



Отчет показывает вероятное занижение объемов перегрузки улова в западной и центральной части Тихого океана

Из-за ненадлежащего контроля возможна доставка незаконного улова в порт

Обзор

Ежедневно во всем мире рыбу, выловленную далеко от берега, перегружают с рыболовных судов на рефрижераторные или рыботранспортные суда, которые перевозят улов в порты на переработку. Данные об этих перемещениях — именуемых перегрузкой улова — и степени их соответствия требованиям законодательства во многих случаях отсутствуют, что может приводить к проникновению нелегальной рыбной продукции в цепочку поставок морепродуктов.

По оценкам исследования от 2016 г. только в западном и центральном Тихом океане ежегодно производится перегрузка незаконного, неучтенного и нерегулируемого (ННН) улова на сумму более 142 миллионов долларов США, и в большинстве случаев лицензированные рыболовные суда не предоставляют данных о перегрузке или предоставляют неверные данные.¹

Для получения более четкого представления о перегрузке улова фонд Pew Charitable Trusts объединил данные коммерческой автоматической идентификационной системы (АИС) с технологией машинного обучения для анализа перемещения рыботранспортных судов в водах, регулируемых Комиссией по рыболовству в западной и центральной частях Тихого океана (WCPFC), за 2016 г., последний год, за который имеются данные. Этот анализ был затем сопоставлен с общедоступными данными о перегрузке и рыботранспортных судах, предоставленными участниками WCPFC и секретариатом Комиссии.

Итоговый отчет, «Перегрузка улова в западной части Тихого океана. Прозрачность данных и понимание поведения флота рыботранспортных судов помогут реформировать управление перегрузкой улова», указывает, что эффективность управления перегрузкой в водах, за которые отвечает WCPFC, оказывается под угрозой из-за расхождения данных в обязательной отчетности о перегрузке улова, предоставляемой рыботранспортными судами и государствами, к флагу которых они принадлежат. По всей видимости, некоторая часть перегрузки не включается в отчеты, а отсутствие унифицированных форм отчетности может приводить к другим отклонениям. Тот факт, что некоторые суда не включают АИС — спутниковую систему, определяющую их местоположение в соответствии с требованиями Международной морской организации для всех судов грузоподъемностью 300 длинных тонн и выше при выполнении международных рейсов, — еще больше усложняет проведение проверок и контроль деятельности рыботранспортных судов со стороны независимых организаций.

Основные выводы отчета:

- По меньшей мере 140 рыботранспортных судов работали таким образом, что они забирали тунца и другой улов с рыболовных судов в порту или на море. Однако только 25 судов сообщали о перегрузке улова в открытом море.² Информации о деятельности других судов практически нет.
- Согласно комбинированному анализу данных АИС и общедоступных отчетов в WCPFC, высока вероятность того, что количество случаев перегрузки улова в открытом море в 2016 г. превысило число, отраженное в отчетах в WCPFC.
- В 2016 г. в водах WCPFC действовали нелегальные рыботранспортные суда, возможно, производившие перегрузку улова в открытом море, в том числе перегрузку видов, контролируемых WCPFC.
- Расхождения в данных, отклонения и отсутствие унифицированных отчетов участников WCPFC о перегрузке улова препятствуют точности проверки, повышая риск неучтенной и неконтролируемой перегрузки.
- Отсутствие соглашений между WCPFC и другими региональными рыбохозяйственными организациями (RFMO) об обмене данными о перегрузке в водах пересекающейся зоны контроля повышает вероятность осуществления незаявленных перегрузок. Такая деятельность, не включенная в отчеты, может привести к неверному учету выловленных видов организациями RFMO в контролируемых ими водах и неточной оценке рыбных запасов.

Перегрузка улова в 2016 г.

Согласно анализу АИС, проведенному фондом Pew, в 2016 г., с большой долей вероятности имело место 1538 случаев перегрузки улова в открытом море в зоне действия Конвенции WCPFC (рис. 1), однако операторы судов подали в секретариат всего 956 отчетов о перегрузке в открытом море.³ Кроме того, еще более 700 случаев могло произойти в исключительных прибрежных экономических зонах стран-участниц WCPFC (рис. 2).

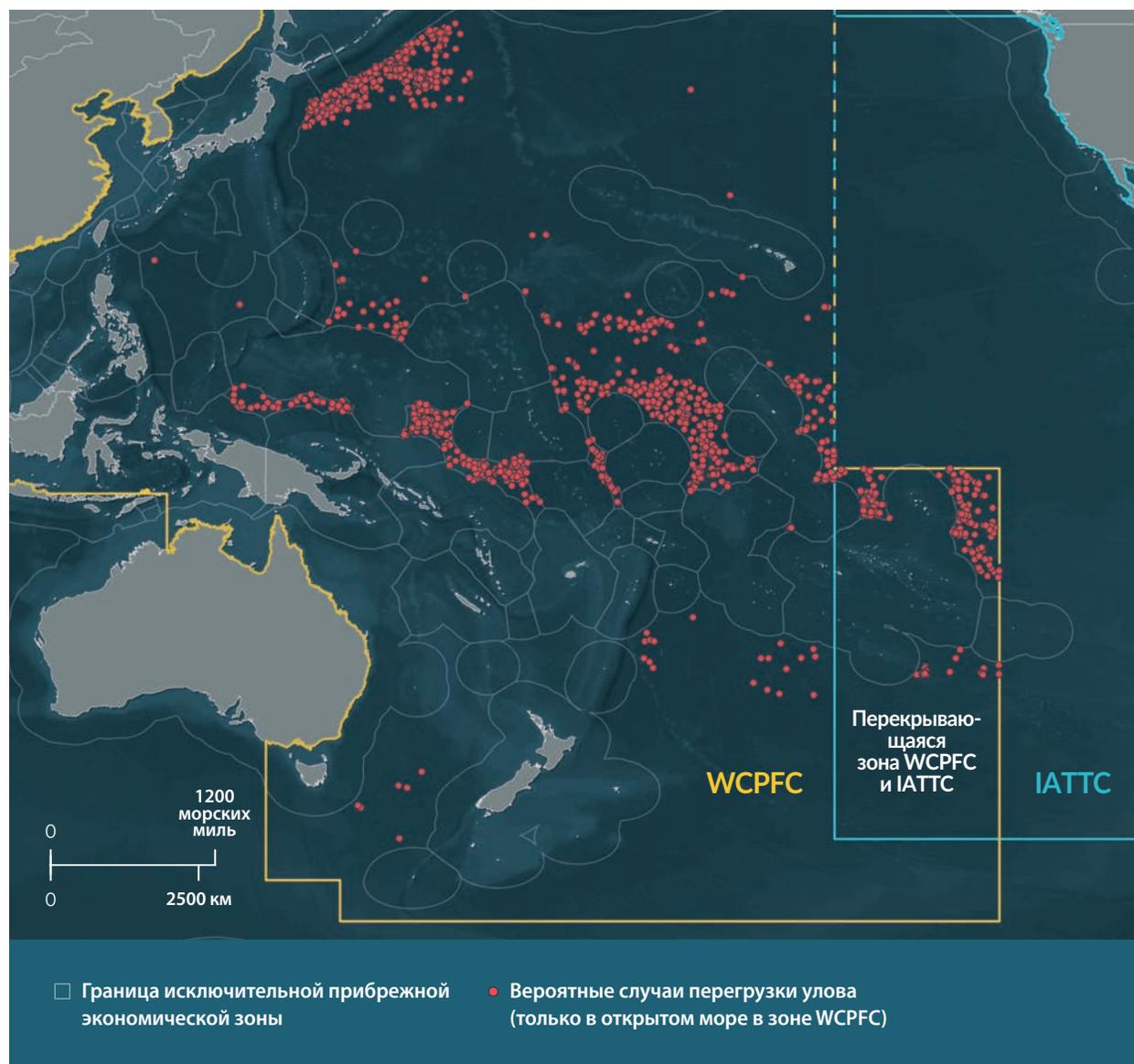
Таким образом, более 100 транспортных судов под флагами восьми стран-участниц WCPFC могли осуществить более 2200 перегрузок улова в открытом море в зоне действия Конвенции. При этом, здесь еще не учитывается следующее.

- Возможная перегрузка, осуществленная 381 транспортным судном, имеющим право заниматься перегрузочной деятельностью, но не отображенным в АИС. Большинство этих судов имеет грузоподъемность менее 300 тонн, и поэтому не обязано использовать спутниковую систему.
- Возможная незаявленная перегрузка между двумя судами ярусного лова.
- Возможная незаявленная перегрузка на рейсах 70 авторизованных рыботранспортных судов в большие промежутки времени, по которым данные АИС отсутствуют.
- Более 50 вероятных случаев перегрузки улова в архипелажных водах.

Рис. 1

Вероятные случаи перегрузки улова в открытом море в Тихом океане в 2016 г.

Распределение в пространстве



Примечание: WCPFC — Комиссия по рыболовству в западной и центральной частях Тихого океана, IATTC — Межамериканская комиссия по тропическому тунцу.

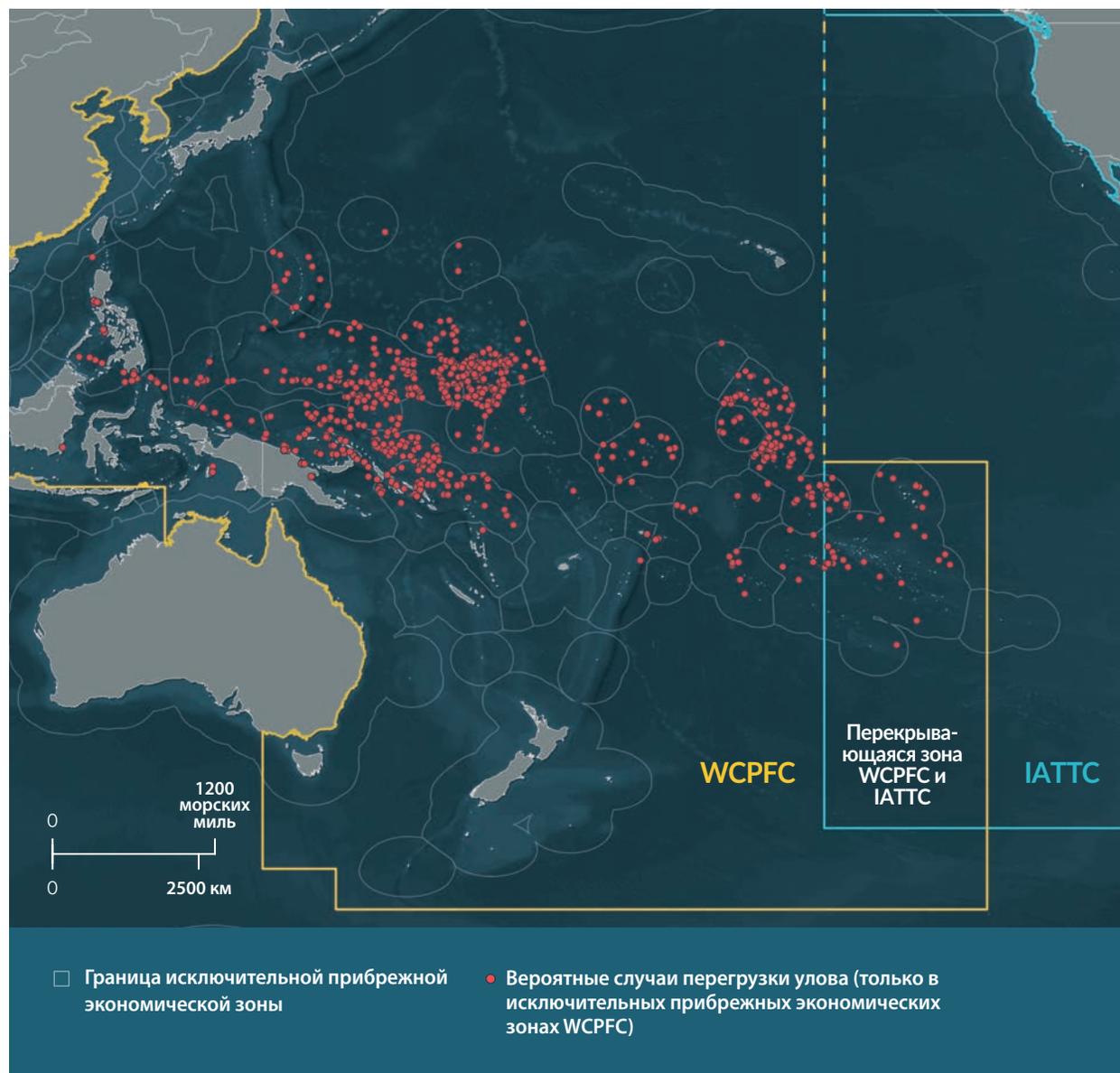
Источники: данные по событиям взяты у OceanMind Ltd. (2019 г.); включены материалы exactEarth Ltd. (2016 г.); границы исключительных прибрежных экономических зон с сайта marineregions.org

© The Pew Charitable Trusts, 2019 г.

Рис. 2

Вероятные случаи перегрузки улова в исключительных прибрежных экономических зонах в 2016 г.

Распределение в пространстве



Примечание: WCPFC — Комиссия по рыболовству в западной и центральной частях Тихого океана, IATTC — Межамериканская комиссия по тропическому тунцу.

Источники: данные по событиям взяты у OceanMind Ltd. (2019 г.); включены материалы exactEarth Ltd. (2016 г.); границы исключительных прибрежных экономических зон с сайта marineregions.org

© The Pew Charitable Trusts, 2019 г.

В целях более глубокого изучения трендов в деятельности транспортных судов по государству флага фонд Rew разработал теплокарты (рис. 3 и 4) на основании данных АИС для каждого из пяти флотов, которые предоставляли отчеты о перегрузке улова в открытом море в 2016 г. На этих картах отображена интенсивность движения транспортных судов с выделением концентрированного перемещения судов в Тихом океане.

На рис. 3 показано перемещение 86 рыботранспортных судов под флагом Панамы в центральной части зоны действия Конвенции, в основном в исключительных прибрежных экономических зонах Маршалловых островов и Федеративных Штатов Микронезии. Красным цветом обозначены зоны с большим количеством заходов судов в порты Тихого океана — что, вероятно, связано с транспортировкой полосатого тунца, выловленного сейнерами, которые обязаны осуществлять перегрузку в порту, а не в открытом море или в исключительной прибрежной экономической зоне.

В отличие от транспортных судов под флагом Панамы, перемещение 16 рыботранспортных судов под флагом Китайского Тайбэя было сконцентрировано в открытом море, особенно в водах пересекающейся зоны контроля RFMO, из чего можно сделать вывод о том, что эти суда больше взаимодействовали с суднами ярусного лова, чем с сейнерами, и, вероятно, осуществляли перегрузку бычеглазого окуня и желтоперого тунца (рис. 4).

На основании анализа теплокарт сотрудники фонда Rew стали лучше понимать сложный характер перегрузочной отрасли в западной и центральной частях Тихого океана, а также различия в поведении рыботранспортных судов в зависимости от государства флага.

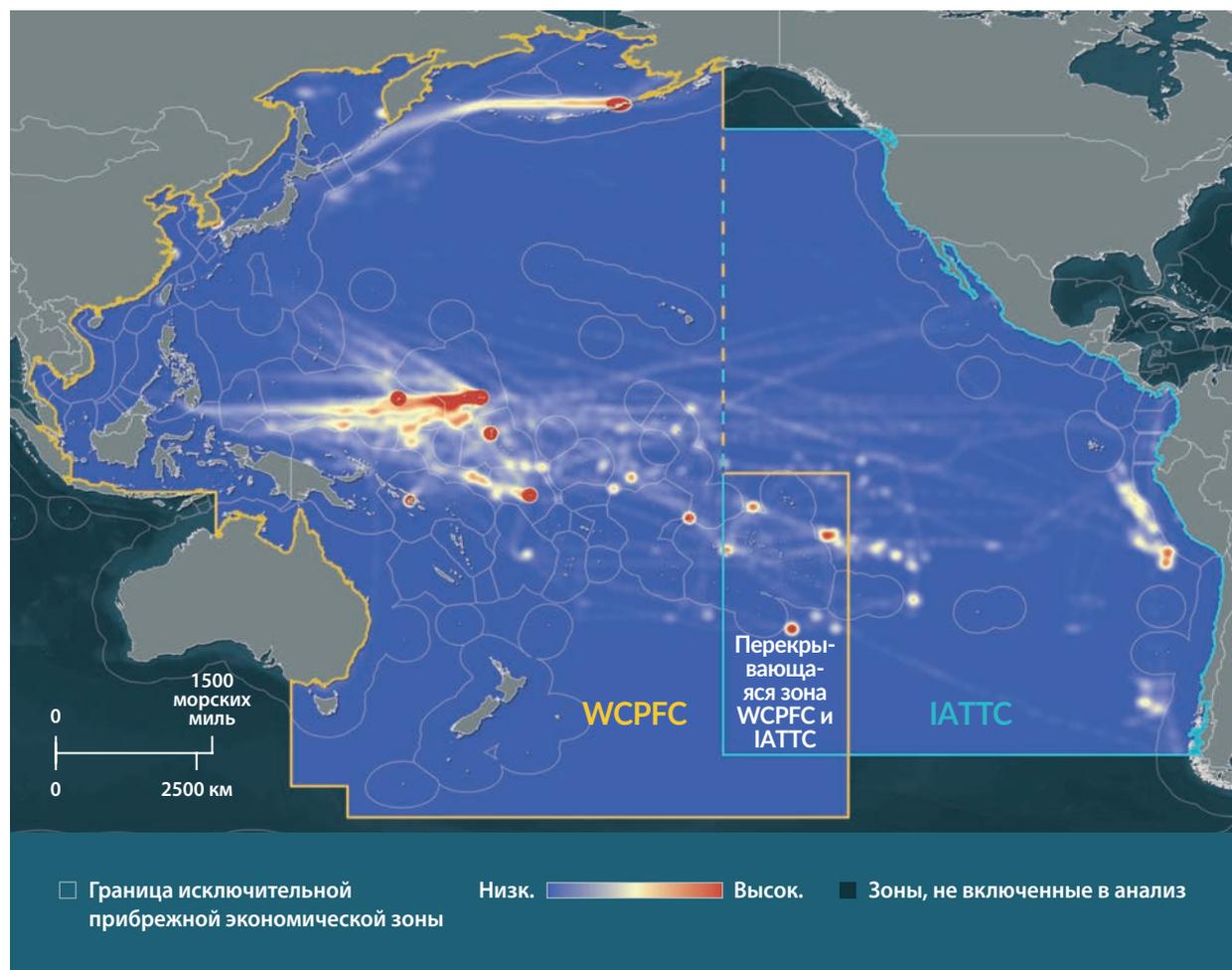


Перегрузка улова является сложной, крупномасштабной деятельностью. В данном случае улов разгружается в порту, последней остановке перед выходом продукции на рынок.

Рис. 3

Карта перемещения флота транспортных судов под флагом Панамы в Тихом океане в 2016 г.

Красным цветом обозначены зоны с концентрацией перемещения рыботранспортных судов согласно АИС



Примечание: На картах отображены 86 из 105 транспортных судов, имеющих право заниматься перегрузкой в Тихом океане. Примечание: WCPFC — Комиссия по рыболовству в западной и центральной частях Тихого океана, IATTC — Межамериканская комиссия по тропическому тунцу.

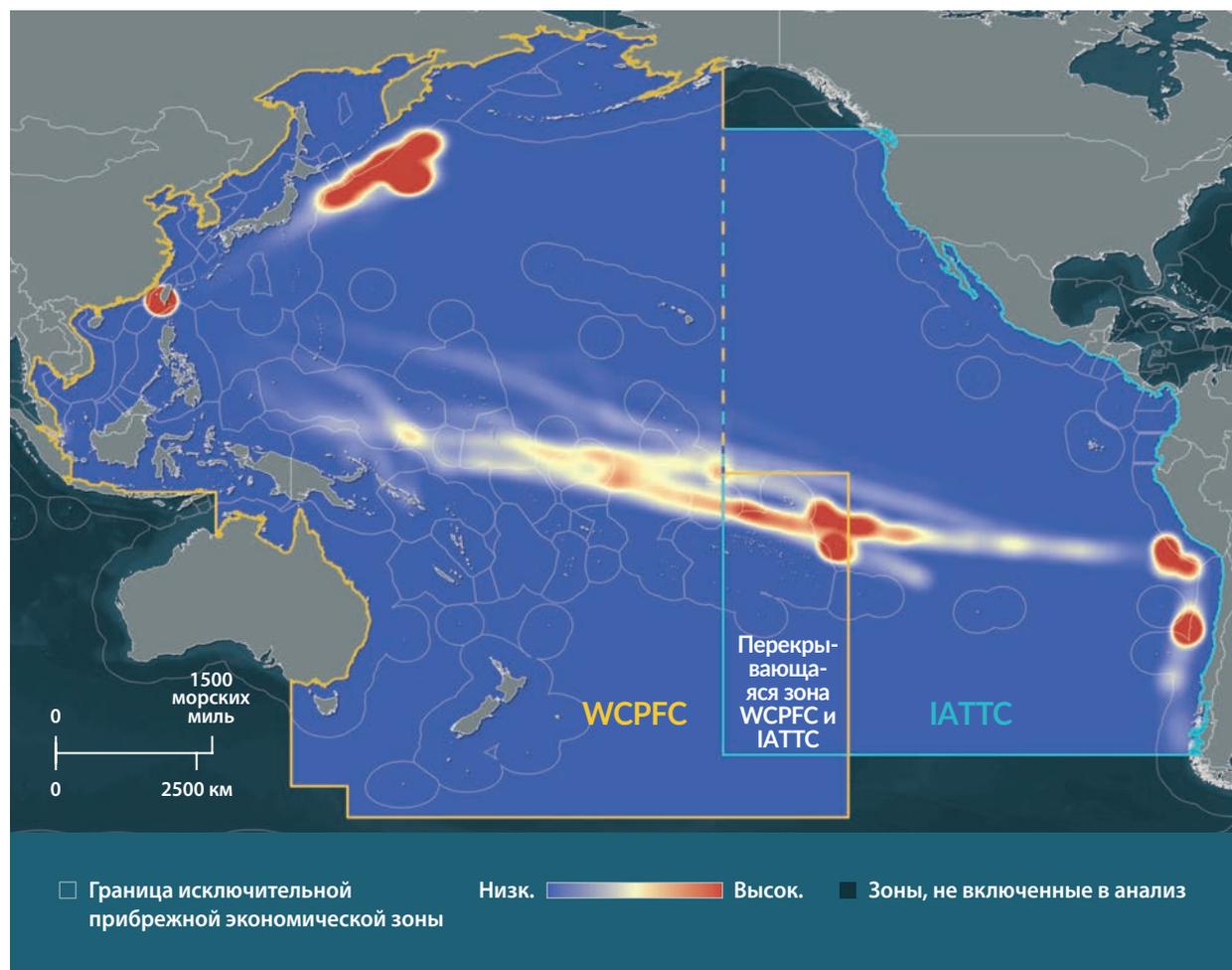
Источники: данные о перемещениях взяты у OceanMind Ltd. (2019 г.); включены материалы exactEarth Ltd. (2016 г.); границы исключительных прибрежных экономических зон с сайта marineregions.org

© The Pew Charitable Trusts, 2019 г.

Рис. 4

Карта перемещения рыботранспортных судов под флагом Китайского Тайбэя в Тихом океане в 2016 г.

Красным цветом обозначены зоны с концентрацией перемещения рыботранспортных судов согласно АИС



Примечание: На картах отображены 16 из 21 транспортного судна, имеющего право заниматься перегрузкой в Тихом океане. Примечание: WCPFC — Комиссия по рыболовству в западной и центральной частях Тихого океана, IATTC — Межамериканская комиссия по тропическому тунцу.

Источники: данные о перемещениях взяты у OceanMind Ltd. (2019 г.); включены материалы exactEarth Ltd. (2016 г.); границы исключительных прибрежных экономических зон с сайта marineregions.org

© The Pew Charitable Trusts, 2019 г.

Деятельность в пересекающейся зоне контроля RFMO в 2016 г.

При подготовке отчета была обнаружена высокая концентрация потенциальной перегрузочной деятельности в водах, где контроль со стороны WCPFC частично совпадает с контролем со стороны Межамериканской комиссии по тропическому тунцу (IATTC) и Комиссии по рыболовству в северной части Тихого океана (NPFC). Фактически, более половины всех случаев вероятной перегрузки улова в открытом море, обнаруженных АИС, происходит в двух относительно небольших регионах пересекающейся зоны контроля RFMO: в открытом море недалеко от Японии и в пересекающейся зоне контроля IATTC/WCPFC в центральной части Тихого океана.

На рис. 5 отображены вероятные случаи перегрузки улова в открытом море недалеко от Японии рыботранспортными судами под флагами стран-участниц WCPFC, сотрудничающих стран, не являющихся участниками комиссии, и участвующих территорий (совместно именуемых ССМ), имеющих разрешение от обеих комиссий на ведение такой деятельности. Перемещение судов указывает на возможное осуществление порядка 600 случаев перегрузки улова в открытом море с участием 26 транспортных судов в водах с двойным регулированием. Однако ни одно из этих транспортных судов не предоставляло отчета о перегрузке улова в WCPFC. Существует вероятность, что все суда брали на борт только виды морепродуктов, регулируемые NPFC.

На рис. 6 отображены вероятные случаи перегрузки улова в открытом море в перекрывающейся зоне контроля IATTC/WCPFC судами с авторизацией от WCPFC, действующими под флагом шести сотрудничающих стран, не являющихся участниками комиссии. Перемещение судов указывает на вероятность проведения не менее 216 случаев перегрузки улова с участием 22 рыботранспортных судов на относительно небольшом участке Тихого океана, совместно регулируемом двумя RFMO.

Большое количество вероятных перегрузок улова в этих двух регионах пересекающейся зоны контроля RFMO повышает вероятность неучтенных случаев перегрузки и неверного учета видов в отчетах соответствующим организациям, если обеими Комиссиями не будут внедрены механизмы строгого контроля и отчетности.

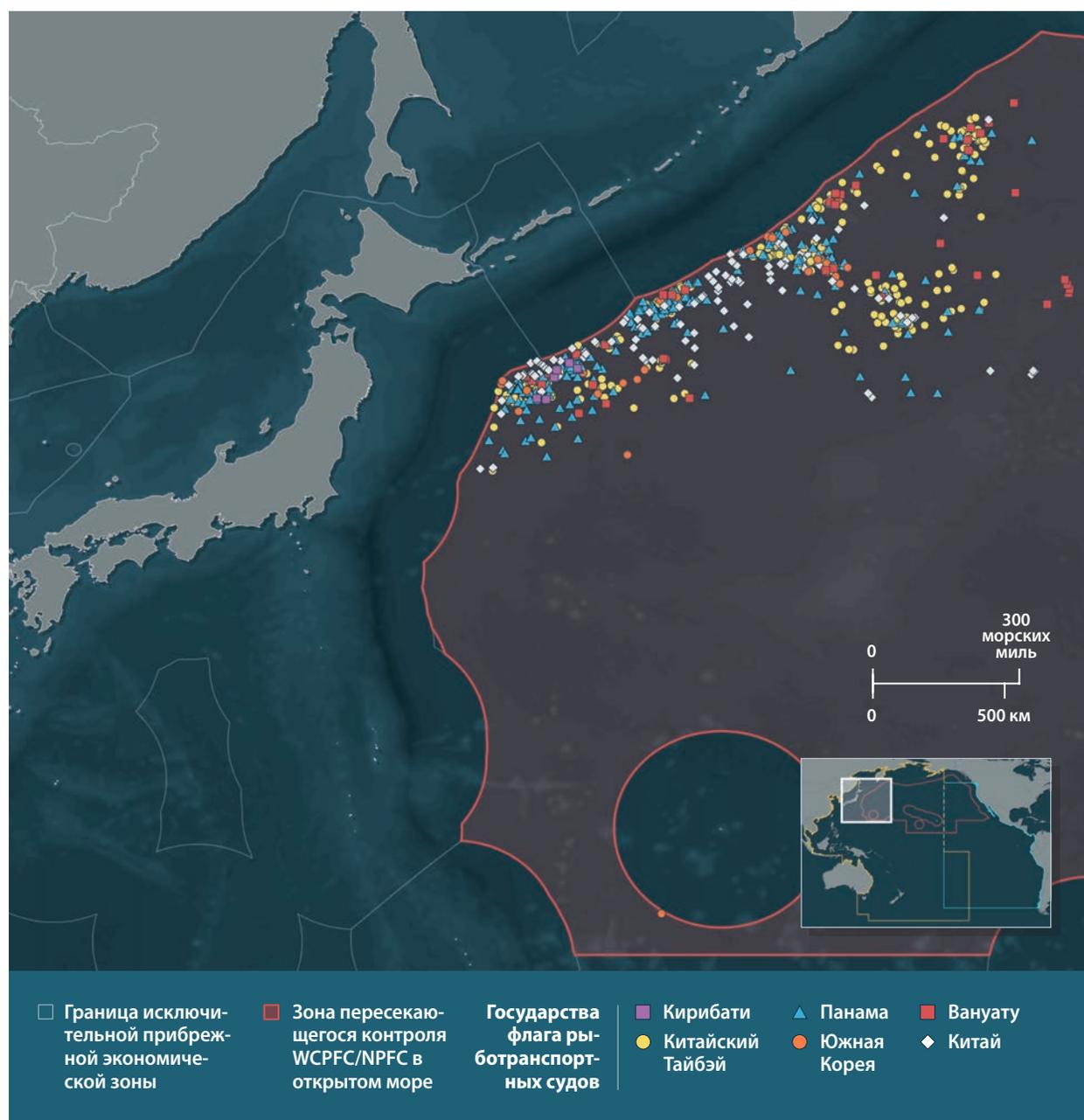


Перегрузка улова в открытом море повышает эффективность рыболовства, но она может осуществляться вне рамок международного регулирования из-за отсутствия прямого контроля со стороны уполномоченных организаций.

Рис. 5

Вероятные случаи перегрузки улова в пересекающейся зоне контроля WCPFC/NPFC в открытом море около Японии

Высокая концентрация событий в относительно небольшой зоне.



Примечание: WCPFC — Комиссия по рыболовству в западной и центральной частях Тихого океана, NPFC — Комиссия по рыболовству в северной части Тихого океана.

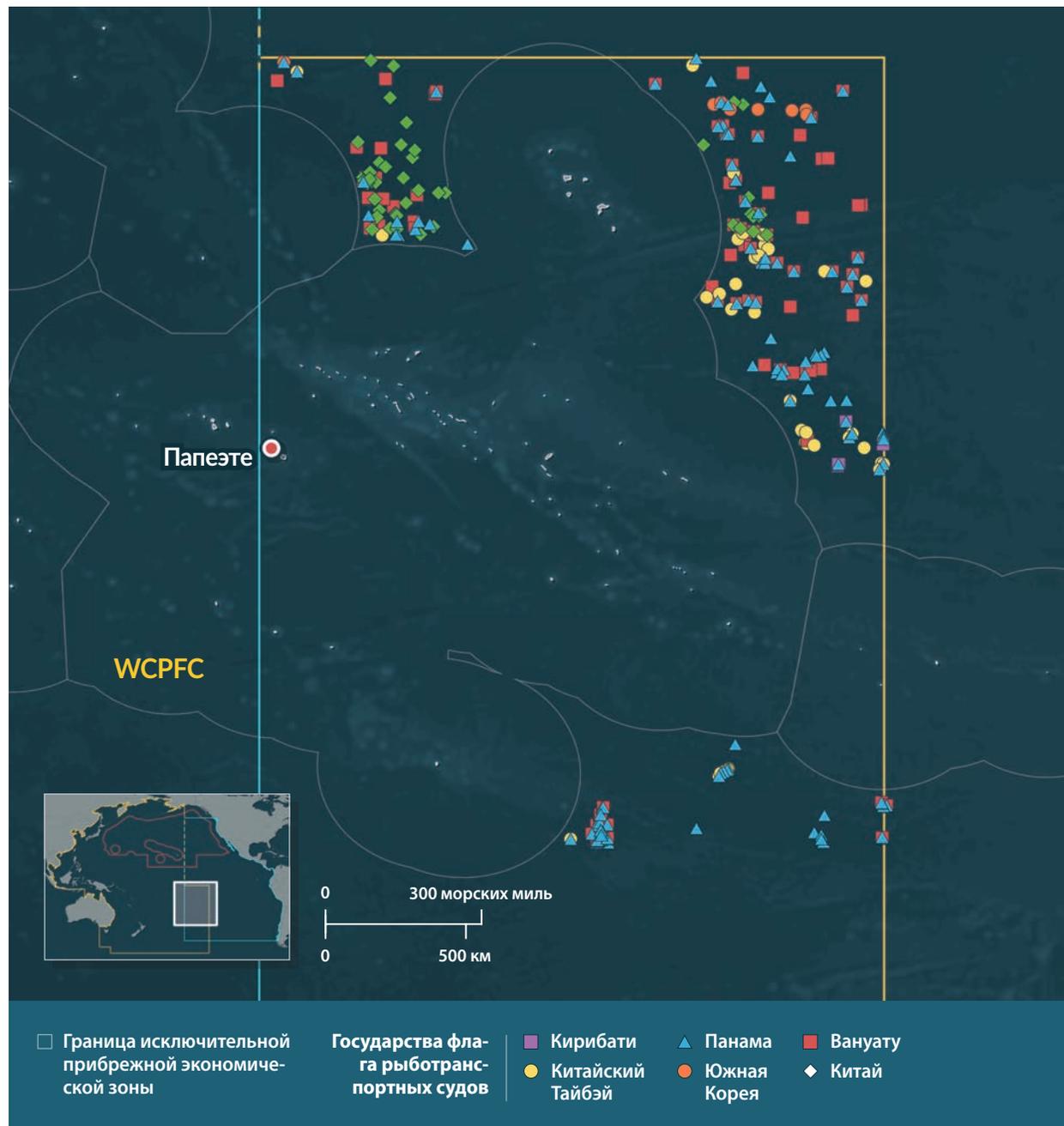
Источники: данные по событиям взяты у OceanMind Ltd. (2019 г.); границы исключительных прибрежных экономических зон взяты с сайта marineregions.org

© The Pew Charitable Trusts, 2019 г.

Рис. 6

Вероятные случаи перегрузки улова в пересекающейся зоне контроля WCPFC/IATTC

Высокая концентрация событий в относительно небольшой зоне.



Источники: данные по событиям взяты у OceanMind Ltd. (2019 г.); включены материалы exactEarth Ltd. (2016 г.); границы исключительных прибрежных экономических зон с сайта marineregions.org

© The Pew Charitable Trusts, 2019 г.

Заключение

Управление перегрузкой улова со стороны WCPFC в зоне действия Конвенции WCPFC осуществляется не вполне эффективно. Расхождения в данных, отклонения в отчетах, предоставляемых судами и официальными органами их государств флага, а также отсутствие унифицированных ответов в обязательных отчетах участников WCPFC препятствуют точности проверки, повышая риск неучтенной и неподконтрольной перегрузки улова.

Количество судов, имеющих право заниматься перегрузочной деятельностью, в водах WCPFC в 2016 г. как минимум в пять раз превысило количество судов (25), предоставивших отчеты о перегрузке улова. Перемещение этих транспортных судов в водах WCPFC указывает на значительно большее количество вероятных случаев перегрузки улова в открытом море, чем отражено в отчетах секретариату. Эти выводы подкреплены недостаточной отчетностью рыботранспортных судов ССМ государств флага, которые определенно действовали в данном регионе. Нелегальные транспортные суда, обнаруженные в этих водах, также, вероятно, занимались перегрузкой улова, в том числе видов, контролируемых WCPFC.

Наконец, отсутствие соглашений об обмене данными о перегрузке с RFMO в водах пересекающейся зоны контроля с WCPFC повышает вероятность осуществления перегрузок, не включенных в отчеты, из-за чего организации RFMO неправильно ведут учет выловленных видов в контролируемых ими водах, ошибаясь в оценке рыбных запасов.

Для того чтобы максимально сократить вероятность прохождения незаконного, неучтенного и нерегулируемого улова через порты стран-участниц WCPFC, необходимо существенно усилить нормативную базу и привести ее в соответствие с нормативными базами других RFMO.

Рекомендации

WCPFC и другим RFMO следует незамедлительно рассмотреть выводы, изложенные в отчете, чтобы обеспечить достоверный контроль над перегрузкой улова. Для повышения качества контроля за этой деятельностью Комиссии следует рассмотреть возможность проведения реформ, изложенных в документе фонда Рев, «**Передовой опыт в области перегрузки улова**».

Отчет представляет собой лишь первый шаг в процессе повышения прозрачности деятельности рыботранспортных судов в зоне действия Конвенции. Продолжая свою деятельность, исследования и анализ, WCPFC может стать моделью эффективного управления перегрузкой улова для других регионов.

Примечания

- 1 MRAG Asia Pacific, "Towards the Quantification of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing in the Pacific Islands Region" (2016), <http://www.ffa.int/files/FFA%20Quantifying%20IUU%20Report%20-%20Final.pdf>. Приведенные данные являются приблизительной суммой потерь от нелегальной деятельности по перегрузке улова в разделах 3.2, 3 и 3.4.
- 2 Комиссия по рыболовству в западной и центральной частях Тихого океана, Комитет по соблюдению технических вопросов и требований законодательства, "Annual Report on WCPFC Transshipment Reporting, With an Emphasis on High Seas Activities" (2017), <https://www.wcpfc.int/node/29898>.
- 3 Ibid.

Для получения дополнительной информации посетите наш сайт:

pewtrusts.org/transshipment

Контактное лицо: Кимберли Восбург (Kimberly Vosburgh), специалист по внешним связям

Эл. почта: kvosburgh@pewtrusts.org

Страница проекта: pewtrusts.org/transshipment

Фонд **Pew Charitable Trusts** стремится решать самые серьезные проблемы современного мира при помощи знаний. Организация применяет строгий аналитический подход в целях улучшения государственной политики, информирования населения и стимуляции общественной деятельности.