



CCSBT-CC/2410/08 (Rev 1)

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

### 1. INTRODUCTION

#### 序論

This document provides a summary of the operation of some of CCSBT's main Monitoring, Control and Surveillance (MCS) measures, which have either not been discussed in other papers, or for which additional supplementary information is available. It also includes a note concerning use (nil) of CCSBT's "*Guideline on principles for action and steps to be taken in relation to extraordinary circumstances*" (Compliance Policy Guideline 5 – CPG5). 本文書では、CCSBTの主要な監視、管理及び取締り（MCS）措置のうち、他の会合文書の中で検討されていない措置、又は追加の補完的情報が利用可能となっている措置のいずれかにかかる運用状況を総括する。また文書では、CCSBTの「*極めて特殊な状況に関する行動原則及び取られるべき措置に関するガイドライン*」（遵守政策ガイドライン 5 – CPG5）の活用状況についても報告する。

The measures and guideline discussed here are:

本文書において検討した措置及びガイドラインは以下のとおりである。

- The Catch Documentation Scheme (CDS),  
漁獲証明制度（CDS）
- The Transshipment Monitoring Program,  
転載監視計画
- Guideline on principles for action and steps to be taken in relation to extraordinary circumstances (CPG5),  
極めて特殊な状況に関する行動原則及び取られるべき措置に関するガイドライン（CPG5）
- Records of Authorised Vessels and Farms,  
許可船舶及び許可蓄養場記録
- The Vessel Monitoring System (VMS),  
船舶監視システム（VMS）
- CCSBT IUU Vessel List, and  
CCSBT IUU 船舶リスト
- Minimum Standards for Inspections in Port.  
港内検査に関する最低基準

## 2. CATCH DOCUMENTATION SCHEME (CDS)

### 漁獲証明制度 (CDS)

CDS compliance issues have already been summarised in the Secretariat's Compliance with Measures report<sup>1</sup>, and are generally not discussed in further detail here. This section of the report only includes information on Non-Cooperating Non-Members (NCNMs) that are voluntarily cooperating with the CDS.

CDS に関する遵守上の課題については事務局が作成した措置の遵守状況報告書で既に総括したので、基本的にここでは議論しない。本セクションでは、CDS に自主的に協力している非協力的非メンバー (NCNM) に関する情報のみを報告する。

### Cooperation with NCNMs: USA

#### NCNM との協力：米国

The USA is not a Member of the CCSBT but continues to cooperate voluntarily with the CDS with submissions being received quarterly. The Secretariat received its first import submission from the USA in late April 2016 (for the 2015 year). As summarised in 2023<sup>2</sup>, the USA's voluntary cooperation with the CDS is becoming more important as there are an increasing number of export Catch Monitoring Forms (CMFs) and Re-export/ Export after Landing Forms (REEFs) exported to the USA<sup>3</sup>.

米国は CCSBT メンバーではないが、事務局が四半期に一度 CDS 情報の提出を受け取る形で、引き続き自主的に CDS に協力している。米国からは、2016 年 4 月下旬に初めて輸出情報 (2015 年の情報) の提供を受けた。2023 年に総括したとおり、米国に輸出された輸出漁獲モニタリング様式 (CMF) 及び再輸出/国産品水揚げ後の輸出様式 (REEF) が増加していることから、CDS に対する米国の自主的な協力の重要性が高まっているところである。

## 3. TRANSHIPMENT MONITORING PROGRAM

### 転載監視計画

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

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

### Operational Issues

#### 運用上の課題

---

<sup>1</sup> Paper [CCSBT-CC/2410/04](#)

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

<sup>3</sup> Exports to the United States recorded on CMFs and REEFs increased from 796.87 (t) in the 2022 calendar years, to 932.32 (t) in the 2023 calendar year, and are back at the same level as they were in 2021. CMF 及び REEF に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 トンの増加し、2021 年の水準に戻った。

### ***Unobserved Transhipments (2023): None Reported***

#### **監視されていない転載 (2023 年) : なし**

No unobserved at-sea transhipments were reported<sup>4</sup> by Members during 2023. Indonesia submitted four transhipment declarations for transhipments undertaken during 2023 that were not signed by an observer. However, a deployment request related to these transhipments was received and these transhipments were accounted for in the observer daily reports received by the Secretariat, so it appears they were observed.

2023 年においては、メンバーから監視されていない洋上転載の報告はなかった。インドネシアは、2023 年に実施された転載に関する 4 件の転載申告書（オブザーバーによる署名がないもの）を提出した。しかしながら、これらの転載に関連する配乗要請は受領しており、またこれらの転載は事務局が受領したオブザーバー日別報告に計上されているので、これらの転載は監視されていたようである。

### ***Indonesia not Fully Meeting CCSBT's Transhipment 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**

Indonesia has been transhipping SBT at sea under an IOTC-agreed pilot project for monitoring transhipments at sea undertaken within IOTC's area of competency<sup>5</sup> and non-compliant at-sea transhipments of SBT occurred between 1 January 2023 and 31 October 2023.

インドネシアは、IOTC 管轄水域内で行われる洋上転載に関して IOTC が合意したパイロットプロジェクトの下に SBT を洋上で転載しており、2023 年 1 月 1 日から 2023 年 10 月 31 日の間に SBT の洋上転載に関する非遵守があった。

None of Indonesia's at-sea transhipments involving SBT conducted prior to 1 November 2023 met the requirements of the CCSBT's Transhipment Resolution<sup>6</sup> for several reasons, including:

2023 年 11 月 1 日より以前に何漁期にもわたって実施されたインドネシアによる SBT を含む洋上転載は、CCSBT 転載決議の要件を全く履行していない。

- No deployment requests, transhipment declarations, 5-day reports, observer reports or other required notification have, to date, been provided to the CCSBT (or IOTC) for these transhipments.

これまでのところ、CCSBT（又は IOTC）は、これらの転載に関するオブザーバー配乗要請、転載申告書、5 日ごとの報告書又はその他必要な通知を何ら受領していない。

From 1 November 2023, a trial at-sea programme commenced for SBT transhipments to specified wooden Indonesian-flagged carrier vessels carrying national observers commenced. 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

---

<sup>4</sup> Based on national reports received at the time of finalizing this paper, which included national reports from AU, EU, ID, JP, KR, NZ and TW. 本文書を最終化した時点で受領していた国別報告書（AU、EU、ID、JP、KR、NZ 及び TW）に基づくもの。

<sup>5</sup> Refer to paragraphs 25 and 26 of [IOTC's Resolution 23/05 on Establishing a Programme for Transhipment by Large-Scale Fishing Vessels](#) IOTC 決議 23/05 のパラグラフ 25 及び 26 を参照。

<sup>6</sup> The previous version of the Transhipment Resolution – revised in Oct 2017 - was in force during this period この時点では旧転載決議（2017 年 10 月改正）が発効していた。

papers [CCSBT-CC/2410/06](#) and [CCSBT-CC/2410/13](#), so have not been repeated here.

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/2410/06](#) 及び [CCSBT-CC/2410/13](#) で報告しているため、ここでは繰り返さない。

## **General Issues**

### **一般的な問題**

In cases where transhipment observers were successfully deployed, the Secretariat notes the same main issues with operation of the Transhipment Resolution as in previous years which are 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 and the Secretariat should monitor developments in the effectiveness and availability of practical on-site genetic testing kits (for tuna species identification) so that any such tools developed can be considered for use by transhipment observers in the future.

メンバー及び事務局は、現場で利用可能な（まぐろ類の種同定のための）遺伝子検査キットが開発された場合には、将来的にこうしたツールを転載オブザーバーが使用することを検討することができるよう、その有効性及び現場での実用性を含む開発状況をモニタリングすべきである。

## **Authorised Carrier Vessels: IMO Number Requirement**

### **許可運搬船：IMO ナンバー要件**

Between 1 July 2023 and 30 June 2024 the Secretariat received authorisation notifications from Members that related to 39 carrier vessels. The vessel flags of the carrier vessels for which authorisations were notified during this period are shown in the table below:

2023年7月1日から2024年6月30日までの期間において、事務局はメンバーから

39 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	17	4	3	9	1	5

IMO numbers have been provided for all CCSBT-authorized Carrier Vessels between 1 July 2023 and 30 June 2024.

2023 年 7 月 1 日から 2024 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。

### **Summary of Transshipment Data Received**

#### **受領した転載データの概要**

A summary of transshipment declarations and/or observer reports/CDS forms received for Japan, Korea and Taiwan for 2023, and the first half of 2024 (aggregated by flag and product type) is provided at Attachment A (Tables 1 - 5). Attachment A does not include information from the 204 transshipment declarations received from Indonesia (as part of the trial) which involved 243.3t of SBT.

日本、韓国及び台湾に関して 2023 年及び 2024 年上半期に受領した転載申告書及び／又はオブザーバー報告書／CDS 様式のサマリー（旗別及び製品タイプ別に集計）は別紙 A（表 1-5）のとおりである。別紙 A には、（トライアルの一部として）インドネシアから受領した 243.3 トンの SBT を含む 204 件の転載申告書に基づく情報は含まれていない。

Tables 1, 2 and 3 of Attachment A provide information from at-sea transshipment declarations and observer reports received. In Table 1 of Attachment A, there sometimes appear to be significant discrepancies between transshipment declaration weights of SBT versus observer reported weights. The reason for these discrepancies is because many observer reports have often not included the weight of SBT transhipped for each individual vessel, but only the overall weight of all SBT over a series of transshipments. Tables 4 and 5 provide the same information for in-port transshipment/ CDS information received.

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

The following points summarise only the transshipment information received by the Secretariat for Japan, Korea and Taiwan for 2023 and the first half of 2024 and do not consider the at-sea transshipment declarations received from Indonesia:

2023 年及び 2024 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 2023;  
2023 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 2023;  
2023 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 no reported SBT transhipments at sea during the first half of 2024;  
2024 年上半期に報告された SBT の洋上転載はない。
- The Secretariat received 46 transhipment declarations for transhipments at sea totalling 1,121.2t during 2023;  
事務局は、2023 年において、合計 1,121.2 トンにかかる 46 件の洋上転載申告書を受領した。
- The Secretariat received 10 transhipment declarations for in-port transhipments during 2023 totalling 784.8t and no transhipment declarations for in-port transhipments that occurred during the first half of 2024. It is not yet possible to check whether any in-port transhipments occurred for this period, because CMFs for the 2nd quarter of 2024 are not due to be submitted to the Secretariat until 30 September 2024;  
事務局は、2023 年においては 10 件の港内転載申告書（総転載量 784.4 トン）を受領した。2024 年上半期には港内転載が行われていないので受領した転載申告書はない。2024 年第 2 四半期の CMF の事務局への提出期限は 2024 年 9 月 30 日なので、他にも港内転載が行われたのかどうかを確認することは現時点では不可能である。
- Observer reports have been received for 100% of all reported 2023 at-sea transhipments; and  
2023 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 2023 calendar year. To enable valid comparisons to be made, this table presents data for only those transhipments for which the Secretariat has received both transhipment declarations and observer reports and has been able to match these transhipments with CDS documents. When summed, the weights of transhipped SBT reported on transhipment declarations versus CDS documents differed from each other by 0.8%.  
別紙 A の表 3 では、2023 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 0.8 % である。

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

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

The Secretariat confirms that it has not received any CPG5 notifications from any Member since CCSBT 29 in October 2023. Further discussion on CPG5 is included in paper [CCSBT-CC/2410/11](#).

事務局は、2023年10月のCCSBT 30以降、メンバーからのCPG5通報は何ら受領していないことを報告する。CPG5については文書[CCSBT-CC/2410/11](#)でさらに検討している。

#### **5. RECORDS OF AUTHORISED VESSELS AND FARMS**

##### **許可船舶及び許可蓄養場記録**

##### *Consolidated List of Authorised Vessels (CLAV)*

##### *統合許可船舶リスト (CLAV)*

As noted last year, maintenance of the CLAV had not occurred since funding for this ceased in October 2019. The Tuna Compliance Network (TCN) discussed the CLAV at its in-person meeting during late June 2023, where ICCAT and the IOTC expressed interest in exploring options to reinvigorate the CLAV. The IMCS Network, in its support of the TCN, is in the advanced stages of development of a Combined Regional Vessel Authorisation Query Tool. This tool is planned to be launched around early in October 2024, and, upon initial launch, this will contain 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) and the Pacific Island's Forum Fisheries Agency (FFA).

昨年も報告したとおり、2019年10月に資金が停止されて以降、CLAVのメンテナンスは行われていない。まぐろ遵守ネットワーク (TCN) は、2023年6月下旬に開催された対面会合においてCLAVについて検討し、ICCAT及びIOTCがCLAVを再稼働されるためのオプションを探求することへの関心を表明した。IMCSネットワークは、TCNを支援するため、地域統合船舶許可照会ツールの開発を進めているところである。当該ツールは2024年10月初旬頃に運用を開始する予定であり、当初時点では、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) 及び太平洋諸島フォーラム漁業機関 (FFA) の船舶許可データが取り込まれる予定である。

Vessel authorisation data from other RFMOs is planned to be added to the tool as this becomes more technically feasible. The plan is to prioritise integrating ICCAT vessel authorisation data, as the only TCN Member whose data is not currently available through the tool. The IMCS Network is discussing with the Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR) and the South Pacific Regional Fisheries Management Organisation (SPRFMO) with regards to refining or developing their Application Programming Interface (API) to support the integration of their authorised vessel data. 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.

その他の RFMO からの船舶許可データについては当該ツールが技術的により安定してから追加していく予定である。TCN メンバーの中で唯一、現時点では当該ツールでデータが利用可能になっていない ICCAT の船舶許可データの統合を優先することを計画している。IMCS ネットワークは、許可船舶データの統合を支援するアプリケーション・プログラミング・インターフェース (API) の改善又は開発に関して、南極海の海洋生物の保存に関する委員会 (CCAMLR) 及び南太平洋地域漁業管理機関 (SPRFMO) との検討を進めている。CCSBT 船舶許可データは API を通じて利用可能とされる予定であり、したがってこの開発作業を支援するために事務局にかかる継続的な作業量は最小限である。

### ***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 ウェブサイトをアップデートしている。

### ***Authorised Fishing Vessels: IMO Number Requirement***

#### ***許可漁船：IMO ナンバーに関する要件***

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

CCSBT の「みなみまぐろ漁業許可船の CCSBT の記録に関する決議」の paragraph 3 は、IMO ナンバー要件に関して以下のとおり規定している。

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

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

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



メートルを下限とする全ての船内機船であって、旗国の管轄外の水域において操業することを許可された漁船

There is almost 100% compliance with the requirement for IMO numbers for vessels 100 gross tonne and over (sub-points one and two of Paragraph 3 of CCSBT's Authorised Vessel Resolution). For fishing vessels authorised between 1 July 2023 to 30 June 2024 that are recorded as being 100 tonnes in weight or more, the Secretariat notes that:

総トン数 100 トン以上（CCSBT 許可船舶決議パラグラフ 3 の最初の二点）の船舶に関しては、IMP ナンバー要件の遵守状況はほぼ 100 % である。2023 年 7 月 1 日から 2024 年 6 月 30 日の期間に許可された漁船であって総トン数 100 トン以上として記録されている漁船について、事務局は以下を指摘する。

- IMO numbers were submitted to the Secretariat where required for the fleets of all distant water fishing Members (EU, Japan, Korea and Taiwan);  
全ての遠洋漁業メンバー（EU、日本、韓国及び台湾）の船団について、事務局は義務付けられた IMO ナンバーを受領済である。
- IMO numbers were submitted for all relevant Australian and Indonesian fishing vessels;  
オーストラリア及びインドネシアの全ての関連する漁船について、IMO ナンバーを受領済である。
- An IMO number has not been provided for one (1) South African fishing vessel<sup>7</sup>; and  
南アフリカ漁船のうち 1 隻については IMO ナンバーが提供されていない。
- There were previously eleven (11) New Zealand fishing vessels which were CCSBT authorised up to August 2024, and which did not have an IMO number<sup>8</sup>. All eleven vessels were not authorised to operate beyond national jurisdiction. Following outreach from the Secretariat, New Zealand identified that three vessels had an incorrect tonnage listed and were in fact under 100GT, while eight of the remaining vessels had not caught SBT in last five (5) years and New Zealand chose to end their CCSBT authorisation. So, at the time of completing this paper, all New Zealand flagged vessels on the CCSBT record comply with the IMO number requirements.  
2024 年 8 月までに CCSBT によって許可されたニュージーランド漁船のうち 11 隻については IMO ナンバーがなかった。これら 11 隻の漁船はいずれも国家管轄外の海域での操業を許可されていなかった。事務局との連絡を経て、ニュージーランドは、リストに掲載されたうち 3 隻の総トン数に誤記載があり実際は総トン数 100 トン未満であった一方、残りの 8 隻は過去 5 年間に於いて SBT を漁獲した実績がなかったことから、ニュージーランドはこれらの漁船の CCSBT 許可を終了することを選択した。したがって、本文書の最終化時点においては、CCSBT 許可船舶リストに掲載されている全てのニュージーランド船籍漁船が IMO ナンバー要件を遵守している。

<sup>7</sup> The vessel in question is the POSEIDON, which has a listed tonnage of 139.15t. 疑義がある漁船は POSEIDON であり、リスト上の総トン数は 139.15 トンである。

<sup>8</sup> Due to its observation that unexpected SBT bycatch events appeared to be coming more common in its waters, in early 2022 New Zealand decided to CCSBT-authorise virtually its entire fleet in order to try and avoid future occurrences of vessels which are not CCSBT-authorised by-catching SBT. ニュージーランド水域における予期せぬ SBT 混獲がより一般的になりつつあるとの見方から、将来的に CCSBT により許可されていない漁船が SBT を漁獲してしまう状況が発生することを回避するべく、ニュージーランドは 2022 年初頭に船団の全ての漁船を CCSBT 許可漁船とすることを決定した。

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. All Members have complied with this requirement and supplied this information for all fishing vessels authorised between 1 January 2024 and 21 August 2024.

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。全メンバーがこの要件を遵守しており、2024年1月1日から2024年8月21日までの間に全許可漁船に関する当該情報を提出した。

The provision of this information has also enabled the Secretariat to monitor IMO numbers for vessels less than 100 gross tonne but over 12 metres LOA that are authorised to operate outside waters of national jurisdiction and that have been authorised since the start of 2024. For these fishing vessels authorised between 1 January 2024 and 21 August 2024, the Secretariat notes that:

当該情報の提供により、事務局は国家管轄外の水域で操業することを許可されておりかつ2024年初以降に許可された総トン数100トン未満だが全長12メートルを超える船舶のIMOナンバーをモニタリングできるようになった。2024年1月1日から2024年8月21日までの期間に許可されたこれらの漁船に関して、事務局は以下を指摘する。

- New Zealand has authorised two (2) vessels that fall into this category and both vessels have IMO numbers; and  
ニュージーランドはこのカテゴリに該当する漁船2隻を許可しており、いずれもIMOナンバーを有している。
- Indonesia has authorised 156 vessels that fall into this category of which four (4) vessels do not have an IMO number.  
インドネシアはこのカテゴリに該当する漁船156隻を許可しており、そのうち4隻はIMOナンバーを有していない。

### ***Information on Freezing Capacity***

#### **冷凍能力に関する情報**

Freezing capacity information has been provided for all fishing vessels for which vessel authorisation notifications have been received between 1 July 2023 to 21 August 2024. 2023年7月1日から2024年8月21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。

## **6. VESSEL MONITORING SYSTEM (VMS)**

### **船舶監視システム (VMS)**

Two Members reported some VMS failures<sup>9</sup> during their most recently completed fishing season, but no Members reported any VMS non-compliance.

二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。

---

<sup>9</sup> Based on national reports received at the time of finalizing this paper, which included national reports from AU, EU, ID, JP, KR, NZ and TW. 本文書を最終化した時点で受領済の国別報告書 (AU, EU, ID, JJP, KR, NZ 及び TW) に基づくもの。

In their National Reports to CC19/EC31:  
CC 19/EC 31 に対する国別報告書において、

- Korea reported that two of its vessels had temporary VMS failures during the 2023/24 fishing season, noting failures occurred between:

韓国は 2023/24 年漁期において 2 隻に一時的な VMS の故障があったことを報告した。故障が発生した期間は以下のとおりである。

*July 19, at 21:01 (S40-40 E000-19) - July 20, at 01:34 (S40-28 E000-18)*

*July 20, at 22:34 (S40-28 E000-16) - July 21, at 02:04 (S40-13 E000-16)*

*July 22, at 23:03 (S40-20 E000-07) - July 23, at 03:31 (S40-06 E000-08)*

*July 23, at 20:03 (S32-26 E77-35) - July 24, at 07:03 (S33-11 E79-19)*

*July 24, at 10:03 (S33-24 E79-49) - July 25, at 06:12 (S34-47 E83-18)*

*July 25, at 22:59 (S33-55 E86-26) - July 27, at 03:59 (S37-21 E92-12)*

*Aug 31, at 00:00 (S385-45 E106-27) - Aug 31, 06:43 (S38-51 E107-13)*

Korea noted that in all cases vessel operators submitted data generated from their secondary units and that this data was later entered into Korea's system manually.

韓国は、いずれのケースにおいても、船舶の操業者がサブユニットから作成したデータを提出したこと、及び当該データは後日韓国のシステムに手入力されたことを述べた。

Korea also noted that “new VMS units with enhanced security and batteries are being distributed to all vessels and that, as of September 2024, 4 out of 9 SBT fishing vessels” have been equipped with the new batteries.

また韓国は、「セキュリティ及びバッテリーを強化した新 VMS ユニットが全漁船に対して配布される予定であり、2024 年 9 月時点で 9 隻の SBT 漁船のうち 4 隻」に新たなバッテリーを搭載した VMS が装備されていることを述べた。

- New Zealand reported that during the 2022/23 fishing season, the Ministry for Primary Industries issued five direction notices for SBT vessels which had reported a VMS unit failure. Three of these notices involved vessels which were fishing for SBT at the time of the direction and all failures occurred within New Zealand's exclusive economic zone.

ニュージーランドは、2022/23 年漁期において、VMS ユニットの故障を報告した SBT 漁船に対して一次産業省が 5 件の指示通知を発出したことを報告した。これらの通知のうち 3 件は、指示通知の発出時点で SBT を漁獲していた船舶が関与していたもので、これらの故障は全てニュージーランド排他的経済水域内で発生した。

## 7. CCSBT IUU VESSEL LIST

### CCSBT IUU 船舶リスト

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

CCSBT の IUU 船舶リストは、2019 年 10 月に、他の 8 機関の IUU 船舶リストから CCSBT の IUU 船舶リストに相互掲載を行う（ただしこれらの関連 RFMO が最初の IUU リスト掲載機関であった場合に限る）ための規定を追加する形で改正された。

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

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

In late 2019 and early 2020, the Secretariat collated an initial CCSBT IUU List consisting of all appropriate cross-listed vessels from the eight nominated organisations above. This initial CCSBT IUU List included 116 cross-listed vessels and was first posted on the CCSBT's website in February 2020. In August 2024, CCSBT's IUU List included 157 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。2024 年 8 月時点において、CCSBT の IUU 船舶リストには 157 隻が相互掲載されている。

## **8. MINIMUM STANDARDS FOR INSPECTIONS IN PORT**

### **港内検査に関する最低基準**

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

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

### **Designated Points of Contact and Ports**

#### **指定連絡先及び指定港**

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

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

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

This information has been provided by all Members.  
この情報は全メンバーから提供済である。

## Port Inspection Reports 港内検査報告書

Paragraph 15 of the Resolution requires that:  
決議パラグラフ 15 は以下のとおり規定している。

*15. Each year Members shall inspect at least 5 % of landing and transshipment operations in their designated ports as are made by foreign fishing vessels.*  
メンバーは、毎年、指定港において外国漁船によって実施される陸揚げ及び転載作業のうち少なくとも5%について検査を実施するものとする。

Further, paragraph 20 specifies that:  
さらにパラグラフ 20 では以下のとおり規定している。

*20. The port Member shall transmit a copy of the inspection report to the CCSBT Secretariat no later than 14 days following the date of completion of the inspection. If the inspection report cannot be transmitted within 14 days, the port Member should notify the CCSBT Secretariat within the 14 day time period the reasons for the delay and when the report will be submitted.*  
寄港国であるメンバーは、検査の完了から14日以内に、CCSBT事務局に対して検査報告書の写しを送付するものとする。検査報告書を14日以内に送付することができない場合、寄港国であるメンバーは、14日の期間内において、CCSBT事務局に対し、当該遅延の理由及び当該報告書を提出する時期について通知するものとする。

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

表1は、「少なくとも5%」の港内検査要件を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)**

表1：必要な検査回数（「少なくとも5%」との検査要件を履行するための回数）

Number of landing/ transshipment operations occurring in designated ports 指定港で実施される陸揚げ／転載作業の回数	Number of inspections required by Members to meet the requirements of paragraph 15, “at least 5% of landing and transshipment operations in their designated ports as are made by foreign fishing vessels” パラグラフ15の要件「指定港において外国漁船によって実施される陸揚げ及び転載作業のうち少なくとも5%」を履行するためにメンバーが求められている検査回数
1 – 20	1 <sup>10</sup>
21 – 40	2
41 – 60	3
61 – 80	4
81 – 100	5

For the 2023 calendar year, Japan, South Africa and Taiwan reported, or provided inspection reports for, foreign fishing vessels/ carrier vessels with SBT/SBT products on board conducting landing/transshipment operations in their designated ports<sup>9</sup>. All three of these

<sup>10</sup> Inspecting no (0) landing and transshipment operations out of 1-20 operations, would mean that 0% were inspected and the minimum threshold of ‘at least 5%’ would not be met オペレーション回数が1-20回に対して陸揚げ又は転載活動を一度も検査しなかった場合、検査率は0%となり、最低基準値である「少なくとも5%」を満たさない、

Members reported carrying out inspections and submitted port inspection documents to the Secretariat. South Africa also submitted twenty-two (22) inspection reports for vessels which did not have any record of SBT being on board. Those reports have been excluded from this analysis/Table 2 below.

2023 暦年においては、日本、南アフリカ及び台湾が SBT/SBT 製品を船上に保持しておりそれぞれの指定港において陸揚げ／転載活動を行った外国漁船／運搬船について報告又は港内検査報告書を提出した。これら三メンバーはいずれも港内検査を実施し事務局に港内検査報告書を提出した。また南アフリカは、SBT を船上に保持している記録がない船舶に対する港内検査報告書を 22 件提出した。これらの報告書は本解析／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 2023 Port Inspection Reports Required/Submitted (NA is ‘Not Applicable’)**

**表 2：必要な／提出された 2023 年の港内検査報告書数のサマリー (NA は「該当なし」)**

Member メンバー	Total No. of Landing/ Transshipment Operations by ‘Foreign Fishing Vessels’ <sup>11</sup> (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? <sup>12</sup> 「少なくと も 5 %」の 検査要件は 履行された か?
Japan	3	1	100%	NA	Yes
South Africa <sup>13</sup>	<i>Not yet available</i>	4	25% <sup>14</sup>	0	<i>Not yet available</i>
Taiwan	1	1	100%	NA	Yes

<sup>11</sup> 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

<sup>12</sup> 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

<sup>13</sup> The Secretariat has not yet received South Africa’s annual report to CC18/EC30 therefore it is unknown how many total landing/transshipment operations by foreign vessels carrying SBT/SBT products occurred in South African ports during the 2022 calendar year. This means that the percentage that were inspected cannot be calculated yet. 事務局は CC18/EC30 に対する南アフリカの国別報告書を受領していないので、2022 暦年に南アフリカの港において何件の SBT/SBT 製品を携行している外国漁船による水揚げ／転載活動が実施されたのかは不明である。このため、検査された割合をまだ計算することができない。

<sup>14</sup> One further inspection report was received from South Africa within 14 days of the completion date listed on the inspection report, however the inspection completion date was more than six months after the inspection commencement date (and after the vessel arrived in port), so this inspection was not considered to have been received within 14 days of the inspection. 南アフリカからは検査報告書上に記録された検査完了日から 14 日以内にもう一つの検査報告書を受領したが、当該検査の完了日は検査開始日 (及び船舶の寄港後) より 6 ヶ月以上後の日付となっていることから、当該検査は検査完了後 14 日以内に報告書を受領したものとは見なさなかった。

In summary:

要すれば、

- Japan and Taiwan met and exceeded the ‘at least 5%’ port inspection requirement in 2023 and complied with the 14-day timeframe for submitting port inspection reports to the Secretariat.  
日本及び台湾は、2023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、14日の提出期限内に事務局に対して提出する港内検査報告書を作成した。
- It is not yet known whether South Africa met/exceeded the ‘at least 5%’ port inspection requirement in 2023 because at the time of finalising this paper, South Africa’s annual report to CC/EC had not yet been received.  
南アフリカは、本文書を最終化する時点において事務局に同メンバーのCC/ECに対する年次報告書を提出していないため、2023年において同メンバーが「少なくとも5%」の港内検査要件を達成したのかどうかは不明である。
- South Africa did not comply with the 14-day timeframe for submitting port inspection reports. As in previous years, South Africa provided most of its 2023 port inspection reports late and did not provide any notifications regarding the reason(s) for the delay(s) and when to expect the delayed reports as is required by the Resolution. It is also possible that some relevant port inspection reports have not yet been submitted to the Secretariat. The Secretariat will confirm this with South Africa.  
南アフリカは、港内検査報告書の14日以内の提出期限を遵守しなかった。昨年と同様に、南アフリカは、2023年におけるほとんどの港内検査報告書の提出が遅れ、またこれらの報告書提出が遅延する理由及び当該報告書を提出する時期に関する通知（決議により義務付けられている通知である）も行わなかった。また、関連する港内検査報告書の一部がまだ事務局に提出されていない可能性があり、事務局は南アフリカとこれを確認することとしている。
- New Zealand also noted in their national report that:  
*“Nine vessels authorised for CCSBT were inspected by NZ Fishery Officers during the 2022/23 Fishing Year. During port inspection, New Zealand Fishery Officers detected issues relating to seabird mitigation measures. All issues were referred to the flag state for further investigation.”*  
The details of these inspections were not required to be submitted to the Secretariat as the vessels involved were not authorised to land or tranship SBT in port in New Zealand.  
ニュージーランドは、国別報告書の中で「2022/23年漁期において9隻のCCSBT許可船舶がNZ漁業行政官により検査された。港内検査中において、ニュージーランド漁業行政官は海鳥混獲緩和措置に関する問題を検知した。さらなる調査のために全ての問題点が旗国に通知された」と述べた。  
これらに関与した船舶はニュージーランドの港でSBTを陸揚げ又は転載することが許可された船舶ではないので、これらにかかる検査の詳細は事務局に提出することが義務付けられたものではない。

## 9. SUMMARY

### 総括

It is recommended that CC19 notes the:

CC 19 に対し、以下に留意するよう勧告する。

- USA's important voluntary cooperation with respect to providing quarterly CDS submissions to the Secretariat;  
四半期に一度の CDS 情報の事務局への提供に関する、米国による重要な自主的協力
- Transshipment summary information provided at **Attachment A**;  
別紙 A に示した転載の概要に関する情報
- VMS failure issues noted by Korea and New Zealand;  
韓国及びニュージーランドによる VMS の故障の問題
- The update on Compliance Policy Guideline 5 (CPG5) notifications;  
遵守政策ガイドライン 5 (CPG5) 通知に関するアップデート
- 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 相互掲載プロセスの現状
- Port inspection information submitted to the Secretariat.  
事務局に提出された港内検査に関する情報

CC19 is invited to consider the areas of compliance concern described in this paper and make any appropriate recommendations regarding these which include:

CC 19 は、本文書に記載した遵守上の懸念がある分野（以下を含む）について検討し、適切な勧告を行うよう招請されている。

- South Africa's continued late submission of port inspection reports without the required notification of delay or the reasons for the delays being provided within the required 14-day time period (refer to paragraph 20 of the '[Resolution for a CCSBT Scheme for Minimum Standards for Inspection in Port](#)'). South Africa has only provided one relevant port inspection report within the required 14-day timeframe since the Resolution came into effect in 2017.  
南アフリカが、引き続き、14 日間の提出期限よりも提出が遅延する又は当該遅延の理由を通知する要件（「[港内検査の最低基準を定めた CCSBT 制度に関する決議](#)」の paragraph 20 を参照）を履行することなく、港内検査報告書の提出が遅延していること。2017 年に同決議が発効して以降、南アフリカが 14 日の提出期限内に関連する港内検査報告書を提出したのは 1 件のみである。

**Prepared by the Secretariat**

事務局作成文書



## Attachment A

**Table 1: Summary of Transhipments at sea during the 2023 Calendar Year<sup>15</sup>  
(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	10	665,460	GG	10	575,764
Taiwan	36	455,779	GG	36	0 <sup>16</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>46</b>	<b>1,121,239</b>		<b>46</b>	<b>575,764</b>

**Table 2: Summary of Transhipments at sea during the first half of the 2024 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
Indonesia	197	358906	GGO/GGT	200	355800
<b>TOTAL</b>					

**Table 3: Summary of Transhipments at sea versus CDS Forms versus Observer Reports for the 2023 Calendar Year<sup>10,17</sup>**

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	8	551,579	551,496	575,764
Japan	Observer provided no SBT weights	2	113,881	113,881	0
Taiwan	Observer provided no SBT weights	36	455,779	464,802	0
<b>TOTAL</b>		<b>46</b>	<b>1,121,239</b>	<b>1,130,179</b>	<b>575,764</b>

<sup>15</sup> Excluding at-sea transhipments conducted by Indonesia for which documentation has only been received for transhipments occurring from on 1 November 2023 and which are detailed in paper CCSBT-CC/2410/13.

<sup>16</sup> The Secretariat has received the observer reports but the observer did not provide an estimate of weight transhipped for the Taiwan transhipments.

<sup>17</sup> This report is limited to transhipments where observer reports have been provided, and where the Secretariat has been able to match CDS information

## Attachment A

**Table 4: Summary of Transhipments that occurred in port during the 2023 Calendar Year<sup>18</sup>**

Fishing Vessel Flag	From Transhipment Declarations			From CDS		
	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type
Korea	7	780,082	GG	7	780,082	GGT
Taiwan	1	2,645	GG	1	2,645	GGT
Taiwan	2	2,028	GGT	2	2,028	GGT
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>784,755</b>		<b>10</b>	<b>784,755</b>	

**Table 5: Summary of Transhipments that occurred in port during the first half of the 2024 Calendar Year<sup>18</sup>**

Fishing Vessel Flag	From Transhipment Declarations			From CDS		
	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type	Number of Transhipments	Total Net Weight (kg) of SBT	Product Type
<i>No in port transhipments during the first half of the 2024 Calendar Year</i>						
<b>TOTAL</b>						

<sup>18</sup> 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.