

Original : anglais et français

**INFORMATIONS REÇUES EN VERTU DE LA REC. 08-09**

La *Recommandation de l'ICCAT visant à établir un processus aux fins de l'examen et de la déclaration des informations sur l'application* (Rec. 08-09) prévoit que les organisations non gouvernementales pourraient soumettre au Secrétariat des rapports sur la non-application des mesures de conservation et de gestion de l'ICCAT, au moins 120 jours avant la réunion annuelle.

Des informations ont été présentées dans les délais par PEW (en association avec Global Fishing Watch) et Environmental Justice Foundation (EJF). Le Président du Comité d'application a convenu qu'elles pourraient être incluses à l'ordre du jour de 2021.

Le présent document comporte ce qui suit :

- A. Les informations soumises par PEW en association avec Global Fish Watch. Précédemment soumises en tant que document d'information au processus de la Commission de 2020 et publiées en tant que **COC-317/2020**.
  - A1. **Appendice 1.** Résumé exécutif : Analyse comparative des données d'AIS et des activités de transbordement de la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique déclarées en 2019.
  - A2. **Annexe 1.** Analyse comparative des données d'AIS et des activités de transbordement de la Commission internationale pour la conservation des thonides de l'Atlantique déclarées en 2019 : Rapport complet disponible en langue originale (anglais) uniquement.
- B. Bulletin d'alerte sur des navires soumis par l'EJF. Transmis aux CPC concernées le 24 juin 2021. Veuillez noter que ce document contient des informations actualisées sur des alertes précédemment soumises par l'EJF en 2020.
  - B1. **Appendice 2.** Courrier de l'EJF : Note récapitulative sur des informations communiquées à l'ICCAT en 2020 et 2021.
  - B2. **Annexe 2 :** Navires ayant potentiellement exercé la pêche illicite dans l'océan Atlantique, figurant dans le registre des navires actuellement autorisés de la Commission des thons de l'océan Indien : Rapport complet disponible en langue originale (anglais) uniquement. Soumis en 2020.
  - B3. **Appendice 3 :** Mise à jour : Activités de pêche illicites potentielles dans la zone de compétence de l'ICCAT.
  - B4. **Appendice 4 :** Navires ayant potentiellement exercé la pêche illicite dans l'océan Atlantique, figurant dans le registre des navires actuellement autorisés de la Commission des Thons de l'Océan Indien (2021). Rapport complet disponible en langue originale (anglais) uniquement. Précédemment transmis aux CPC qui y sont mentionnées. [Note : se reporter également au PWG-405/2021, document soumis par l'UE visant à l'inclusion de 3 navires sur la liste IUU].
  - B5. **Appendice 5.** Réponse du Sénégal aux informations soumises par l'EJF.
  - B6. **Appendice 6.** Réponse du Belize aux informations soumises par l'EJF.



**Analyse comparative des données d'AIS et des activités de transbordement de la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique déclarées en 2019**

## Remerciements

Ce rapport a en partie été financé par la Fondation Gordon et Betty Moore et élaboré en coopération avec The Pew Charitable Trusts (« Pew »). Les auteurs souhaiteraient remercier Mark Young, Directeur Général de l'International Monitoring, Control, and Surveillance (IMCS) Network, Adriana Fabra et Claire van der Geest pour avoir révisé cette étude.



**Préparé par : Global Fishing Watch**

## Résumé exécutif

Le transbordement dans les eaux de la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (désignée ci-après « zone de la Convention de l'ICCAT ») est actuellement réglementé par la Recommandation 16-15, *Recommandation de l'ICCAT sur le transbordement*. Cette Recommandation inclut des exigences en matière de déclaration tant pour les navires de pêche que pour les navires de charge pour contribuer à prévenir les activités de pêche illicites, non déclarées et non réglementées (IUU) et à mieux gérer la pêcherie. Cette Recommandation requiert, en outre, que tous les navires de charge transbordant des espèces gérées par l'ICCAT soient autorisés par l'ICCAT et aient à bord, à tout moment, un observateur ICCAT du Programme régional d'observateurs (ROP). La Recommandation reconnaît le besoin d'un meilleur suivi, contrôle et surveillance (MCS) des activités et transbordements des navires « *...se disant fortement préoccupée par le fait que des volumes considérables de captures réalisées par des navires de pêche IUU ont été transbordés sous le nom de navires de pêche détenteurs de licences en bonne et due forme* ».

En 2019, Global Fishing Watch (GFW) a soumis un rapport à la 26<sup>ème</sup> Réunion ordinaire de la Commission qui utilisait les données commercialement disponibles des systèmes d'identification automatiques (AIS) afin d'analyser l'historique des trajectoires des navires de charge ayant opéré dans la zone de la Convention de l'ICCAT au cours de l'année civile 2017. En 2020, une analyse de suivi des données couvrant l'année civile 2018 a été conduite et le rapport en résultant a été soumis lors du Comité d'application de l'ICCAT<sup>1</sup>. Cette année, GFW a analysé les tendances de 2019 des transbordements potentiels et des escales aux ports au fil du temps, par flottille, et a procédé à une comparaison approfondie de l'activité des AIS et des données du ROP.

Le Programme régional d'observateurs de l'ICCAT (ROP) pour les navires de charge est l'un des programmes d'observateurs les plus transparents des ORGP thonnières. Les rapports d'observateurs du ROP incluent les géolocalisations et les dates de chaque transbordement en mer observé, réalisé par des navires de charge et des palangriers dans la zone de la Convention. Ce niveau de transparence des activités de transbordement en mer permet aux membres d'exercer la diligence requise et de confirmer que les informations déclarées sur leurs navires du pavillon sont conformes à ce qui est déclaré par le ROP. Toutefois, même avec de hauts niveaux de transparence, des divergences subsistent néanmoins entre les rapports des observateurs du ROP (Rapports d'observateurs de l'ICCAT de 2018, Rapports d'observateurs de l'ICCAT de 2019 et Rapports d'observateurs de l'ICCAT de 2020) et les documents récapitulatifs du ROP de l'ICCAT (Doc. No. PWG 402/2019 et Doc. No. PWG 402/2020-rev). Le ROP pourrait encore être amélioré en standardisant les exigences en matière de déclaration et en sollicitant des métadonnées additionnelles dans les rapports soumis qui apporteraient des précisions sur le moment et l'endroit où les transbordements sont observés, réduisant ainsi la probabilité d'ambiguïtés entre les Rapports des observateurs du ROP et les documents récapitulatifs du ROP de l'ICCAT.

L'AIS a détecté des activités qui n'ont pas été signalées au ROP de l'ICCAT. 61 activités d'errance ont été détectées, lesquelles n'ont pas été déclarées lors des déploiements du ROP, et 21 de ces activités étaient associées à des navires de charge de non-CPC. De surcroît, les ports visités par les navires de charge faisant suite à des rencontres avec des palangriers n'étaient pas tous situés dans des États membres de l'ICCAT, ce qui signifie qu'il ne s'agissait pas de ports d'entrée désignés au titre de la Recommandation de l'ICCAT concernant des mesures du ressort de l'État du port (Rec. 18-09).

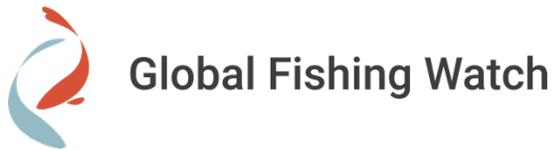
Cette potentielle activité en mer non-observée et cette activité au port sans surveillance augmentent le risque de non-application des mesures de gestion de l'ICCAT relatives au transbordement. L'ICCAT devrait tenir compte des recommandations suivantes en vue d'améliorer la Recommandation sur le transbordement et de réduire le risque d'activités de pêche IUU dans la zone de la Convention.

---

<sup>1</sup> La réunion de la Commission de l'ICCAT de 2020 a été annulée en raison de la pandémie de COVID-19 mais certains travaux de la Commission business, dont le Comité d'application, se sont déroulés par correspondance.

<b>Conclusion</b>	<b>Recommandations pour l'ICCAT</b>
<p>Les données d'AIS ont enregistré les tendances déclarées par le ROP de l'ICCAT ainsi que des informations additionnelles sur des zones sensibles de transbordement dans des zones de chevauchement des ORGP.</p>	<p>Mettre en œuvre un VMS centralisé afin de s'assurer de pouvoir contrôler et valider les informations déclarées soumises par les CPC.</p> <p>En l'absence d'un programme de VMS centralisé, utiliser l'AIS en tant qu'outil supplémentaire permettant de suivre la mise en œuvre du ROP et confirmer les activités de transbordement. L'utilisation de l'AIS pourrait être mise en œuvre par le biais d'une mesure de conservation et de gestion encourageant les membres à rendre obligatoire l'utilisation de l'AIS pour les navires hauturiers et disposer de normes minimales relatives à la mise en œuvre de la Règle 19 du Chapitre V de la Convention SOLAS <sup>2</sup>.</p>
<p>L'ICCAT dispose de l'un des ROP pour les navires de charge les plus transparents de toutes les ORGP thonières mais les informations déclarées peuvent être incohérentes.</p> <p>61 activités d'errance ont été détectées, lesquelles n'ont pas été déclarées lors des déploiements du ROP, et 21 de ces activités étaient associées à des navires de charge de non-CPC.</p>	<p>Standardiser le volume et le type d'informations requises du ROP, à une résolution spatiotemporelle détaillée, et veiller à la cohérence des informations et métadonnées déclarées.</p> <p>Le Secrétariat et les États membres sont encouragés à enquêter sur une activité de transbordement potentielle dont le ROP n'a pas fait état.</p> <p>Amender la mesure de conservation et de gestion en vue de n'autoriser les transbordements que par des navires de charge battant le pavillon de CPC.</p>
<p>Toutes les escales aux ports, faisant suite à des rencontres, ont été réalisées à Porto Grande, au Cabo Verde, et au Cap, en Afrique du sud. Cependant, sept États du port ont été visités après des activités d'errance mais n'étaient pas des ports désignés par l'ICCAT.</p> <p>15 activités d'errance qui n'ont pas été détectées par le ROP ont eu lieu avant huit escales dans cinq ports non-désignés.</p>	<p>Veiller à l'application de la Recommandation générale 18-09 concernant des mesures du ressort de l'État du port en imposant l'utilisation de ports désignés de l'ICCAT par les navires de charge lorsqu'ils transbordent des captures provenant de la zone de la Convention ICCAT.</p> <p>Encourager les autorités portuaires des États du port qui ne sont pas des CPC à transmettre les déclarations de débarquement dans les ports utilisés par des navires de charge lorsqu'ils débarquent des captures d'espèces relevant de l'ICCAT.</p> <p>Exiger que le prochain port d'entrée soit identifié à la suite de transbordements.</p>

<sup>2</sup> [https://www.liscr.com/sites/default/files/SOLAS%20V\\_Reg19.pdf](https://www.liscr.com/sites/default/files/SOLAS%20V_Reg19.pdf)



**A Comparative Analysis of AIS Data with the  
International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas  
Reported Transshipment Activity in 2018**

## **Acknowledgements**

This report was funded in part by the Gordon and Betty Moore Foundation and produced in cooperation with The Pew Charitable Trusts (“Pew”). The authors would like to thank Mark Young, Executive Director of the International Monitoring, Control, and Surveillance (IMCS) Network, and Claire van der Geest for reviewing this study.



**Prepared by: Global Fishing Watch**

## 2018 AIS-Detected Transshipment Activity in the International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas Convention Area

Transshipment of catch at-sea is a major part of the global fishing industry, particularly the tuna sector. However, existing monitoring and regulatory controls over transshipment at-sea are widely considered [insufficient](#), with no guarantee that all transfers are being reported or observed in accordance with Regional Fisheries Management Organizations (RFMOs) Conservation and Management Measures (CMMs). Ineffective and/or incomplete monitoring, control and surveillance (MCS) of at-sea transshipment creates opportunities for illegally caught seafood to enter the supply chain, and may perpetuate human rights abuses aboard vessels and provide an enabling environment for other illicit activities.

To help increase the transparency and understanding of at-sea transshipment activities, Global Fishing Watch (GFW), in partnership with The Pew Charitable Trusts (Pew), is undertaking an [assessment](#) of at-sea transshipment activities occurring inside the Convention Areas of the five global tuna RFMOs. Together, GFW and Pew have also launched the Carrier Vessel Portal (CVP). The first of its kind, the CVP is a publicly facing tool focused on at-sea transshipment, that seeks to provide policymakers, authorities, fleet operators, and other fisheries stakeholders information on when and where at-sea transshipment activities are taking place. The CVP uses commercially available satellite Automatic Identification System (AIS) data, combined with machine learning technology and publicly available information provided by RFMO's, including registry data to identify and display information on potential transshipment activity.

Utilising the CVP, Pew and GFW are producing a series of annual reports that compare at-sea transshipment-related activities observable through AIS data with publicly available information generated from RFMO member implementation of the relevant at-sea transshipment CMM. These reports are designed to be RFMO-specific and cover calendar years 2017 through 2019.

These reports assess the activity of carrier vessels and provide indication of possible transshipment events by comparing AIS data of vessels and determining possible "encounters" and "loitering" events. 'Encounter Events' are identified when AIS data indicates that two vessels may have conducted a transshipment, based on the distance between the two vessels, duration the vessels operated in close proximity, and vessel speeds. 'Loitering Events' are identified when a single carrier vessel exhibits vessel movements consistent with encountering another vessel at sea, but no second vessel is visible on AIS, also known as a 'dark vessel'. Loitering events are estimated using AIS data to determine vessel speed, duration at a slow speed and distance from shore.

***Note: AIS data is only one dataset and additional information available to RFMO Secretariats, RFMO members, and flag States is needed to provide a complete understanding of any apparent non-compliant or unauthorized fishing activity identified within this report. Only after investigation by the Secretariat or relevant flag and coastal State authorities should that determination be made and appropriate enforcement or regulatory action taken.***

For more information on the data used in this study, or to request the data annex, please contact [carrier-vessel-portal-support@globalfishingwatch.org](mailto:carrier-vessel-portal-support@globalfishingwatch.org).

# Contents

<b>List of Acronyms</b>	<b>5</b>
<b>Executive Summary</b>	<b>6</b>
<b>Activity Overview</b>	<b>8</b>
<i>Regional Observer Program (ROP)</i>	8
<b>AIS Activity Overview</b>	<b>10</b>
<i>Encounters</i>	10
<i>Loitering events</i>	13
<i>High Seas Loitering Events</i>	14
<i>EEZ – Loitering Events</i>	15
<b>Case Study: Activity in West African EEZs</b>	<b>17</b>
<b>Port Visits</b>	<b>18</b>
<i>Designated ports of entry</i>	18
<i>Visits to Porto Grande</i>	21
<b>Conclusions and recommendations</b>	<b>21</b>
<b>Sources</b>	<b>24</b>
<b>Annex 1. Detailed Methodology</b>	<b>25</b>
<i>AIS-based data methods</i>	25
<i>Data caveats</i>	27
<b>Annex 2. Data for report</b>	<b>Available Upon Request</b>

## List of Acronyms

AIS – Automatic Identification System  
ICCAT – International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas  
CMM – Conservation and Management Measure  
CPC - Contracting Party, Cooperating non-Contracting Party, Entity or Fishing Entity  
CVP – Carrier Vessel Portal  
EEZ – Exclusive Economic Zone  
GFW – Global Fishing Watch  
IUU – Illegal, Unreported, Unregulated  
LSTLV – Large-Scale Tuna Longline Vessels  
MCS – Monitoring, Control and Surveillance  
PSMA – Port State Measures Agreement  
RFMO – Regional Fisheries Management Organization  
ROP – Regional Observer Program  
VMS – Vessel Monitoring System

This report also refers to UN ISO 3166-1 alpha-3 country codes which can be found here for reference <https://unstats.un.org/unsd/tradekb/knowledgebase/country-code>.

## Executive Summary

Transshipment in the International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (hereinafter referred to as the “ICCAT Convention Area”) is currently regulated by Gen Rec 16-15 *Recommendation by ICCAT on Transshipment*. This recommendation includes reporting requirements for both fishing and carriers to help deter Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) fishing activities and better manage the fishery. Additionally, this Recommendation requires that all carriers transshipping ICCAT managed species are authorized by ICCAT and must carry an ICCAT observer at all times. The [Recommendation](#) acknowledges the need for greater monitoring, control and surveillance (MCS) of vessel activity and transshipments due to *'...grave concern that... a significant amount of catches by IUU fishing vessels have been transshipped under the names of duly licensed fishing vessels...'*.

Last year, GFW submitted a [report](#) to the 26th Regular Meeting of the Commission, in which commercially available Automatic Identification System (AIS) data was used to analyze the track histories of carriers operating within the ICCAT Convention Area during the calendar year 2017. This year, GFW analyzed carrier vessel activity in the Convention Area during calendar year 2018, to further investigate potential risk of non-compliance and trends in carrier vessel activity over time. This report looks at the effectiveness of the ICCAT Recommendation on Transshipment and considers what additional measures might be required to better monitor and control transshipment activity and detect and deter unauthorized transshipments or transfers of IUU-related catch sourced from the ICCAT Convention Area.

The ICCAT Regional Observer Program (ROP) for carriers is one of the most transparent observer programs amongst the tuna RFMOs. Included in the ROP reports are geolocations and dates of each observed at-sea transshipment conducted by carriers and longliners within the Convention Area. This level of transparency around activities at sea allows members to conduct due diligence and validate that reported information on their flagged vessels is consistent with what is reported by the ROP. This welcome level of transparency in reporting ensures more effective governance over transshipment at-sea within the ICCAT Convention Area, and reduces the risk that illegally caught or unreported fish enter the supply chain. The ROP could be further improved by the standardization of reporting requirements and additional detail in the submitted reports which would reduce the likelihood of discrepancies between the ROP reported information and the ICCAT ROP summary documents .

However, even with the high levels of transparency included in the ROP report, there was one CPC-flagged carrier, not identified in the ROP report, which was seen conducting AIS-detected encounters with longline vessels within the Convention Area. Additionally, there were discrepancies in the information provided by the [ROP Observer Reports](#) and the ICCAT ROP summary documents (Doc. No. PWG 402/2018 and Doc. No. PWG 402/2019). Not all ports visited by carriers after encounters with longliners were located within ICCAT member States, meaning they were not designated as ports of entry under the ICCAT Port State Measures Recommendation 18-09. This unobserved activity both at-sea and in-port increases the risk of

non-compliance to ICCAT transshipment management measures. ICCAT should consider the following recommendations to improve the Recommendation on Transshipment, and further reduce the risk of IUU fishing activities within the Convention Area.

<b>Finding</b>	<b>Recommendation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ICCAT has one of the most transparent carrier vessel ROPs of all tuna RFMOs, though reported information can be inconsistent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Standardize the amount and type of information required from the ROP, and ensure consistency in reported information.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Carrier vessel trips/encounters were conducted outside of the scope of the ROP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Investigate potential transshipment activity which was not reported on by the ROP.</li> <li>● Require all active carriers conducting transshipments within the Convention Area to provide up to date information regarding flag State.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● There were a high number of loitering events vs encounters.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Implement a centralized VMS to ensure effective oversight of carrier and fishing vessel activities.</li> <li>● Expand the current ICCAT Recommendation on Transshipment requirement of CPCs and the ROP to record and report any encounters unrelated to the transfer of fish occurring within the ICCAT Convention Area.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Encounters were detected on the high seas just outside EEZs after longline vessels were observed fishing within those EEZs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ensure that fish transferred outside of EEZs are effectively monitored and reported to relevant authorities by establishing MoUs with non-CPC port States.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● There were a high number of port visits to Porto Grande, Cape Verde, and the purpose of these visits is unknown.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Require ROP observers to report on non-transshipment port activity, such as transfers and offloading of crew and equipment, and refueling, during ROP observed voyages.</li> </ul>

- carriers visited non-CPC ports after encounters with longline vessels.

- Ensure compliance with General Recommendation 18-09 on Port State Measures requiring use of ICCAT designated ports by carriers when offloading transshipped catch.
- Encourage port authorities in non-CPC port States to share landing declarations at ports used by carriers when landing ICCAT caught species.

## Activity overview

### *Regional Observer Program (ROP)*

ICCAT’s ROP transshipment reports are among the most transparent of all five global tuna RFMOs. With the observer reports also made publicly available, the data provided by ICCAT suggest a welcome level of carrier vessel transparency that, if used alongside open source tracking data or, even better, a centralized VMS, could support the appropriate governance and oversight of transshipment activity at sea. However, more uniformity and consistency in ROP data reported, both in units used and better precision in observer reports, would increase the ability for GFW to conduct a full and accurate analysis of transshipment activity in comparison to AIS detected vessel activity.

GFW was able to estimate matches<sup>1</sup> between the observer reported transshipments in 2018 and AIS-detected data using vessel identify, location, and time. Approximately 75% of the AIS-detected encounters and 63% of the AIS-detected loitering events matched reported transshipments per documented ROP trip. In Figure 1 below, ROP reported transshipments have been overlaid with the GFW AIS detected encounter and loitering events. There is a strong spatial alignment between them. This correlation highlights how useful AIS data is as a tool for identifying potential transshipments. There were instances where AIS detected events, especially loitering events, where no transshipment activity was reported through the ROP. Although based purely on carrier track behavior, they indicate a possible transshipment may have occurred in which the fishing vessel was not transmitting AIS. Even though not all ROP reported transshipments matched an AIS-detected event, all of the ROP reported trips can be seen on AIS within the GFW Carrier Vessel Portal (CVP) and can be examined further by interested parties. The data annex provides the matching rates for each voyage.

---

<sup>1</sup> A matched encounter is defined as an encounter event within 12 hours and 10 kilometers of a reported transshipment event. A matched loitering event is defined as within 12 hours and 5 kilometers of a reported transshipment event. The matching algorithm is stricter as loitering events are less well defined than encounter events. For the purposes of this report only reported ROP at-sea transshipments of fish were matched to AIS-detected data.

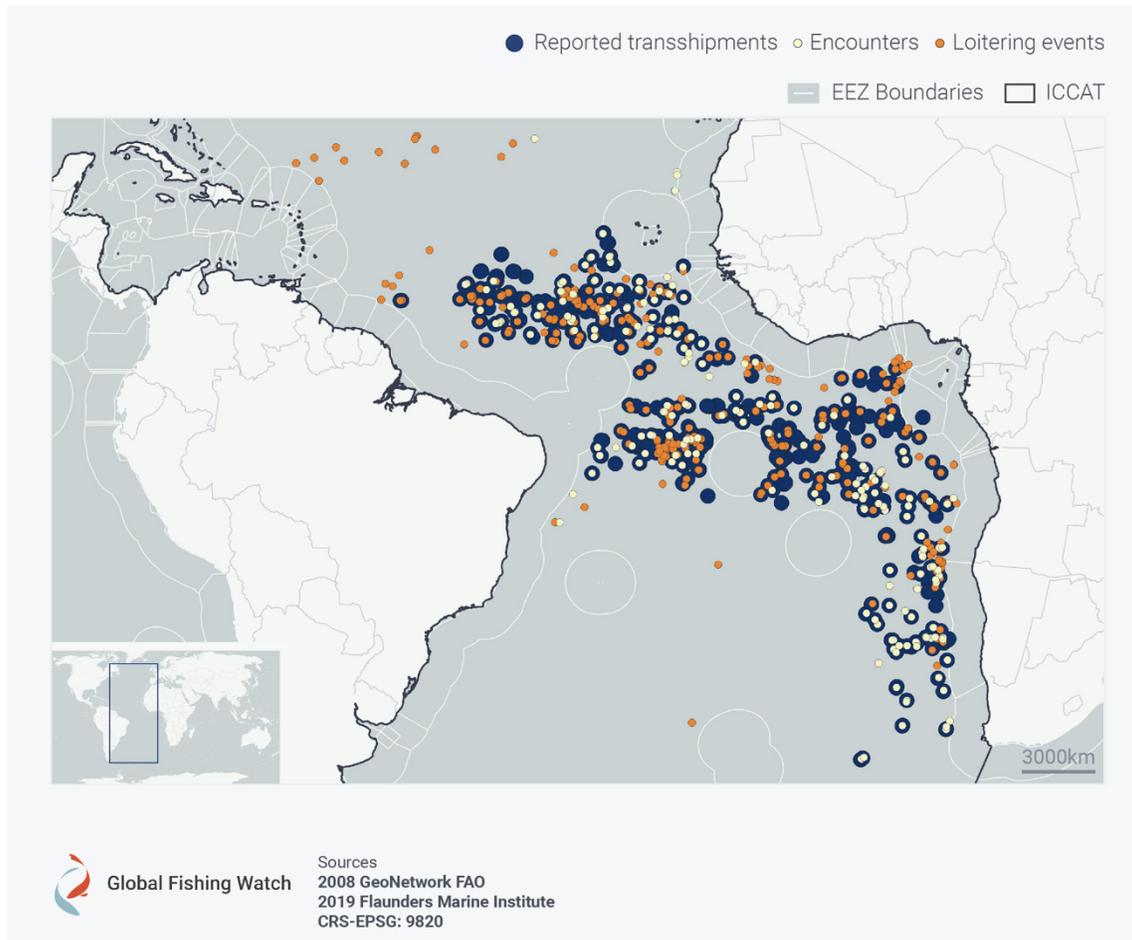


Figure 1. Reported transshipments overlaid with GFW AIS-Detected encounter and loitering events

Discrepancies between the number of reported transshipments and the number of encounters and loitering events detected via AIS are due to the limits of AIS, constraints of the encounter and loitering event definitions, and inconsistencies and inaccuracies in the detail provided in the ICCAT observer reports. While the ICCAT ROP is robust in the amount of information presented, there are inconsistencies in the precision and formatting of the data, specifically the transshipment location (latitude and longitude) provided, which GFW uses to match the event and can impact the matching rate. For instance, although the observer trip 222 is reported in table 2 in [Doc. No. PWG\\_402/2019](#), the actual observer report with the individually documented transshipments appeared to be missing and consequently was unable to be matched to AIS data.

## AIS Activity Overview

### Encounters

GFW identified 1,586 events conducted by carriers operating on the high seas in the ICCAT Convention Area in 2018. Of these, 465 were encounters with identified fishing vessels, and 1,121 were loitering events that did not match an encounter event (Figure 2).

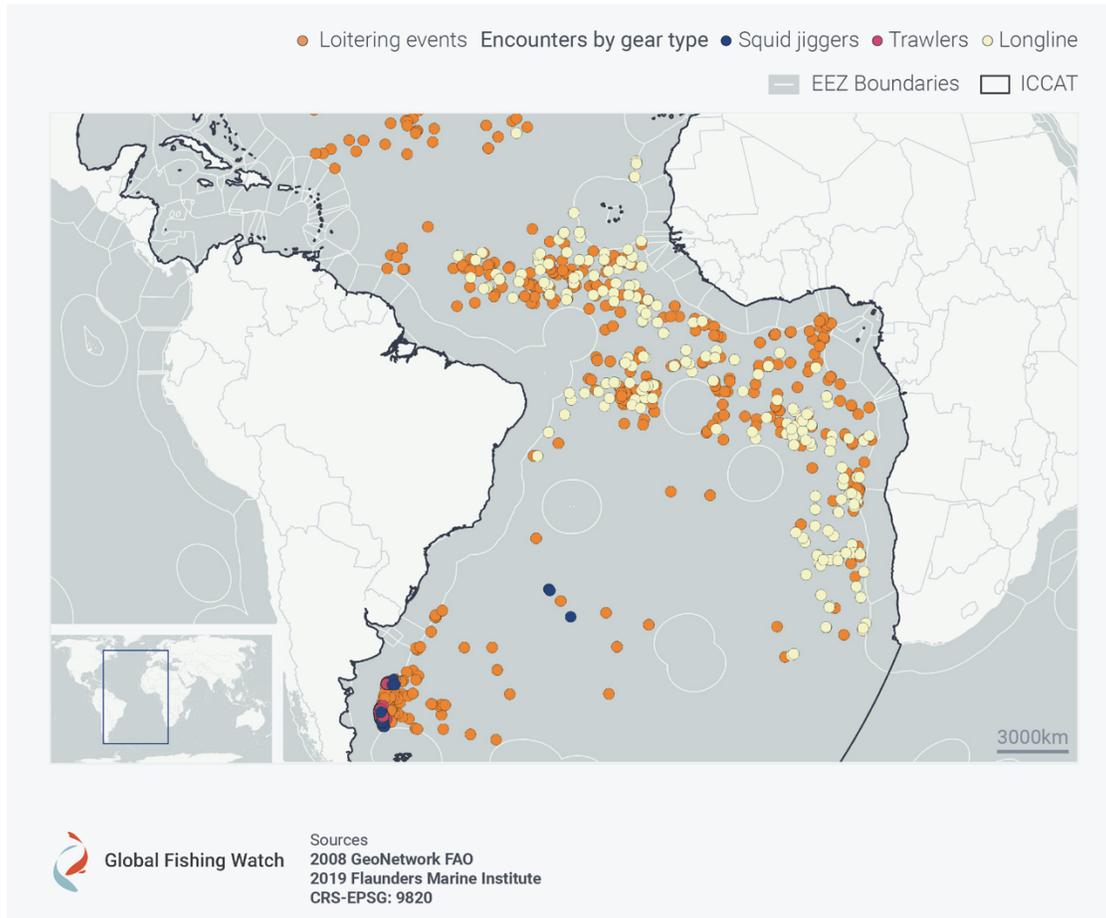


Figure 2. Potential transshipment events, including loitering and encounter events in the ICCAT Convention Area.

ICCAT Convention waters are home to a variety of different fisheries. For example, 136 encounters with squid jiggers in 2018 make up nearly a third (29.2%) of all AIS detected encounters by carriers. For the purposes of this report, further analysis of encounters on the high seas was restricted to the 211 encounters that involved a longline fishing vessel most likely to have been associated with capture of ICCAT managed species (Figure 2). In each of these encounters, the carriers and longline vessels involved were flagged to ICCAT Contracting Parties and/or Cooperating Non-Contracting Parties (collectively “CPCs”) (Figure 3).

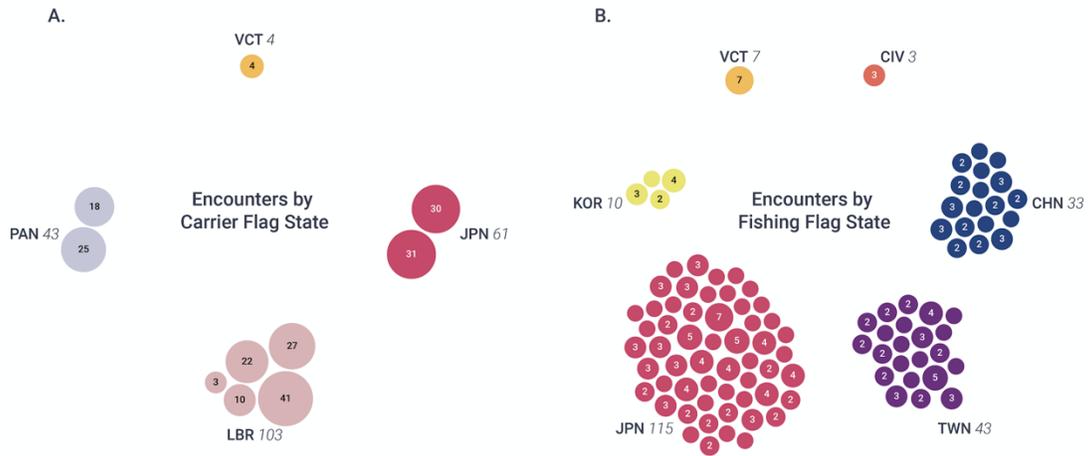


Figure 3. A. GFW-detected Encounter Events by Carrier Flag State and B. Fishing vessel Flag State. *Note: bubbles indicate unique carriers*

Each of the AIS-detected encounters with longline fishing vessels were conducted during carrier vessel trips which were reported on by the ICCAT ROP. The ROP reported nine voyages by Liberian flagged vessels in 2018, seven by Japanese flagged vessels, and four by Panamanian flagged vessels. These same trips were documented using GFW data (Figure 4). However, ICCAT reported a total of 648 transshipments, while GFW detected 439 potential transshipments (encounter and loitering events) on these same trips. GFW may have detected fewer potential transshipments because of restrictions in the encounter and loitering algorithms. However, the AIS data provides additional information that cannot be obtained from the ROP. For instance, GFW detected a carrier vessel trip which included four encounters and eight loitering events which did not appear in the ROP report (Figures 4 and 5).

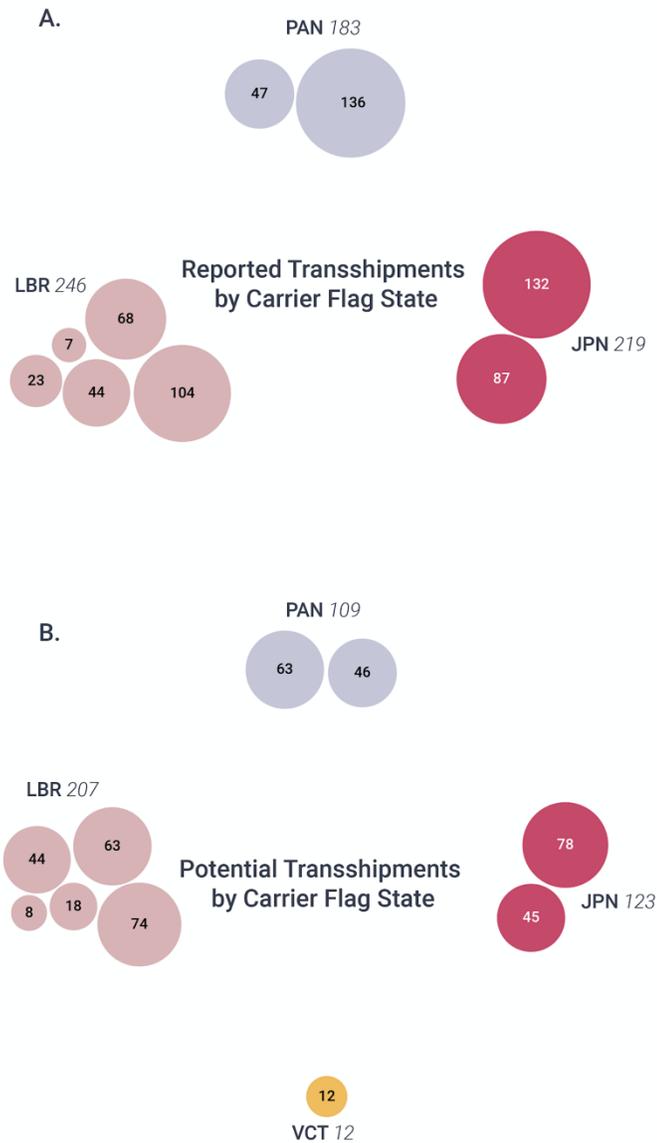


Figure 4. A. Reported Transshipments by Carrier Flag State. B. GFW AIS-Detected Potential Transshipments by Carrier Flag State. *Note: bubbles indicate unique carriers*

This trip was conducted by a carrier flagged to Saint Vincent and the Grenadines, a flag State red carded by the EU in 2017<sup>2</sup>. According to the [FAO](https://www.fao.org/), since 2017 the vessel does not appear to be authorized, and is considered to have inactive authorization based on public [ICCAT records](#). Furthermore, the detected encounters by this carrier were conducted with a single longline

<sup>2</sup> <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/comoros-saint-vincent-and-the-grenadines-given-red-card-by-european-commission>

vessel also flagged to Saint Vincent and the Grenadines. According to the International Maritime Organization, midway through 2018, the carrier vessel changed flags to “unknown” flag before engaging in an additional encounter with the same longline vessel and more loitering events. This vessel’s activity should be of interest to the Compliance Committee.

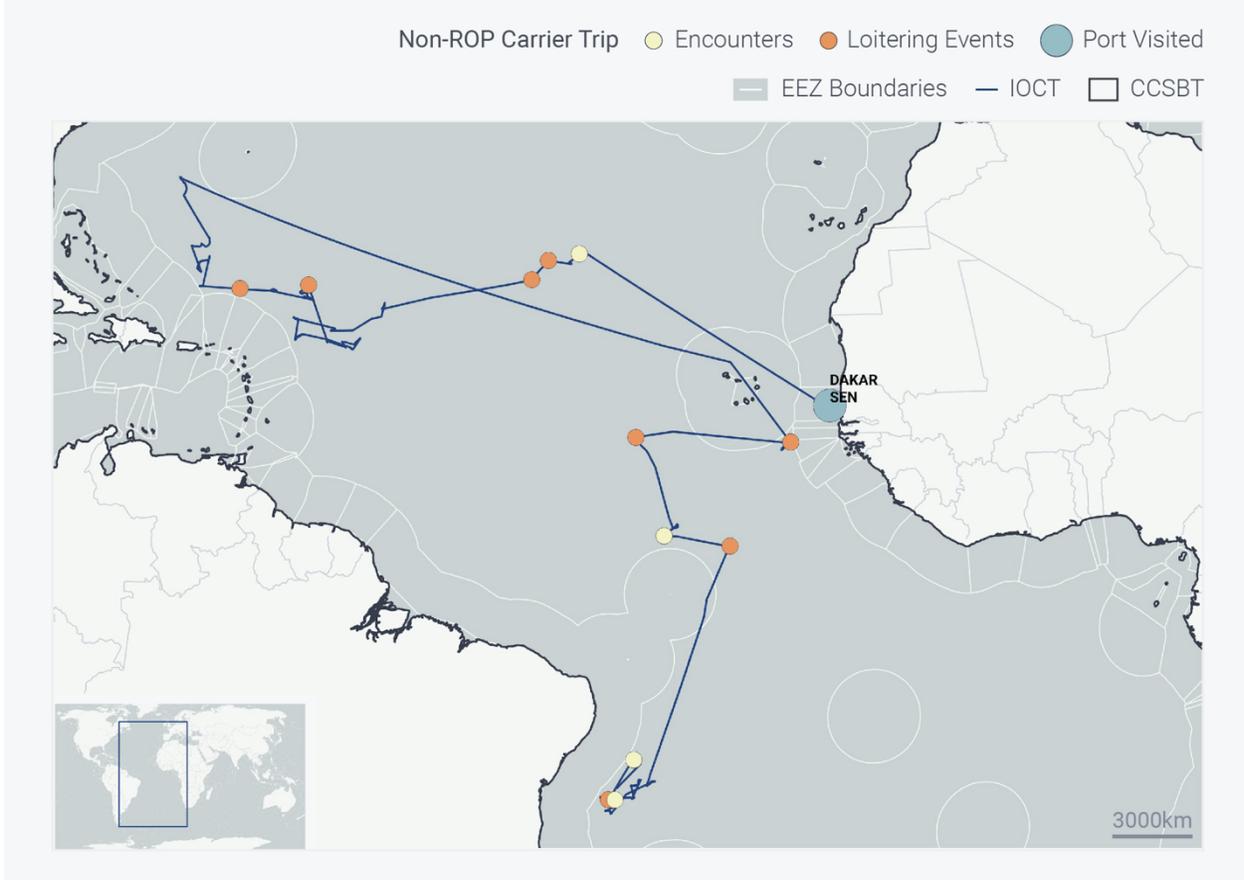


Figure 5. Track history of the VCT flagged carrier vessel that did not report to the ROP

*Loitering events*

When analyzing AIS data for potential transshipments at sea, there are generally many more loitering events observed than there are encounter events. This is due to a variety of factors. Primarily, because the definition of a loitering event is less restrictive and only dependent on the AIS transmission of a single vessel. Additionally, some fishing vessels transmit on class B AIS, which has inconsistent satellite reception. GFW algorithms detected 1,121 loitering events by carriers on the high seas of the Convention Area in 2018. These loitering events did not overlap with any encounters.

As highlighted in Figure 1 above these loitering events can be indicative of, but not proof of, transshipment. Not all these events will be transshipment of fish, and some may be associated

with other at-sea activities like mechanical issues and waiting for port access. In cases where they do indicate an encounter with a fishing vessel, this may be related to the transfer of bait, food or other bunkering, but it also may indicate that activity at sea may go unobserved. In 2018, there were significantly more loitering events inside the ICCAT Convention Area than encounters on the high seas, but also specifically within EEZs of coastal States. It is recommended that electronic monitoring (EM) of carriers is adopted alongside VMS to reduce the risk of unauthorized transshipments inside the Convention Area, particularly in the waters of coastal States.

### High Seas Loitering Events

To estimate loitering events which are more likely to indicate a transshipment related to the transfer of ICCAT managed species, GFW removed loitering events conducted by carriers which had encounters with non-longline vessels from the analysis. The events were further narrowed down to include only those which occurred within the latitudinal boundaries in which encounters with longline vessels had also been observed. This resulted in 301 loitering events likely related to an ICCAT transshipment. Of these, 70 were conducted by a carrier that did not carry an ICCAT ROP observer, or were conducted during a voyage that did not appear in the ROP report (Figure 6).

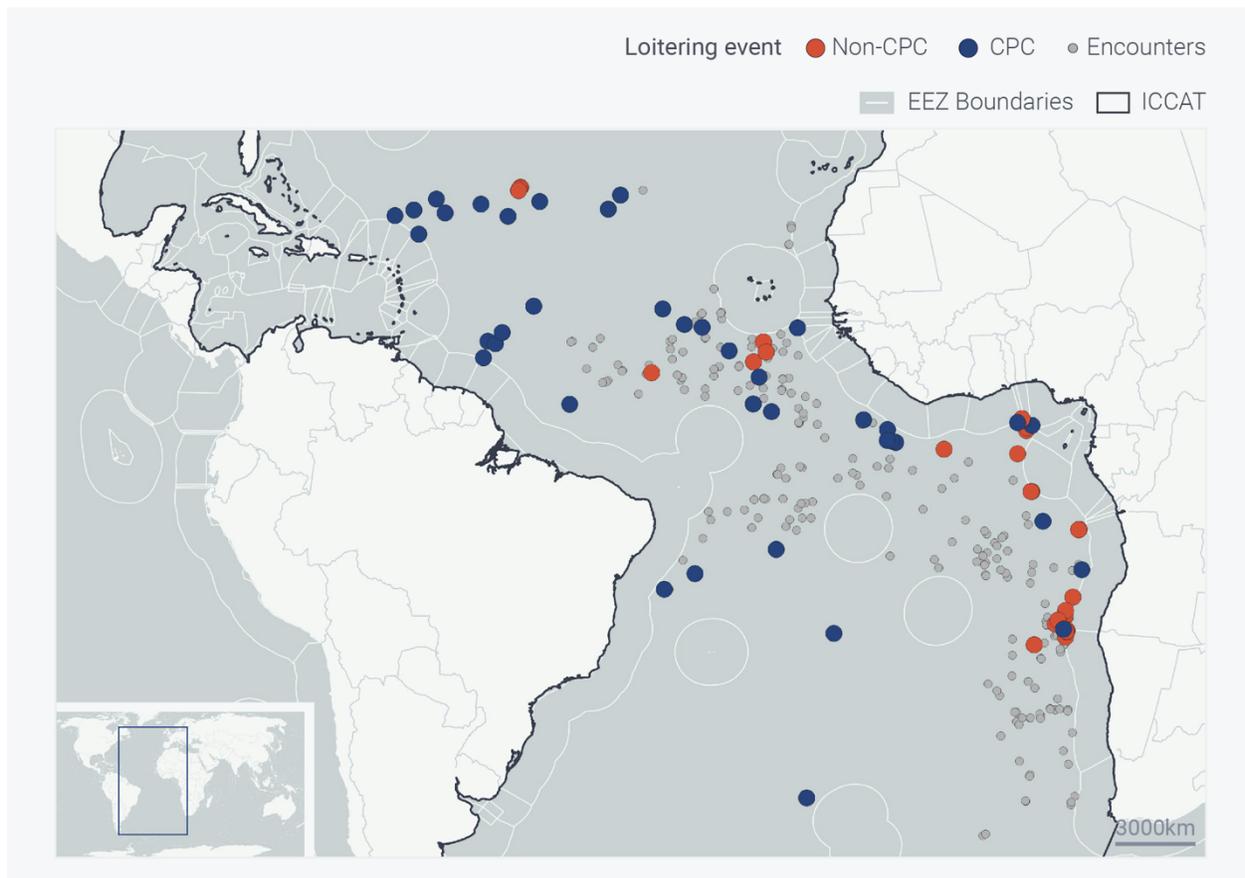


Figure 6. Loitering events that did not occur during ROP reported vessel trips by both Non-CPC (red) flagged carriers and CPC (blue) flagged carriers.

The 301 loitering events were conducted by 48 carriers from 16 flag States. The 13 Liberian flagged carriers were involved in 115 of the events, followed by the 11 carriers flagged to Panama (78 events) and the two carriers flagged to Japan (62 events). Almost all of the events (271, or 90%) were conducted by 34 carriers flagged to ICCAT CPCs. The remaining 30 events were conducted by 14 carriers flagged to non-CPCs (Figure 7).

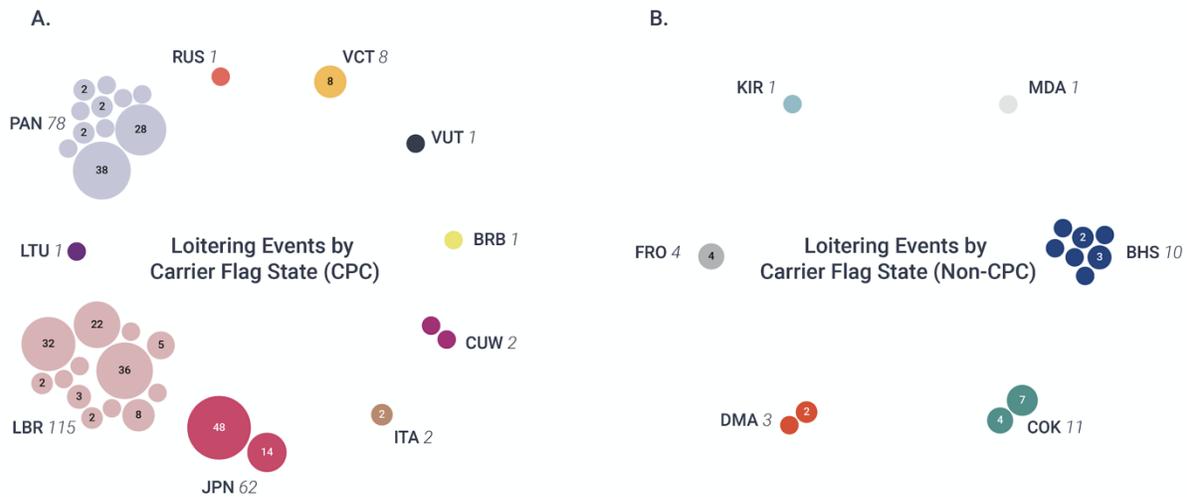


Figure 7. A. Loitering events by CPC Carrier Flag State and B. Non-CPC Carrier Flag State

### EEZ - Loitering Events

GFW detected a higher number of loitering events within EEZs than on the high seas. There were a total of 929 loitering events detected inside EEZs. Within the same latitudinal bounds, only six encounters between carrier and fishing vessels were detected, and these encounters were with trawler fishing vessels (Figure 9). This activity should be of interest to ICCAT and its member States because of the risks associated with unreported transshipments that can impact coastal States licensing revenue and resources.

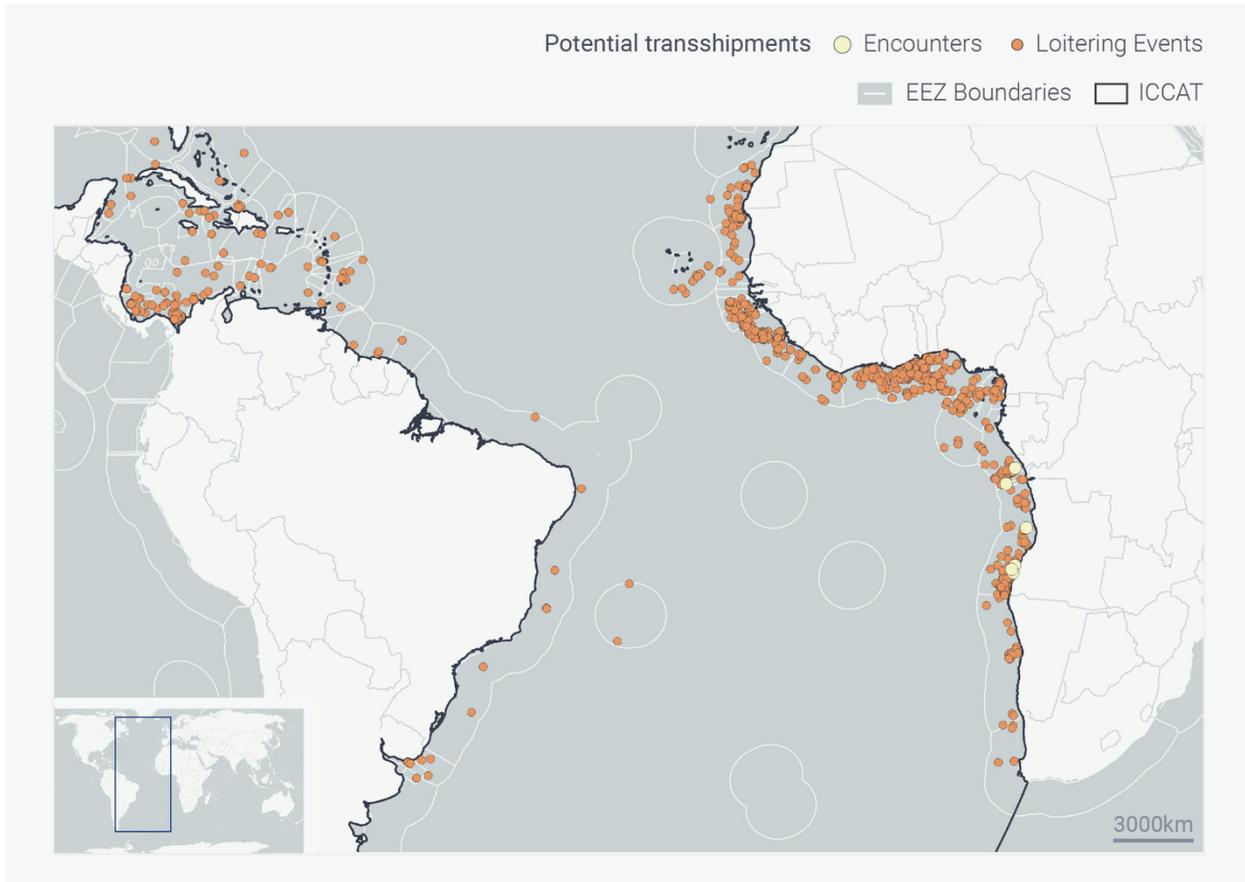


Figure 9. Loitering and encounter events detected inside EEZs within the latitudinal bounds of ICCAT high-seas potential transshipments

Of the 929 loitering events, 773 (83%) occurred within West African EEZs (Figure 9). A proportion of these events will be related to normal sea operation of vessels including waiting to enter port, resupplying, and authorized transshipments. However, some may also be linked to unauthorized transshipments. Under the current reporting framework, investigating loitering events is challenging due to a lack of data on these activities.

The West African Coast has long been identified as a place of rich fishing grounds, and vulnerable to significant IUU fishing activity (Doubouya et al. 2017, INTERPOL 2014). In addition to the large amount of underreported fishing by foreign distant water fleets, and illegal fishing, incidents of piracy and human trafficking have also been prevalent in West African waters over the previous decades (Belhabib et al. 2019, INTERPOL 2014). Activities such as transshipment and disabling monitoring devices, such as AIS, enable IUU activity (INTERPOL 2014), and a need for MCS support in West African countries with less capacity for fisheries oversight has been recommended to identify potentially illicit activity (Belhabib et al. 2019, INTERPOL 2014).

A centralized VMS measure within ICCAT for all authorized vessels, including carriers, would ensure that all vessels are transmitting their location to the relevant authorities, and all reported activity can be validated. Additionally, ICCAT should consider including within their existing transshipment Recommendation the requirement of CPCs and the ROP to record and report any encounters unrelated to the transfer of fish occurring within the ICCAT Convention Area. This would increase the transparency around carrier vessel activity at sea and would improve ICCAT’s already robust reporting requirements.

## Case Study: Activity in West African EEZs

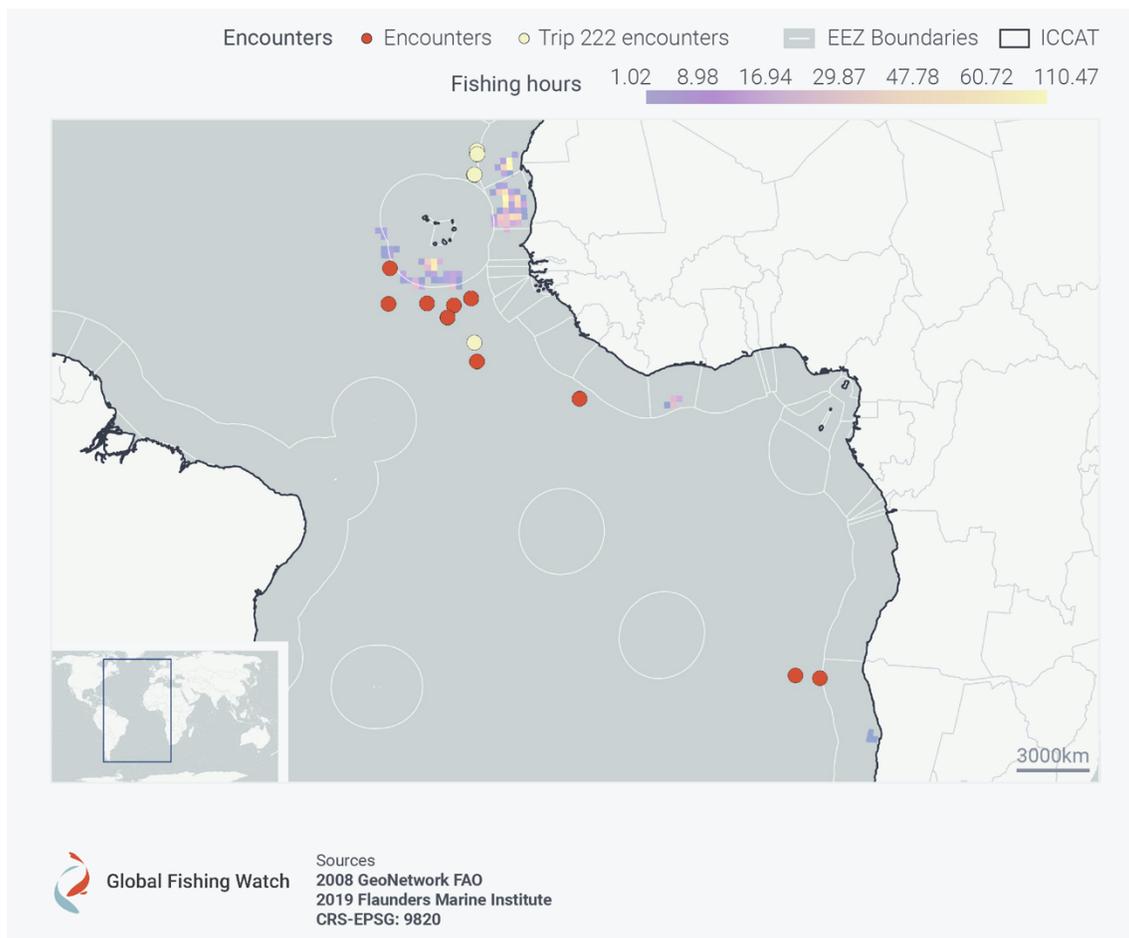


Figure 10. Encounters after fishing by longline vessels inside West African EEZs

In the image above, the red circles represent encounters between carriers and longline vessels which occurred after the longliners were observed fishing within nearby EEZs. All of these encounters occurred during ROP reported carrier trips. The fishing effort is shown in a gradient of purple to yellow, yellow indicating more fishing hours. Both the fishing and carriers observed in these encounters are flagged to ICCAT CPCs. However, in this image, it is clear that longline vessels spent time fishing within West African EEZs, and then encountered carriers after, on the

high seas. It is therefore possible that species caught within coastal State's EEZs were transferred and landed outside of the EEZ. Therefore, member States may wish to consider increased oversight of transshipment activity conducted just outside their national areas/waters through improvements to the current transshipment Recommendation to ensure that transfers of fish caught within EEZs are being properly monitored and reported to relevant authorities in near real time.

The encounters directly outside of the Mauritania EEZ occurred during reported trip 222 (see Doc. No. PWG\_402/2019), however, no observer report was identified and therefore no reported transshipments could be matched to this AIS data.

### Port Visits

A number of ports were visited after encounters and loitering events occurred in the Convention Area in 2018, chief among them was Porto Grande, Cape Verde (Figure 10).

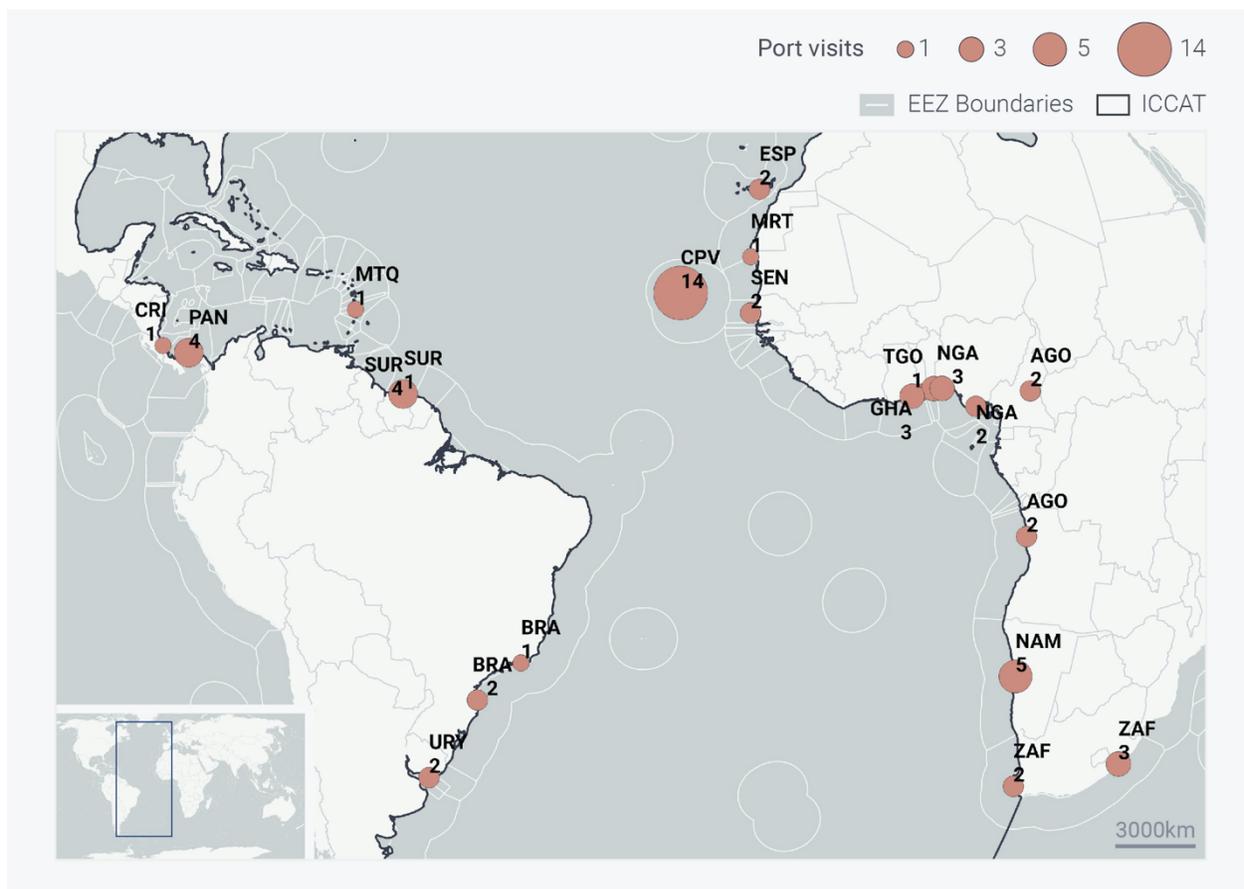


Figure 10. Count of port visits by carriers after potential transshipment events on the high seas in the ICCAT Convention Area.

## Designated ports of entry

ICCAT General Recommendation [18-09](#) on Port State Measures requires CPCs which open their ports to foreign flagged vessels carrying ICCAT-managed species, and/or fish products originating from such species, that have not been previously landed, to designate ports of entry and share their list of designated ports with the ICCAT Secretariat, who shall keep record of those ports on the ICCAT website. Two of the eight ports visited by carriers after an encounter with a longline vessel are not within CPC States, and are therefore not designated ports of entry under the ICCAT [Record of Ports](#) (Table 1). This raises the risk that ICCAT-managed species are entering ports of non-CPCs, and are potentially not being subject to the level of controls required by ICCAT of its CPCs. This is a potential loophole that can be exploited by IUU operators and highlights the need for consistent PSMs, in line with the PSMA, across all RFMOs.

Table 1. Port Visits by Carriers after Encounter Events with Longline Vessels

Port State	Port	PSMA <sup>3</sup>	PSMA DPE <sup>4</sup>	ICCAT DPE <sup>5</sup>	ICCAT CPC <sup>6</sup>	Carrier Visits
Cabo Verde	Porto Grande	Yes	No	Yes	Yes	13
Mauritius	Port Louis	Yes	No	No	No	4
Singapore	Singapore	No	No	No	No	4
Namibia	Walvis Bay	Yes	Yes	Yes	Yes	3
Senegal	Dakar	Yes	No	Yes	Yes	2
South Africa	Cape Town	Yes	Yes	Yes	Yes	2
Panama	Colon	Yes	No	Yes	Yes	1
South Africa	Durban	Yes	Yes	Yes	Yes	1

<sup>3</sup> <http://www.fao.org/treaties/results/details/en/c/TRE-000003/>

<sup>4</sup> <http://www.fao.org/fishery/port-state-measures/psmaapp/?locale=en&action=qry>

<sup>5</sup> <https://www.iccat.int/en/Ports.asp>

<sup>6</sup> <https://www.iccat.int/en/contracting.html#>

Ports designated for entry under ICCAT General Recommendation 18-09 are ports within which port State CPCs must guarantee a certain standard of port inspections. Any ports used to land or transship ICCAT managed species which are not designated for entry by ICCAT CPCs may not provide the same level of inspection and oversight of landed catch. As noted in Paragraph 43 of ICCAT 18-09, *“The Commission shall review this Recommendation no later than its 2020 Annual Meeting and consider revisions to improve its effectiveness”*. Therefore, at this year’s ICCAT meeting, the Commission may want to revise 18-09 to ensure more effective oversight in ports not currently designated for entry under the Record of Ports. Furthermore, the below table details the ports which were visited by carriers after AIS detected loitering events. Of the top 10 ports visited, only seven are designated ports of entry under ICCAT’s Record of Ports (Table 2).

Table 2: Top 10 Ports visited after loitering events

Port	Country	PSMA	PSMA DPE	ICCAT DPE	ICCAT CPC	Carrier Trips
Porto Grande	CPV	Yes	No	Yes	Yes	13
Walvis Bay	NAM	Yes	Yes	Yes	Yes	5
Colon	PAN	Yes	No	Yes	Yes	4
Port Louis	MUS	Yes	No	No	No	4
Singapore	SGP	No	No	No	No	4
Paramaribo	SUR	No	No	Yes	Yes	4
Durban	ZAF	Yes	Yes	Yes	Yes	3
Cotonou	BEN	No	No	No	No	3
Lagos	NGA	No	No	No	Yes	3
Tema	GHA	Yes	Yes	Yes	Yes	3

The above tables not only highlight the ICCAT designated ports of entry but also the status of ports visited under the FAO's PSMA. Seven of the eight port States visited by carriers after an encounter are party to the PSMA, however, four of these seven ports are not designated for entry under the PSMA, even though three of those four ports are designated for entry through ICCAT. Additionally, when considering ports visited after loitering events, the percentage of PSMA ratified ports decreases substantially.

Port State CPCs should consider designating their ports for entry for tuna and tuna-like species under both ICCAT regulations and through the PSMA to ensure effective monitoring and control of landing of ICCAT managed species, and to prevent IUU sourced catch from entering the supply chain. Since ICCAT General Recommendation 18-09 is aligned with the PSMA, ICCAT should consider requiring those ports to be designated under the PSMA and ensure the same level of control over vessels carrying ICCAT-managed species as well as any other product.

### *Visits to Porto Grande*

Porto Grande, Cape Verde was the most visited port by carriers after encounters and loitering events in the ICCAT Convention Area in 2018. In fact, every carrier trip documented in the 2018 ROP report includes a stop in Porto Grande, though these port visits are not documented in the detailed MRAG reports. The high number of port visits suggest the port is used as a stopover by carriers during longer voyages, as was the case during the previous year's ROP. GFW's [2017 ICCAT transshipment report](#) identified 13 port visits to Porto Grande during a longer carrier deployment, noting that it was unclear if these visits involved the offloading of fish, or if stops were made solely for other reasons. It is important to note that if carriers have non-landed ICCAT managed fish on board when visiting a port, then their activity is covered by the PSMs, which includes visits to "...port for landing, transshipping, packaging, or processing fish that have not been previously landed and for other port services, including, inter alia, refueling and resupplying, maintenance and dry docking" (Gen Rec 18-09 pg 4-5).

Given the frequency of visits to the port, ICCAT and member States may consider increasing port inspection controls and measures in Porto Grande to ensure compliance to transshipment and landing CMMs. Considering the importance of traceability of the catches, ICCAT should adopt stringent reporting requirements for in-port transshipments, such as in-port observer reporting when present, and should ensure that such reports are made available to port State authorities to facilitate the implementation of Gen Rec 18-09.

## **Conclusions and Recommendations**

This analysis highlights the complicated nature of managing at-sea transshipment in the ICCAT Convention Area. Though current oversight and reporting mechanisms are more advanced than

other tuna RFMOs, there are still improvements to be made to ensure increased transparency and consistency in managing transshipments of ICCAT managed species.

With carrier vessel trips detected via AIS which occurred outside the scope of the ROP, there is a clear risk for transshipments to go unobserved and unreported. Additionally, Member States may want to increase oversight over their own managed waters, as AIS data showed transshipments were taking place just outside an EEZ after observing significant fishing effort within it.

Finally, ports visited after encounters with longline vessels and loitering events highlights the need to ensure effective port inspection schemes during landing. ICCAT may want to encourage port States to designate official ports of entry to improve transparency of port landings. These key findings and corresponding recommendations for the Commission to consider are provided in the table below:

Finding	Recommendation
<ul style="list-style-type: none"> <li>While ICCAT has one of the most transparent ROPs of all tuna RFMOs, recorded information is variable in quality</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Standardize the information required from ROP, and ensure consistency in reporting.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Carrier vessel trips/encounters were conducted outside of the scope of the ROP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investigate potential transshipment activity which was not reported on by the ROP.</li> <li>Additionally, ensure the ICCAT registry includes up to date information regarding flag States of active carriers conducting transshipments within the Convention Area.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>There were a high number of loitering events vs encounters.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>For more effective MCS, implement a centralized VMS system to ensure effective oversight of carrier and fishing vessel activities.</li> <li>Expand the current ICCAT Recommendation on Transshipment requirement of CPCs and the ROP to record and report any non-transshipment encounters occurring within the ICCAT Convention Area.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encounters were detected just beyond EEZ limits following significant observed fishing effort within them.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensure that fish transferred outside of EEZs are effectively monitored and reported to relevant authorities by establishing MoUs with non-CPC port States.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• There were a high number of port visits to Porto Grande, Cape Verde, and the purpose of these visits is unknown.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Require ROP observers to report on non-transshipment port activity, like transfers and offloading of crew and equipment, and refueling, during ROP observed voyages.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carriers visited non-CPC ports after encounters with longline vessels.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensure compliance with General Recommendation 18-09 on Port State Measures requiring use of ICCAT designated ports by carriers when offloading transshipped catch.</li> <li>• Encourage port authorities in non-CPC port States to share landing declarations at ports used by carriers when landing ICCAT caught species.</li> </ul>

The spatial alignment between the MRAG ROP and this comprehensive analysis of AIS-based CVP data demonstrates an additional method for correlation of information to help build a more comprehensive assessment of vessel activity on the high seas for all flag States and vessel types. This should help enable improved regulation and management of transshipment activity. Member States should consider implementing comprehensive national AIS requirements for their authorized fleets to assist this. Critically, the Commission should consider tasking the ICCAT Secretariat to conduct annual reviews of transshipment activity using all sources of information available to build on this initial analysis by GFW and validate the efficacy of the ICCAT transshipment management measures.

## Sources

- Belhabib, D., Sumaila, U. R., and Le Billon, P. (2019). The fisheries of Africa: Exploitation, policy, and maritime security trends. *Marine Policy* 101, 80–92. doi:10.1016/j.marpol.2018.12.021.
- Doumbouya, A., Camara, O. T., Mamie, J., Intchama, J. F., Jarra, A., Ceesay, S., et al. (2017). Assessing the Effectiveness of Monitoring Control and Surveillance of Illegal Fishing: The Case of West Africa. *Front. Mar. Sci.* 4. doi:10.3389/fmars.2017.00050.
- ICCAT (2016). RECOMMENDATION BY ICCAT ON TRANSHIPMENT. GEN REC 16-15.
- ICCAT (2018). RECOMMENDATION BY ICCAT ON PORT STATE MEASURES TO PREVENT, DETER AND ELIMINATE ILLEGAL, UNREPORTED AND UNREGULATED FISHING. GEN REC 18-09.
- ICCAT Secretariat (2018). REPORT ON THE IMPLEMENTATION OF THE ICCAT REGIONAL OBSERVER PROGRAMME (ROP) FOR TRANSHIPMENT 2017/2018. Doc. No. PWG-402/2018.
- ICCAT Secretariat (2019). REPORT ON THE IMPLEMENTATION OF THE ICCAT REGIONAL OBSERVER PROGRAMME (ROP) FOR TRANSHIPMENT 2018/2019. Doc. No. PWG-402/2019.
- IMO (2002). Resolution A.917(22) Guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AIS).
- INTERPOL (2014). Study on fisheries crime in the west african coastal region. Environmental Security Sub-Directorate.
- Kroodsma, D. A., Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, N. A., Boerder, K., Ferretti, F., et al. (2018). Tracking the global footprint of fisheries. *Science* 359, 904–908. doi:10.1126/science.aao5646.
- Miller, N. A., Roan, A., Hochberg, T., Amos, J., and Kroodsma, D. A. (2018). Identifying Global Patterns of Transshipment Behavior. *Front. Mar. Sci.* 5. doi:10.3389/fmars.2018.00240.
- MRAG and CapFish Observers (2018). ICCAT Observer Reports - Previous.
- MRAG and CapFish Observers (2019). ICCAT Observer Reports - Current.
- Sala, E., Mayorga, J., Costello, C., Kroodsma, D., Palomares, M. L. D., Pauly, D., et al. (2018). The economics of fishing the high seas. *Science Advances* 4, eaat2504. doi:10.1126/sciadv.aat2504.
- Taconet, M., Kroodsma, D., and Fernandes, J. (2019). Global Atlas of AIS-based fishing activity - Challenges and opportunities. Rome: FAO.

## Annex 1. Detailed Methodology

### *AIS-based data methods*

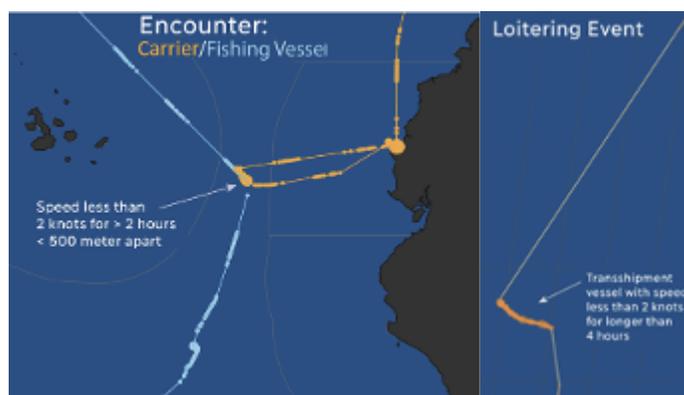
Carriers registered over 300 gross tons and on international voyages are already required to broadcast on Automatic Identification System (AIS), as mandated by the International Maritime Organization (IMO) (IMO 2002). Although the use of AIS is not globally mandated for fishing vessels, AIS used in fishing fleets is increasing with a growing number of flag and coastal States mandating its use through their own national or regional fisheries regulations. AIS devices broadcast the location of a vessel along with other information, including identity, course and speed. This makes the use of AIS, and its subsequent analysis, very useful in understanding fishing activity that can be used to support and complement existing national and RFMO Monitoring, Control and Surveillance (MCS) programs. This is especially true as AIS can provide a greater insight of fishing vessel activities, especially when these interactions involve vessels of differing flag States where VMS data is not publicly available or readily shared between authorities.

The Carrier Vessel Portal (CVP) is established using GFW datasets developed from AIS data. The CVP uses the same datasets used in the 2017 transshipment reports (<https://globalfishingwatch.org/rfmo-transshipment/>), including possible transshipment events defined as encounter and loitering events, port visits by carriers, vessel identity information broadcast from AIS, and publicly available vessel registry data.

GFW uses publicly broadcasted AIS data to estimate vessel information and vessel activity, including fishing, encounters and loitering events. Encounters, where two vessels meet at sea, may indicate possible transshipment activity between two vessels. Vessel encounters are defined when two vessels are within 500 meters of each other for at least 2 hours and traveling at < 2 knots, while at least 10 kilometers from a coastal anchorage (Miller et al. 2018). Whereas, vessel loitering is when a carrier vessel travelled at speeds of < 2 knots for at least 4 hours, while at least 20 nautical miles from shore (see Miller et al. 2018 for original methodology, however the original minimum of 8 hours has been changed to 4 hours for the purposes of this study).

Loitering by a single carrier vessel where the carrier vessel exhibits behavior consistent with encountering another vessel at sea, but no second vessel is visible on AIS, may also indicate a possible transshipment event but where there is no AIS data for the second vessel, also known as a 'dark vessel' (Figure A1). Loitering events may indicate a possible

encounter for which data is lacking for the second vessel, possibly due to lack of AIS transmission, poor satellite coverage, or the size of the second vessel (INTERPOL 2014).



*Figure A1 - Examples of vessel tracks during typical 'Encounter' where two vessels meet at sea and 'Loitering' events where a carrier vessel (referred to as transshipment vessel) has behavior consistent with encountering an LSTLV at sea but no LSTLV is visible on AIS*

The GFW database also contains an estimate of port visits conducted by carriers (see Annex 2). GFW defines ports as any 0.5-kilometer grid cell with 20 or more unique vessels stationary for greater than 12 hours. A port visit includes the port entry and exit of a vessel if the vessel stops. A vessel "enters" port when it is within 3 kilometers of a GFW-defined port. A vessel has 'stopped' when it has entered port and slowed to a speed of 0.2 knots and has started movement again when it moves over 0.5 knots. A vessel "exits" port when it is at least 4 kilometers away from the previously entered port. Note, for the purposes of this analysis any port visits that had a duration of less than 3 hours were removed from the data. Port stops can vary in duration from less than an hour to multiple weeks. Generally, very short port stops, as defined by GFW, may be intermediate ports a vessel stops at before entering a port to conduct activities of interest to this report, such as offloading of catch. Therefore, in an attempt to exclude intermediate ports, this analysis excluded port visits of less than 3 hours, so that all voyages ended at ports where the carriers remained for at least 3 hours.

The carrier and fishing vessels analyzed in this report were chosen based on the GFW database of fishing and carriers. The fishing database is defined in Kroodsma et al. (2018) and includes fishing vessels based on registry database information or as defined by a convolutional neural network (Kroodsma et al. 2018). Fishing vessels capable of fishing tuna were defined by the GFW vessel classification using known registry information in combination with a convolutional neural network used to estimate vessel class (network described in Kroodsma et al. 2018). The carrier database is defined in Miller et al. (2018) and was curated using International Telecommunication Union and major RFMOs, vessel movement patterns based on AIS, a convolutional neural network

used to estimate vessel class (see Kroodsma et al. 2018) and the International Maritime Organization (IMO) unique identifier.

For the purposes of the ICCAT 2018 transshipment analysis loitering events were restricted to those that are  $\leq 24$  hours in duration, due to a finding from the 2017 transshipment reports (for example see section 4.6 in the 2017 ICCAT report found here: <https://globalfishingwatch.org/rfmo-transshipment/>) that these loitering events are more likely to indicate possible transshipment activity.

For the case study focusing on apparent fishing hours inside EEZs prior to encounter events the fishing hours were calculated if they occurred after leaving port and after any previous carrier encounter and within three weeks prior to an encounter with a carrier vessel. Apparent fishing hours were summed by 0.5 degree bins. Apparent fishing is estimated using a convolutional neural network that uses AIS based data such as vessel speed, direction, and rate of turn to classify if a fishing vessel is likely fishing or transiting (not fishing) (See Kroodsma et al. 2018).

Vessel authorization was established by using the publicly available vessel registry produced by ICCAT<sup>7</sup> and CCSBT<sup>8</sup> along with the ICCAT Observer Reports<sup>9</sup>. If a carrier or fishing vessel was listed as 'authorized' on any of the public registries during an encounter or loitering event the event was considered 'authorized'. However, if a vessel was not authorized on one of the three registries during the time period of an encounter or loitering event the authorization status is unknown. The ability to determine vessel authorization is largely dependent on the accuracy and comprehensiveness of the public registries, as well as the vessel information (name, MMSI, IMO, callsign) transmitted on AIS by the vessel and used by GFW.

### *Data caveats*

The analysis presented in this report relies on commercially available AIS data and publicly available information. Therefore, the AIS data is limited by those vessels that transmit AIS data and do so by providing accurate vessel identity information. AIS data can be tampered with, but GFW does implement methods to help correct for false AIS data. Low satellite coverage of high-density areas can also limit AIS data usefulness, although the high seas ICCAT Convention Area has relatively strong Class-A AIS coverage, with the exception of the Gulf of Mexico, parts of Europe outside the range of

---

<sup>7</sup> <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>

<sup>8</sup> <https://www.ccsbt.org/en/content/ccsbt-record-authorized-vessels>

<sup>9</sup> <https://www.iccat.int/en/ROP.html>

terrestrial receivers along the coast, and parts of the southern Atlantic Ocean (see Taconet, Kroodsma, and Fernandes 2019). AIS data tends to be sparser and more limited for vessels equipped with Class-B AIS devices (Kroodsma et al. 2018). For further analysis of GFW AIS data quality in the Atlantic Ocean refer to: Taconet, Kroodsma, and Fernandes 2019. AIS device class often depends on flag State regulations, vessel length, and vessel purpose. Because of the limitations of AIS data, lack of complete and accurate public vessel databases and registries, and limitations of modelling estimations, the AIS detected encounter, and loitering data are represented as accurately as possible but should be considered restrained estimates based on these limitations (see Kroodsma et al. 2018, Miller et al. 2018, and <https://globalfishingwatch.org/> for further discussion).



Monsieur Derek Campbell  
Président du Comité d'application des mesures  
de conservation et de gestion de la Commission  
internationale pour la conservation des thonidés  
de l'Atlantique (CICTA)

11 octobre 2021

Monsieur le Président,

**Objet : Note récapitulative des informations partagées avec la CICTA en 2020 et 2021<sup>1</sup>**

Environmental Justice Foundation (EJF) est une organisation internationale à but non lucratif œuvrant à l'échelle mondiale pour lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN). EJF promeut et encourage le partage international d'informations pour améliorer la transparence dans le secteur de la pêche et prévenir, décourager et éliminer la pêche INN. À cette fin, EJF recueille des informations sur les identités et les activités des navires de pêche grâce à une combinaison d'enquêtes sur le terrain, de surveillance par satellite, de renseignement humain et de source ouverte, et de projets de surveillance communautaire.

En date du 16 octobre 2020, 4 novembre 2020 et 17 juin 2021, nous avons partagé avec le Secrétariat de la CICTA des informations sur des navires de pêche ayant potentiellement participé à des activités de pêche INN dans l'océan Atlantique. Ces transmissions ont été effectuées conformément à la recommandation de la CICTA visant à établir un processus aux fins de l'examen et de la déclaration des informations sur l'application<sup>2</sup>.

En amont de la réunion de la 27<sup>ème</sup> réunion ordinaire de la Commission et de son comité d'application, je souhaite fournir audit comité un résumé de ces informations.

\*\*\*

– *Notification d'activités de navires du 16 octobre 2020*

Par l'intermédiaire de notre notification d'activités de navires du 16 octobre 2020, nous avons attiré l'attention du Secrétariat de la CICTA sur le fait que des données de systèmes d'identification automatique (SIA) indiquaient que deux navires de pêche présumés battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines (VCT) s'étaient potentiellement adonnés – à partir de juillet 2020 – à des activités de pêche dans la zone

<sup>1</sup> Version originale de la lettre en anglais.

<sup>2</sup> CICTA, 'Recommandation de [la CICTA] visant à établir un processus aux fins de l'examen et de la déclaration des informations sur l'application', consultée le 7.10.2021, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-f/2008-09-f.pdf>.

relevant de la compétence de la CICTA alors qu'ils ne figuraient pas sur le registre des navires de l'organisation. Sur la base des informations disponibles, ces deux navires ont été identifiés sous les noms de « RICOS NO. 3 » (OMI : 8568682) et « RICOS NO. 6 » (OMI : 8568694). Si les activités décrites dans cette notification ont effectivement eu lieu, nous notons qu'elles pourraient relever du paragraphe 1(a) de la Recommandation 18-08 de la CICTA qui prévoit que : « les navires [...], sont présumés exercer des activités de pêche [INN] dans la zone de la Convention [...], entre autres, [lorsqu'ils] [...] capturent des thonidés ou espèces voisines dans la zone de la Convention [CICTA] et ne figurent pas sur la liste [CICTA] pertinente des navires autorisés à pêcher [de telles espèces] dans la zone de la Convention [...] »<sup>3</sup>. En plus d'avoir partagé cette notification avec le Secrétariat de la CICTA, EJF l'a également partagée avec les autorités compétentes du Belize et de VCT, ainsi qu'avec les services pertinents de la Commission européenne.

– *Notification d'activités de navires (mise à jour) du 4 novembre 2020*

En date du 4 novembre 2020, nous avons partagé avec le Secrétariat de la CICTA une version mise à jour de la notification partagée le 16 octobre 2020. Cette version mise à jour de la notification comprenait des informations reçues des autorités compétentes de VCT et des informations supplémentaires sur le *modus operandi* des navires (c.-à-d. au sujet de leurs escales et activités de pêche). Plus particulièrement, cette notification visait à informer les autorités et organismes concernés de la possibilité que les navires aient été radiés par VCT le 13 septembre 2018. En outre, et sur la base d'une analyse plus approfondie des données SIA, EJF notait que les deux navires auraient pu être présents dans l'océan Atlantique avant juillet 2020. Les données disponibles suggèrent, entre autres, d'éventuelles activités de pêche dans les eaux relevant de la juridiction nationale d'un État côtier dans la zone de la Convention. En tant que tel, et si les activités décrites dans cette notification ont effectivement eu lieu, EJF notait qu'elles pourraient non seulement relever du paragraphe 1(a) de la Recommandation 18-08 de la CICTA pour les raisons précédemment invoquées, mais également de ses paragraphes 1(h) (c.-à-d. que « les navires [...], sont présumés exercer des activités de pêche [INN] dans la zone de la Convention [...], entre autres, [lorsqu'ils] [...] capturent, sans autorisation, des thonidés ou espèces voisines dans les eaux sous la juridiction nationale des États côtiers dans la zone de la Convention ou contreviennent aux lois et règlements de cet État [...] ») et 1(i) (c.-à-d. « les navires [...], sont présumés exercer des activités de pêche [INN] dans la zone de la Convention [...], entre autres, [lorsqu'ils] sont sans nationalité et capturent des thonidés ou des espèces voisines dans la zone de la Convention [...] »). En plus de partager cette notification avec le Secrétariat de la CICTA, EJF l'a partagée avec les autorités compétentes du Belize, du Brésil, du Sénégal, de Trinité-et-Tobago, des États-Unis d'Amérique (USA) et de VCT, ainsi qu'avec les services pertinents de la Commission européenne.

---

<sup>3</sup> CICTA, 'Recommandation de [la CICTA] établissant une liste de navire présumées avoir exercé des activités de pêche illicites, non déclarées et non réglementées', consultée le 7.10.2021, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-f/2018-08-f.pdf>.

– *Alerte d'information sur des navires du 16 juin 2021*<sup>4</sup>

Notre Alerte d'information sur des navires du 16 juin 2021 transmise au Secrétariat de la CICTA le 17 juin 2021 visait à informer le secrétariat que des renseignements indiquaient que trois navires de pêche ayant potentiellement participé à des activités de pêche INN dans l'océan Atlantique avaient récemment été inclus dans le registre des navires actuellement autorisés à opérer dans la zone de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI). Ces navires étaient présumés battre le pavillon d'Oman. Sur la base des informations disponibles, ces trois navires ont été identifiés sous les noms de « ISRAR 1 » (OMI : 8004076), « ISRAR 2 » (OMI : 8568682, ex-RICOS NO. 3) et « ISRAR 3 » (OMI : 8568694, ex-RICOS NO. 6). Les navires identifiés sous les numéros IMO 8568682 et 8568694 sont ceux concernés par les notifications du 16 octobre 2020 et du 4 novembre 2020. En ce qui concerne ces deux navires, nous soulignons que nous avons continué à les suivre et à collecter des informations sur leur identité et leurs activités après le 4 novembre 2020. À ce titre, nous expliquions avoir identifié qu'ils avaient navigué en direction de l'océan Indien et de zones portuaires à Maurice dans lesquelles ils sont entrés, apparemment sous leurs nouvelles identités, en décembre 2020. En ce qui concerne le troisième navire – à savoir le « ISRAR 1 » – EJF notait qu'il a navigué vers l'océan Indien et des zones portuaires de Maurice avec les deux autres navires, et qu'il n'est pas possible d'exclure, sur la base de renseignements humains recueillis par EJF et des données AIS vraisemblablement transmises par le navire, qu'il ait également opéré dans la zone relevant de la compétence de la CICTA avant de mettre le cap vers ces destinations. À cet égard, EJF notait que le registre CICTA des navires inactifs comprend un navire identifié sous une ancienne identité du navire « ISRAR 1 », c'est-à-dire sous le nom de « MEGA NO. 2 » et l'OMI : 8004076. En tant que tel, EJF a souligné que des vérifications supplémentaires par les autorités compétentes concernées pourraient conduire à établir que les activités potentielles que ce navire a pu entreprendre dans l'océan Atlantique n'ont pas été menées conformément aux mesures de conservation et de gestion applicables (MCGs). En plus de partager cette alerte avec le Secrétariat de la CICTA, EJF l'a partagée avec les autorités compétentes du Belize, de la France, de Maurice, d'Oman et des USA, ainsi qu'avec les secrétariats de toutes les organisations régionales de gestion des pêches thonières (y compris de la CTOI) et avec les services pertinents de la Commission européenne et d'INTERPOL.

\*\*\*

Comme mentionné précédemment, EJF estime que le partage international d'informations est essentiel pour améliorer la transparence dans le secteur de la pêche et prévenir, décourager et éliminer la pêche INN. Par conséquent, nous apprécions que les organisations non gouvernementales puissent soumettre des rapports sur d'éventuelles situations de non-conformité avec les MCGs de la CICTA.

Nous espérons que les informations que nous avons partagées avec le Secrétariat de la CICTA contribueront aux efforts de l'organisation pour faire face au défi de la pêche INN dans la zone de la Convention.

---

<sup>4</sup> Cette Alerte d'information sur des navires a été partagée avec le Secrétariat de la CICTA en date du 17 juin 2021.

N'hésitez pas à me contacter si vous souhaitez obtenir des informations supplémentaires.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes respectueuses salutations.



Steve Trent  
**Fondateur / Directeur général, EJF**

COURTESY TRANSLATION

16 October 2020

### Vessel Activity Notification

#### Potential illegal fishing activities in the area under the competence of ICCAT

Using the software ExactEarth and the Global Fishing Watch map of fishing activity, the Environmental Justice Foundation (EJF) regularly monitors fishing vessel activities, particularly in regions with high levels of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing. ExactEarth and Global Fishing Watch are satellite-based tracking systems that allow for the observation of vessels equipped with an Automatic Identification System (AIS).

AIS data indicate that two fishing vessels reportedly flying the flag of Saint Vincent and the Grenadines (VCT) may potentially have engaged in fishing in the area under the competence of the International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT) while not on the ICCAT record of vessels.

#### Vessels information

Name	Former name <sup>1</sup>	IMO	IRCS	MMSI	Vessel type	Reported length overall	Flag	Former flag <sup>1</sup>
RICOS NO. 3	MARIO NO. 3	8568682	J8QK5	377907277	Fishing vessel (longliner)	23,8 metres		
RICOS NO. 6	MARIO NO. 6	8568694	J8QK4	377907276	Fishing vessel (longliner)	23,8 metres		

Legal person acting as registered owner of the vessels	National registration number	IMO company number	Place of registration
GREAT VISION CO., LTD.	83929	4288881	Belize 

<sup>1</sup> Based on information available from the sources used to compile this notification, the vessels would have changed names and flags in December 2015.

The above tables reflect information gathered from the following sources:

- IMO Global Integrated Shipping Information System<sup>2</sup>;
- IHS Maritime Portal Sea-web Ships<sup>3</sup>; and
- ExactEarth ShipView<sup>4</sup>;
- Historical record of authorised vessels of the Indian Ocean Tuna Commission (IOTC)<sup>5,6</sup>; and
- Belize International Business Companies Registry<sup>7</sup>.

### Vessels activities

AIS data accessed on 7 October 2020 from the software ExactEarth indicate that the vessels concerned by this Vessel Activity Notification (VAN) may potentially have engaged in fishing in Western Central Atlantic (FAO 31) and Eastern Central Atlantic (FAO 34) from July 2020 onwards<sup>8</sup>.

EJF believes that the AIS signals transmitted from the high seas of FAO 31 and FAO 34 may be consistent with fishing activities targeting tuna, tuna-like fishes and such other species of fishes exploited in tuna fishing (based on movements, speed and location)<sup>9</sup>. As such, these activities may fall under the competence of ICCAT.

EJF particularly notes that the AIS signals transmitted are suggestive of longlining activities with identifiable patterns of lines being set at or close to steaming speed and later hauled at lower speed<sup>10</sup>. EJF also notes that the signals were transmitted from known longline fishing grounds for tuna and tuna-like species<sup>11</sup>.

This hypothesis is further reinforced by the type of vessels concerned by this VAN which were listed on the record of vessels authorised to operate in the area of competence of the Indian Ocean Tuna Commission as longliners until 12 August 2014<sup>5,6</sup>.

At the time of writing this VAN, the last AIS signal available from ExactEarth transmitted by the RICOS NO. 3 was on 2 October 2020 (19:10:42 UTC) at 10.376023, -22.262262 in the high seas (FAO 34) at a reported speed of 0.4kn. The last AIS signal available from ExactEarth transmitted by the RICOS NO. 6 was on 26 September 2020 (21:13:44 UTC) at 10.035003, -21.252273 in the high seas (FAO 34) at a reported speed of 0.2kn.

---

<sup>2</sup> IMO, 'Global Integrated Shipping Information System – Ship and Company Particulars', accessed 7.10.2020, <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx> (credentials required, free of charge).

<sup>3</sup> IHS Maritime Portal – Sea-web Ships, accessed 7.10.2020, <https://maritime.ihs.com/Home/Index> (subscription required).

<sup>4</sup> ExactEarth ShipView, accessed 7.10.2020, <https://shipview.exactearth.com> (subscription required).

<sup>5</sup> IOTC, 'Historical record of authorised vessels – Vessel information', accessed 7.10.2020, <https://www.iotc.org/vessels/history/69046/8352>.

<sup>6</sup> IOTC, 'Historical record of authorised vessels – Vessel information', accessed 7.10.2020, <https://www.iotc.org/vessels/history/69048/8353>.

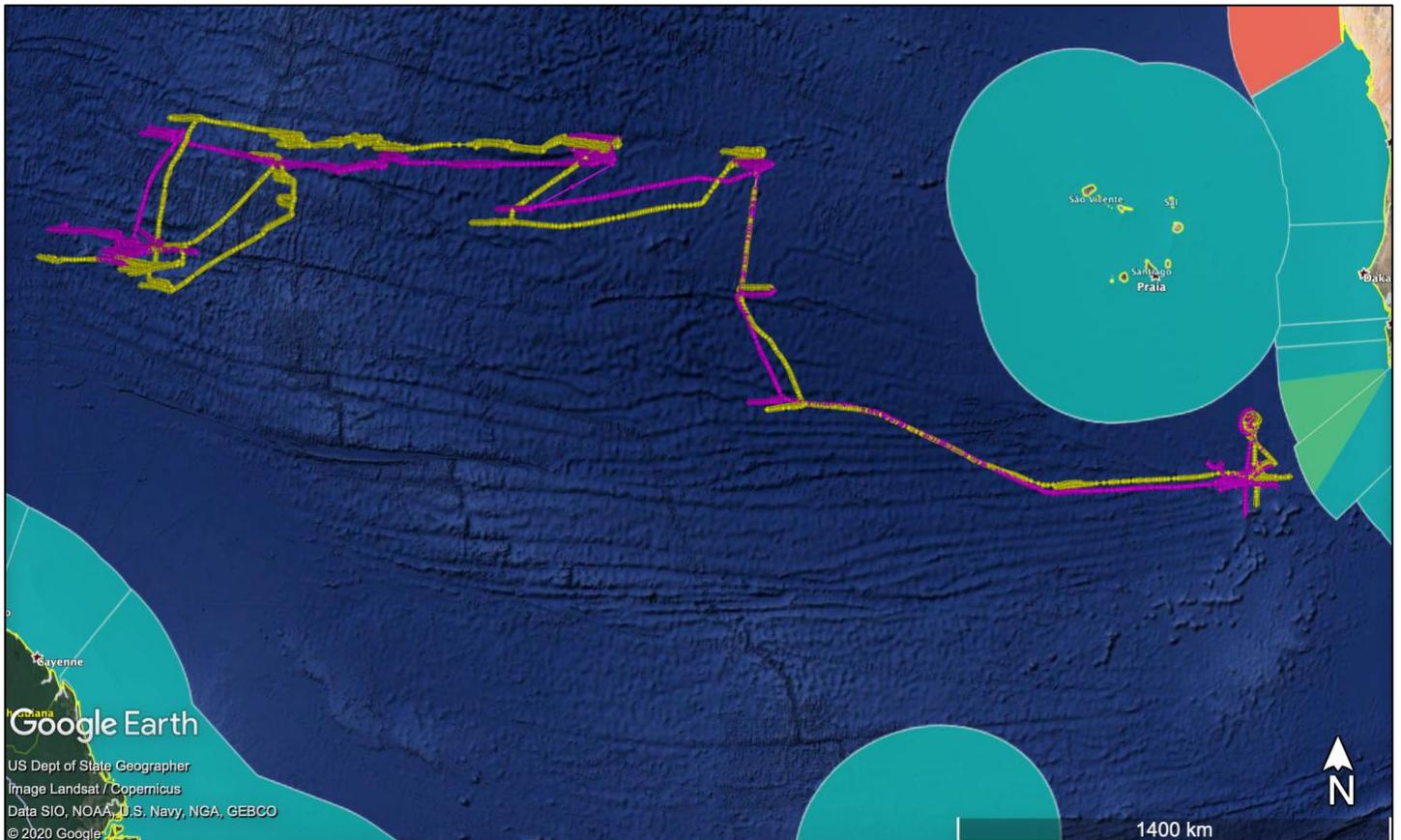
<sup>7</sup> IBC Belize, accessed 7.10.2020, [https://companysearch.bz/public\\_search/index.php](https://companysearch.bz/public_search/index.php).

<sup>8</sup> The first AIS signals transmitted by the RICOS NO. 3 and RICOS NO. 6 available from the software ExactEarth are dated 9 July 2020.

<sup>9</sup> See **Appendix 1** for an example of close-up of AIS signals available from the software ExactEarth.

<sup>10</sup> de Souza EN, Boerder K, Matwin S, Worm B (2016) *Improving Fishing Pattern Detection from Satellite AIS Using Data Mining and Machine Learning*, *PLoS ONE* 11(7): e0158248, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0158248>.

<sup>11</sup> ICCAT (2019) *Statistical Bulletin, Vol. 45 (1950-2017), Section 4, Geographical distribution of historical catches of the major tuna and tuna-like species by decade, species and gear group*, <https://www.iccat.int/sbull/SB45-2019/s4.html>.



*Tracks of the vessels available from ExactEarth plotted on Google Earth. Tracks are available upon request. The maritime zones and maritime delimitations depicted in the image are purely illustrative.*

The track in magenta in the image above is based on AIS signals transmitted by the vessel RICOS NO. 3. The track in yellow in the image is based on those transmitted by the vessel RICOS NO. 6.

Although the software ExactEarth provides limited historical data, EJF notes that additional historical data for the vessels is available from the Global Fishing Watch platform<sup>12</sup>. AIS data accessed from that platform indicate that the vessels concerned by this VAN transmitted AIS signals from the Atlantic at least from, respectively, January 2018 (RICOS NO. 3) and January 2019 (RICOS NO. 6).

During that period and based on data available from the Global Fishing Watch platform, the vessels are believed to have entered within the port areas of:

- RICOS NO. 3: Dakar, Senegal and Port of Spain, Trinidad and Tobago.
- RICOS NO. 6: Port of Spain, Trinidad and Tobago.

<sup>12</sup> Global Fishing Watch, accessed 7.10.2020, <https://globalfishingwatch.org>.

### Potential breaches to ICCAT rules

In accordance with paragraph 1 of ICCAT Recommendation 13-13, this regional fisheries management organisation “shall establish and maintain an ICCAT record of fishing vessels 20 metres in length overall or greater [...] authorised to fish for tuna and tuna-like species in the Convention Area”.

For the purpose of this conservation and management measure (CMM), fishing vessels “not entered into the record are deemed not to be authorised to fish for, retain on board, transship or land tuna and tuna-like species”<sup>13</sup>.

As previously mentioned, EJF found that the vessels RICOS NO. 3 and RICOS NO. 6, although reported to be greater than 20 metres in length overall, may not be included in the ICCAT’s record of vessels currently available from the regional fisheries management organisation website<sup>14</sup> (see **Appendix 2**).

In addition, the vessels could not be found on any of the other lists published on the regional fisheries management organisation website (i.e. Active Vessels List, Inactive Vessels List and Inoperative Vessels List)<sup>14</sup>.

Upon further investigation, should the activities described in this notification have taken place, they may fall under paragraph 1(a) of ICCAT Recommendation 18-08 which provides that: “vessels [...], are presumed to have carried out [IUU] fishing activities in the ICCAT [...], inter alia, when [...] such vessels harvest tuna and tuna-like species in the Convention Area and are not registered on the relevant ICCAT list of vessels authorised to fish for tuna and tuna-like species in the ICCAT Convention Area”<sup>15</sup>.

Alleged activity	Possibly infringed CMMs
Engaging in fishing activities in ICCAT while not in ICCAT’s record of vessel	Paragraph 1(a) of ICCAT Recommendation 18-08

### Recommendations

EJF recommends that **Saint Vincent and the Grenadines**:

1. Clarifies the situation of the vessels concerned by this notification vis-à-vis ICCAT.
2. Ascertains the nature of their activities – particularly from 9 July 2020 onwards – using all possible means (e.g. VMS data, logbook data, observer reports, cooperation with the relevant port states, etc.).
3. If the vessels were found to have engaged in fishing activities, ascertains whether or not these activities

<sup>13</sup> ICCAT, ‘Recommendation by ICCAT concerning the Establishment of an ICCAT Record of Vessels 20 Metres in Length Overall or Greater Authorized to Operate in the Convention Area’, accessed 7.10.2020, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2013-13-e.pdf>.

<sup>14</sup> ICCAT, ‘ICCAT Record of Vessels’, accessed 7.10.2020, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>.

<sup>15</sup> ICCAT, ‘Recommendation by ICCAT on Establishing a List of Vessels presumed to have Carried out Illegal, Unreported and Unregulated Fishing Activities’, accessed 7.10.2020, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2018-08-e.pdf>.

were conducted in accordance with all relevant international, regional and national CMMs.

4. If the vessels were found to have operated in breach of the applicable CMMs or any other applicable rules, takes appropriate enforcement action.

EJF recommends that **Belize**:

1. Verifies, through inter-agency cooperation, the status of the legal person allegedly acting as registered owner of the vessels concerned by this notification (e.g. company status and type, date of incorporation nature of business, registered location, beneficial ownership structure, etc.).
2. Be prepared to engage in cooperation with the flag state of the vessels to stay abreast of the findings of the verifications this notification may trigger and to support its authorities in this context.
3. If the vessels were found to have engaged in IUU fishing activities, takes appropriate enforcement action vis-à-vis any of its nationals having supported or engaged in such activities, including as registered owners.
4. Should the above be the case and the registered owner of the vessels concerned by this notification be beneficially owned by natural or legal persons located outside Belize, cooperates and shares information with the relevant countries.

EJF recommends that the **Secretariat of ICCAT**:

1. Considers this information under Recommendation 08-09<sup>16</sup>.
2. Confirms that the fishing vessels concerned by this notification were not included in its record of vessels for the periods mentioned in this notification – particularly from 9 July 2020 onwards – and whether or not the potential fishing activities would have, in this context, been conducted in accordance with the relevant CMMs.
3. Contacts the flag state of the vessels concerned by this notification to seek clarification on their status and the nature of their potential activities vis-à-vis ICCAT as well as to stay abreast of the findings of the verifications this notification may trigger.
4. If evidenced that the fishing activities described in this notification were not conducted in accordance with the relevant CMMs, considers this information, together with any other relevant information contained in this notification, under Recommendation 18-08 and other relevant ICCAT recommendations.

EJF recommends that the **European Commission**:

1. In accordance with Article 49(2) of Council Regulation (EC) No 1005/2008, considers the information contained in this notification in the context of the implementation of this Council Regulation, in particular in the context of the demarches the European Commission initiated vis-à-vis the flag state of

---

<sup>16</sup> ICCAT, 'Recommendation by ICCAT to establish a process for the review and reporting of compliance information', accessed 8.10.2020, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2008-09-e.pdf>.

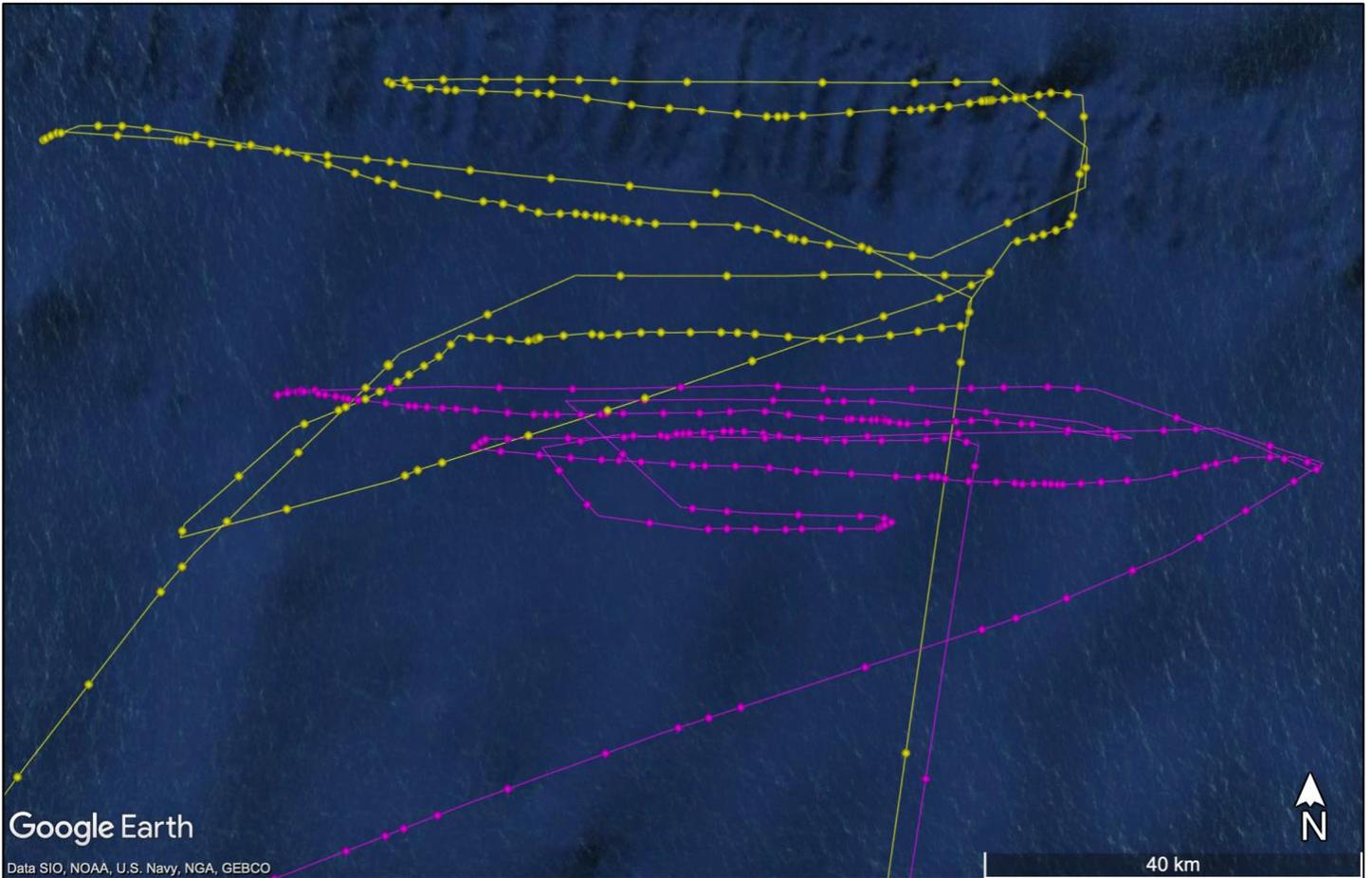
Environmental Justice Foundation (EJF)  
1 Amwell Street, London EC1R 1UL, UK  
T: +44 (0)207 239 3310  
info@ejfoundation.org  
www.ejfoundation.org

the vessels under Article 31 of Council Regulation (EC) No 1005/2008<sup>17</sup> and in the context of the membership of the European Union to ICCAT.

---

<sup>17</sup> EUR-Lex, 30.5.2020, 'Commission Implementing Decision (EU) 2017/918 of 23 May 2017 identifying Saint Vincent and the Grenadines as a non-cooperating third country in fighting illegal, unreported and unregulated fishing', accessed 8.10.2020, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32017D0918>.

## Appendix 1 – Close-up example of the vessels' tracks



*Close-up of the tracks of the vessels between 28 August (21:41:52 UTC) and 1 September 2020 (08:36:41 UTC) available from ExactEarth plotted on Google Earth.*

The track in magenta in the image is based on AIS signals transmitted by the vessel RICOS NO. 3. The track in yellow in the image is based on those transmitted by the vessel RICOS NO. 6.

The movements depicted in the image are suggestive of longlining activities. Over the period, the vessels' average reported speeds were, respectively, of 3.9kn (RICOS NO. 3) and 5.7kn (RICOS NO. 6).

## Appendix 2 – Information available from the ICCAT’s record of vessels currently available for Saint Vincent and the Grenadines

### Results of search

Home / MCS / Vessels Record

Authorization date in force: Order by : Vessel Name  
 Authorization date expired:  Export to Excel this Selection

Reporting Flag: St. Vincent and Grenadines

Records 1 to 4 of 4

ICCAT SerialNo	Flag VessCode	Flag ChartTo	IRCS	NatRegNo	VesselName	IntRegNo	IRNo TypeCode	LOAm	Tonnage	Ton Type	20 m	SWO n	SWO s	ALB n	ALB s	TROP	SWO m	ALB m	BFT c	BFT o	Carr
AT000VCT00053	VCT	NAM	J8QJ6	400959	DAE SUNG 216	8976114	IMO	49.97	646	GRT	X	X	X	X	X	X					
AT000VCT00052	VCT	NAM	J8QJ7	400958	DAE SUNG 226	8744042	IMO	49.97	646	GRT	X	X	X	X	X	X					
AT000VCT00054	VCT	NAM	J8QK8	400969	DAE YOUNG 111	8619340	IMO	47.21	379	GRT	X	X	X	X	X	X					
AT000VCT00055	VCT	NAM	J8QK7	400970	DAE YOUNG 112	8619390	IMO	47.21	379	GRT	X	X	X	X	X	X					

Source: ICCAT, 'ICCAT Record of Vessels', accessed 7.10.2020, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>.

Le 4 novembre 2020

**Notification d'activités de navires**  
**MISE À JOUR**

**Activités de pêche illicites potentielles dans la zone de compétence de l'ICCAT**

À l'aide du logiciel ExactEarth et de la carte des activités de pêche Global Fishing Watch (GFW), l'Environmental Justice Foundation (EJF) procède au suivi régulier des activités des navires de pêche, notamment dans des régions avec des niveaux élevés de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (IUU). ExactEarth et GFW sont des systèmes de localisation par satellite qui permettent l'observation des navires équipés d'un système d'identification automatique (AIS).

Les données d'AIS indiquent que deux navires de pêche battant prétendument le pavillon de Saint Vincent et les Grenadines (VCT) auraient pu s'être livrés à la pêche dans la zone sous la compétence de la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (ICCAT) alors qu'ils ne figurent pas dans le registre des navires ICCAT.

Cette Notification d'activités de navires (VAN) est une mise à jour d'une notification en date du 16 octobre 2020. Elle inclut des informations communiquées par la Division des pêches du Ministère de l'agriculture, des forêts, de la pêche, de la transformation rurale, de l'industrie et du travail de VCT le 21 octobre 2020 en réponse à la version initiale de la VAN.

Les sections de la version initiale de la VAN qui ont été sensiblement mises à jour ont été élaborées. Les tableaux inclus dans les sections « Informations sur les navires » et « Infractions potentielles aux normes de l'ICCAT » ont également été mis à jour afin de refléter les informations reçues de la Division des pêches de VCT. Trois appendices ont été rajoutés (**Appendice 1, Appendice 3 et Appendice 4**).

**Informations sur les navires**

Dernier nom connu	Ancien nom	OMI	Dernier IRCS connu	Dernier MMSI connu	Type de navire	Longueur hors-tout déclarée	Pavillon actuel	Dernier pavillon connu
RICONS NO. 3	MARIO NO. 3	8568682	J8QK5	37790727	Navire de pêche (palangrier)	23,8 mètres	Inconnu	VCT 
RICONS NO. 6	MARIO NO. 6	8568694	J8QK4	37790727	Navire de pêche (palangrier)	23,8 mètres	Inconnu	VCT 

Dernière personne morale connue agissant en qualité de propriétaire enregistré des	Numéro d'immatriculation national	Numéro OMI	Lieu d'immatriculation
GREAT VISION CO., LTD.	83929	4288881	Belize 

Les tableaux ci-dessus reflètent les informations recueillies des sources suivantes :

- le Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes de l'OMI<sup>1</sup> ;
- le portail maritime Sea-web Ships de l'IHS<sup>2</sup> ;
- ExactEarth ShipView<sup>3</sup> ;
- le Registre historique des navires autorisés de la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI)<sup>4,5</sup> ;
- le Registre international des entreprises commerciales du Belize<sup>6</sup>; et
- la Division des pêches du Ministère de l'agriculture, des forêts, de la pêche, de la transformation rurale, de l'industrie et du travail de VCT<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> OMI, « Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes – Détails des navires et des entreprises », consulté le 7.10.2020, <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx> (identification requise, gratuite).

<sup>2</sup> Portail maritime Sea-web Ships de l'IHS, consulté le 7.10.2020, <https://maritime.ihs.com/Home/Index> (enregistrement requis).

<sup>3</sup> ExactEarth ShipView, consulté le 7.10.2020, <https://shipview.exactearth.com> (enregistrement requis).

<sup>4</sup> CTOI, « Registre historique des navires autorisés- Informations sur les navires », consulté le 7.10.2020, <https://www.iotc.org/vessels/history/69046/8352>

<sup>5</sup> CTOI, « Registre historique des navires autorisés- Informations sur les navires », consulté le 7.10.2020, <https://www.iotc.org/vessels/history/69048/8353>

<sup>6</sup> IBC Belize, consulté le 7.10.2020, [https://companysearch.bz/public\\_search/index.php](https://companysearch.bz/public_search/index.php)

<sup>7</sup> Les tableaux ont été mis à jour afin de refléter les informations reçues de la Division des pêches de VCT. L'EJF note que ces informations corroborent la plupart des conclusions initiales (c.-à-d. Noms précédents, IRCS, types, longueur déclarée, pavillon précédent (Tanzele qui n'a pas été inclus dans le tableau de la VAN).  
Source: Bureau de l'Agence de la pêche et de l'aquaculture de la VAN.

Faisant suite à la VAN initiale de l'EJF, la Division des pêches du Ministère de l'agriculture, des forêts, de la pêche, de la transformation rurale, de l'industrie et du travail de VCT a répondu le 21 octobre 2020 que les navires concernés avaient été radiés de VCT le 13 septembre 2018. La Division des pêches a soumis à l'EJF les certificats de radiation délivrés par l'Administration Maritime de VCT (cf. **Appendice 1**). L'EJF note que les certificats de radiation ne mentionnent aucune date concernant leur émission.

L'EJF ignore le statut de ces navires après le 13 septembre 2018. Il est possible qu'ils soient ou aient été sans nationalité et auraient pu continuer à prétendre battre le pavillon de VCT.

### **Activités des navires**

Les données d'AIS consultées le 7 octobre 2020 à partir du logiciel ExactEarth indiquent que les navires concernés par la présente VAN auraient pu se livrer à la pêche dans l'Atlantique centre-ouest (zone FAO 31) et l'Atlantique centre-est (zone FAO 34) à partir du mois de juillet 2020<sup>8</sup>.

L'EJF estime que les signaux d'AIS transmis depuis la haute mer des zones FAO 31 et FAO 34 pourraient correspondre à des activités de pêche ciblant des thonidés et des espèces apparentées et d'autres espèces de poissons exploitées dans la pêche thonière (d'après les déplacements, la vitesse et le lieu)<sup>9</sup>. Par conséquent, ces activités pourraient relever de la compétence de l'ICCAT.

L'EJF note en particulier que les signaux d'AIS transmis donnent à penser à des activités palangrières avec des schémas identifiables de lignes calées à ou proche d'une vitesse réduite puis remontées à une vitesse plus faible<sup>10</sup>. L'EJF note également que les signaux ont été transmis à partir de lieux connus de pêche à la palangre de thons et d'espèces apparentées<sup>11</sup>.

Cette hypothèse est renforcée par le type de navires concernés par la présente VAN qui ont été inclus dans le Registre des navires autorisés à opérer dans la zone de compétence de la Commission des Thons de l'Océan Indien en tant que palangriers jusqu'au 12 août 2014<sup>5,6</sup>.

À la date de rédaction de la présente VAN et de sa mise à jour, le dernier signal d'AIS disponible depuis ExactEarth transmis par le RICOS NO. 3 était en date du 2 octobre 2020 (19:10:42 UTC) à 10.376023, -22.262262 en haute mer (zone FAO 34) à une vitesse déclarée de 0,4kn. Le dernier signal d'AIS transmis par le RICOS NO. 6 était en date du 26 septembre 2020 (21:13:44 UTC) à 10.035003, -21.252273 en haute mer (zone FAO 34) à une vitesse déclarée de 0,2kn.

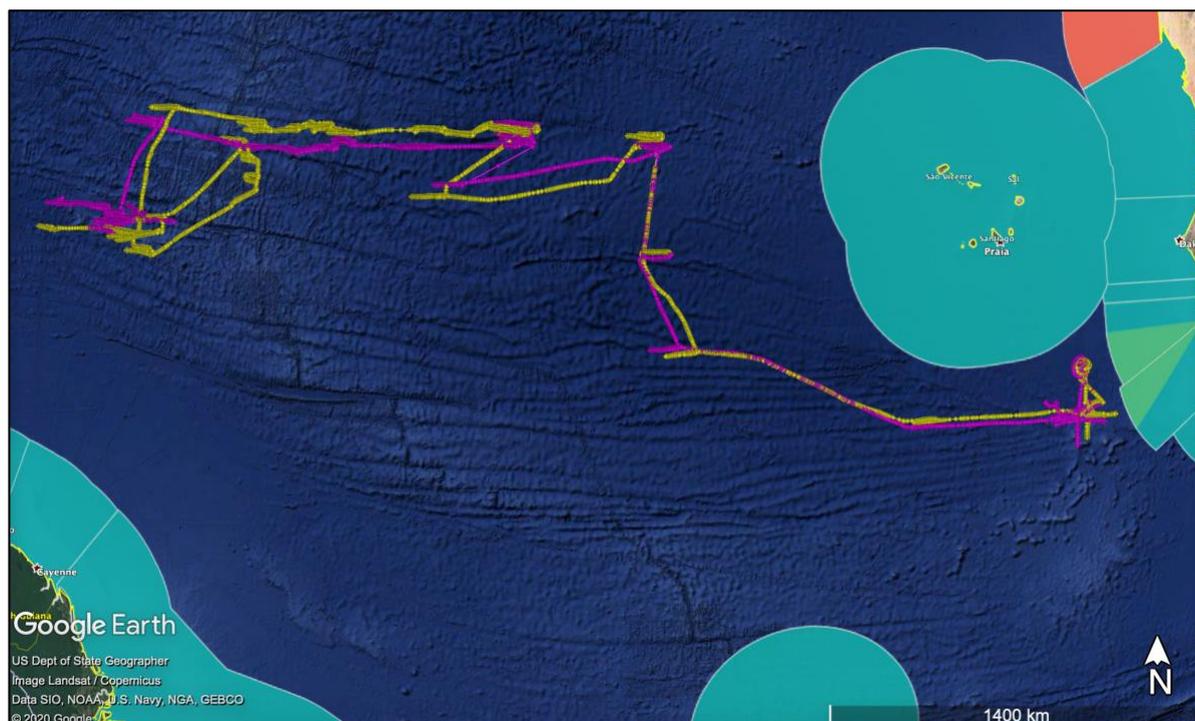
---

<sup>8</sup> Les premiers signaux d'AIS transmis par le RICOS NO. 3 et RICOS NO. 6 disponibles à partir du logiciel ExactEarth sont datés du 9 juillet 2020.

<sup>9</sup> Se reporter à l'Appendice 2 pour obtenir un exemple en gros plan des signaux d'AIS disponibles à partir du logiciel ExactEarth.

<sup>10</sup> de Souza EN, Boerder K, Matwin S, Worm B (2016) Improving Fishing Pattern Detection from Satellite AIS Using Data Mining and Machine Learning, PLoS ONE 11(7): e0158248, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0158248>

<sup>11</sup> ICCAT (2019) Bulletin statistique, Vol. 45 (1950-2017), Section 4, Distribution géographique des captures des principales espèces de thonidés et espèces voisines par décennie, espèce et groupe d'engins, <https://www.iccat.int/sbull/SB45-2019/s4.html>



*Trajectoires des navires disponibles à partir de ExactEarth tracées sur Google Earth. Les trajectoires sont disponibles sur demande. Les zones maritimes et les délimitations maritimes représentées sur l'image sont uniquement à titre d'illustration.*

La trajectoire en magenta sur l'image ci-dessus se base sur les signaux d'AIS transmis par le navire RICOS NO. 3. La trajectoire en jaune sur l'image se base sur ceux transmis par le navire RICOS NO. 6.

Même si le logiciel ExactEarth fournit des données historiques limitées, l'EJF note que des données historiques additionnelles pour ces navires sont disponibles à partir de GFW<sup>12</sup>. Les données d'AIS consultées à partir de cette plateforme indiquent que les navires concernés par la présente VAN ont transmis des signaux d'AIS depuis l'Atlantique au moins depuis, respectivement, le mois de janvier 2018 (RICOS NO. 3) et le mois de janvier 2019 (RICOS NO. 6).

Au cours de cette période et d'après les données disponibles à partir de la plateforme GFW, on pense que les navires ont pénétré dans les zones portuaires de :

- RICOS NO. 3 : Dakar, au Sénégal et Port of Spain, à Trinidad & Tobago.
- RICOS NO. 6 : Port of Spain Trinidad & Tobago.

Compte tenu de ce qui précède et d'après les données disponibles à partir de la plateforme GFW, l'EJF note que le navire RICOS NO. 3 aurait pu être présent à proximité du port de Dakar, au Sénégal entre le 18 septembre 2018 et le 20 octobre 2018 environ et que les navires RICOS NO. 3 et RICOS NO. 6 auraient pu être présents dans les zones portuaires de Port of Spain, à Trinidad & Tobago entre le 8 septembre 2019 et le 28 octobre 2019 environ (c.-à-d. après leur radiation du registre de VCT)<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Global Fishing Watch, consulté le 7.10.2020, <https://globalfishingwatch.org>

<sup>13</sup> L'Appendice 3 comporte des informations extraites de l'Annuaire des navires du site web du port de Patrons: Benedict Allen, Gordon Buchanan MBE, Lily Cole, Emilia Fox, Katharine Hamnett CBE, Sir Antony Gormley OBE, Tony Juniper CBE, Dame Rachel Whiteread DBE

Par ailleurs, une analyse approfondie des données d'AIS consultées à partir d'ExactEarth indique que les navires auraient pu avoir transmis des signaux d'AIS depuis la Zone Économique Exclusive (ZEE) brésilienne à de nombreuses reprises entre le mois de décembre 2019 et le mois de février 2020<sup>14</sup>.

L'EJF note que les signaux d'AIS transmis depuis la ZEE du Brésil donnent à penser à des activités palangrières. Les signaux d'AIS transmis par les navires indiquent que les incursions du navire RICOS NO. 3 auraient pu aller plus loin dans la ZEE du Brésil (jusqu'à environ 20nm) que celles du navire RICOS NO. 6.

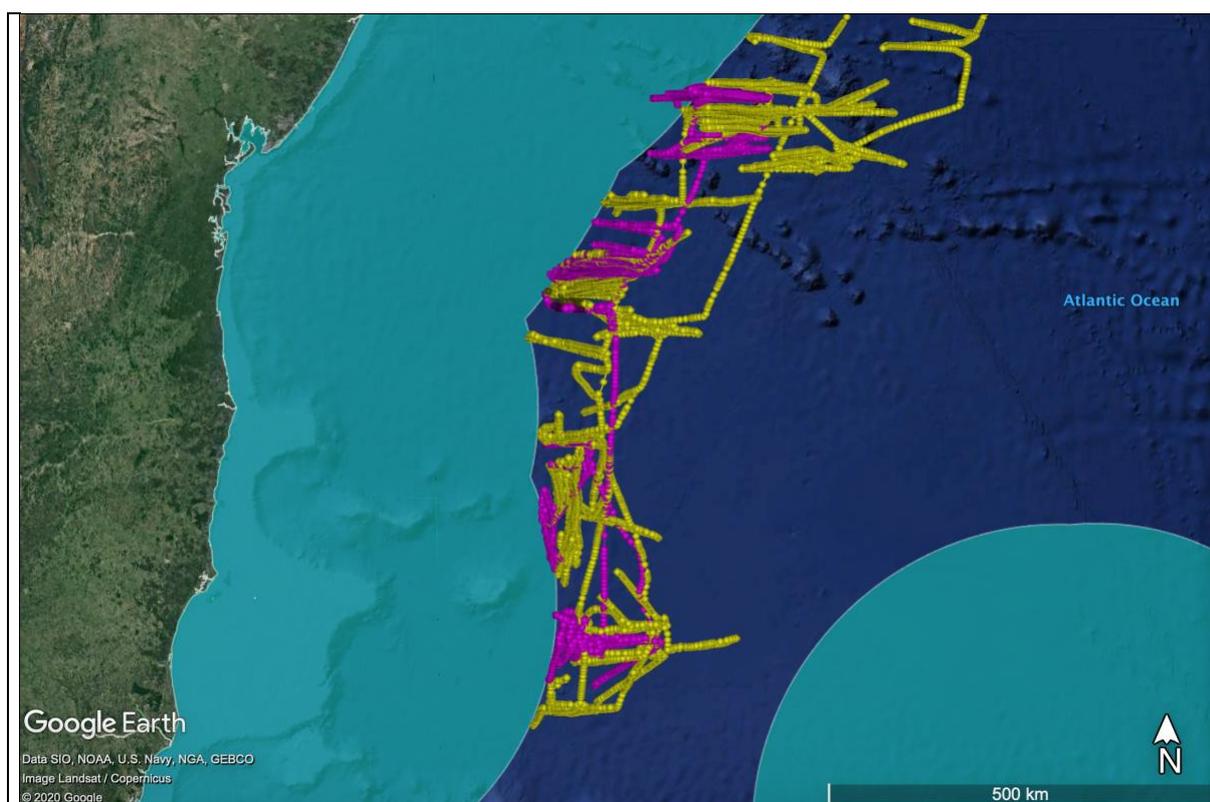
L'EJF n'a pas pu déterminer si les navires de pêche étaient, ou non, autorisés à opérer dans la ZEE du Brésil par les autorités compétentes.

---

Dakar le 22 octobre 2020. Comme le montre l'image et même si les informations disponibles sont limitées, tant le RICOS NO. 3 que le RICOS NO. 6 figurent apparemment sur l'Annuaire des navires.

<sup>14</sup> Se reporter à l'Appendice 4 pour obtenir des exemples en gros plan des signaux AIS vraisemblablement transmis depuis la ZEE du Brésil disponibles à partir de Global Fishing Watch (128)

Patrons: Benedict Allen, Gordon Buchanan MBE, Lily Cole, Emilia Fox, Katharine Hamnett CBE, Sir Antony Gormley OBE, Tony Juniper CBE, Dame Rachel Whiteread DBE



*Trajectoires des navires dans et autour de la ZEE du Brésil disponibles à partir de ExactEarth tracées sur Google Earth. Les trajectoires sont disponibles sur demande. Les zones maritimes et les délimitations maritimes représentées sur l'image sont uniquement à titre d'illustration.*

La trajectoire en magenta sur l'image ci-dessus se base sur les signaux d'AIS transmis par le navire RICOS NO. 3. La trajectoire en jaune sur l'image se base sur ceux transmis par le navire RICOS NO. 6.

### **Infractions potentielles aux normes de l'ICCAT**

Conformément au paragraphe 1 de la Recommandation 13-13 de l'ICCAT, cette organisation régionale de gestion des pêches « devra établir et maintenir un registre ICCAT des bateaux de pêche mesurant 20 mètres ou plus de longueur hors-tout [...] habilités à pêcher des thonidés et des espèces apparentées dans la zone de la Convention ».

Aux fins de cette mesure de conservation et de gestion (MCG), les navires de pêche ne figurant pas dans ce registre sont considérés comme n'étant pas habilités à pêcher, retenir à bord, transborder ou débarquer des thonidés ou des espèces apparentées ».<sup>15</sup>

Comme mentionné précédemment, l'EJF a conclu que les navires RICOS NO. 3 et RICOS NO. 6, bien que déclarés comme mesurant plus de 20 mètres de longueur hors tout, pourraient ne pas être inclus dans le Registre des navires de l'ICCAT actuellement disponible à partir du site web de cette organisation régionale de gestion des pêches<sup>16</sup> (cf. **Appendice 5**).

<sup>15</sup> ICCAT, « Recommandation de l'ICCAT concernant l'établissement d'un Registre ICCAT de bateaux de 20 mètres ou plus de longueur hors-tout autorisés à opérer dans la zone de la Convention », consulté le 7.10.2020, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2013-13-e.pdf>

<sup>16</sup> ICCAT, « Registre ICCAT des navires », consulté le 7.10.2020, and Wales (No.1088128)

### Appendice 3

De plus, ces navires n'ont pas été trouvés sur les autres listes publiées sur le site web de cette organisation régionale de gestion des pêches (c.-à-d. Liste des navires actifs, Liste des navires inactifs et Liste des navires non-opérationnels)<sup>14</sup>.

Après des enquêtes approfondies, si les activités décrites dans la présente notification ont bien eu lieu, elles pourraient relever du paragraphe 1(a) de la Recommandation 18-08 de l'ICCAT qui stipule ce qui suit : « navires[...], sont présumés exercer des activités de pêche [IUU] dans la zone [...]ICCAT [lorsque] [...], entre autres, ces navires capturent des thonidés ou espèces voisines dans la zone de la Convention ICCAT et ne figurent pas sur la liste ICCAT pertinente des navires autorisés à pêcher des thonidés et des espèces voisines dans la zone de la Convention ICCAT »<sup>17</sup>.

De surcroît, si les incursions dans la ZEE du Brésil étaient confirmées et si ces opérations n'avaient pas été autorisées, elles pourraient relever du paragraphe 1(h) de la Recommandation 18-08 de l'ICCAT qui stipule ce qui suit : « navires[...], sont présumés exercer des activités de pêche [IUU] dans la zone [...]ICCAT [lorsque] [...], entre autres, capturent, sans autorisation, des thonidés ou espèces voisines dans les eaux sous la juridiction nationale des États côtiers dans la zone de la Convention ou contreviennent aux lois et règlements de cet État ».

Finalement si ces navires ont opéré sans nationalité après avoir été radiés du registre de VCT (après le 13 septembre 2018), leurs activités pourraient relever du paragraphe 1(i) de la Recommandation 18-08 de l'ICCAT qui stipule ce qui suit : « navires[...], sont présumés exercer des activités de pêche [IUU] dans la zone [...]ICCAT [lorsque] [...], entre autres, [ces navires] sont sans nationalité et capturent des thonidés ou espèces voisines dans la zone de la Convention ICCAT ».

---

[.https://www.iccat.int/fr/VesselsRecord.asp](https://www.iccat.int/fr/VesselsRecord.asp)

<sup>17</sup> ICCAT, « Recommandation de l'ICCAT établissant une liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche IUU », consulté le 7.10.2020, [.https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2018-08-e.pdf](https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2018-08-e.pdf)

EJF is a charitable trust registered in England and Wales (No.1088128)

Patrons: Benedict Allen, Gordon Buchanan MBE, Lily Cole, Emilia Fox, Katharine Hamnett CBE, Sir Antony Gormley OBE, Tony Juniper CBE, Dame Rachel Whiteread DBE

Activité présumée	MCG potentiellement enfreintes
Se livrent à des activités de pêche dans la zone ICCAT alors qu'ils ne figurent pas dans le Registre des navires de l'ICCAT	Paragraphe 1(a) de la Recommandation 18-08 de l'ICCAT
Capturent, sans autorisation, des thonidés ou espèces voisines dans les eaux sous la juridiction nationale des États côtiers dans la zone de la Convention ICCAT, ou contreviennent aux lois et règlements de cet État.	Paragraphe 1(h) de la Recommandation 18-08 de l'ICCAT
Sont sans nationalité et capturent des thonidés ou espèces voisines dans la zone de la Convention ICCAT.	Paragraphe 1(i) de la Recommandation 18-08 de l'ICCAT

### Recommandations

L'EJF recommande que **Saint Vincent et les Grenadines** :

1. Clarifie la situation des navires concernés par la présente notification auprès de l'ICCAT.
  2. Confirme la nature de leurs activités, en particulier à partir du 9 juillet 2020, à l'aide de tous les moyens possibles (par ex. données de VMS, données des carnets de pêche, rapports d'observateurs, coopération avec les États du port concernés, etc.).
  3. S'il s'avère que les navires se sont livrés à des activités de pêche, confirme si ces activités ont été menées, ou non, conformément à toutes les MCG internationales, régionales et nationales applicables.
  4. S'il s'avère que les navires ont opéré en violation des MCG applicables ou de toute autre norme applicable, prenne les mesures coercitives pertinentes.
5. Indique s'il a enregistré, ou non, le(s) pavillon(s) sous lequel/lesquels sont passés les navires concernés par la présente notification après avoir été radiés de son registre.

L'EJF recommande que le **Belize** :

1. Vérifie, par le biais d'une coopération inter-institutions, le statut de la personne morale agissant prétendument en qualité de propriétaire enregistré des navires concernés par la présente notification (par ex. statut et type d'entreprise, date de constitution en société, nature des activités, siège social, structure de propriété effective, etc.).
2. Reste disposé à coopérer avec les États concernés pour se tenir au fait des conclusions des vérifications que la présente notification pourrait déclencher et à apporter une assistance à leurs autorités dans ce contexte.
3. S'il s'avère que les navires se sont livrés à des activités de pêche IUU, prenne les mesures coercitives pertinentes à l'encontre de ses ressortissants ayant soutenu ou réalisé ces activités, y compris en tant que propriétaires enregistrés.
  4. Si cela est le cas et que le propriétaire enregistré des navires concernés par la présente notification est la propriété effective de personnes physiques ou morales situées en dehors du Belize, coopère et partage les informations avec les pays concernés.

EJF is a charitable trust registered in England and Wales (No.1088128)

Patrons: Benedict Allen, Gordon Buchanan MBE, Lily Cole, Emilia Fox, Katharine Hamnett CBE, Sir Antony Gormley OBE, Tony Juniper CBE, Dame Rachel Whiteread DBE

L'EJF recommande que le **Sénégal** et **Trinidad & Tobago** :

1. Confirment que les navires concernés par la présente notification sont entrés dans les zones portuaires relevant de leur juridiction après avoir été radiés du registre de Saint Vincent et les Grenadines (c.-à-d. après le 13 septembre 2018).
2. Dans l'affirmative, vérifient et partagent les informations relatives à l'identité utilisée par ces navires (c.-à-d. noms, pavillons, autres détails, informations concernant la propriété, autres liens dans le pays (par ex. agents), etc.)
3. Dans l'affirmative, vérifient et partagent les informations relatives à la nature de leurs activités dans leurs zones portuaires (y compris des informations liées à la cargaison (par ex. nature et origine/destination des produits, etc.)).

L'EJF recommande que le **Brésil** :

1. Confirme, ou non, que les navires concernés par la présente notification ont opéré dans sa ZEE, en particulier au cours des périodes mentionnées dans la présente notification, et s'ils étaient autorisés, ou non, à ce titre.
2. Dans l'affirmative, partage les informations relatives à leur identité (c.-à-d. noms, pavillons, autres détails, informations concernant la propriété, etc.) et la nature de leurs activités.
3. Dans le cas contraire, envisage de prendre les mesures coercitives pertinentes.

L'EJF recommande que le **Secrétariat de l'ICCAT** :

1. Examine ces informations en vertu de la Recommandation 08-09<sup>18</sup>.
2. Confirme que les navires concernés par la présente notification ne figuraient pas dans son registre des navires au cours des périodes mentionnées dans la présente notification, en particulier à partir du 9 juillet 2020, et si, dans ce contexte, les activités de pêche potentielles auraient été conduites, ou non, conformément aux MCG applicables.

3. Reste disposé à contacter les États pertinents concernés par la présente notification afin de solliciter des explications sur le statut des navires et la nature de leurs activités potentielles vis-à-vis de l'ICCAT et se tient au fait des conclusions des vérifications que la présente notification pourrait déclencher.

4. Si les preuves attestent que les activités de pêche décrites dans la présente notification n'ont pas été réalisées conformément aux MCG applicables, examine ces informations, ainsi que toutes autres informations pertinentes incluses dans la présente notification, en vertu de la Recommandation 18-08 et des autres recommandations de l'ICCAT applicables.

L'EJF recommande que les **États-Unis** :

<sup>18</sup> ICCAT, « Recommandation de l'ICCAT visant à établir un processus aux fins de l'examen et de la déclaration des informations sur l'application », consulté le 8.10.2020,

<https://www.iccat.int/Documents/Recs/Recommandation%2008-09-es.pdf> (1088128)

## Appendice 3

1. Examine ces informations dans le cadre de l'adhésion des États-Unis à l'ICCAT et à des fins de gestion des risques, notamment eu égard aux éventuelles similitudes entre le mode opératoire des navires concernés par la présente notification et celui des navires de pêche que les États-Unis proposent actuellement pour inclusion dans la Liste ICCAT au titre de la Recommandation 18-08<sup>19</sup>.

L'EJF recommande que la **Commission Européenne** :

1. Conformément à l'Article 49(2) du Règlement (CE) n°1005/2008 du Conseil, examine les informations incluses dans cette notification dans le cadre de la mise en œuvre de ce Règlement du Conseil et dans le cadre de l'adhésion de l'Union Européenne à l'ICCAT.

EJF recommande à **tous les États** de<sup>20</sup>:

1. Publier les détails des accords d'accès et les listes des navires autorisés à pêcher dans leurs eaux.
2. Publier les listes des navires enregistrés sous leur pavillon et des navires autorisés à pêcher en dehors de leur ZEE.
3. S'assurer que les informations disponibles publiquement sont exhaustives, fiables, actualisées et facilement accessibles, et le cas échéant, qu'elles correspondent et contribuent aux informations disponibles par le biais du Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement de la FAO<sup>21</sup>.
4. Publier des informations sur les sanctions imposées pour des activités de pêche IUU et des infractions aux pêches.
5. Envisager de mettre en œuvre les principes de l'EJF relatifs à la transparence mondiale dans le secteur de la pêche qui se composent de dix mesures simples qui peuvent jouer un rôle fondamental dans la lutte contre la pêche IUU et les infractions aux pêches<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> ICCAT, « Documents de la Commission 2020. Recommandation 18-08 : Liste IUU de 2020. Projet de liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche IUU. (Doc. No. PWG\_405/2020), consulté le 26.10.2020, <https://www.iccat.int/com2020/index.htm#en>.

<sup>20</sup> EJF (2020) Charte d'EJF pour la Transparence. Lever le voile sur le secteur de la pêche. Comment mettre en œuvre de façon optimale les principes trois et quatre de la Charte pour la Transparence, [https://ejf.foundation.org/resources/downloads/Report\\_Principles-three-four-final.pdf](https://ejf.foundation.org/resources/downloads/Report_Principles-three-four-final.pdf)

<sup>21</sup> FAO, « Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement », consulté le 4.11.2020, <http://www.fao.org/global-record/en/>

<sup>22</sup> EJF (2018) Les dix principes pour la transparence mondiale, <https://ejf.foundation.org/resources/downloads/EJF-Transparence-10-Principes-final-1.pdf>

## Appendice 1 – Certificats de radiation délivrés par Saint Vincent et les Grenadines



ST. VINCENT AND THE GRENADINES

MARITIME ADMINISTRATION

## DELETION CERTIFICATE

Nr & Call Letters	Name of Ship	Year and Port of Registry			
400967 / J8 QK5	RICOS NO.3 ex MARIO NO. 3	2015, KINGSTOWN			
Previous port of Registry			Type of Ship		
ZANZIBAR, TANZANIA			LONG LINER FISHING VESSEL		
Where Built	When Built	Name and Address of Builders			
TAIWAN	2002	SHING SHENG FA, BOAT BUILDING COMPANY, LTD, KAOHSIUNG			
PARTICULARS OF TONNAGE					
The tonnages of this ship in accordance with her Tonnage Certificate are:					
GROSS TONNAGE		87			
NET TONNAGE		42			
PARTICULARS OF THE SHIP					
Number of decks	2	Length	23.80 M		
Number of masts	2	Breadth	05.40 M		
Framework	FIBERGLASS	Moulded Depth	02.00 M		
PARTICULARS OF THE ENGINES (IF ANY)					
Nr of sets	Description of engines	Number of cylinders	Diameter(mm)	Length of Stroke (mm)	KW
1	2002 YANMAR DIESEL	6	160	200	760
Name and address of makers					
YANMAR CO LTD, UMEDA GATE TOWER, 1-9 TSURUNOCHO, KITA-KU					
Date	Name, Residence and Description of the Owner (s)	Shares	Recorded		
23.02.2015	GREAT VISION CO LTD #35 BARRACK ROAD, 3 <sup>RD</sup> FLOOR, BELIZE CITY BELIZE C.A	100%	17.03.2015		

*Certificat de radiation du navire de pêche RICOS NO. 3 vraisemblablement délivré le 13 septembre 2018 par l'Administration maritime de VCT.*



ST. VINCENT AND THE GRENADINES

MARITIME ADMINISTRATION

## DELETION CERTIFICATE

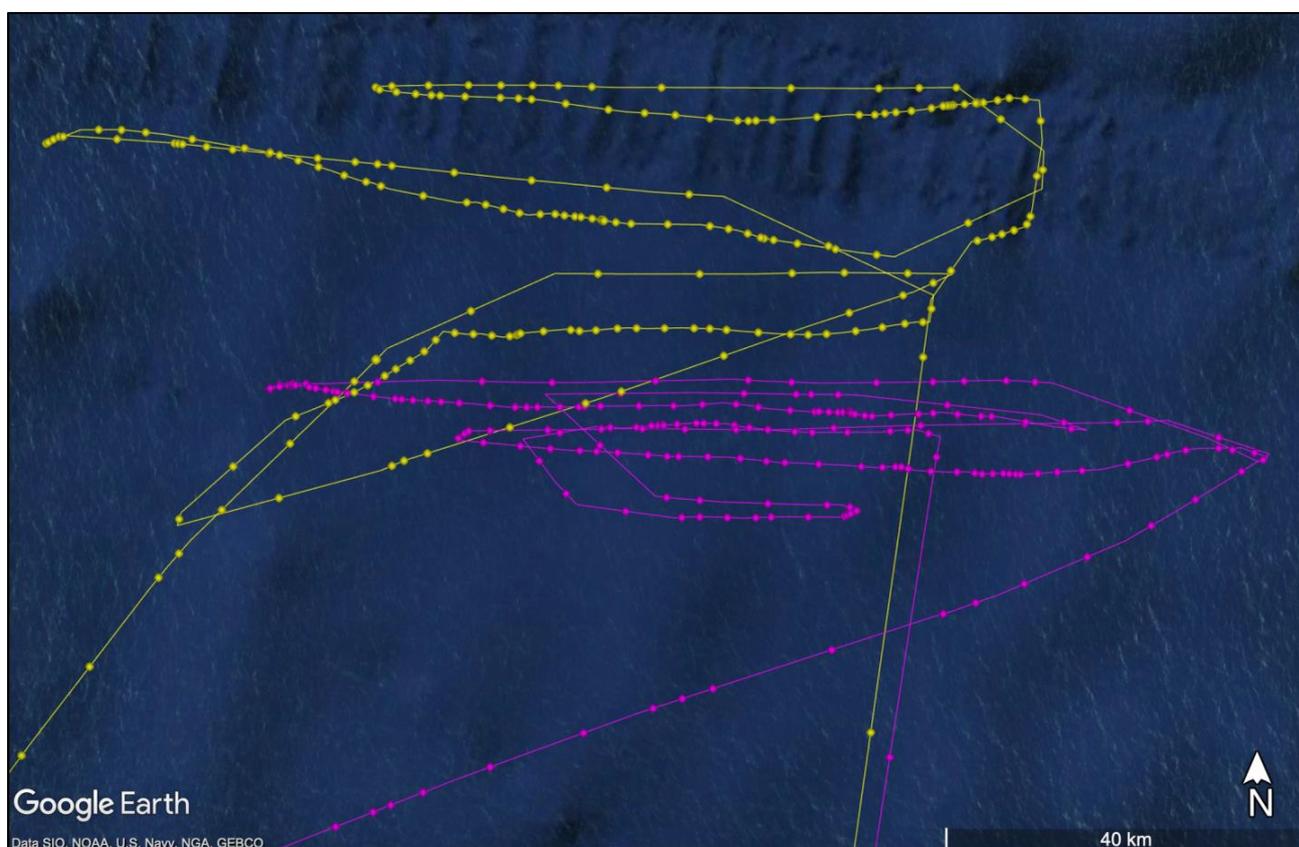
Nr & Call Letters		Name of Ship		Year and Port of Registry	
400968 / J8 QK4		RICOS NO.6 ex MARIO NO. 6		2015, KINGSTOWN	
Previous port of Registry			Type of Ship		
ZANZIBAR, TANZANIA			LONG LINER FISHING VESSEL		
Where Built	When Built		Name and Address of Builders		
TAIWAN	2002		SHING SHENG FA, BOAT BUILDING COMPANY, LTD, KAOHSIUNG		
PARTICULARS OF TONNAGE					
The tonnages of this ship in accordance with her Tonnage Certificate are:					
GROSS TONNAGE		87			
NET TONNAGE		42			
PARTICULARS OF THE SHIP					
Number of decks	2	Length	23.80 M		
Number of masts	2	Breadth	05.40 M		
Framework	FIBERGLASS	Moulded Depth	02.00 M		
PARTICULARS OF THE ENGINES (IF ANY)					
Nr of sets	Description of engines	Number of cylinders	Diameter(mm)	Length of Stroke (mm)	KW
1	2002 YANMAR 6NY16A-ST DIESEL	6	160	200	760
Name and address of makers					
YANMAR CO LTD, UMEDA GATE TOWER, 1-9 TSURUNOCHO, KITA-KU					
Date	Name, Residence and Description of the Owner (s)		Shares	Recorded	
23.02.2015	#35 BARRACK ROAD, 3 <sup>RD</sup> FLOOR, BELIZE CITY BELIZE C.A		100%	17.03.2015	

*Certificat de radiation du navire de pêche RICOS NO. 6 vraisemblablement délivré le 13 septembre 2018 par l'Administration maritime de VCT.*

EJF is a charitable trust registered in England and Wales (No.1088128)

Patrons: Benedict Allen, Gordon Buchanan MBE, Lily Cole, Emilia Fox, Katharine Hamnett CBE, Sir Antony Gormley OBE, Tony Juniper CBE, Dame Rachel Whiteread DBE

Appendice 2 – Exemple en gros plan des trajectoires des navires



*Gros plan des trajectoires des navires entre le 28 août (21:41:52 UTC) et le 1<sup>er</sup> septembre 2020 (08:36:41 UTC) disponibles à partir de ExactEarth tracées sur Google Earth.*

La trajectoire en magenta sur l'image se base sur les signaux d'AIS transmis par le navire RICOS NO. 3. La trajectoire en jaune sur l'image se base sur ceux transmis par le navire RICOS NO. 6.

Les déplacements décrits sur l'image donnent à penser à des activités palangrières. Au cours de cette période, les vitesses moyennes déclarées des navires étaient, respectivement, de 3,9kn (RICOS NO. 3) et 5,7kn (RICOS NO. 6).

**Appendice 3 – Informations relatives aux navires RICOS NO. 3 et RICOS NO. 6 disponibles à partir de l’Annuaire des navires du site web du port de Dakar**

**EXTRANET ATLANTIS**  
Portail des services du port

Accueil Annuaire des navires Base de connaissance Glossaire des termes Boîte à Idée Marées Inscription

Le port de Dakar offre des caractéristiques géographiques exceptionnelles qui lui permettent de fournir des services de qualité aux navires en opérations commerciales. A ce titre, Dakar reçoit en moyenne plus de 2500 navires par an toutes catégories confondues. Il s'agit des navires suivants :

- les cargos : Navires transportant des marchandises générales.
- les céréaliers : navires pour le transport des céréales.
- Les croisières : navires transportant des passagers.
- Les minéraliers : navires transportant des marchandises en masse, minerais en particulier.
- Les pêcheurs : navires pour le transport des produits halieutiques et pour la pêche.
- Les porte-conteneurs : navires pour le transport des conteneurs.
- Les rouliers : navires transportant des charges roulantes, véhicules de toutes sortes.
- Les tankers : navires pour le transport de produits pétroliers, bruts et raffinés.
- Les autres navires : les navires passagers pour le transport des passagers et les remorqueurs pour le remorquage des navires entrant et sortant du Port.

**PORT AUTONOME DE DAKAR,**  
Certifié pour mériter votre confiance

Annuaire public de Navires

Loyd Nom du navire

L.Loyd	Nom Navire	Largeur	Longueur	J.B.	J.N.	T. EAU
P014283	RICOS 3	6	24	87	42	2
P014272	RICOS 6	6	24	87	42	2

Météo  
Météo Dakar © meteocity.com

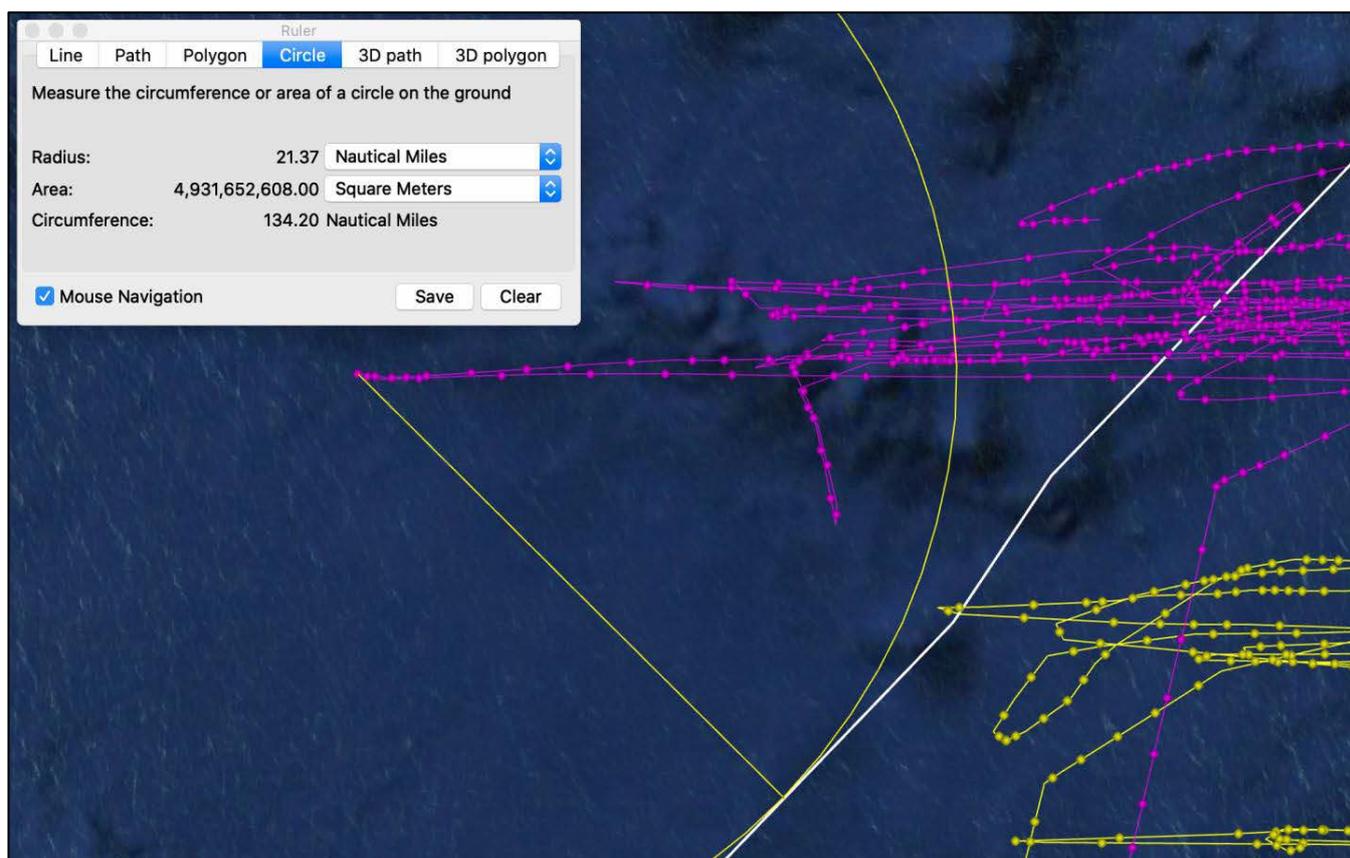
Services aux usagers  
La prise en charge des besoins des usagers est une préoccupation majeure des autorités portuaires... [En savoir plus »](#)

Services aux navires  
Afin de mieux servir la clientèle et de renforcer la sécurité dans le port, le PAD met à la disposition des navires ... [En savoir plus »](#)

Copyright © 2013 Extranet Atlantique - Portail des services du port.

Source: Port Autonome de Dakar, Extranet Atlantique, « Annuaire des navires », consulté le 22.10.2020, <https://atlantis.portdakar.sn/extlisteAnnuaireNav.padpublic>.

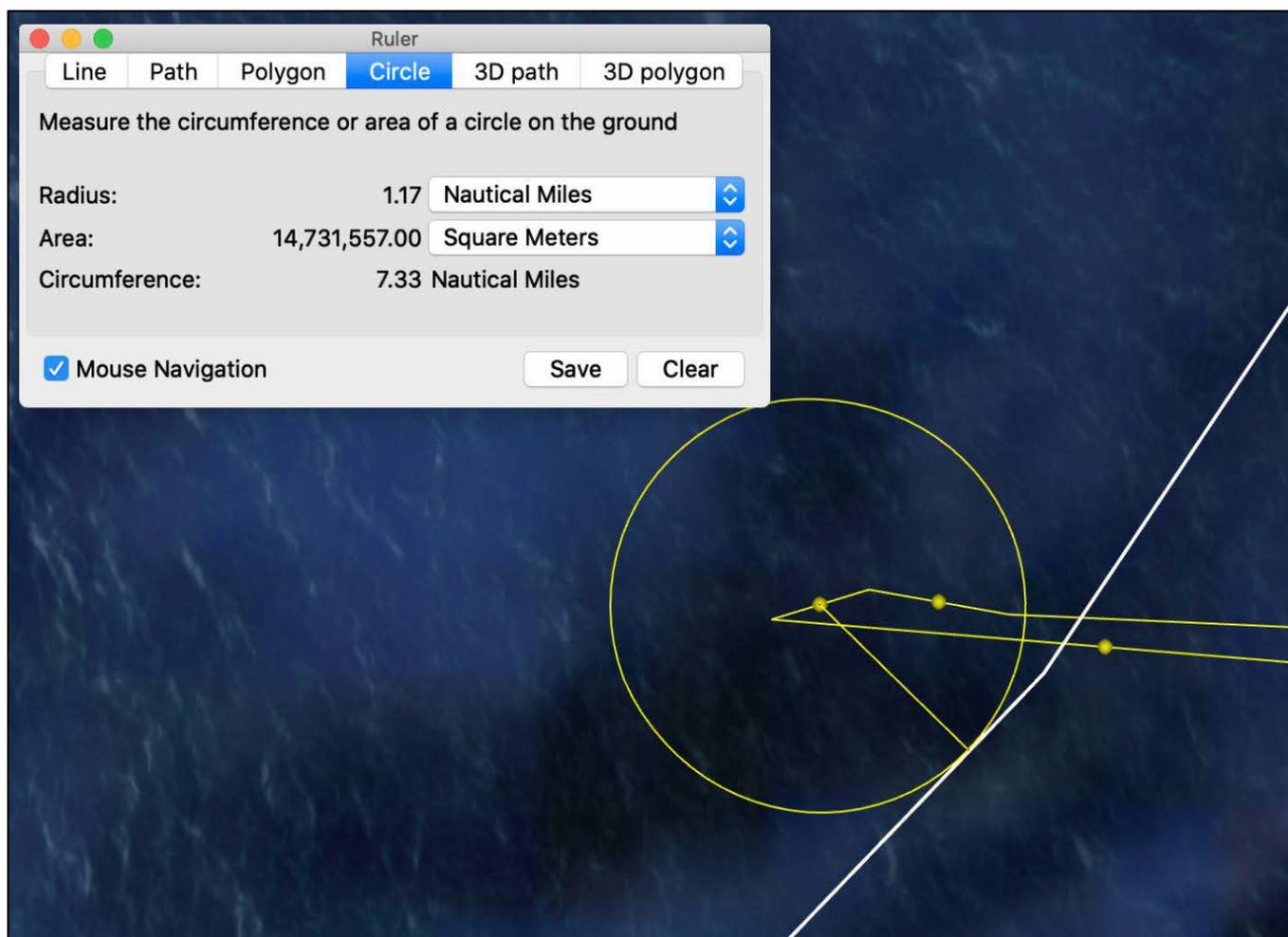
**Appendice 4 – Exemple en gros plan des trajectoires des navires illustrant de possibles incursions dans la ZEE du Brésil**



*Distance estimée (21,37nm) entre le signal d’AIS transmis par le navire RICOS NO. 3 le 20 janvier 2020 (14:43:22; -12.470418, -34.087903; 3,7kn) et une ligne décrivant vraisemblablement la limite extérieure de la ZEE du Brésil<sup>23</sup>.*

<sup>23</sup> Les zones maritimes et les délimitations maritimes représentées sur l’image sont Non-Official et à titre d’illustration

Patrons: Benedict Allen, Gordon Buchanan MBE, Lily Cole, Emilia Fox, Katharine Hamnett CBE, Sir Antony Gormley OBE, Tony Juniper CBE, Dame Rachel Whiteread DBE



*Distance estimée (1,17nm) entre le signal d’AIS transmis par le navire RICOS NO. 6 le 1<sup>er</sup> février 2020 (14:35:21; -12.289755, -33.481658; 0,6kn) et une ligne décrivant vraisemblablement la limite extérieure de la ZEE du Brésil<sup>24</sup>.*

<sup>24</sup> Les zones maritimes et les délimitations maritimes représentées sur l'image sont Non-Official et à titre d'illustration  
 Patrons: Benedict Allen, Gordon Buchanan MBE, Lily Cole, Emilia Fox, Katharine Hamnett CBE, Sir Antony Gormley OBE, Tony Juniper CBE, Dame Rachel Whiteread DBE

**Appendice 5 – Informations disponibles auprès du Registre des navires ICCAT actuellement disponibles pour Saint Vincent et les Grenadines**

**Results of search**

Home / MCS / Vessels Record

Authorization date in force: X  
 Authorization date expired: X

Order by : Vessel Name  
 Export to Excel this Selection

Reporting Flag: St. Vincent and Grenadines

Records 1 to 4 of 4

ICCAT SerialNo	Flag VessCode	Flag CharTo	IRCS	NatRegNo	VesselName	IntRegNo	IRNo TypeCode	LOAm	Tonnage	Ton Type	20 m	SWO n	SWO s	ALB n	ALB s	TROP	SWO m	ALB m	BFT c	BFT o	Car	
AT000VCT00053	VCT	NAM	J8QJ6	400959	DAE SUNG 216	8976114	IMO	49.97	646	GRT	X	X	X	X	X	X						
AT000VCT00052	VCT	NAM	J8QJ7	400958	DAE SUNG 226	8744042	IMO	49.97	646	GRT	X	X	X	X	X	X						
AT000VCT00054	VCT	NAM	J8QK8	400969	DAE YOUNG 111	8619340	IMO	47.21	379	GRT	X	X	X	X	X	X						
AT000VCT00055	VCT	NAM	J8QK7	400970	DAE YOUNG 112	8619390	IMO	47.21	379	GRT	X	X	X	X	X	X						

Source: ICCAT, « Registre des navires ICCAT » consulté le 7.10.2020, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>.



le 16 juin 2021

### **Bulletin d'alerte sur des navires**

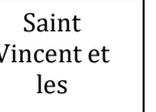
#### **Navires ayant potentiellement exercé la pêche illicite dans l'océan Atlantique, figurant dans le registre des navires actuellement autorisés de la Commission des Thons de l'Océan Indien**

L'Environmental Justice Foundation (EJF) est une organisation internationale à but non lucratif œuvrant à la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (IUU) au niveau mondial. L'EJF promeut et encourage le partage d'informations international pour accroître la transparence dans le secteur de la pêche. À cet effet, l'EJF recueille des informations sur les identités et activités des navires de pêche par une combinaison d'enquêtes sur le terrain, de suivi par satellite et de renseignements de sources ouvertes, de projets communautaires de surveillance et la collecte de renseignements humains.

Ces renseignements indiquent que trois navires de pêche ayant potentiellement exercé des activités de pêche IUU dans l'océan Atlantique ont récemment été inclus dans le Registre des navires actuellement autorisés à opérer dans la zone de la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI).

Ce Bulletin d'alerte sur des navires (VIA) fait suite à une Notification d'activités de navires (VAN) en date du 4 novembre 2020 en lien avec deux des trois navires concernés par ce VIA. Cette VAN en date du 4 novembre 2020 avait été communiquée à la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (ICCAT) et à sept de ses Parties contractantes. La VAN en date du 4 novembre 2020 est soumise conjointement avec ce VIA.

**Identités des navires**

Nom actuel	Derniers noms antérieurs connus	Numéro OMI	Dernier IRCS connu	Numéro CTOI	Type de navire	Longueur hors-tout déclarée	Pavillon actuel	Dernier pavillon antérieur connu
ISRAR 1	MARCO 21 MEGA NO. 2	8004076	A4BB5	17758	Navire de pêche (palangrier)	44,8mètres		Belize <sup>1</sup> 
ISRAR 2	RICOS NO. 6 MARIO NO. 6	8568694	A4BA3	17759	Navire de pêche (palangrier)	23,8 mètres		Saint Vincent et les 
ISRAR 3	RICOS NO. 3 MARIO NO. 3	8568682	A4BA5	17760	Navire de pêche (palangrier)	23,8 mètres		Grenadines <sup>2</sup>

Ce tableau est fondé sur les informations incluses dans la VAN en date du 4 novembre 2020 et a été actualisé à l'aide de diverses sources, incluant les suivantes :

- le Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS) de l'OMI<sup>3</sup> ;
- le Registre CTOI des navires actuellement autorisés à opérer (cf. **Appendice 1**)<sup>4</sup> ; et
- Le portail maritime Sea-web Ships de l'IHS<sup>5</sup>.

L'État du pavillon actuel des navires, Oman, n'a pas téléchargé d'informations dans le Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement de la FAO<sup>6</sup>.

Le navire de pêche identifié sous le numéro OMI : 8004076 – à savoir le ISRAR 1,

<sup>1</sup> Le Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS) de l'OMI indique que le navire de pêche identifié comme ISRAR 1 a battu le pavillon du Belize de janvier 2016 à novembre 2018. Le pavillon du navire entre novembre et avril 2021 est déclaré comme inconnu. Le GISIS de l'OMI indique qu'il bat le pavillon d'Oman depuis avril 2021. Alors qu'en principe le GISIS de l'OMI devrait contenir des informations exactes, la possibilité d'omissions involontaires ou d'inexactitudes ne peut pas être écartée.

<sup>2</sup> Comme mentionné dans la VAN en date du 4 novembre 2020, la Division des pêches du Ministère de l'agriculture, des forêts, de la pêche, de la transformation rurale, de l'industrie et du travail de Saint Vincent et les Grenadines (VCT) a indiqué que ces deux navires ont été radiés de VCT le 13 septembre 2018. Leur statut, ou le statut qu'ils invoquent avant de passer sous pavillon omanais, doit être clarifié, comme suggéré dans les recommandations incluses dans la VAN en date du 4 novembre 2020.

<sup>3</sup> OMI, « Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes – Détails des navires et des entreprises », consulté le 16.06.2021, <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx> (identification requise, gratuite).

<sup>4</sup> CTOI, « Registre CTOI des navires actuellement autorisés à opérer », consulté le 16.06.2021, <https://iotc.org/vessels/current>

<sup>5</sup> Portail maritime Sea-web Ships de l'IHS, consulté le 16.06.2021, <https://maritime.ihs.com/Home/Index> (enregistrement requis).

<sup>6</sup> FAO, « Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement », consulté le 16.06.2021, <http://www.fao.org/global-record/information-system/en/>

anciennement MARCO 21 et MEGA NO. 2, n'a pas été inclus dans la VAN en date du 4 novembre 2020. L'EJF a identifié et a commencé à collecter des informations sur ce navire à partir de la mi-novembre 2020 (cf. **Activités des navires**).

Une photo des trois navires à quai, vraisemblablement prise à Port Louis, à Maurice, le 21 janvier 2021, est disponible à l'**Appendice 2**.

**Dernière personne morale connue agissant en qualité de propriétaire enregistré/opérateur des navires**

Dernière personne morale connue agissant en qualité de propriétaire enregistré/opérateur des navires <sup>7</sup>	Lieu d'immatriculation	Adresse d'immatriculation
ALMURAN INTERNATIONAL LLC	Oman 	PO box 2932, pc112, Ruwi, Muscat,

Divers sites web établissent un lien entre l'adresse d'immatriculation mentionnée dans le Registre CTOI des navires actuellement autorisés et une entreprise de commerce de produits de poissons désignée « AL MURAN INTERNATIONAL CO. LLC » dont les coordonnées sont les suivantes : +968 592607 (téléphone, ou +968 24592607; ou +968 99339595), +968 592608 (fax, ou +968 24592608) et [muranint@omantel.net.om](mailto:muranint@omantel.net.om) (e-mail)<sup>8,9,10</sup>. Comme indiqué dans l'image ci-dessous, l'EJF note que les numéros de téléphone et de fax +968 592607 et +968 592608 figurent à l'appendice 1 (liste des participants) du rapport de la neuvième session de la CTOI, tenue aux Seychelles en 2005<sup>11</sup>. L'EJF n'est pas en mesure d'affirmer que l'intégralité des informations incluses dans ce rapport est toujours pertinente.

<sup>7</sup> CTOI, « Registre CTOI des navires actuellement autorisés à opérer », consulté le 16.06.2021, <https://iotc.org/vessels/current>

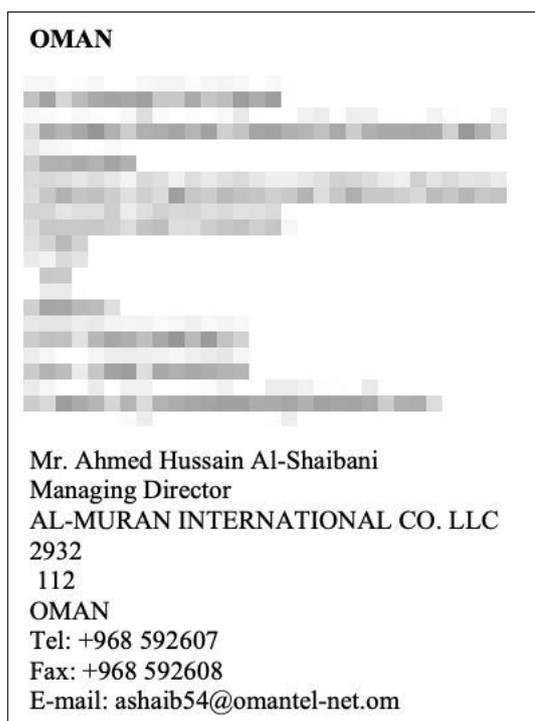
<sup>8</sup> InterFishMarket, consulté le 16.06.2021, <https://interfishmarket.com/en/company.aspx?id=52903>

<sup>9</sup> FrozenB2B, consulté le 16.06.2021, <https://www.frozenb2b.com/oman/frozen-fish-frozen-seafood-4964>

<sup>10</sup> SooPage, consulté le 16.06.2021,

[http://omn.soopage.com/company/AL\\_MURAN\\_INTERNATIONAL\\_CO\\_LLC\\_36u.html](http://omn.soopage.com/company/AL_MURAN_INTERNATIONAL_CO_LLC_36u.html)

<sup>11</sup> CTOI, « Rapport de la neuvième session », consulté le 16.06.2021, <https://iotc.org/documents/report-ninth-session-indian-ocean-tuna-commission>



*Extrait de l'appendice 1 (liste des participants) du rapport de la neuvième session de la CTOI*

Le Registre CTOI des navires actuellement autorisés répertorie l'entreprise ALMURAN INTERNATIONAL LLC comme la personne morale agissant en qualité de propriétaire enregistré/opérateur des navires alors que le GISIS de l'OMI et le Portail maritime Sea-web Ships de l'IHS répertorient le navire ISRAR 1 comme opéré par et appartenant (propriétaire enregistré) à une entreprise dénommée STARLIGHT LLC (numéro OMI : 6232179) également immatriculée à Oman (dont l'adresse d'immatriculation est « Ruwi, Oman »). Les informations incluses dans ces deux bases de données pour les navires enregistrés sous les numéros OMI : 8568694 (à savoir ISRAR 2) et 8568682 (à savoir ISRAR 3) reflètent toujours les identités précédentes (c.-à-d. RICOS NO. 6 et RICOS NO. 3). Par conséquent, un plus grand nombre d'informations figurent dans la VAN en date du 4 novembre 2020.

### Activités des navires

- **Navires identifiés sous les numéros OMI : 8568694 (actuellement ISRAR 2) et 8568682 (actuellement ISRAR 3)**

Comme décrit dans la VAN en date du 4 novembre 2020, en utilisant des systèmes de localisation par satellite qui permettent l'observation des navires équipés d'un système d'identification automatique (AIS), l'EJF a constaté que les navires enregistrés sous les numéros OMI : 8568694 (anciennement RICOS NO. 6) et 8568682 (anciennement RICOS NO. 3) avaient potentiellement opéré dans la zone de compétence de l'ICCAT alors qu'ils ne figuraient pas dans le Registre des navires de l'ICCAT jusqu'à la première moitié du mois de novembre 2020.

En utilisant plusieurs moyens, l'EJF a continué à suivre la localisation de ces navires et à collecter des informations sur leurs identités et activités.

Les données d’AIS<sup>12</sup> transmises après la VAN en date du 4 novembre 2020 indiquent que ces deux navires ont navigué vers le sud dans l’océan Atlantique, qu’ils l’auraient quitté le 5 décembre 2020 pour pénétrer dans l’océan Indien en direction de la zone économique exclusive (ZEE) de Maurice dans laquelle ils auraient pénétré le 14 décembre 2020. Au cours de leur marée, le ISRAR 2 et ISRAR 3 ont respectivement transmis les données d’AIS sous les identités de « RICOS NO.6 » (numéro MMSI : 377907276) et « RICOS NO.3 » (numéro MMSI : 377907277). Les trajectoires de ces navires sont disponibles sur demande.

Les informations obtenues auprès de l’Autorité portuaire de Maurice indiquent qu’ils sont entrés dans les zones portuaires de Port Louis, à Maurice, le 16 décembre 2020<sup>13</sup>. Les informations publiées par l’Autorité portuaire de Maurice les identifient sous les noms de ISRAR 2 et ISRAR 3. Aucune information n’est disponible sur le pavillon qu’ils prétendent battre lors de leur entrée dans les zones portuaires. L’objet de leur escale au port a été déclaré comme « approvisionnement en combustible/ [ravitaillement] / réparations ».

À la date de rédaction du présent VIA, les navires ISRAR 2 et ISRAR 3 sont toujours signalés dans les zones portuaires de Port Louis, à Maurice (poste d’amarrage/bollard : « DDG ») par l’Autorité portuaire de Maurice<sup>14</sup>.

Les renseignements humains recueillis par l’EJF sur les identités et activités de ces navires corroborent les informations recueillies d’après les systèmes de localisation par satellite et les renseignements de sources ouvertes collectées.

#### – Navire identifié sous le numéro OMI : 8004076 (actuellement ISRAR 1)

Les informations obtenues auprès de l’Autorité portuaire de Maurice indiquent également la présence d’un troisième navire d’intérêt dans les zones portuaires de Port Louis, Maurice. Ce navire est également entré dans ces zones portuaires le 16 décembre 2020 et a été identifié sous le nom de ISRAR 1. Aucune information n’est disponible sur le pavillon qu’il prétend battre lors de son entrée dans les zones portuaires. L’objet de l’escale au port de ce navire a été déclaré comme « approvisionnement en combustible / [ravitaillement] / réparations »<sup>15</sup>.

Tout comme pour le ISRAR 2 et ISRAR 3, l’EJF a suivi la marée de ISRAR 1 jusqu’aux zones portuaires de Port Louis, à Maurice, en utilisant des systèmes de localisation par satellite qui permettent l’observation des navires équipés d’un AIS. Les données d’AIS indiquent que le navire a navigué vers le sud dans l’océan Atlantique conjointement avec le ISRAR 2 et ISRAR 3, aurait pénétré dans l’océan Indien le 5 décembre 2020 et dans la ZEE de Maurice le 14 décembre 2020. Au cours de sa marée, le ISRAR 1 a transmis les données d’AIS sous les identités de « MARCO NO.21 » et « HONG YANG 18 » (numéro OMI: 9895135 et numéro MMSI : 312278000)<sup>16</sup>. Les trajectoires de ce navire sont disponibles sur demande.

À la date de rédaction du présent VIA, le navire ISRAR 1 est toujours signalé dans les zones portuaires de Port Louis, à Maurice (poste d’amarrage: « Q3-QQ », bollard : « (« 13 17) ») par

<sup>12</sup> ExactEarth Shipview, consulté le 16.06.2021, <https://shipview.exactearth.com>

<sup>13</sup> Autorité portuaire de Maurice, « Situation quotidienne au port », consulté le 16.06.2021, <http://www.mauport.com/daily-port-situation>

<sup>14</sup> Autorité portuaire de Maurice, « Situation quotidienne au port », consulté le 16.06.2021, <http://www.mauport.com/daily-port-situation>

<sup>15</sup> Bien que les informations publiées par l’autorité portuaire de Maurice n’indiquent pas les identifiants des navires, elles incluent leurs longueurs hors-tout approximative : « 45 [mètres] » pour ISRAR 1 et « 24 [mètres] » pour ISRAR 2 et 3. L’EJF note que les longueurs hors-tout déclarées des navires figurant dans le registre CTOI des navires actuellement autorisés sont, respectivement, 44,8 et 23,8 mètres.

<sup>16</sup> L’EJF considère que cela pourrait donner à penser à une manipulation de l’AIS.

l'Autorité portuaire de Maurice. Ce navire serait en cours de « [chargement] approvisionnement en combustible » (cf. **Appendice 3**).

D'après les données d'AIS vraisemblablement transmises par le navire actuellement identifié comme ISRAR 1 avant qu'il ne navigue vers le sud dans l'océan Atlantique, l'EJF ne peut pas exclure que, tout comme le ISRAR 2 et ISRAR 3, ce navire ait opéré dans la zone de compétence de l'ICCAT.

L'EJF note que le registre ICCAT des navires inactifs<sup>17</sup> inclut un navire identifié sous l'identité précédente de ISRAR 1 / MARCO 21, c.-à-d. sous le numéro OMI : 8004076 et le nom MEGA NO. 2 (battant prétendument le pavillon du Belize, portant le numéro ICCAT AT000BLZ00061).

Aucune information sur les possibles autorisations passées n'est disponible publiquement sur le registre ICCAT des navires inactifs. Ainsi, des vérifications approfondies menées par les autorités compétentes concernées, notamment celles du Belize, pourraient être utiles pour déterminer si les activités potentielles que le navire auraient pu réaliser dans l'océan Atlantique ont été menées conformément à toutes les mesures de conservation et de gestion (MCG) internationales, régionales et nationales applicables.

Les renseignements humains recueillis par l'EJF sur les identités et activités de ces navires corroborent les informations recueillies d'après les systèmes de localisation par satellite et les renseignements de sources ouvertes collectées. Ils indiquent également que lors de ses opérations dans l'océan Atlantique, le navire actuellement identifié comme ISRAR 1 aurait pu avoir servi, sous des identités précédentes, de navire « semi-collecteur » ayant interagi avec plusieurs autres navires de pêche sous forme de transbordements en mer de produits de poissons et de transferts d'équipage.

### **Informations additionnelles sur le statut des navires de pêche figurant dans le Registre CTOI des navires actuellement autorisés**

L'EJF note que les navires de pêche ISRAR 1, ISRAR 2 et ISRAR 3 sont inclus dans le Registre CTOI des navires actuellement autorisés, avec une autorisation du 30 mai 2021 au 29 mai 2022. Elle note également qu'aucune information n'est publiquement disponible sur le(s) nom(s) et pavillon(s) précédent(s) ni les détails de radiation d'autres registres auprès du Registre CTOI des navires actuellement autorisés. De même, aucune photo des navires n'est disponible. Cela pourrait indiquer que l'État du pavillon actuel des navires a possiblement omis de transmettre à la CTOI les informations requises au titre du paragraphe 3 de la Résolution 19/04 Concernant le registre CTOI des navires autorisés à opérer dans la zone de compétence de la CTOI<sup>18</sup>.

Le paragraphe 5 de la Résolution 19/04 stipule que « Si des informations du paragraphe 3 n'ont pas été fournies, le navire ne devra pas être inscrit sur le Registre CTOI [...] ».

### **Recommandations**

L'EJF recommande qu'**Oman** :

<sup>17</sup> ICCAT, « Registre ICCAT des navires », consulté le 16.06.2021, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>

<sup>18</sup> CTOI, « Résolution 19/04 Concernant le registre CTOI des navires autorisés à opérer dans la zone de compétence de la CTOI », consulté le 16.06.2021, <https://iotc.org/cmm/resolution-1904-concerning-iotc-record-vessels-authorized-operate-iotc-area-competence>

1. Examine les informations incluses dans la VAN en date du 4 novembre 2020.
2. Vérifie et clarifie, à travers une coopération inter-institutions, le statut des navires de pêche concernés par ce VIA auprès du Ministère de l'agriculture et des ressources halieutiques et du Ministère des transports, des communications et de la technologie de l'information.
3. Vérifie et clarifie la nature de leurs activités, que ce soit en mer ou aux ports. Confirme, dans ce contexte, qu'ils sont bien surveillés par des systèmes de suivi des navires (VMS) et leur demande de maintenir l'AIS opérationnel.
4. Interdise, immédiatement, aux navires de naviguer s'il est confirmé qu'ils avaient été autorisés à battre le pavillon d'Oman.
5. Les retire, immédiatement, du Registre CTOI des navires actuellement autorisés et suspende ou annule toutes les autorisations de pêche qui auraient pu leur avoir été délivrées.
6. Procède à des enquêtes, à travers une coopération inter-institutions, sur la structure de propriété des navires en vue d'identifier leur(s) propriétaire(s) effectif(s). À cet effet, vérifie le statut des entreprises, leurs structures actionnariales, les modalités de leur constitution en société, etc. et coopère étroitement avec les autorités compétentes de l'État du port dans lequel les navires se situeraient actuellement.
7. Coopère activement avec tous les États pertinents et organisations concernées par ce VIA et la VAN en date du 4 novembre 2020 dans le cadre des vérifications et des enquêtes que ces documents auraient pu déclencher.
8. À cette fin et au regard de la nature de l'affaire et de la multiplicité des juridictions concernées, envisage de solliciter l'assistance d'INTERPOL à travers le Bureau central national d'Oman.
9. Envisage de vérifier les conditions dans lesquelles les navires sont passés sous pavillon de ce pays et ont obtenu les autorisations pour se livrer à des activités de pêche/être inclus dans le Registre CTOI des navires actuellement autorisés.

L'EJF recommande que **Maurice** :

1. Examine les informations incluses dans la VAN en date du 4 novembre 2020.
2. Confirme, à travers une coopération inter-institutions, la présence des trois navires concernés par ce VIA dans les zones portuaires de Port Louis et retrace les événements chronologiques de leur présence dans des zones relevant de la juridiction de Maurice.
3. S'abstienne de délivrer des certificats d'autorisation du port ou tout document équivalent qui leur permettrait de quitter le port.
4. En tant que Partie à l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port<sup>19</sup> et Partie contractante de la CTOI liée par la Résolution 16/11 Sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN<sup>20</sup>, mette intégralement en œuvre les dispositions de ces instruments juridiques, notamment celles de l'Article 11 de l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port.
5. Coopère activement avec tous les États pertinents et organisations concernées par ce VIA et la VAN en date du 4 novembre 2020 dans le cadre des vérifications et des enquêtes que ces documents auraient pu déclencher.
6. À cette fin et au regard de la nature de l'affaire et de la multiplicité des juridictions

<sup>19</sup> FAO, « Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port », consulté le 16.06.2021,

<http://www.fao.org/port-state-measures/en/>

<sup>20</sup> CTOI, « Résolution 16/11 sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN », consulté le 16.06.2021, <https://iotc.org/cmm/resolution-1611-port-state-measures-prevent-deter-and-eliminate-illegal-unreported-and>

concernées, envisage de solliciter l'assistance d'INTERPOL à travers le Bureau central national de Maurice.

7. Envisage de vérifier les conditions dans lesquelles les navires ont été autorisés à accéder aux zones portuaires de Port Louis et auraient pu être en mesure d'utiliser ces zones portuaires pour utiliser les services du port, y compris l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement et l'entretien.

L'EJF recommande que le **Belize** :

1. En plus des démarches recommandées dans le VAN en date du 4 novembre 2020, vérifie et clarifie le statut et les activités du navire de pêche identifié sous le numéro OMI: 8004076 (ISRAR 3, anciennement MARCO 21 et MEGA NO. 2) auprès du Registre de la marine marchande internationale du Belize et de l'Unité des pêches hauturières du Belize.
2. À cette fin et au regard de la nature de l'affaire et de la multiplicité des juridictions concernées, envisage de solliciter l'assistance d'INTERPOL à travers le Bureau central national du Belize.
3. S'il s'avère que ce navire ainsi que les deux autres navires concernés par ce VIA se sont livrés à des activités de pêche IUU, prenne les mesures coercitives pertinentes et envisage d'unir ses forces à celles d'autres Parties contractantes de l'ICCAT en vue de présenter une proposition visant à l'inclusion de ces navires dans la Liste des navires présumés avoir exercé des activités de pêche IUU, à la 27<sup>ème</sup> réunion ordinaire de l'ICCAT.
4. D'un point de vue général, reste disposé à coopérer avec les États et organisations concernés pour se tenir au fait des conclusions des vérifications et des enquêtes que ce VIA et la VAN en date du 4 novembre 2020 auraient pu déclencher et à apporter une assistance à ces États et organisations dans ce contexte.

L'EJF recommande que le **Secrétariat de la CTOI** :

1. Examine ces informations en vertu de la Résolution 18/03<sup>21</sup> et de toute autre résolution CTOI applicable.
2. Reste disposé à contacter les États pertinents et organisations concernées par ce VIA afin de solliciter des explications et se tenir au fait des conclusions des vérifications et des enquêtes que ce VIA et la VAN en date du 4 novembre 2020 auraient pu déclencher.
3. En cas de non-soumission des informations requises au titre du paragraphe 3 de la Résolution 19/04, veille à la pleine mise en œuvre du paragraphe 5 de la Résolution 19/04.

L'EJF recommande que le **Secrétariat de l'ICCAT** :

1. Examine ces informations en vertu de la Recommandation 08-09<sup>22</sup>.
2. Reste disposé à contacter les États pertinents et organisations concernées par ce VIA afin de solliciter des explications et se tenir au fait des conclusions des vérifications et des enquêtes que ce VIA et la VAN en date du 4 novembre 2020 auraient pu

<sup>21</sup> CTOI, « Résolution 18/03 Visant à l'établissement d'une liste de navires présumés avoir exercé la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone de compétence de la CTOI », consulté le 16.06.2021, <https://iotc.org/cmm/resolution-1803-establishing-list-vessels-presumed-have-carried-out-illegal-unreported-and>

<sup>22</sup> ICCAT, « Recommandation de l'ICCAT visant à établir un processus aux fins de l'examen et de la déclaration des informations sur l'application », consulté le 16.06.2021, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2008-09-e.pdf>

déclencher.

3. Clarifie le statut du navire de pêche identifié sous le numéro OMI : 8004076 (ISRAR 3, anciennement MARCO 21 et MEGA NO. 2) par rapport aux registres des navires tenus à jour par l'ICCAT<sup>23</sup>.
4. Si les preuves attestent que les activités de pêche décrites dans ce VIA et la VAN en date du 4 novembre 2020 n'ont pas été réalisées conformément aux MCG applicables, examine ces informations, ainsi que toutes autres informations pertinentes, en vertu de la Recommandation 18-08<sup>24</sup> et des autres recommandations de l'ICCAT applicables.

L'EJF recommande que les **États-Unis** :

1. Examine ces informations dans le cadre de l'adhésion des États-Unis à l'ICCAT et à des fins de gestion des risques, notamment eu égard aux éventuelles similitudes entre le mode opératoire des navires concernés par ce VIA et celui des navires de pêche que les États-Unis avaient proposé pour inclusion dans la Liste ICCAT des navires présumés avoir exercé des activités de pêche IUU au titre de la Recommandation 18-08 en 2020<sup>25</sup>.
2. Envisage d'unir leurs forces à celles d'autres Parties contractantes de l'ICCAT en vue de présenter une proposition visant à l'inclusion des trois navires concernés par ce VIA dans la Liste des navires présumés avoir exercé des activités de pêche IUU, à la 27<sup>ème</sup> réunion ordinaire de l'ICCAT.

L'EJF recommande que la **Commission Européenne** :

1. Conformément à l'Article 49(2) du Règlement (CE) n°1005/2008 du Conseil<sup>26</sup>, examine les informations incluses dans cette notification dans le cadre de la mise en œuvre de ce Règlement du Conseil et de l'adhésion de l'Union Européenne à l'ICCAT et à la CTOI.
2. Envisage d'unir ses forces à celles d'autres Parties contractantes de l'ICCAT en vue de présenter une proposition visant à l'inclusion des trois navires concernés par ce VIA dans la Liste des navires présumés avoir exercé des activités de pêche IUU, à la 27<sup>ème</sup> réunion ordinaire de l'ICCAT.

EJF recommande à **tous les États** de<sup>27</sup>:

1. Publier les détails des accords d'accès et les listes des navires autorisés à pêcher dans leurs eaux.
2. Publier les listes des navires enregistrés sous leur pavillon et des navires autorisés à pêcher en dehors de leur ZEE.
3. S'assurer que les informations disponibles publiquement sont exhaustives, fiables,

<sup>23</sup> ICCAT, « Registre ICCAT des navires », consulté le 16.06.2021, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>

<sup>24</sup> ICCAT, « Recommandation de l'ICCAT établissant une liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche IUU », consulté le 16.06.2021, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2018-08-e.pdf>

<sup>25</sup> ICCAT, « Documents de la Commission 2020. Recommandation 18-08 : Liste IUU de 2020. Projet de liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche IUU (Doc. No. PWG\_405/2020) », consulté le 26.10.2020, <https://www.iccat.int/com2020/index.htm#en>

<sup>26</sup> EUR-Lex « Règlement du conseil (CE) n° 1005/2008 du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée », consulté le 16.06.2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008R1005>

<sup>27</sup> EJF (2020) Charte d'EJF pour la Transparence. Lever le voile sur le secteur de la pêche. Comment mettre en œuvre de façon optimale les principes trois et quatre de la Charte pour la Transparence, [https://ejfoundation.org/resources/downloads/Report\\_Principles-three-four-final.pdf](https://ejfoundation.org/resources/downloads/Report_Principles-three-four-final.pdf)

actualisées et facilement accessibles, et le cas échéant, qu'elles correspondent et contribuent aux informations disponibles par le biais du Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement de la FAO.

4. Publier des informations sur les sanctions imposées pour des activités de pêche IUU et des infractions aux pêches.
5. Ratifier et mettre en œuvre les accords internationaux qui établissent des critères clairs pour les normes relatives aux navires de pêche et au commerce de produits de poissons, y compris l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port.
6. Envisager de mettre en œuvre les principes de l'EJF relatifs à la transparence mondiale dans le secteur de la pêche qui se composent de dix mesures simples qui peuvent jouer un rôle fondamental dans la lutte contre la pêche IUU et les infractions aux pêches<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> EJF (2018) Les dix principes pour la transparence mondiale, <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-Transparency-10-principles-final-1.pdf>

**Appendice 1 : Extraits du Registre CTOI des navires actuellement autorisés<sup>29</sup>**

VESSEL INFORMATION	
<b>Identification</b>	<b>Specifications</b>
Vessel Name: <b>ISRAR 1</b>	Type: <b>Longliners</b>
Vessel identifiers IOTC: <b>17758</b> IMO: <b>8004076</b>	LOA: <b>44.80m</b> GRT: <b>-</b>
Country: <b>Oman</b>	GT: <b>536</b>
Flag: 	Gear: <b>Drifting longline</b>
IRCS: <b>A4BB5</b>	
<b>Owner</b>	<b>Operator</b>
Owner: <b>almuran international llc</b>	Operator: <b>almuran international llc</b>
Owner address: <b>po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman</b>	Operator address: <b>po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman</b>
<b>Beneficial owner</b>	<b>Company</b>
Beneficial owner: <b>almuran international llc</b>	Company: <b>almuran international llc</b>
Beneficial owner address: <b>po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman</b>	Company address: <b>po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman</b>
	Company registration number:
<b>Authorization period</b>	
From: <b>2021-05-30</b>	
To: <b>2022-05-29</b>	
<b>Vessel Images</b>	
<b>0 image(s) found</b>	
No historical records.	

*Informations sur le navire de pêche ISRAR 1*

<sup>29</sup> CTOI, « Registre CTOI des navires actuellement autorisés à opérer », consulté le 16.06.2021, <https://iotc.org/vessels/current>

## VESSEL INFORMATION

## Identification

Vessel Name: **ISRAR 2**

Vessel identifiers

IOTC: **17759**IMO: **8568694**Country: **Oman**Flag: IRCS: **A4BA3**

## Specifications

Type: **Longliners**LOA: **23.80m**GRT: **-**GT: **87**Gear: **Drifting longline**

## Owner

Owner: **almuran international llc**Owner address: **po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman**

## Operator

Operator: **almuran international llc**Operator address: **po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman**

## Beneficial owner

Beneficial owner: **almuran international llc**Beneficial owner address: **po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman**

## Company

Company: **almuran international llc**Company address: **po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman**

Company registration number:

## Authorization period

From: **2021-05-30**To: **2022-05-29**

## Vessel Images

**0 image(s) found**

No historical records.

*Informations sur le ISRAR 2*

VESSEL INFORMATION	
<b>Identification</b>	<b>Specifications</b>
Vessel Name: <b>ISRAR 3</b>	Type: <b>Longliners</b>
Vessel identifiers IOTC: <b>17760</b> IMO: <b>8568682</b>	LOA: <b>23.80m</b>
Country: <b>Oman</b>	GRT: <b>-</b>
Flag: 	GT: <b>87</b>
IRCS: <b>A4BA5</b>	Gear: <b>Drifting longline</b>
<b>Owner</b>	<b>Operator</b>
Owner: <b>almuran international llc</b>	Operator: <b>almuran international llc</b>
Owner address: <b>po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman</b>	Operator address: <b>po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman</b>
<b>Beneficial owner</b>	<b>Company</b>
Beneficial owner: <b>almuran international llc</b>	Company: <b>almuran international llc</b>
Beneficial owner address: <b>po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman</b>	Company address: <b>po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman</b>
	Company registration number:
<b>Authorization period</b>	
From: <b>2021-05-30</b>	
To: <b>2022-05-30</b>	
<b>Vessel Images</b>	
<b>0 image(s) found</b>	
No historical records.	

*Informations sur le ISRAR 3*

**Appendice 2 : Photo des trois navires, vraisemblablement prise à Port Louis, à Maurice, le 21 janvier 2021.**



*Photo des trois navires, vraisemblablement prise à Port Louis, à Maurice, le 21 janvier 2021.*

Cette photo montre les navires ISRAR 1, ISRAR 2 et ISRAR 3 sous les noms, respectivement, de « ISRAR.1 », « ISRAR 2 » et « ISRAR NO.3 ». Ces trois navires ont tous peint l'acronyme « PSQ » sur leur poupe. L'EJF estime que cet acronyme renvoie à « Port Sultan Qaboos », à Muscat, Oman<sup>30</sup>. Un identifiant additionnel, « V3RD8 », est également visible côté tribord du navire ISRAR 1. L'EJF note que V3RD8 est l'indicatif international d'appel radio répertorié pour le navire identifié sous le numéro OMI : 8004076 et le nom MEGA NO. 2 – identité précédente de ISRAR 1 / MARCO 21 – dans le Registre ICCAT des navires inactifs (*cf. Activités des navires*).

Par analyse de l'imagerie, l'EJF pourrait confirmer que la photo a été prise à Port Louis, à Maurice, d'après les silos à grains de l'entreprise LES MOULINS DE LA CONCORDE<sup>31</sup> qui sont visibles à l'arrière des navires en haut à droite, et d'après l'architecture reconnaissable du toit du Caudan Waterfront<sup>32</sup> qui est visible à l'arrière en haut à gauche.

L'image incluse à la page suivante est une image satellite d'une partie des zones portuaires de Port Louis, à Maurice, qui permet d'identifier les silos à grains susmentionnés (entourés en orange), le Caudan Waterfront (entouré en jaune) et la zone potentielle où le navire aurait pu être situé lorsque la photo a été prise (entourée en rouge).

<sup>30</sup> Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie occidentale, « Port Sultan Qaboos », consulté le 16.06.2021, <https://www.unescwa.org/port-sultan-qaboos>

<sup>31</sup> Wikimedia Commons, « Silos de Les Moulins de la Concorde », consulté le 16.06.2021, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Silos\\_of\\_Les\\_Moulins\\_de\\_la\\_Concorde](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Silos_of_Les_Moulins_de_la_Concorde)

<sup>32</sup> Wikimedia Commons, « Caudan Waterfront », consulté le 16.06.2021, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Caudan\\_Waterfront](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Caudan_Waterfront)



*Image satellite d'une partie des zones portuaires de Port Louis, à Maurice*

L'EJF note que les informations sur la situation quotidienne au port publiées par l'Autorité portuaire de Maurice pour le 21 janvier 2021 confirment la présence des navires dans les zones portuaires de Port Louis, à Maurice, à cette date<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> Autorité portuaire de Maurice, « Situation au port le 21 janvier 2021 », consulté le 16.06.2021, <http://www.mauport.com/daily-port-situation>

**Appendice 3 : Photo de ISRAR 1, recevant possiblement du combustible à Port Louis, à Maurice, le 16 juin 2021.**



*Photo de ISRAR 1, recevant possiblement du combustible à Port Louis, à Maurice, le 16 juin 2021.*



Dakar, le 17 NOV 2020

*Le Directeur*

A

**Monsieur Camille Jean Pierre MANEL**  
**Secrétaire Exécutif de la Commission**  
**internationale pour la Conservation des**  
**Thonidés de l'Atlantique**  
**-Madrid (Espagne)-**

**Objet** : Commentaires sur les informations de EJV pour examen en 2021

**Monsieur le Secrétaire Exécutif,**

J'accuse réception de votre circulaire #7668/20 de transmission des informations de EJV pour examen en 2021. En ce qui concerne les navires RICOS 3 et RICOS 6, le Sénégal prend acte et soutient la proposition de revenir sur ces cas en 2021.

Toutefois, le Sénégal tient à partager les informations suivantes :

- le navire RICOS 3 a été au port de DAKAR pour des besoins de carénage en 2017 ;
- les navires RICOS 3 et RICOS 6 ont touché le port de Dakar pour des réparations.

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Secrétaire exécutif**, l'expression de ma considération distinguée.



**Diène FAYE**

REF: HSFU-RFMO-V07-2021(57) Vol.1

Le 7 juillet 2021

M. Camille Jean Pierre Manel, Secrétaire exécutif  
Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT)  
Corazón de María 8- 28002  
Madrid, Espagne

**OBJET : INFORMATIONS DE L'EJF POUR EXAMEN EN 2021**

Cher M. Camille Jean Pierre Manel,

Nous accusons réception de la Circulaire ICCAT #4546/2021, en date du 24 juin 2021, concernant le sujet en objet et son rapport avec la Recommandation de l'ICCAT visant à établir un processus aux fins de l'examen et de la déclaration des informations sur l'application concernant des activités de pêche illicites potentielles.

Dans le courrier joint à la Circulaire, soumis par l'Environmental Justice Foundation (EJF) en date du 4 novembre 2020, il est allégué que deux navires, précédemment immatriculés auprès de Saint-Vincent-et-les-Grenadines et dont le pavillon est actuellement inconnu, pourraient s'être livrés à la pêche IUU dans la zone de la Convention de l'ICCAT. Il est également allégué que ces navires appartiendraient à une entreprise immatriculée au Belize : **GREAT VISIONS CO., LTD**. En l'absence de preuves que ces navires continuent à lui appartenir, l'autorité compétente, le Belize International Corporate Affairs Registry (BICAR), peut seulement confirmer que cette entreprise est immatriculée au Belize et est en règle. L'autorité de réglementation des entreprises commerciales internationales, l'International Financial Services Commission (IFSC), souhaiterait vivement coopérer sur cette question. Cependant, conformément à la réglementation nationale, elle ne peut divulguer les informations sur le propriétaire effectif qu'aux autorités chargées de l'application de la loi, aux autorités bancaires, de réglementation ou de contrôle si cela est raisonnablement requis pour faciliter une enquête pénale, des poursuites ou une procédure judiciaire.

En ce qui concerne le deuxième courrier transmis par l'EJF, en date du 16 juin 2021, il est allégué que trois navires pourraient s'être livrés à des activités de pêche IUU dans l'océan Atlantique, dont l'un d'entre eux est répertorié comme battant précédemment le pavillon du Belize. Dans ce contexte, nous souhaiterions vous communiquer les éléments suivants :

- a) Le navire MARCO 21 battant actuellement le pavillon d'Oman, était précédemment immatriculé et enregistré auprès du Belize sous le nom de MEGA NO.2, de 2016 à 2018.
- b) Le Mega No.2 a été radié du Belize le 8 novembre 2018 suite à sa vente et à son transfert au Registre du Sénégal.
- c) Le Mega No.2 était autorisé à opérer et à réaliser des opérations de pêche dans la zone de la Convention de l'ICCAT et était inclus dans la Liste ICCAT des grands navires de pêche autorisés alors qu'il était immatriculé auprès du Belize.
- d) Le Mega No.2 était également autorisé à réaliser des transbordements en mer conformément au Programme régional d'observateurs de l'ICCAT.
- e) Lors de la durée des opérations du navire sous pavillon du Belize, aucun cas de pêche IUU par ce navire n'a été signalé.

Étant donné que le navire était en conformité lorsqu'il relevait de notre Registre, nous n'avons pas de motifs juridiques pour prendre des mesures rectificatives ou coercitives à son encontre, vu que les activités IUU présumées semblent avoir eu lieu après la radiation du navire du Belize. Toutefois, nous sommes disposés à coopérer avec tout État du pavillon concerné pour toute information supplémentaire que nous pouvons légalement soumettre en ce qui concerne ce navire et ses opérations lorsqu'il battait le pavillon du Belize.

Je vous prie d'agréer l'expression de ma parfaite considération.

Salutations distinguées,

**Valarie Lanza**  
**Directeur des pêches hauturières**  
Unité des pêches hauturières du Belize

cc : Directeur Général, IFSC et Registre des navires et entreprises de marchands