. The IOTC agreed that Indonesia should propose a way forward, such as a transition plan for its incorporation into the ROP, that would be considered at the Commission.

IOTC は、同パイロットプロジェクトに関与する大規模まぐろはえ縄漁船及び運搬船の隻数が増加し続けていることを指摘し、インドネシアによるパイロットプロジェクトをさらに延長することは適切ではないことに合意した。独立的評価結果において強調されたその他の未解決の問題を認識しつつ、IOTC は、考え得る今後の進め方として、ROP との統合を促進するべく、インドネシアが自主的に SOLAS 条約（海上における人命の安全のための国際条約）を実施することを検討できることに留意した。IOTC は、委員会における検討に向けて、インドネシアが同国のプログラムを ROP に組み込むための移行計画といった進め方を提案すべきことに合意した。

Following these discussions at the IOTC Compliance Committee, Indonesia presented their [Transitional Plan for Improving Indonesia's National Observer Programme Toward Full IOTC ROP Compatibility \(2025–2027\)](#) to the IOTC Commission meeting. Based on this transitional plan, amendments to the provisions in the IOTC Transshipment Conservation and Management Measure (CMM) related to transshipment by Indonesian vessels were agreed by the Commission. These new amendments to the CMM are included as **Attachment B** to this paper.

IOTC 遵守委員会での検討を踏まえ、インドネシアは[インドネシアの国内オブザーバー計画と IOTC の ROP の完全な適合に向けた改善に関する移行計画（2025–2027 年）](#)を IOTC 委員会会合に提出した。この移行計画に基づき、インドネシア漁船による

転載に関する IOTC 転載保存管理措置（CMM）の規定の修正が委員会により合意された。これらの CMM に対する修正点を本文書別紙 B に示した。

5. Secretariat Report on Monitoring of Obligations

義務のモニタリングに関する事務局からの報告

As required in the Transshipment Resolution, the Secretariat continues to receive directly from Indonesia the following data and information:

転載決議の規定に基づき、事務局は引き続き以下のデータ及び情報をインドネシアから直接受領している。

- Deployment Requests including evidence of the observers experience and training.
配乗要請（オブザーバーが十分な経験を有しかつトレーニングを受けていることの証拠を含む）
- Daily reports of the Carrier Vessel's transshipping activities transmitted as a summary every 5 days (5-day reports).
5 日ごとにサマリーとして送信される運搬船の転載活動にかかる日別報告（5 日ごとの報告書）
- Transshipment Declarations for completed transshipments involving SBT.
SBT を含む転載の完了を示す転載申告書
- Observer Reports where the trip included transshipment involving SBT.
SBT を含む転載が行われた航海にかかるオブザーバー報告書

As reported to CC19, the Secretariat continues to securely store all information received from Indonesia related to the transshipment trial.

CC 19 に対して報告したとおり、事務局は、転載トライアルに関してインドネシアから受領した全ての方法を引き続き安全に保管している。

a. Level of Transshipment Activity

転載活動の水準

The Secretariat has received 131² deployment requests for trips leaving port between 1 July 2024 and 30 June 2025. Deployment requests received during this period have included almost 2000 planned transshipments. These trips have resulted in 795 confirmed transshipments with 340 involving transfers of SBT. However, the actual total transshipments completed in this period is expected to be higher than this because transshipment declarations have yet to be received for 22 of the deployments that occurred in this period. These trips that have missing transshipment declarations have expected return dates between early February 2025 and late July 2025 and data should have been provided for most of these trips, particularly those completed earlier in this period.

事務局は、2024 年 7 月 1 日から 2025 年 6 月 30 日までの期間に出港した航海に関する 131 件の配乗要請を受領した。同期間中に受領した配乗要請には 2,000 件近い転載予定が含まれていた。これらの航海の結果として 795 回の転載が確認され、そのうち 340 回において SBT が転載された。しかしながら、同期間に行われた 22 件の配乗に関する転載申告書をまだ受領していないため、同期間における実際の総転載件数はこれよりも多いものと想定される。転載申告書が提出されていないこれらの航海については 2025 年 2 月初旬から 7 月下旬の期間に帰港するものと想定されており、これらの航海のほとんど（特に早期に航海を終了したもの）についてデータが提出されているはずである。

² However, three deployments were not completed due to bad weather. しかしながら、悪天候のため 3 件の配乗が行われなかった。

b. Summary of Records Provided to the Secretariat

事務局に提出された記録の概要

The Transshipment Resolution specifies the following data and report submission requirements:

転載決議は、データ及び報告書の提出要件として以下を規定している。

- The receiving carrier vessel is required to transmit the CCSBT transshipment declaration to the CCSBT Secretariat and Indonesian Authorities, within 24 hours of the completion of the transshipment; and
転載物を受けとる運搬船は、転載の完了から 24 時間以内に、CCSBT 事務局及びインドネシア当局に CCSBT 転載申告書を送付しなければならない。
- Observer reports are required to be submitted to the Secretariat within 20 days from the end of the period of observation.
オブザーバー報告書は、観察期間の最終日から 20 日以内に事務局に提出されなければならない。

Overall, the completeness of the data submissions received from Indonesia during this period has improved significantly from the initial implementation period (1 November 2023 to 1 July 2024) that was reported to CC19. However, some issues persist notably, of the 795 transshipment declarations received:

全体として、同期間におけるインドネシアからのデータ提出の完全性は、CC 19 に対して報告した最初の実施期間（2023 年 11 月 1 日から 2024 年 7 月 1 日）より大幅に改善した。しかしながら、受領した 795 件の転載申告書において、以下のようないくつかの問題点が残されている。

- All transshipment declarations have been received late, with these received on average 34 days late.
全ての転載申告書が、平均で 34 日遅れて提出された。
 - For those transshipments that occurred in the second half of 2024, the transshipment declarations were received an average of 20 days after the vessel returned to port.
これらの転載申告書のうち、2024 年後半の転載申告書は船舶の帰港から平均で 20 日後に受領された。
 - For those transshipments that occurred in the first half of 2025, the transshipment declarations were received an average of 19 days after the vessel returned to port.
これらの転載申告書のうち、2025 年前半の転載申告書は船舶の帰港から平均で 19 日後に受領された。
- Observer reports were received for all transshipments where the Secretariat received transshipment declarations, and five-day reports were received for most transshipments which is a significant improvement on the data received up until CC19.
事務局が転載申告書を受領した全ての転載に関してオブザーバー報告書を受領し、またほとんどの転載に関して 5 日間報告書を受領した。CC 19 までに受領したデータから大幅に改善した。
 - However, whilst the data provision has improved, the complete documentation is most often received as a package, often with revisions to earlier reports that had been provided for that trip, and this is received well after the trip has been completed.
しかしながら、データ提出は改善したものの、完成した文書はパッケージとして提出される場合が多く、その多くは航海後に提出された初

期の報告書の修正版であり、またこれらは航海の終了後かなり時間が経ってから提出された。

- Some discrepancies do still exist between different data sources.
依然として、異なるデータソース間にある程度の不一致がある。

c. Transshipment Matching with Catch Monitoring Forms

漁獲モニタリング様式との転載セクションの照合

The table below shows a comparison of weights reported from transshipment reporting (observer reports and transshipment declarations) to weights reported on catch monitoring forms (CMF) for the 2024 calendar year. The 2024 calendar year is used for this table because only Q1 data from 2025 has been provided at the time of producing this paper. 2024 暦年において転載報告書（オブザーバー報告書及び転載申告書）上で報告された重量と漁獲モニタリング様式（CMF）上で報告された重量との比較を下表に示した。下表に 2024 暦年を用いたのは、本文書作成時点において提出されている 2025 年のデータは第 1 四半期のみであるためである。

Month 月	Weight of SBT on Catch Monitoring Form 漁獲モニタリング様 式上の SBT の重量	Weight of SBT on Transshipment Declaration 転載申告書上の SBT の 重量	Weight of SBT Observer Report オブザーバー 報告書上の SBT の重量
January	158,721	144,805	145,238
February	93,427	100,487	101,487
March	55,259	57,503	57,685
April	34,191	34,191	34,582
May	26,409	28,371	28,371
June	19,785	22,313	22,313
July	36,431	30,582	31,382
August	13,848	13,085	13,085
September	67,314	65,031	65,031
October	29,463	32,463	33,312
November	33,491	33,150	33,150
December	33,287	33,093	33,093
Grand Total	602,145	595,074	598,729

Table 1: A comparison of weights reported by Indonesia on CMFS, Transshipment Declarations and Observer reports by month during 2024.

表 1：2024 年にインドネシアから報告された CMF、転載申告書及びオブザーバー報告書上の重量の比較

There is only a small difference between the total weights reported overall on CMFs and in transshipment reporting. However, the monthly totals can vary by as much as 25%. When the 2024 transshipment data is matched with CMFs this also reflects improved correlation as the year progresses. However, as noted earlier in the paper, the complete package of transshipment data reports is received after the trip has been completed, and can often include revisions to previous reporting. It is unclear how much the CMF reporting may be the basis for any revisions and, if this were to be the basis for alterations, then strong correlation would be expected, but does undermine the independence of the data provided by the transshipment observer programme.

全体としては、CMF 上で報告された総重量と転載報告書上の重量との差異はわずかである。しかしながら、月別に見た場合は最大 25 % の差異がある。2024 年の転載データを CMF と照合すると、これも年が進むに連れて相関性の改善が見られる。し

かしながら、先述のとおり、転載データ報告書の完全なパッケージは航海の終了後に提出されており、またこれには過去の報告書の修正版が含まれている場合が多い。CMF 報告がどの程度修正の根拠となる得るのかは不明であり、仮にこれが修正の根拠となるのであれば強い相関関係が予想されるが、これは転載オブザーバー計画を通じて提供されるデータの独立性を損なう。

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
CMFs that Report Transhipments 転載を報告した CMF の件数	111	89	64	49	32	17	23	23	74	43	23	35
Reported Transhipments (Declarations) 報告された転載件数 (申告数)	69	97	64	52	33	17	23	20	67	36	21	33
CMFs Matched to Reported Transhipments 報告された転載と一致する CMF の件数	61	85	53	47	31	17	23	16	71	43	23	35
Percentage of CMFs Matched 一致した CMF の割合	55%	96%	83%	96%	97%	100%	100%	70%	96%	100%	100%	100%

Table 2: Summary table showing, by month in 2024, the number of CMFs that report transhipment, the number of reported transhipments and the number and percentage of CMFs that were able to be matched with reported transhipments.

表 2：2024 年の月別の転載を報告した CMF の件数、報告された転載件数及び報告された転載と一致した CMF の件数及び割合

6. Impacts on the Workload of the Secretariat 事務局の業務量に対する影響

As noted in the reporting against the Compliance Action Plan ([CCSBT-CC/2510/09](#)), the implementation of Indonesia's trial at-sea transhipment observer programme has seen a significant increase in the amount of transhipment data and information that the Secretariat must now manage and monitor. The previous processes used by the Secretariat to manage transhipment data were not developed to manage this volume of data, nor cater for the type of operation seen in the Indonesian transhipment programme. Because the Indonesian transhipment programme has, to date, been a trial, the Secretariat has developed temporary processes to manage these data that were able to be accommodated within current budgetary and resourcing constraints.

遵守行動計画に関する報告（CCSBT-CC/2510/09）で述べたとおり、インドネシアによる試行的洋上転載オブザーバー計画の実施状況については、事務局が管理及びもモニタリングしなければならない転載データ及び情報の量に関して大幅な改善が見られる。転載データを管理するためのこれまでの事務局のプロセスはこれ程に膨大

な量のデータを管理することを想定しておらず、インドネシアの転載計画に見られるような運用方式に対応したものでもない。これまでのところ、インドネシアの転載計画はトライアルであったことから、事務局は、現状の予算及びリソース上の制約の範囲内でこれに対応できるようなデータ管理のための暫定的なプロセスを確立したところである。

In addition to the Secretariat resourcing considerations detailed in [CCSBT-CC/2510/09](#), if Members decide to continue Indonesia's observer transshipment programme, there will be a need for additional development of Secretariat systems to best manage and monitor these data. The Secretariat is confident that this can be achieved through the further development of an existing transshipment module available in eSBT. The development costs will not be excessive (expected to be less than \$5000) and can be met out of the existing eCDS development budget. However, the eCDS development is prioritised for spending under this budget item, and the timing of the required further eSBT transshipment module development will be impacted by the continued eCDS development costs through the remainder of this year. There will also be additional Secretariat time required to test the system and further develop the queries required to ensure that the key data provision elements can be monitored, in addition to the ongoing data entry and management resourcing requirements discussed in paper [CCSBT-CC/2510/09](#).

仮にメンバーがインドネシアによるオブザーバー転載プログラムの継続を決定するのであれば、文書 CCSBT-CC/2510/09 に詳述した事務局のリソースに関する検討に加え、これらのデータを最善な形で管理及びモニタリングするための事務局のシステムを追加的に開発する必要がある。事務局は、eSBT で利用可能となっている既存の転載モジュールの開発をさらに進めることにより、これを実現できるものと考えている。これにかかる開発費用は過大なものではなく（5,000 ドル未満を想定）、既存の eCDS 開発予算で賄うことができる。しかしながら、当該予算費目においては eCDS の開発が優先事項であり、eSBT 転載モジュールのさらなる開発が必要とされるタイミングは、本年を通じて継続される eCDS の開発にかかる費用に影響されることとなる。また、文書 CCSBT-CC/2510/09 で検討した継続的なデータ入力及び管理にかかるリソース要件に加えて、システムのテストや主なデータ提出エレメントがモニタリングできるよう確保するために必要なクエリ機能のさらなる開発のための追加的な事務局スタッフの作業時間が必要となる。

7. Summary

概要

CC20 is invited to:

CC 20 は以下を招請されている。

- Review and discuss the 2025 QAR Report on Indonesia's At-Sea Transshipment Programme ([CCSBT-CC/2510/21](#));
インドネシアによる洋上転載プログラムに関する 2025 年 QAR 報告書 (CCSBT-CC/2510/21) をレビュー及び検討すること。
- Note the discussions and resulting decisions on the Indonesian transshipment programme at IOTC, and particularly the update to the IOTC Transshipment CMM related to Indonesia's transshipment programme;
IOTC におけるインドネシア転載プログラムに関する検討及び決定、また特にインドネシア転載プログラムに関連する IOTC 転載 CMM へのアップデートに留意すること。
- Note the summary of data and information submitted to date as part of Indonesia's trial at-sea transshipment observer programme. Specifically, that there have been clear improvements in the completeness of transshipment data being provided by Indonesia in the last twelve months, however, there remain some key areas where Indonesia is

not fully meeting the obligations of the Transshipment Resolution; and
インドネシアによる試行的洋上転載オブザーバー計画の一部としてこれまでに提出されたデータ及び情報のサマリー、特に過去 12 ヶ月においてインドネシアから提出される転載データの完全性は明らかに改善しているものの、依然としてインドネシアが転載決議の義務を完全には履行していない一部の重要な分野があることに留意すること。

- Consider the increased workload on the Secretariat as a result of the extra transshipment data and the additional resourcing requirements that will be required if the trial is extended.
追加的な転載データに起因する事務局の作業量の増加、及びトライアルが延長された場合に必要になる追加的なリソース要件について検討すること。

Prepared by the Secretariat
事務局作成文書

Attachment A

Final QAR Report on Indonesia's At-Sea Transhipment Activities

The final QAR report is provided to Members as Paper [CCSBT-CC/2510/21](#)

IOTC Conditions Relating to Transshipment by Indonesian Wooden Carrier Vessels

New CMM Paragraphs on Transshipment by Indonesian Vessels:

29. Considering the extraordinary and unique circumstances of the Indonesian wooden carrier vessels, Indonesia may, in place of IOTC observers, use national observers in accordance with Annex VI. Implementation of the procedure in Annex VI shall be gradually implemented to reach full compliance in time for the Compliance Committee in 2026. The Compliance Committee in 2026 shall evaluate the implementation of the procedures in Annex VI and recommend corrective actions to Indonesia as appropriate. The effectiveness of the procedures laid down in Annex VI shall be reviewed in 2027. In particular, compliance of national observers with the tasks and reporting obligations shall be reviewed and assessed by the ROP consortium and reported to the Compliance Committee in 2027. The Commission shall decide in 2027 whether the procedures in paragraph 29, 30 and Annex VI shall be continued.
30. The provision in paragraph 29 shall only apply to the twenty (20) specific wooden carrier vessels listed on the IOTC Record of Authorised Vessels and in Annex VII. Those wooden carrier vessels shall only be authorised to participate in transshipment operations with fishing vessels flagged to Indonesia. Replacement of those wooden carrier vessels are only permitted if the material of substitute vessel shall remain wooden and the carrying capacity or fish hold volume not larger than the vessel(s) being replaced. In such case, the authorisation of the replaced wooden vessel shall be immediately revoked. Any additional Indonesian wooden carrier vessel will be considered by the Commission upon the outcome of the review in 2027.

ANNEX VI

CONDITIONS RELATING TO TRANSSHIPMENT OF INDONESIAN WOODEN CARRIER VESSELS

Training of national observers

1. In order to ensure that national observers are trained at the standards of the IOTC observers, the ROP consortium shall conduct training of trainers to ensure that new national observers are trained to the standards of the IOTC observers in 2026.

Obligations of the national observers

2. The observer tasks shall be as follows:
- a) On the fishing vessel intending to transship to the carrier vessel and before the transshipment takes place, the observer shall:
 - i. check the validity, when possible, of the fishing vessel's authorisation or licence to fish tuna and tuna-like species and sharks in the IOTC area of competence;
 - ii. check and note, by species, to the extent practicable, the total quantity of catch on board, and the quantity to be transferred to the carrier vessel;
 - iii. check that the VMS is functioning and examine the logbook, when possible;
 - iv. verify whether any of the catch on board resulted from transfers from other vessels, and check documentation on such transfers;
 - v. in the case of an indication that there are any violations involving the fishing vessel, immediately report the violations to the carrier vessel's master,
 - vi. report the results of these duties on the fishing vessel in the observers report.
 - b) On the fishing vessel and after the transshipment has taken place, the observer is encouraged to:

- i. check and note, by species, the remaining quantity of the catch on board the fishing vessel and the quantity transferred to the carrier vessel;
 - ii. report the results in the observers' report.
- c) On the carrier vessel, the observer shall monitor the carrier vessel's compliance with the relevant Conservation and Management Measures adopted by the Commission and in particular, shall:
 - i. record and report upon the transshipment activities carried out;
 - ii. verify the position of the vessel when engaged in transshipping;
 - iii. observe and estimate products transhipped;
 - iv. verify and record the name of the LSTLV concerned and its IOTC registration number;
 - v. verify the data contained in the transshipment declaration;
 - vi. certify the data contained in the transshipment declaration;
 - vii. countersign the transshipment declaration;
 - viii. issue a daily report of the carrier vessels transshipping activities;
 - ix. prepare a general report compiling the information collected in accordance with this paragraph and provide the master the opportunity to include therein any relevant information;

Reporting to the ROP consortium

- 3. The national observer shall submit the aforementioned general report in paragraph 2 c) ix within 20 days from the end of the period of observation to its flag State, and to the ROP consortium for information, after the training of trainers and follow-up training for observers has been conducted.
- 4. The flag State shall then verify and translate the general report submitted by the observer, as referred to in paragraph 3, and submit it to the ROP consortium within 10 days of receiving it.
- 5. The ROP consortium shall evaluate the report against the obligations of the national observers mentioned in paragraph 2 and report its finding to the WPICMM and to the IOTC Compliance Committee in 2027.

Obligations on Indonesia as flag State

- 6. The responsibilities of the flag State of the carrier vessels and their masters in relation to observers shall include the following:
 - a) a) observers shall be allowed access to the vessel personnel and to the gear and equipment;
 - b) b) upon request, observers shall also be allowed access to the following equipment, if present on the vessels to which they are assigned, in order to facilitate the carrying out of their duties provided in paragraph 2;
 - i. satellite navigation equipment;
 - ii. radar display viewing screens when in use; and
 - iii. electronic means of communication.
 - c) ensure that masters, crew and vessel owners do not obstruct, intimidate, interfere with, influence, bribe or attempt to bribe an observer in the performance of his/her duties.

Obligations of LSTLV during transshipment

- 7. Observers shall be allowed to visit the fishing vessel, if weather conditions permit it, and access shall be granted to personnel and areas of the vessel necessary to carry out their duties provided in paragraph 2a).

8. The Executive Secretary shall submit the observer reports to the IOTC Compliance Committee and to the IOTC Scientific Committee.

ROP Consortium fees

9. ROP Consortium fees to undertake the work described under paragraphs 1, 3, 4, and 5 of Annex VI shall be financed by Indonesia or through alternative funding sources. Those alternative funding sources shall not be taken from the IOTC regular budget or the ROP budget.