Commission for the Conservation of
Southern Bluefin Tuna

みなみまぐろ保存委員会

CCSBT-CC/2610/11 (Rev.1)

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

1. INTRODUCTION
序論

This document provides a summary of the operation of some of CCSBT's main Monitoring, Control and Surveillance (MCS) measures, which have either not been discussed in other papers, or for which additional supplementary information is available.
本文書では、CCSBT の主要な監視、管理及び取締り（MCS）措置のうち、他の会合文書の中で検討されていない措置、又は追加の補完的情報が利用可能となっている措置のいずれかにかかる運用状況を総括する。

The measures and guidelines discussed here are:
ここで検討した措置は以下のとおりである。

- The Catch Documentation Scheme (CDS);
  漁獲証明制度（CDS）
- The Transhipment 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 paper[1], 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, and opportunities to strengthen implementation of the CDS (that are not related to specific compliance issues).
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

[1] Paper CCSBT-CC/2610/04

ンバー（NCNM、CDS に自主的に協力している NCNM を含む）及び CDS の実施を強化するための機会（具体的な遵守上の課題には関係しないもの）に関する情報のみを報告する。

2.1. NCNMs

2.1.1. Cooperation with United States of America (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 CDS information for SBT imports continue to be received from the USA. The Secretariat has been receiving import submissions from the USA since 2016 and again received CDS import data for all quarters during 2025. As reported to previous meetings of the Compliance Committee, the USA's voluntary cooperation with the CDS continues to be important, especially given the volume of Catch Monitoring Forms (975 CMFs during 2025) and Re-export/ Export after Landing Forms (508 REEFs during 2025) recording exports to the USA.
米国は CCSBT メンバーではないが、自主的な CDS への協力を継続しており、また輸入 SBT に関する CDS 情報についても引き続き米国からの提供を受けている。事務局は、2016 年以降、米国からの輸入情報の提供を受けており、2025 年においても全ての四半期に CDS 輸入データを受領した。過去の遵守委員会会合でも報告したとおり、特に米国への輸出を記録した漁獲モニタリング様式（2025 年は 975 件の CMF）及び再輸出／国産品水揚げ後の輸出様式（2025 年は 508 件の REEF）の規模を踏まえれば、米国による CDS への自主的な協力は依然として重要である。

The volume of SBT exports to the USA that was recorded on CMFs and REEFs during 2025 was 727 tonnes. This is lower than the volumes of SBT reported in recent years (796.87t in 2022, 932.32 t in 2023, and 1268.25t in 2024). However, whilst the weight of SBT reported as exported to the USA has dropped, the percentage of CDS documents reporting exports to the USA has remained consistent with those seen in 2024.
2925 年の CMF 及び REEF 上で記録された米国への SBT 輸出量は 727 トンであった。これは近年報告された SBT 輸出量よりは低い（2022 年：796.87 トン、2023 年：932.32 トン、2024 年：1,268.25 トン）。しかしながら、米国に輸出されたものとして記録された SBT の重量は減少したのに対し、米国への輸出を報告した CDS 文書の割合は 2024 年と同水準を維持している。

Table 1: Percentage of CMFs and REEFs Recording Exports to the USA 2023 – 2025
表 1：2023－2025 年に関して米国への輸出を記録した CMF 及び REEF の割合

	2023	2024	2025
Percentage of total export CMFs reporting USA as destination **総 CMF に対する仕向け先が米国と報告した輸出 CMF の割合**	40%	40%	45%
Percentage of total REEFs reporting USA as destination	73%	72%	65%

総 REEF に対する仕向け先が米国と報告した輸出 CMF の割合			

This again highlights the importance of the USA's continued voluntary cooperation and the contribution this makes to maintaining the effectiveness of the CCSBT CDS. It also reinforces the importance of the previous decision of Members to provide USA officials with access to the eCDS to assist with managing the reporting of SBT imports.
これは、米国による継続的な自主的協力の重要性と、このことが CCSBT の CDS の有効性維持に寄与していることを改めて強調している。また、輸入 SBT の報告管理を支援するべく米国の担当官に eCDS へのアクセスを提供したメンバーによる以前の決定の重要性も裏付けられている。

2.1.2. SBT exports to China
中国への SBT の輸出

As reported to CC 20[2], SBT exports to China (by weight) increased significantly in 2024 to 909t, up from 157.5t in 2023. However, in 2025 reported SBT exports to China dropped back to similar levels seen in 2023 totalling 179 t (including exports to Hong Kong). Similar to the situation with the USA, whilst the weight of SBT exports dropped in 2025, the number of exports to China remained relatively consistent.
CC 20 に対して報告したとおり、中国向けの SBT 輸出量（重量ベース）は 2023 年の 157.5 トンから 2024 年には 909 トンへと大幅に増加した。しかしながら、2025 年の中国向け報告 SBT 輸出量（香港向けの輸出を含む）は合計 179 トンとなり、2023 年に近い水準に戻った。米国向けの場合と同様に、2025 年に輸出された SBT の重量は減少したものの、中国向けの輸出件数に大きな変化はなかった。

Table 2: Number of CDS Documents Recording Exports to China 2023 – 2025
表 2：2023－2025 年に関して中国への輸出を記録した CDS 文書の割合

	2023	**2024**	**2025**
Number of Reported Exports to China CMFs & REEFs) **中国への輸出を報告した CMF 及び REEF の件数**	139	164	144

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 consistent quantity of SBT exports to China, along with continued vessel activity by Chinese longline vessels in areas consistent with reported SBT catches[3], mean that China's engagement with the CDS will likely remain important to helping ensure that SBT caught through illegal, unreported and unregulated (IUU) activities is unable to enter markets.
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」との行動事項が含まれている。中国向けに一定程度の SBT が輸出されていることに加え、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活動が継続して

[2] In paper CCSBT-CC/2510/10 – Rev 2
[3] Discussed in paper CCSBT-CC/2610/16.

いることから、違法・無報告・無規制（IUU）活動を通じて漁獲された SBT が市場に流入できないよう確保する上で、中国による CDS への関与は依然として重要であるものと考えられる。

2.2. Changes in Product Type for Exported SBT
輸出 SBT における製品タイプの変化

There have been a small number of occasions noted during 2025 where the product type and weight of SBT that is reported in catch monitoring forms (CMF) [4] as exported by a Member differs from the product type and weight that is reported in the final product destination section. In some circumstances it appears that SBT may be undergoing further processing after harvest.
2025 年において、少数ではあるものの、あるメンバーが輸出したものとして CMF（漁獲モニタリング様式）上で報告した製品タイプ及び重量が、最終仕向地の部において報告された製品タイプと重量と異なっている事例があった。一部の事例では、SBT の収穫後にさらなる加工処理が行われている可能性があるように見受けられる。

The CDS Resolution currently requires that Member's competent authorities or authorised individuals examine the validated CCSBT CDS Documents for each consignment of SBT and:
現行の CDS 決議は、メンバーの権限ある当局又は権限を付与された者が SBT の貨物に関して確認された CCSBT の CDS 文書を検査することを義務付けており、また以下を規定している。

> *"...verify the information contained in the CCSBT CDS Document and in related documents and, where necessary, shall carry out verifications with the operators concerned".*
> *「CCSBT CDS 文書及び関連文書に記載された情報を検査できるものとし、必要であれば、関係する業者とともに確認を実施しなければならない。」*

The verification of information becomes more difficult where these changes in the SBT consignments are not reported on the CDS document and creates uncertainty around how a Member can accurately verify the information contained within the CDS document where the product type and weight reported as exported is not reported on the CMF.
SBT の貨物へのこうした変化が CDS 文書上で報告されなかった場合、情報の検証はさらに困難になる。また、特に輸出されたものとして報告された製品タイプと重量が CMF 上で報告されていない場合、メンバーが CDS 文書に記載された情報を如何にして正確に検証することができるのかをめぐる不確実性が惹起される。

The current import information only allows for importers to report the product types of RD, GGO, GGT, DRO, DRT, FL or OT in the final product destination section. In most circumstances where the reported product type has changed, the product on the CMFs in question is reported as GGO in the harvest section and then reported as GGT or DRT by the importer. In these circumstances the differences can largely be reconciled by Members

[4] This is only able to be reported in the harvest section of the CMF on current paper forms, with no separate export weight and quantity able to be recorded. 現行の紙の様式では CMF の漁獲／収穫の部でのみ報告できる内容であり、輸出重量及び数量を分けて記入することはできない。

through the application of the Member specific conversion factors (or default conversion factors when a Member specific conversion factor may not be available). However, this does place an extra burden on the importer to verify changes in product that were not reported by the exporter. Additionally, on one CMF reported during 2025, the importer has recorded a product type of 'OT' (other) for an SBT import which was reported as GGO in the harvest section of the CMF. There is currently no ability for the importer to specify a product description where they report the product type as 'OT'[5].
現行では、輸入情報として輸入者が最終仕向地の部で報告できる製品タイプは RD、GGO、GGT、DRO、DRT、FL 又は OT に限定されている。製品タイプが変更された形で報告された状況の多くにおいて、疑義がある CMF の漁獲／収穫の部では GGO として報告されていたものが、その後に輸入者からは GGT 又は DRT として報告されていた。こうした状況において、メンバーは独自の変換係数（又はメンバー独自の係数が利用可能でない場合はデフォルト変換係数）を適用してこの差異を概ね突合することができる。しかしながら、これは輸入者に対し、輸出者が報告しなかった製品タイプの変更を検証するための追加的な負担をかけることとなる。さらに、2025 年に報告された CMF のうちの 1 件では、CMF の輸出の部では GGO として報告されていた輸入 SBT について、輸入者は製品タイプを「OT」として報告していた。現行制度では、輸入者が製品タイプを「OT」として報告する場合、製品の具体的な説明を記載する手段が存在しない。

There is potential for this issue to be resolved through the implementation of the eCDS. Members have agreed for the addition of some fields in the export section of a CMF where exporters can provide information on the SBT being exported, where this product type is different from the catch harvest section. However, there is currently no guidance provided or requirement specified on when this section of the CMF should be completed by Members.
この問題は eCDS の導入によって解決できる可能性がある。メンバーは、CMF の輸出の部にいくつかのデータ記入欄を追加し、製品タイプが漁獲／報告の部とは異なる場合に輸出される SBT に関する情報を輸入者が記入できるようにすることに合意した。しかしながら、現時点では、メンバーが CMF の当該セクションをいつの時点で記入すべきかを特定した指針又は要件はない。

The Secretariat would recommend that Members consider making it a requirement that this section of the CMF be completed by the exporter where:
事務局は、メンバーに対し、CMF の当該セクションは以下の場合に輸入者が記入するものとして要件化することを検討するよう勧告する。

- the export is completed on a CMF (this means that the export is reporting all the SBT reported in the harvest section of that CMF); and
  CDS 上での輸出の完了時（すなわち、CMF の漁獲／収穫の部で報告された SBT の全量輸出としての報告される場合）
- product type that will be received by the importer[6] is different to that specified in the harvest section of the CMF.

[5] This means that the only information we have on the product type received at import is that it was not RD, GGO, GGT, DRO, DRT or FL. すなわち、輸入時点で受領する製品タイプに関して現在保有している情報は、RD、GGO、GGT、DRO、DRT 又は FL ではなかったということである。

[6] This reference to the import rather than export is to ensure that changes to product type that may occur during transit are also reported on the CMF. 輸出ではなく輸入を参照しているのは、輸送中に発生し得る製品タイプの変更についても CMF 上で報告されるよう確保するためである。

輸入者が受領する製品タイプが CMF の漁獲／収穫セクションに記載された内容と異なる場合。

It is recommended that this information should be completed on the CMF in the eCDS prior to the consignment being received by importing Member.
当該情報は、輸入メンバーによって貨物が受領される前に、eCDS の CMF 上で記入されることが望ましい。

This issue is similar in nature to the discrepancy between the SBT reported as fresh and frozen that has been identified in the annual Japanese Market Analysis reported by the Secretariat (see paper **CCSBT-CC/2610/15** for further information on this). Members may also wish to consider if reporting the product state (fresh or frozen) could also be similarly strengthened through the eCDS implementation.
この問題は、事務局が毎年実施している日本市場解析で指摘されている生鮮及び冷凍として報告されている SBT の数量間の不整合と類似した性質の問題である（詳細は文書 CCSBT-CC/2610/15 を参照）。メンバーは、eCDS の導入を通じて製品の状態（生鮮か冷凍か）の報告についても同様に強化できるかどうかについて検討を望む可能性がある。

The Secretariat believes that ensuring exporters are more accurately reporting the SBT product types and weights that are exported can help ensure the effectiveness of the CDS and minimise the burden on importers to verify the information contained within CDS documents. Recognising the technical nature of this issue, and to provide Members more opportunity to consider the need to strengthen this reporting, Members may wish to refer this topic to a Technical Compliance Working Group (TCWG) for discussion.
事務局としては、輸出者が輸出される SBT の製品タイプ及び重量をより正確に報告するよう確保することが、CDS の実効性を確保し、また輸入者が CDS 文書に記載された情報を検証するための負担を最小限に抑えることにつながるものと考えている。これは技術的な性質の問題であることから、またメンバーに対してこの報告要件を強化する必要性について検討するさらなる機会を提供するため、メンバーはこのトピックの検討を遵守専門作業部会（TCWG）に付託することを望む可能性がある。

2.3. Reporting Transfers and Landings of SBT by Container Vessels
コンテナ船による SBT の移送及び水揚げに関する報告

During 2025, the Secretariat received a CMF from a Member where the export section had been completed and validated (with the point of export reported as Mauritius), but the SBT was later reported as landed as domestic product. When the Secretariat sought clarification on this document from the Member, the Member responded that:
2025 年において、事務局はあるメンバーから、輸出の部が記入及び確認されている（ただし輸出地点はモーリシャス）ものの、その後に SBT は国産品として水揚げされたものとして報告した CMF を受領した。事務局が当該メンバーに対して本件にかかる明確化を求めた際、当該メンバーは以下を回答した。

The vessels first landed SBT in Mauritius. The fish were then transferred by a containership (not a carrier vessel) and ultimately landed in (the flag Member of the vessels that harvested the SBT).
漁船は最初にモーリシャスで SBT を水揚げした。その後、魚はコンテナ船（運搬船ではない）に移送され、最終的には（SBT を漁獲した漁船のメンバーの船籍国で）水揚げした。

The term landing is not defined in CCSBT Resolutions, however landing of domestic product is defined in the CDS Resolution,[7] which states:
CCSBT 決議において「水揚げ」という用語の定義はないものの、CDS 決議においては「国産品の水揚げ」を以下のとおり定義している。

The term 'landing of domestic product' means a landing of SBT by a CCSBT-authorised fishing/carrier vessel into the territory of a Member or Cooperating Non-Member whose National Allocation the SBT was attributed against and which issued the CDS documents the SBT are recorded on.
用語「国産品の水揚げ」とは、当該 SBT の漁獲量が計上される国別配分量を有し、及び当該SBT が記録される CDS 文書を発行するメンバー又は協力的非加盟国のCCSBT 許可漁船／運搬船により、当該メンバー又は協力的非加盟国の領土に SBT が水揚げされることをいう。

Therefore, to constitute a landing of domestic product, the SBT would need to be landed:
したがって、国産品の水揚げを構成するには、SBT は以下により水揚げされる必要があるものと考えられる。

1. by a CCSBT-authorised fishing/carrier vessel;
   CCSBT 許可漁船／運搬船により、
2. in the territory of the Member or CNM against whose allocation the SBT was attributed; and
   当該 SBT が国別配分量に計上されるメンバー又は CNM の領土であって、
3. in the territory of the Member or CNM who issued the CDS document that accompanies the SBT.
   当該 SBT に貼付する CDS 文書を発行したメンバー又は CNM の領土において水揚げされる。

In this case, points two and three were met, but the product was landed in the territory of the Member by a container vessel, not by a carrier vessel.
この場合、上記の 2 点目及び 3 点目は該当するものの、製品はメンバーの領土において運搬船ではなくコンテナ船により水揚げされた。

Prior to CCSBT 30 (in 2023), the definition of "Carrier Vessel" contained within the CCSBT Transhipment Resolution defined a carrier vessel as:
CCSBT 30（2023 年）より以前の「運搬船」の定義は、CCSBT 転載決議において以下のように定められていたところである。

[7] This definition is included in footnote 1 on the first page of the CDS Resolution.　この定義は CDS 決議の 1 ページ目の脚注 1 のとおりである。

Any vessel, except a container vessel, that receives SBT transhipped from a LSTLV.
LSTLV から SBT を受けとる全ての船舶（ただしコンテナ船は除く）

However, at CCSBT 30, Members agreed to remove the text "except a container vessel" from the definition of a "Carrier Vessel" that is contained within the CCSBT Transhipment Resolution (see subpoint 1 in section 4 of the Secretariat paper to CC18)[8]. This change was made to ensure consistency with the IOTC Transhipment Resolution, but it has also meant that, since this time, there has not been the same clarity in the CCSBT Transhipment Resolution on the application of the measure to transfers to, and by, container vessels. The term 'tranship' is also not currently defined in CCSBT Resolutions[9].
しかしながら、CCSBT 30 において、メンバーは CCSBT 転載決議における「運搬船」の定義から「ただしコンテナ船は除く」との文言を削除することに合意した（see subpoint 1 in section 4 of the CC18 事務局文書の第 4 セクションの一点目を参照）。この変更は IOTC の転載決議との整合性を確保するためのものであったが、その結果として、コンテナ船への、またコンテナ船による移送に対する措置の適用は、以前の CCSBT 転載決議ほど明確ではなくなっている。また、現行の CCSBT 決議では「転載」という用語も定義されていない。

How this should be reported through the CDS will depend on whether the SBT is deemed to have been landed in Mauritius, or later in the flag Member of the vessels that harvested the SBT. If it is deemed to have been landed in Mauritius then, as Mauritius is not currently a Member, CNM or OSEC[10] of CCSBT, it would not be able to validate a CDS document that would be required to accompany the import of SBT into a CCSBT Member.
この状況を CDS でどのように報告すべきかについては、SBT がモーリシャスで水揚げされたものと見なすか、又は後に SBT を漁獲した船舶の船籍メンバーの地で水揚げされたものと見なすのかにも依る。もしモーリシャスで水揚げされたものと見なすならば、モーリシャスは CCSBT のメンバー、CNM 又は OSEC ではないので、CCSBT メンバーに輸入される SBT に貼付される必要がある CDS 文書を確認することができない。

If the product is deemed to have been landed in the territory of the Member, then there is no current requirement for the transfer of the SBT to be documented and reported under the Transhipment Resolution.
もしこれがメンバーの領土で水揚げされたものと見なすのであれば、現行の転載決議においては、SBT の移送を文書化及び報告する要件がない。

In the case of transhipments that occur in port and where the product is later landed as domestic product, the current practice is that the Member will record (and certify) the details of the transhipment in the intermediate product destination section of the CMF, leaving the

[8] The current definition states that "Carrier Vessel" means any vessel that receives SBT transhipped from a LSTLV.
現行の定義では、「運搬船」とは LSTLV から転載される SBT を受けとる全ての船舶とされている。
[9] Members may wish to note that IOTC has agreed definitions for landing and transhipment contained within its Glossary of terms and definitions which should be used by Members when drafting proposals for Resolutions for the Commission.
IOTC は Glossary of terms and definitions which should be used by Members when drafting proposals for Resolutions for the Commission において水揚げ及び転載の定義に合意している。
[10] Other State/Fishing Entity Cooperating in the CDS　　CDS に協力するその他の国／漁業主体

export section incomplete[11]. The landing of domestic product is then completed when the product is landed in the territory of the Member.
転載が港内で行われその後に国産品として水揚げされる場合、現状の運用では、メンバーは CMF は製品の中間仕向地の部で転載情報の詳細を記入（及び証明）し、輸出の部は未記入のままとしている。その後、製品がメンバーの領土において水揚げされた時点で、国産品水揚げの部が記入される。

In this case the Secretariat believes that the Member concerned has made every effort to accurately report the activity. Given the current ambiguity surrounding this activity in CCSBT Resolutions, it is an issue that would benefit from further consideration by Members.
本件に関して、事務局が、当該メンバーが活動を正確に報告するべく最大限の努力を払っているものと認識している。今回の行動にかかる現行 CCSBT 決議の曖昧さを踏まえれば、本件をメンバーがさらに検討することは有益と考えられる。

Recognising the technical nature of this issue, and to provide Members more time to consider opportunities to strengthen this reporting, Members may wish to refer this topic to a Technical Compliance Working Group (TCWG) for discussion.
これは技術的な性質の問題であることから、またメンバーに対してこの報告要件を強化するための機会について検討する時間を提供できるよう、メンバーはこのトピックの検討を遵守専門作業部会（TCWG）に付託することを望む可能性がある。

3. TRANSHIPMENT MONITORING PROGRAM
転載監視計画

The CCSBT has a transhipment monitoring program for monitoring at-sea and in-port transhipment 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, transhipment 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. General Issues
一般的な問題

In cases where transhipment observers were successfully deployed, the Secretariat notes the following issue with operation of the Transhipment Resolution:

[11] This also means that, in the case of in-port transhipments later landed as domestic product, the location of the transhipment is not currently recorded on the CMF. In the case of in-port transhipments that are exported (to another Member), the location of the in-port transhipment (and therefore export) will be reported in the export section of the CMF, directly below the transhipment details. これは、港内転載の後に国産品として水揚げされた場合、現行では転載が実施された位置が CMS 上に記録されないことも意味する。港内転載後に（他メンバー向けに）輸出された場合、港内転載が実施された位置は CMS 上の転載の詳細の直下にある輸出の部において記載される。

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、転載決議の運用に関して以下の問題があることを指摘する。

- identifying SBT and numbers during multi-species transhipments remains a challenge, particularly where strings were hoisted directly from the LSTLV hold to the CV hold and where strings consisted of tightly packed bunches of fish.
  特に LSTLV の船倉から CV の船倉に直接ストリングが釣り上げられた場合やストリングが魚を密集させた状態で構成されている場合、複数魚種の転載時に SBT を特定し計数することは依然として困難である。

There were a number of issues identified by observers related to tagging of SBT, specifically;
SBT のタグ装着に関して、オブザーバーが多数の問題を特定した。

- SBT identified with two tags attached;
  SBT として同定されたが、タグが装着されていない。
- tags not being well secured and falling off during the transhipment; and
  タグがしっかりと装着されておらず、転載中に脱落する。
- tags appearing to be attached after the fish were frozen which the observer felt exposed the tag much more to potential damage.
  タグが魚の冷凍後に装着されたように見受けられ、オブザーバーはタグが破損する可能性がより高い状態に置かれているものと感じた。

Members are reminded of the requirement contained within the CDS Resolution that an SBT tag shall be “attached to each whole SBT at the time of kill”.
メンバーには、CDS 決議の要件として SBT タグは「捕殺時、丸の状態の SBT に装着」しなければならないことを想起されたい。

Some observer reports noted that catch tagging information was not provided to the observer to allow for the verification of the catch tagging information contained on CDS documents. While this is not specifically stated in the Resolution, Members are encouraged to ensure that this information is made available to observers to support their verification CDS reporting and of compliance with CCSBT Resolution.
一部のオブザーバー報告書は、CDS 文書に含まれる漁獲標識情報を検証できるようにするための漁獲標識情報がオブザーバーに提供されたなかったと記載している。この点は決議において明言はされていないものの、メンバーには、オブザーバーによる CDS 報告及び CCSBT 決議の遵守状況の検証に資するよう、オブザーバーに対して本情報を利用可能とすることを確保するよう奨励する。

As previously reported, ascertaining the species of tuna (specifically SBT) based solely on transhipment observer photographs remains a significant challenge, especially when frozen, gilled and gutted.
以前も報告したとおり、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類の魚種（特に SBT）を確実に同定することは、特に冷凍・えらはら抜きの場合は依然として非常に困難である。

To address this issue, and to support the quantification and identification by observers, the Secretariat continues to recommend that:
この問題に対処するとともにオブザーバーによる計数及び種同定作業を支援するため、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よう、SBT を他のまぐろ類とは分けて転載すべきである。
- Members should consider the development of genetic testing to support SBT identification for use by transhipment observers. This is further discussed in paper **CCSBT–CC/2610/18**.
  メンバーは、転載オブザーバーによる SBT の種同定に資する遺伝子検査キットの開発を検討すべきである。本件については文書 CCSBT-CC/2610/18 においてさらに検討している。

3.1.2. Indonesia not Fully Meeting CCSBT's Transhipment Resolution Obligations
インドネシアが CCSBT 転載決議に基づく義務の全ては履行していない状況

From 1 November 2023, a trial at-sea programme commenced for SBT transhipments to specified wooden Indonesian-flagged carrier vessels carrying national observers. Further discussion on Indonesia's compliance with the Transhipment Resolution obligations and the data and information provided under this trial programme to date are included in paper **CCSBT–CC/2610/12**.
国内オブザーバーが乗船したインドネシア船籍木造運搬船を対象とする試行的 SBT 洋上転載プログラムは 2023 年 11 月 1 日に開始された。転載決議に基づく義務にかかるインドネシアの遵守状況、及び今日までに当該試行プログラムの下に提供されたデータ及び情報については、文書 CCSBT-CC/2610/12 においてさらに検討している。

3.2. Authorised Carrier Vessels: IMO Number Requirement
許可運搬船：IMO ナンバー要件

Between 1 July 2025 and 30 June 2026, the Secretariat received authorisation notifications from Members that related to 43 carrier vessels. The vessel flags of the carrier vessels for which authorisations were notified during this period are shown in the table below:
2025 年 7 月 1 日から 2026 年 6 月 30 日までの期間において、事務局はメンバーから 43 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。

Table 3: Authorised Carrier Vessels by Flag 1 July 2025 to 30 June 2026
表 3：2025 年 7 月 1 日から 2026 年 6 月 30 日までの旗別許可運搬船

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	19	6	4	6	2	6

IMO numbers have been provided for all CCSBT-authorised Carrier Vessels between 1 July 2025 and 30 June 2026.
2025 年 7 月 1 日から 2026 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。

Of note, IOTC agreed to update its Transhipment CMM at the 30th Session of the Indian Ocean Tuna Commission by adding Paragraph 15, which states:
なお、IOTC は第 30 回インド洋まぐろ類委員会年次会合において転載 CMM を改定（パラグラフ 15 を追加）することに合意し、以下を述べている。

As of 1 January 2028, transhipment at sea operations of tuna and tuna-like species and sharks caught in association with tuna and tuna-like fisheries in the IOTC area of competence shall only be authorized between a LSTLV and a carrier vessel flagged to Contracting Parties (CP) and/or Cooperating Non-Contracting Parties (CNCP) of the IOTC. No at-sea transshipment of tuna and tuna-like species and sharks by carrier vessels not flagged to a CPC or CNCP of the IOTC shall be allowed.
2028 年 1 月 1 日以降、IOTC 管轄区域においてまぐろ及びまぐろ類漁業により漁獲されたまぐろ及びまぐろ類及びさめ類の洋上転載作業は、IOTC の締約国（CP）及び／又は協力的非締約国（CNCP）の旗を掲げる LSTLV 及び運搬船との間でのみ許可されるものとする。IOTC の CPC 又は CNCP の旗を掲げていない運搬船によるまぐろ及びまぐろ類及びさめ類の洋上転載は、一切許可されない。

Unless an objection is lodged, this CMM will come into force on 19 September 2026. Paragraph 4 of the CCSBT Transhipment Resolution states that Members and CNMs shall ensure that they:
異議申し立てが行われない限り、当該 CMM は 2026 年 9 月 19 日に発効する。CCSBT 転載決議パラグラフ 4 は、メンバー及び CNM は以下を確保しなければならないものと規定している。

a) do not authorise Carrier Vessels not already authorised by other RFMOs
他の RFMO により許可されなかった運搬船に許可を与えないこと

Therefore, when this comes into force, from 1 January 2028, Members will no longer be able to authorise carrier vessels for SBT transhipments in the Indian Ocean that are not flagged to a CPC or CNCP of the IOTC.
このため、2028 年 1 月 1 日からこれが発効した場合、メンバーは IOTC の CPC 又は CNCP の旗を掲げていない運搬船について、インド洋における SBT の転載を許可することができなくなる。

3.3. 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 2025 (aggregated by flag and product type) is provided at **Attachment A** (Tables 1 - 3). **Attachment A** does not include information from the

transhipment declarations received from Indonesia as part of the transhipment trial, since this is reported in paper **CCSBT-CC/2610/12**.
日本、韓国及び台湾に関して 2025 年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 1−3）のとおりである。転載トライアルの一環としてインドネシア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/2610/12 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 and 2 of **Attachment A** provide information from at-sea transhipment declarations and observer reports received. Table 3 provides the information for in-port transhipment and the corresponding CDS information received for these transhipments.
別紙 A の表 1 及び 2 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。表 3 は、港内転載に関する情報及びこれらの転載に関して受領した関連 CDS 情報を提示している。

Table 1 of **Attachment A** provides a summary of the information required to be provided under the Transhipment Resolution for at sea transhipments, while Table 2 compares the reported transhipment quantities with CDS reporting. In Table 2, the transhipments are separated by whether the observer provided the SBT weights or not. The reason for this is that some observer reports often don't include the weight of SBT transhipped by each individual vessel but group SBT under 'Other' species. In these cases, only the overall weight of all SBT is provided across a series of transhipments, which means that individual amounts cannot be attributed to a specific transhipment event.
別紙 A の表 1 では転載決議に基づき洋上転載に関して提出が義務付けられている情報のサマリーを示しており、表 2 では転載されたものとして報告された数量と CDS 報告を比較している。表 2 では、転載オブザーバーが SBT の重量を報告したものとしなかったものに分けている。これは、一部のオブザーバー報告書では転載された SBT の重量を漁船別に記載せず、替わりに「その他」魚種の欄に SBT をまとめて記載する場合が多いためである。これらのケースでは一連の転載行動を一括した転載 SBT の総重量のみが示されており、したがって特定の転載活動に対して個別の数量を計上することができない。

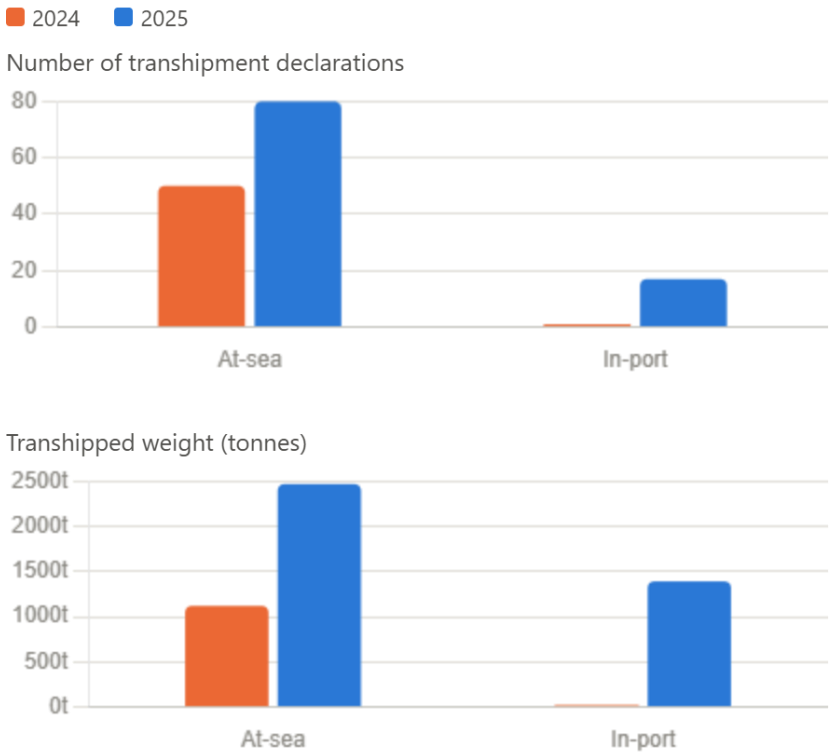
The following points summarise only the transhipment information received by the Secretariat for Japan, Korea and Taiwan for 2025:
2025 年に事務局が日本、韓国及び台湾から受領した転載情報にかかる概要は以下のとおりである。

- All of the at-sea transhipments were observed during 2025;
  2025 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[12] of the 80 reported SBT transhipments at sea during 2025;
  2025 年においては、報告された 80 件の 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。

[12] Some deployment requests were not initially provided to the CCSBT Secretariat and had to be followed up with IOTC/ICCAT. One observer deployment request for a transhipment by a Taiwanese flagged fishing vessel in 2025 incorrectly noted that SBT would not be transhipped.　一部の配乗要請は当初 CCSBT 事務局に提出されず、IOTC／ICCAT とフォローアップを行う必要があった。2025 年の台湾船籍漁船による転載に関する 1 件の配乗要請では、SBT は転載されないとの誤記載があった。

- The Secretariat received 80 transhipment declarations for transhipments at sea totalling 2466t during 2025. This is up from 50 transhipment declarations and 1,119t during 2024;
  事務局は、2025 年において、合計 2,466 トンにかかる 80 件の洋上転載申告書を受領した。2024 年の 1,119 トン、50 件の転載申告書より増加した。
- The Secretariat received 17 transhipment declarations for in-port transhipments during 2025 totalling 1389.8t. This is up from 1 transhipment declaration and 21.8t during 2024.
  事務局は、2025 年においては 17 件の港内転載申告書（総転載量 1,389 トン）を受領した。2024 年の 21.8 トン、1 件の港内転載申告書より増加した。
- Observer reports have been received for 100% of all reported 2025 at-sea transhipments;
  2025 年に実施された洋上転載のうち 100 % に関してオブザーバー報告書を受領した。
- Table 2 of **Attachment A** provides a summary of transhipment weights recorded on transhipment declarations, observer reports, and CDS information for the 2025 calendar year. When summed, the weights of transhipped SBT reported on transhipment declarations is within 1% of the weights reported on the corresponding CDS documents; and
  別紙 A の表 2 では、2025 暦年における転載申告書、オブザーバー報告書及び CDS 情報において記録された転載重量のサマリーを示した。転載申告書上で報告された SBT の転載重量の合計は、対応する CDS 文書上で報告された総重量との差異が 1 % 以内であった。
- Table 3 of **Attachment A** shows even stronger alignment between the transhipped SBT reported on transhipment declarations and CDS documents for in-port transhipments.
  別紙 A の表 3 では、港内転載に関して転載申告書及び CDS 文書上で報告された SBT の転載重量の整合性はより高くなっている。

Figure 1: Transhipment Declarations and SBT Weights Transhipped 2024 – 2025
図 1：2024－2025 年の転載申告書件数及び転載された SBT の重量



Members are asked to please ensure that the deployment requests are submitted to the CCSBT Secretariat for all planned SBT transhipments.
メンバーには、予定されている全ての SBT の転載に関して、CCSBT 事務局に配乗要請を提出するよう確保されたい。

3.4. Development of the Transhipment Module in eSBT
eSBT における転載モジュールの開発

The CC Workplan for 2026 included a workplan item for the Secretariat to develop the transhipment module in eSBT, if CCSBT 32 approved. The Secretariat reported to CC20 that this additional development of the CCSBT systems could likely be met out of the existing eCDS development budget (as the eCDS is hosted within eSBT, but impacted by eCDS development costs) and would assist the Secretariat in better managing and monitoring all transhipment data it received. The development was completed in late 2025, and all data and information related to transhipments conducted during 2026 are now being entered directly into the eSBT system.
2026 年の CC 作業計画には、CCSBT 32 による承認を条件として事務局が eSBT の転載モジュールを開発するための作業項目が含まれていたところである。事務局は CC 20 に対し、CCSBT のシステムにかかる追加的な開発作業は既存の eCDS 開発予算の範囲内で賄うことができる可能性が高い（なお eCDS は eSBT 内にホストされているため、eCDS の開発コストの影響を受ける）こと、及びこの開発は事務局が受領した全ての転載データの効率的な管理及びモニタリングに資するものであることを報告した。開発作業は 2025 年末に完了し、2026 年に実施された転載に関する全てのデータ及び情報は eSBT システムに直接入力されるようになっている。

The completion of this development now means that the Secretariat can provide access to this module for Members that have fishing vessels that tranship SBT. This will allow the Member to directly review and monitor the transhipment information that has been received by the Secretariat related to transhipments involving that Member’s fishing vessels.

この開発作業の完了により、事務局は、SBT を転載する船舶を有するメンバーに対して当該モジュールへのアクセス権限を付与できるようになっている。これにより、メンバーの漁船が関与している転載に関して事務局が受領した転載情報につき、当該メンバーがこれを直接的にレビュー及びモニタリングすることが可能となる。

The Secretariat proposes that access to this module can be arranged with Members following CC 21 and this access can be granted to new or existing eSBT users within Member administrations. It is proposed that this access would be read only initially. Following a period of use by Members, the Secretariat would seek the input of those Members to define the reports that can help Members better monitor the Member's transhipment data and information held by the Secretariat. There is an existing tool within eSBT that can be used by the Secretariat to build and make these reports available to Members. So, there would be no additional costs associated with developing this report capability.
事務局は、CC 21 閉会後に当該モジュールへのメンバーによるアクセスを設定できるようにすること、及びメンバー管理者のうち新規又は既存の eSBT ユーザーに対してこのアクセス権限を付与できるようにすることを提案する。このアクセス権限は、当初は「閲覧のみ」とするのが望ましい。メンバーによる試用期間を経た後、事務局は、事務局が保有するメンバーの転載に関するデータ及び情報を該当するメンバーがより適切にモニタリングできるよう支援するための報告書を定義するため、該当するメンバーからの意見を求める予定である。eSBT には、事務局がこういった報告書を作成してメンバーに提供する際に利用できる既存のツールが内蔵されている。このため、この報告機能の開発に伴う追加的な費用は発生しない。

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. As of 30 June 2026, there were a total of 816 authorised fishing vessels and 43 authorised carrier vessels on the respective CCSBT authorised vessel records. Upon receipt of authorised vessel and farm information, the Secretariat updates its authorised 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いる。2026 年 6 月 30 日時点において、合計で 816 隻の許可漁船及び 43 隻の許可運搬船が対応する CCSBT 許可船舶記録に掲載されている。許可船舶及び許可蓄養場にかかる通報を受けて、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。

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」のパラグラフ 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 fiberglass 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*

There has been 100% compliance with the IMO number requirement for CCSBT authorised fishing vessels between 1 July 2025 to 30 June 2026.
2025 年 7 月 1 日から 2026 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 2025, 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 2025 to 30 June 2026.
またメンバーは、2025 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、2025 年 7 月 1 日から 2026 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。

During 2026, the Secretariat also updated the CCSBT record of authorised vessel list displayed on the CCSBT website to include whether vessels were authorised to operate outside waters of national jurisdiction.
また事務局は、2026 年において、漁船が国家管轄外の水域で操業する許可を受けているかどうかを含める形で CCSBT ウェブサイト上に表示される CCSBT 許可船舶記録をアップデートした。

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 2025 to 30 June 2026.
2025 年 7 月 1 日から 2026 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（CTAVT）

As noted in the Operation of Measures paper submitted to CC 20[13], 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).
CC 20 に提出した措置の実施状況に関する文書でも述べたとおり、TCN による支援を受けた IMCS ネットワークは Combined Regional Authorised Vessels Tool（CRAVT）を開発した。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。

The CCSBT vessel authorisation data continues to be made available through an API to support this tool. The ongoing requirements on the Secretariat to support this development are minimal.
CCSBT 船舶許可データは、このツールを支援するべく API を通じて引き続き利用可能とされている。この開発作業の支援するための事務局に対する継続的な業務要求は最小限である。

5. VESSEL MONITORING SYSTEM (VMS)
船舶監視システム（VMS）

All Members have reported vessel numbers required to report, and actually reporting, to national VMS that were consistent with those vessel numbers identified through CDS documents in 2025.

[13] CCSBT-CC/2510/10 – Rev 2

2025 年において、全メンバーが国内 VMS への報告を義務付けられている（かつ実際に報告している）漁船隻数を報告した。また当該報告は、2025 年の CDS 文書を通じて特定された漁船隻数とも一致した。

No Members reported any VMS non-compliance during the most recently completed season.
直近に終了した漁期に関して、VMS に関する何らかの非遵守を報告したメンバーはなかった。

One Member reported some VMS technical failures during their most recently completed fishing season.
一つのメンバーは、直近に終了した漁期における VMS に関する数件の故障について報告した。

In its annual report, Korea reported that four fishing vessels experienced temporary VMS failures during the most recently completed season. Korea has reported each vessel's geographical position (latitude and longitude) at the time of failure and the length of time the VMS was inactive, as required in its annual report. Korea has further reported that the vessel operators all submitted data generated from secondary units which were later put into Korea's system manually.
韓国は、同メンバーの年次報告書において、直近に終了した漁期において 4 隻の漁船で一時的な VMS の故障があったことを報告した。韓国は、年次報告書の要件に従い、故障が発生した時点における各漁船の地理的位置（緯度及び軽度）及び VMS が作動していなかった期間を報告した。また韓国は、操業者がいずれも予備ユニットから生成したデータを提出し、当該データはその後に韓国のシステムに手入力されたことを報告した。

Some Members 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 the season.
複数のメンバーは、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、これらの回答は該当する漁期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。

The annual report submitted by Indonesia initially noted 251 fishing vessels and 20 carrier vessels that were required, and did report to, national VMS in 2025. However, this was subsequently updated in the revision to Indonesia's annual report to 299 fishing vessels and 20 carrier vessels. These new figures are much closer to the number of Indonesian flagged

vessels that were included on the CCSBT Record of Authorised Vessels on 1 December 2025 (321 Indonesian flagged fishing and carrier vessels).
インドネシアが当初提出した年次報告書では、2025 年に国内 VMS が義務付けられ、かつ報告を行った隻数は 251 隻の漁船及び 20 隻の運搬船と記載している。しかしながら、インドネシアが修正した年次報告書では 299 隻の漁船及び 20 隻の運搬船にアップデートされた。これらの修正された隻数は、2025 年 12 月 1 日時点で CCSBT 許可船舶記録に掲載されていたインドネシア船籍船舶数（321 隻）にかなり近くなっている。

The catch by vessel information submitted by Indonesia included 294 vessels that caught SBT in 2025[14], with seventy-eight (78) of these vessels being handline vessels ranging from 10-30 tonne. None of these handline vessels appear to have been authorised by Indonesia during 2025. 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 and install VMS.
インドネシアが提出した漁船別漁獲量に関する情報では、2025 年に 294 隻が SBT を漁獲し、そのうち 78 隻が総トン数 10－30 トンの手釣漁船であった。これらの手釣漁船はいずれも 2025 年のインドネシアによる漁船許可を受けていないように見受けられる。CC 19 における事前協議の際、インドネシアは、国内法の改正により沿岸 12 海里より外で操業する船舶は中央政府のよる操業許可が必要になったことを述べている。これはすなわち、総トン数 30 トン未満だが沿岸 12 海里より外で操業する漁船は、中央政府による操業許可に移行し、かつ VMS を装備しなければならないことを意味する。

Indonesia has noted 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 required vessels had migrated from regional to central government permits and had installed VMS units and whether national VMS requirements now apply to these handline vessels[15].
インドネシアは、年次報告書の中で、中央政府による操業許可を受けた、又は公海で操業するインドネシア漁船には船上に VMS を設置することが義務付けられていると述べている。しかしながら、義務の対象となる漁船の全てが地方政府から中央政府の操業許可へと移行したのか、及び VMS ユニットを装備したのか、またこれらの手釣漁船に対して現在は国内 VMS 要件が適用されているのかどうかについては定かでない。

[14] This was initially provided on 30 June 2026 with 292 vessels listed; 214 longline vessels and 78 handline vessels. However a revision to this data was received on 4 September 2026 that increased the number of longline vessels from 214 to 216 vessels. 2026 年 6 月 30 日に提示された当初のリストでは 292 隻（はえ縄漁船 214 隻、手釣漁船 78 隻）であったが、9 月 4 日に受領した修正データでははえ縄漁船隻数が 292 隻から 294 隻に増加した。
[15] There was initially a grace period that was provided to vessels less than 30 GT.　当初、総トン数 30 トン未満の漁船には猶予期間が設けられていた。

6. CCSBT IUU VESSEL LIST
CCSBT IUU 船舶リスト

In October 2019, CCSBT's IUU Vessel List Resolution 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 船舶リスト決議は、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。

As of 1 August 2026, CCSBT's IUU List included 157 cross-listed vessels, and no vessels independently IUU-listed by the CCSBT.
2026 年 8 月 1 日時点で、CCSBT の IUU 船舶リストには 157 隻の相互掲載船舶が掲載されており、CCSBT が独自に IUU として掲載した船舶はない。

The efficient sharing and updating of IUU vessel lists had been a topic of discussion for the Tuna Compliance Network members for a number of years. In late 2024, the IMCS Network, in its role supporting the TCN, commenced development of an IUU Vessel Hub to assist RFMO Secretariats to update and share final IUU vessel lists. This work is discussed more in paper **CCSBT–CC/2610/17**.
IUU 船舶リストにかかる効率的な共有及びアップデートは、まぐろ遵守ネットワークにおいて長年にわたる検討事項であった。2024 年末において、IMCS ネットワークは、TCN をサポートする役割を果たすべく、最終的な IUU 船舶リストをアップデート及び共有する RFMO 事務局を支援するための IUU 船舶ハブの開発に着手した。この作業に関しては文書 CCSBT-CC/2610/17 においてさらに検討している。

As part of this project, the Secretariat worked with our website developer, Eighty Options, to develop a dynamic and interactive IUU vessel list that can be made available on the CCSBT website. This IUU vessel list is updated automatically when the Secretariat updates the final CCSBT IUU Vessel list through the IUU Vessel Hub. The financial costs associated with this development were completely met by the IUU Vessel Hub project.
このプロジェクトの一環として、事務局は CCSBT ウェブサイトのデベロッパーである Eighty Options と連携し、CCSBT ウェブサイト上で公開可能な動的かつインタ

ラクティブな IUU 船舶リストを開発した。当該 IUU 船舶リストは、事務局が IUU 船舶ハブを通じて最終的な CCSBT IUU 船舶リストを更新すると自動更新されるように設定されている。この開発作業に伴う費用は全て IUU 船舶ハブプロジェクトによって賄われている。

This tool is available for Members to view at CCSBT IUU Vessel List | CCSBT Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna. This dynamic IUU vessel list is not proposed to replace the existing IUU vessel lists available for download on the CCSBT website (pdf documents). But it is proposed to be added to the existing IUU vessel pages on the CCSBT website as an additional resource to complement the existing CCSBT IUU vessel list tools.
本ツールはメンバーに対しても公開されており、CCSBT IUU Vessel List | CCSBT Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna から閲覧可能である。CCSBT ウェブサイトからダウンロードする形で利用可能とされている既存の IUU 船舶リスト（PDF ファイル）を動的 IUU 船舶リストにより置き換えることを提案するものではない。しかしながら、既存の CCSBT IUU vessel list tools を補完する追加的なリソースとして、動的リストを CCSBT ウェブサイトにおける既存の IUU 船舶ページに追加することを提案する。

The Secretariat proposes to make this resource available through the CCSBT website following the meetings and would welcome CCSBT Member feedback on this IUU vessel list resource.
事務局は、年次会合閉会後にこのリソースを CCSBT ウェブサイトを通じて利用可能とすることを提案するとともに、IUU 船舶リスト関連のリソースに関する CCSBT メンバーからのフィードバックを歓迎する。

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。

7.1. 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。

7.2. 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 4 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 4 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 4: Number of Required Inspections (to meet the 'at least 5%' inspection requirement)
表 4：「少なくとも 5 %」の検査要件の履行に必要な検査件数

Number of landing/ transhipment operations occurring in designated ports 指定港で実施される陸揚げ／転載作業の回数	Number of inspections required by Members to meet the requirements of paragraph 15, "*at least 5% of landing and transhipment operations in their designated ports as are made by foreign fishing vessels*" パラグラフ 15 の要件*「指定港において外国漁船によって実施される陸揚げ及び転載作業のうち少なくとも 5 %」*を履行するためにメンバーが求められている検査回数
1 – 20	1[16]
21 – 40	2
41 – 60	3
61 – 80	4
81 – 100	5

During the 2025 calendar year the Secretariat received a total of 41 port inspection reports (PIRs) from Taiwan, Indonesia, South Africa, Korea, and Japan. These PIRs were received through different sources as listed in the table 5 below:
2025 暦年において、事務局は台湾、インドネシア、南アフリカ、韓国及び日本から合計 41 件の港内検査報告書（PIR）を受領した。これらの PIR は、下表 5 に示したとおり異なるソースを通じて受領したものである。

Table 5: Source of Port Inspection Reports Received during 2025
表 5：2025 年ｎ受領した港内検査報告書のソース

	Member Submission メンバーからの提出	IOTC e-PSM Application IOTC の e-PSM アプリ	FAO Global Information Exchange System (GIES) FAO グローバル情報交換システム（GEIS）	Total 合計
Number of PIRs PIR の件数	11	22	8	41
PIRs that Report SBT Landing or Transhipment SBT の水揚げ又は転載を報告した PIR	11	6	0	17

More PIRs were received in 2025 than in any year since 2017, but the majority of these (59%) did not report any SBT landing or transhipment. Since 2025, the Secretariat has started receiving an increasing number of PIRs through the FAO GIES system and the number of GIEs inspection reports has increased again during 2026. These inspection reports can often provide useful additional information. However, this has also resulted in the Secretariat receiving an increasing number of PIRs from outside of the Membership relating to the inspection of CCSBT authorised vessels that do not have SBT onboard at the time of the inspection.

[16] 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活動に対する検査数がゼロの場合は、検査率が 0 % となり、「少なくとも 5 %」の最低要件を満たさない。

2025 年においては、2017 年以降のどの年よりも多くの PIR を受領したものの、その大部分（59 %）は SBT の水揚げ又は転載を含むものではなかった。2025 年に事務局が FAO の GEIS システムを通じた PIR の受領を開始して以降、PIR の受領件数が増加しており、2026 年においてこれまでに受領した PIR の件数はさらに増加している。しかしながら、この結果として、検査の実施時点で SBT を積載していなかった CCSBT 認可船舶の検査に関連して CCSBT メンバー以外から受領する PIR の件数も増加している。

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 2025.
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 2025 年に水揚げ／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。

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 6: Summary of 2025 Port Inspection Reports Required/Submitted (NA is 'Not Applicable' and TBC is 'To be Confirmed')
表 2：2025 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」）

	Japan	**Korea**	**South Africa**	**Taiwan**
Total No. of Landing/ Transhipment Operations by 'Foreign Fishing Vessels'[17] (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**	4	4	5	6
No. of Landing/ Transhipment Operations Reported as Inspected **検査されたものとして報告された水揚げ／転載作業の件数**	1	4	1	6
No. 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**	1	4	6	6
Percentage of Inspection Reports Received within the Required 14-Day Timeframe	100%	100%	33%	100%

[17] 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 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	NA	NA	0	NA
Was the 'at least 5%' inspection requirement met?[18] 「少なくとも 5 %」の検査要件は履行されたか？	Yes	Yes	Yes	Yes

In summary:
総括すると、

- Japan, Korea, South Africa and Taiwan all reported meeting and exceeding the 'at least 5%' port inspection requirement in 2025. Inspection reports have been received from all of these Members that confirm this level of inspections has been met by each Member.
  日本、韓国、南アフリカ及び台湾は、いずれも 2025 年において「少なくとも 5 %」の港内検査要件を超えて検査義務を履行した。またこれら全てのメンバーから受領した検査報告書から、各メンバーが検査レベルの目標を履行したことが確認できる。
- Taiwan, Japan and Korea all complied with the 14-day timeframe for submitting port inspection reports to the Secretariat.
  台湾、日本及び韓国はいずれも、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。
- A total of twenty-two (22) port inspection reports were submitted to the Secretariat by South Africa in 2025. However, sixteen of these (73% of PIRs received) did not report any SBT onboard the vessel.
  2025 年において、事務局は南アフリカから合計 22 件の港内検査報告書の提出を受けた。しかしながら、このうち 16 件（受領した PIR の 73 %）は SBT の船上保持を報告するものではなかった。
- South Africa has reported five vessels landing or transhipping SBT during 2025 in its annual report to CC 21/CCSBT 33. However, six inspection reports were received from South Africa during 2025 that report SBT being landed or transhipped.
  南アフリカは、CC 21/CCSBT 33 に対する年次報告書の中で、2025 年に 5 隻が水揚げ又は転載を行ったことを報告した。しかしながら、南アフリカからは 2025 年に SBT の水揚げ又は転載を報告した 6 件の検査報告書を受領した。
- Of the six (6) PIRs received from South Africa that reported landing or transhipment of SBT, only two were received within the required timeframe.
  SBT の水揚げ又は転載を報告した南アフリカの 6 件の PIR のうち、提出期限内に受領したものは 2 件のみであった。
- New Zealand has noted in its national report that during the 2024/25 fishing year, 1 foreign fishing vessels (FFVs) authorised for CCSBT entered port in New Zealand and was inspected. In its annual report, New Zealand again notes that:

[18] 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

ニュージーランドは、2024／2025 年漁期に関する年次報告書において、1 隻の CCSBT 許可外国漁船（FFV）がニュージーランドの港に入港し、検査を受けたことを述べている。ニュージーランドは改めて以下を述べた。

"During the port inspection, an issue concerning the vessels' mitigation measures (including seabirds and sea turtles) was identified. This information was communicated to the relevant flag State via the GIES for further action."
「港内検査において、該船の混獲緩和措置（海鳥類及びうみがめ類を含む）に関する問題が確認された。さらなる対応のため、当該情報は CIES を通じて関連する船籍国に連絡された。」

This FFVs was not reported to have unloaded or transhipped SBT while in NZ port, so the report from this inspection was not required to be submitted to the Secretariat.
当該 FFV は NZ の港で SBT の荷下ろし又は転載を行ったとは報告されておらず、したがって本検査報告書は事務局への提出が義務付けられたものではなかった。

8. SUMMARY
まとめ

It is recommended that CC21 notes:
CC 21 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;
  事務局への四半期ごとの CDS 情報の提出という形での、米国による重要な自主的協力の継続
- The transhipment summary information provided at **Attachment A**;
  別紙 A に提示した転載情報のサマリー
- That Members that have fishing vessels conducting SBT transhipments are encouraged to work with the Secretariat to enable those Members to review and monitor transhipment reporting through the eSBT;
  SBT の転載を行う漁船を有するメンバーは、eSBT を通じて当該メンバーが転載報告をレビュー及びモニタリングできるようにするべく事務局と連携するよう奨励されていること
- The current status of the CCSBT's IUU Vessel List and the IUU cross-listing process; and
  CCSBT IUU 船舶リスト及び IUU 相互掲載プロセスに関する現状
- The port inspection information submitted to the Secretariat for inspections completed during 2025.
  2025 年に実施された検査に関して事務局に提出された港内検査に関する情報

CC21 is invited to discuss:
CC 21 は、以下について検討するよう招請されている。

- the changes in product type occurring with some exported SBT; and
  一部の輸出 SBT に生じた製品タイプの変化
- the current requirements for reporting transfers and landings of SBT by container vessels.
  コンテナ船による SBT の移送及び水揚げの報告に関する現行の要件

CC21 is also invited to consider recommending that:
また CC 21 は、以下を勧告することを検討するよう招請されている。

- Members remind their fishing vessel representatives of the tagging requirements that are defined in the CDS Resolution, and ensure that, excluding exceptional circumstances, the SBT tag is securely attached to each whole SBT at the time of kill; and
  メンバーは、CDS 決議に定められたタグ装着要件について漁船の代表者に周知するとともに、SBT タグが捕殺時点で丸の状態の各 SBT にしっかりと固定されるよう確保すること（ただし例外的状況は除く）。
- intersessional work through the Technical Compliance Working Group is undertaken to further discuss the reporting of changes in product type occurring with some exported SBT and the current requirements for reporting transfers and landings of SBT by container vessels.
  一部の輸出 SBT に生じた製品タイプの変化に関する報告及びコンテナ船による SBT の移送及び水揚げに関する報告にかかる現行の要件について、遵守専門作業部会を通じた休会期間中の作業によりさらなる検討を行うこと。

Prepared by the Secretariat
事務局作成文書

別紙は英語版のみ

Attachment A

Table 1: Summary of Transhipments <u>at sea</u> during the 2025 Calendar Year (transhipment observer on board)

	From Transhipment Declarations			From Observer Reports	From Deployment Requests
Fishing Vessel Flag	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Number of these SBT Transhipments Included in DR
Japan	11	1,025,749	GG	11	11[19]
Korea	3	467,127	GG	3	3[18]
Taiwan	66	973,314	GG /GGT	66	66[20]
TOTAL	**80**	**2,466,190**		**80**	**71**

Table 2: Summary of Transhipments <u>at sea</u> versus CDS Forms versus Observer Reports for the 2025 Calendar Year

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	7	625,369	625,369	629,278
Japan	Observer provided no SBT weights[21]	4	400,380	400,380	0
Korea	Observer provided SBT weights	3	467,127	467,127	461,721
Taiwan	Observer provided SBT weights	59	873,303	890,223	872,831
Taiwan	Observer provided no SBT weights [20]	7	100,011	101,579	0
TOTAL		**80**	**2,466,190**	**2,484,678**	**1,963,830**

Table 3: Summary of Transhipments that occurred <u>in port</u> during the 2025 Calendar Year[22]

	From Transhipment Declarations			From CDS		
Fishing Vessel Flag	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type
Japan	1	164,862	GG	1	164,862	GGT
Korea	8	1,026,676	GG	8	1,026,676	GGT
Taiwan	8	198,219	GGT	8	202,118	GGT
TOTAL	**17**	1,389,757		**17**	1,393,656	

[19] Four deployment requests for JP flagged fishing vessels, and three deployment requests for JP flagged fishing vessels were not initially received by the Secretariat. However these were able to be obtained later from IOTC/ICCAT and all reported planned SBT transhipments.

[20] One deployment request received from TW incorrectly specified that the transhipment would not involve SBT.

[21] The Secretariat has received the observer reports but the observer did not provide an estimate of SBT weight transhipped for some of the Japanese and Taiwanese transhipments. This is not uncommon and is due to the observer reports being developed primarily to report other tuna and bycatch species. In these cases SBT weights are grouped with other species under an 'other' category.

[22] 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.