

Original: inglés y francés

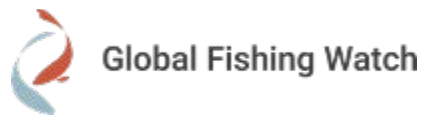
INFORMACIÓN RECIBIDA CON ARREGLO A LA REC. 08-09

La Recomendación de ICCAT para establecer un proceso para revisar y comunicar la información sobre cumplimiento [Rec. 08-09] establece que las organizaciones no gubernamentales pueden presentar a la Secretaría informes sobre incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de ICCAT, con al menos 120 de antelación con respecto a la reunión anual.

La información dentro del plazo se ha presentado por PEW (en asociación con Global Fishing Watch) y por la Environmental Justice Foundation (EJF). El presidente del Comité de Cumplimiento ha acordado que se puede incluir en el orden del día de 2021.

Este documento comprende la información siguiente:

- A. Información presentada por PEW en asociación con Global Fish Watch. Previamente presentada como documento informativo en el proceso de la Comisión 2020 y publicado como **COC-317/2020**.
 - A1. **Apéndice 1:** Resumen ejecutivo: Análisis comparativo de los datos AIS con la actividad comunicada de transbordo del Convenio de la Comisión para la Conservación del Atún Atlántico en 2019.
 - A2. **Anexo 1:** Análisis comparativo de los datos AIS con la actividad comunicada de transbordo del Convenio de la Comisión para la Conservación del Atún Atlántico en 2019: Informe completo únicamente en el idioma original (inglés).
- B. Alerta de información sobre buques presentada por la EJF. Enviada a las CPC implicadas el 24 de junio de 2021. Ruego tenga en cuenta que esto incluye información actualizada sobre alertas previamente presentadas por la EJF en 2020.
 - B1. **Apéndice 2:** Carta de la EJF: Nota resumida sobre la información compartida con ICCAT en 2020 y 2021.
 - B2. **Anexo 2:** Buques que posiblemente han participado en pesca ilegal en el océano Atlántico incluidos en el registro de buques actualmente autorizados de la Comisión del Atún para el Océano Índico: Informe completo únicamente en el idioma original (inglés). Presentado en 2020.
 - B3. **Apéndice 3:** Actualización: Posibles actividades de pesca ilegal en la zona de competencia de ICCAT.
 - B4. **Apéndice 4:** Buques que posiblemente han participado en pesca ilegal en el océano Atlántico incluidos en el registro de buques actualmente autorizados de la Comisión del Atún para el Océano Índico (2021). Informe completo únicamente en el idioma original (inglés). Previamente enviado a las CPC mencionadas en el mismo. [Nota: véase también la presentación del documento **PWG-405/2021** por la UE para la inclusión de tres buques en la lista IUU].
 - B5. **Apéndice 5:** Respuesta de Senegal a la información presentada por la EJF.
 - B6. **Apéndice 6:** Respuesta de Belice a la información presentada por la EJF.



**Un análisis comparativo de los datos del AIS con la actividad de transbordo comunicada por la
Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico en 2019**

Agradecimientos

Este informe ha sido financiado en parte por la Fundación Gordon y Betty Moore y elaborado en colaboración con The Pew Charitable Trusts ("Pew"). Los autores desean agradecer a Mark Young, Director Ejecutivo de la Red Internacional de Seguimiento, Control y Vigilancia (IMCS), a Adriana Fabra y a Claire van der Geest la revisión de este estudio.



Preparado por: Global Fishing Watch

Resumen ejecutivo

El transbordo en aguas de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (en adelante "Zona del Convenio ICCAT") está actualmente regulado por la *Recomendación ICCAT sobre el transbordo* (Rec. [16-15](#)). La Recomendación incluye requisitos de notificación tanto para los buques de pesca como para los de transporte, con el fin de contribuir a disuadir las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) y gestionar mejor la pesquería. Además, esta Recomendación exige que todos los transbordos de especies gestionadas por ICCAT sean autorizados por ICCAT y que lleven a bordo un observador de ICCAT del Programa regional de observadores (ROP) en todo momento. La [Recomendación](#) reconoce la necesidad de un mayor seguimiento, control y vigilancia (SCV) de la actividad de los buques y los transbordos debido a '*...gran preocupación por el hecho de queuna cantidad importante de capturas realizadas por buques de pesca IUU se ha trasbordado bajo el nombre de buques con licencias de pesca en regla...*'.

En 2019, Global Fishing Watch (GFW) presentó un informe a la [26ª reunión ordinaria de la Comisión](#) en el que se utilizaron los datos del Sistema de Identificación Automática (AIS) disponibles en el mercado para analizar los historiales de seguimiento de los buques de transporte que operaron en la zona del Convenio de ICCAT durante el año natural 2017. En 2020, se completó un análisis de seguimiento de los datos que cubrían el año natural de 2018 y el informe resultante se presentó durante la reunión del Comité de Cumplimiento de ICCAT¹. Este año, GFW analizó las tendencias de 2019 en cuanto a transbordos potenciales y visitas a puertos a lo largo del tiempo por flota, y proporcionó una comparación mejorada de la actividad del AIS con los datos del ROP.

El Programa regional de observadores (ROP) de ICCAT para buques de transporte es uno de los programas de observadores más transparentes de las OROP de túnidos. Los informes de los observadores del ROP incluyen la geolocalización y las fechas de cada transbordo en el mar realizado por buques de transporte y palangreros en la zona del Convenio que fue objeto de observación. Este nivel de transparencia de las actividades de transbordo en el mar permite a los miembros llevar a cabo la diligencia debida y validar que la información notificada sobre sus buques de pabellón es coherente con lo notificado por el ROP. Sin embargo, incluso con los altos niveles de transparencia, todavía había discrepancias entre los informes de los observadores del ROP ([ICCAT Observer Report 2018](#), [ICCAT Observer Report 2019](#), and [ICCAT Observer Report 2020](#)) y los documentos de síntesis del ROP de ICCAT ([Doc. No. PWG 402/2019](#) and [Doc. No. PWG 402/2020-rev](#)). El ROP podría mejorarse aún más mediante la estandarización de los requisitos de presentación de informes y solicitando metadatos adicionales en los informes presentados que aclaren los detalles sobre cuándo y dónde se observan los transbordos, reduciendo así la probabilidad de ambigüedades entre los informes de los observadores del ROP y los documentos de resumen del ROP de ICCAT.

Se detectó una actividad por parte de AIS que no se comunicó al ROP de ICCAT. Se detectaron 61 eventos de navegación sin rumbo que no fueron comunicados en las asignaciones del ROP, 21 de estos eventos por parte de buques de transporte de no CPC. Además, no todos los puertos visitados por los buques de transporte tras los encuentros con los palangreros estaban situados en Estados miembros de ICCAT, lo que significa que no fueron designados como puertos de entrada en virtud de la *Recomendación sobre medidas del Estado rector del puerto de ICCAT* (Rec. [18-09](#)).

Esta posible actividad no observada en el mar y no controlada en los puertos aumenta el riesgo de incumplimiento de las medidas de ordenación de transbordos de ICCAT. ICCAT debería considerar las

¹La reunión de la Comisión de ICCAT de 2020 se canceló debido a la pandemia de COVID-19, pero algunos asuntos de la Comisión - incluido el Comité de Cumplimiento- se llevaron a cabo por correspondencia¹

siguientes recomendaciones para mejorar la Recomendación sobre transbordos y reducir aún más el riesgo de actividades de pesca IUU en la zona del Convenio.

Conclusiones	Recomendaciones para ICCAT
<p>Los datos de AIS recogen las tendencias comunicadas por el ROP de CCAT y recogen información adicional sobre los zonas álgidas de transbordo de las OROP que se solapan.</p>	<p>Implementar un VMS centralizado para asegurar la capacidad de auditar y validar la información comunicada por las CPC.</p> <p>En ausencia de un programa centralizado de VMS, utilizar AIS como herramienta complementaria para ayudar a controlar la aplicación del ROP y validar la actividad de transbordo. El uso del AIS podría implementarse a través de una CMM que anime a los miembros a imponer el uso del AIS a los buques de aguas distantes y a disponer de normas mínimas sobre la aplicación de la Regla 19 del Capítulo V de SOLAS.²</p>
<p>ICCAT tiene uno de los ROP de buques de transporte más transparentes de todas las OROP de túnidos, aunque la información comunicada puede ser incoherente.</p> <p>Se detectaron 61 eventos de navegación sin rumbo que no fueron comunicados en las asignaciones del ROP, 21 de estos eventos estaban realizados con buques de transporte de no CPC.</p>	<p>Estandarizar la cantidad y el tipo de información requerida del ROP con una resolución espacial y temporal detallada, y garantizar la coherencia de la información y los metadatos comunicados.</p> <p>Se anima a la Secretaría y a los Estados miembros a que investiguen las posibles actividades de transbordo de las que no haya informado el ROP.</p> <p>Modificar la CMM para que sólo se permita el transbordo realizado por buques de transporte con pabellón de las CPC.</p>
<p>Todas las escalas después de los encuentros fueron en Porto Grande, Cabo Verde, y Ciudad del Cabo, Sudáfrica. Sin embargo, se visitaron siete Estados rectores de puertos no designados por ICCAT.</p> <p>Quince eventos de navegación sin rumbo no detectados por ROP se produjeron antes de ocho visitas a cinco puertos no designados</p>	<p>Garantizar el cumplimiento de la Recomendación 18-09 sobre medidas del Estado rector del puerto, que exige a los buques de transporte la utilización de los puertos designados por ICCAT cuando transportan capturas transbordadas originadas en la zona del Convenio de ICCAT.</p> <p>Animar a las autoridades portuarias de los Estados rectores de puerto que sean no CPC a compartir las declaraciones de desembarque en los puertos utilizados por los buques de transporte cuando desembarcan las especies capturadas que son competencia de ICCAT.</p> <p>Requerir que se identifique el siguiente puerto de entrada después de los transbordos.</p>

² https://www.liscr.com/sites/default/files/SOLAS%20V_Reg19.pdf



Global Fishing Watch

**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.

Contents

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

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.

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

- 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 matches¹ 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.

¹ 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.

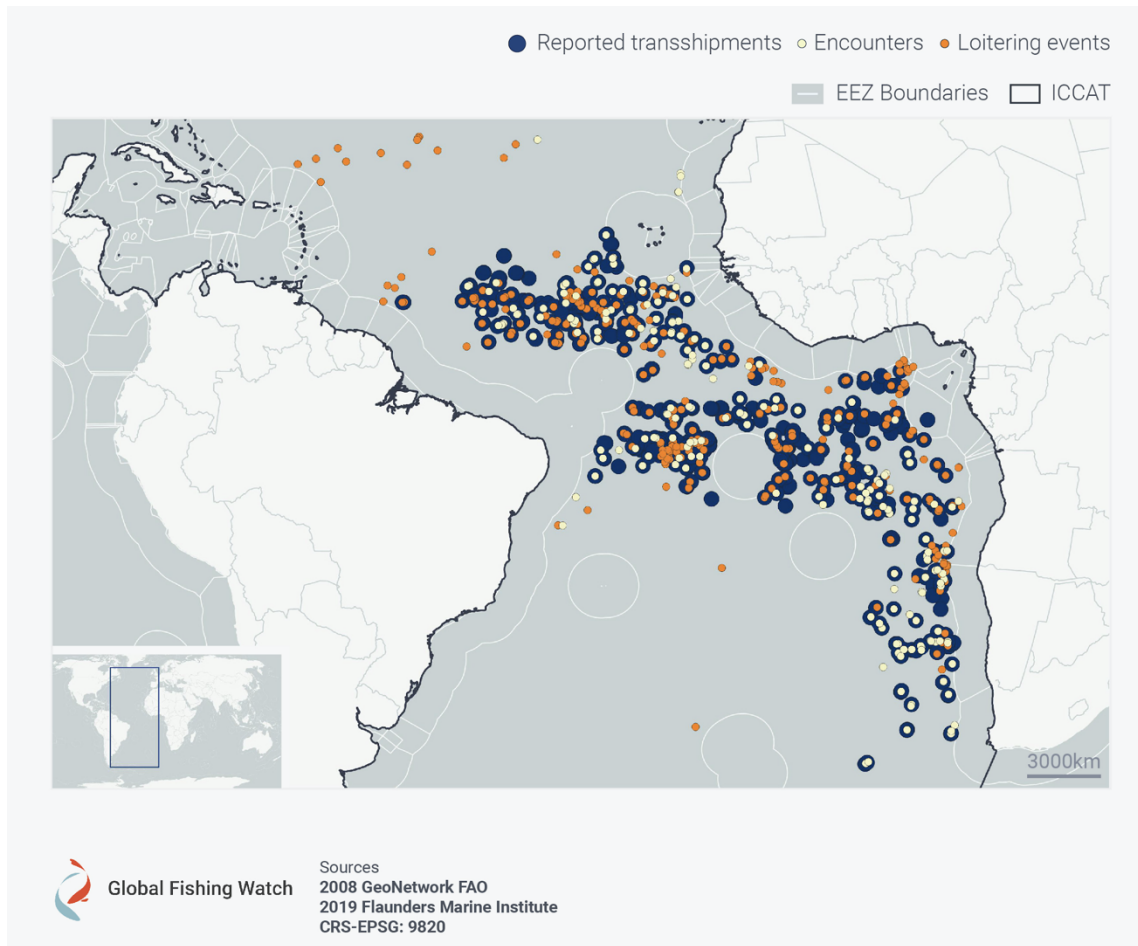


Figure 1. Reported transshipments overlaid with GFW AIS-Detected encounter and loitering events

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).

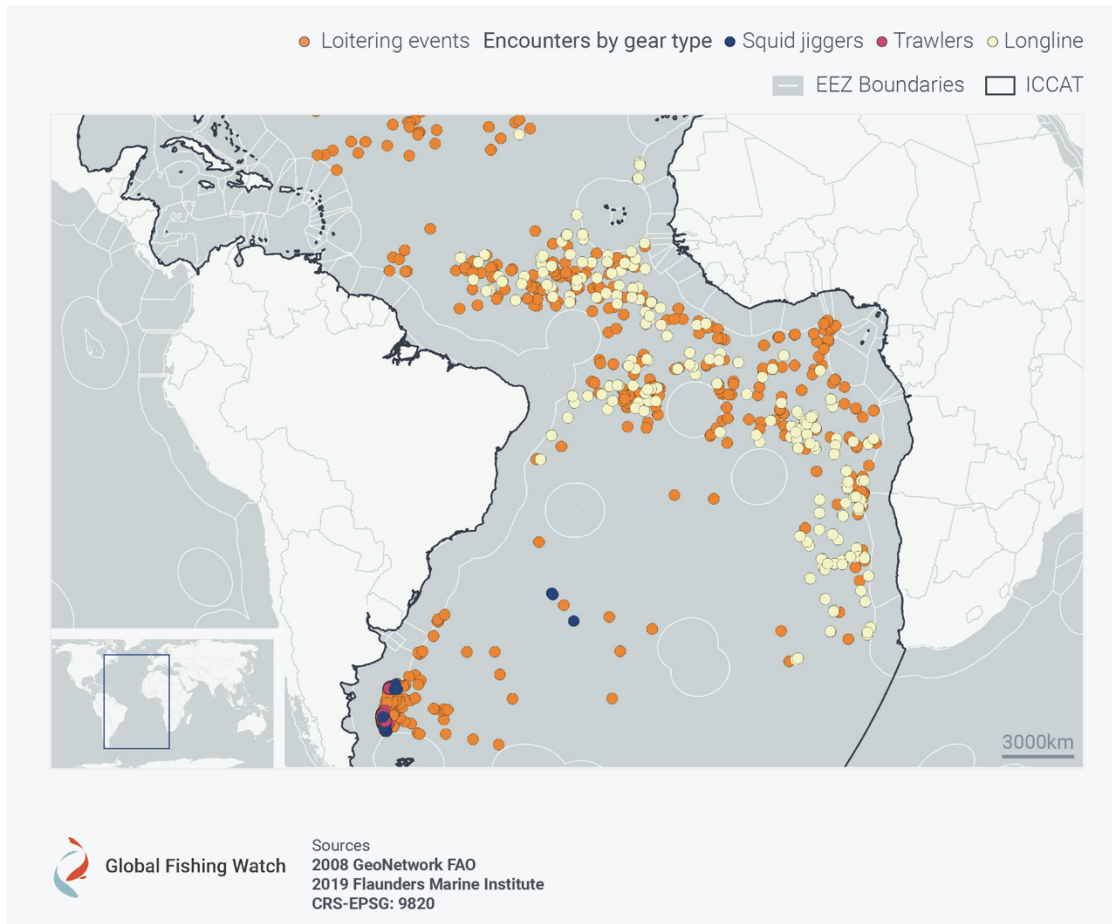


Figure 2. Potential transshipment events, including loitering and encounter events in the ICCAT Convention Area.

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).

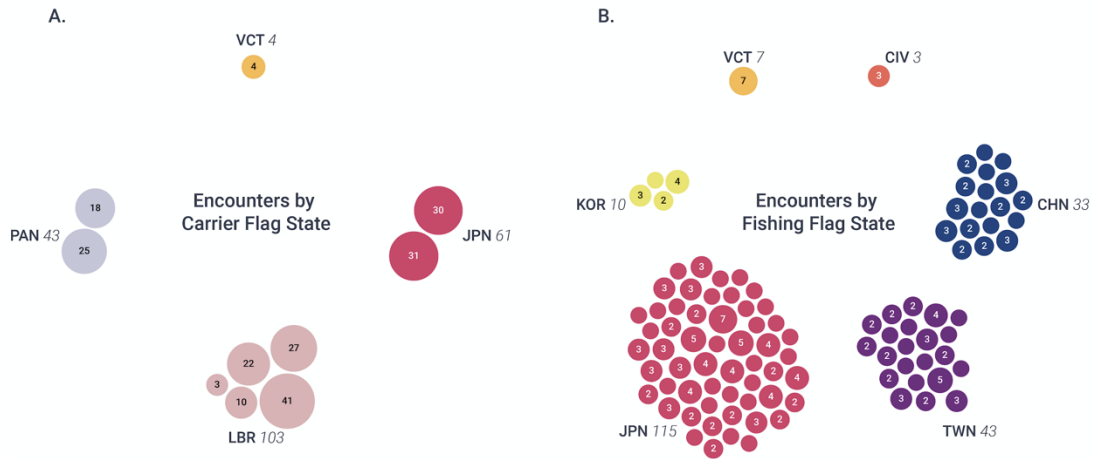


Figure 3. A. GFW-detected Encounter Events by Carrier Flag State and B. Fishing vessel Flag State. *Note: bubbles indicate unique carriers*

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).

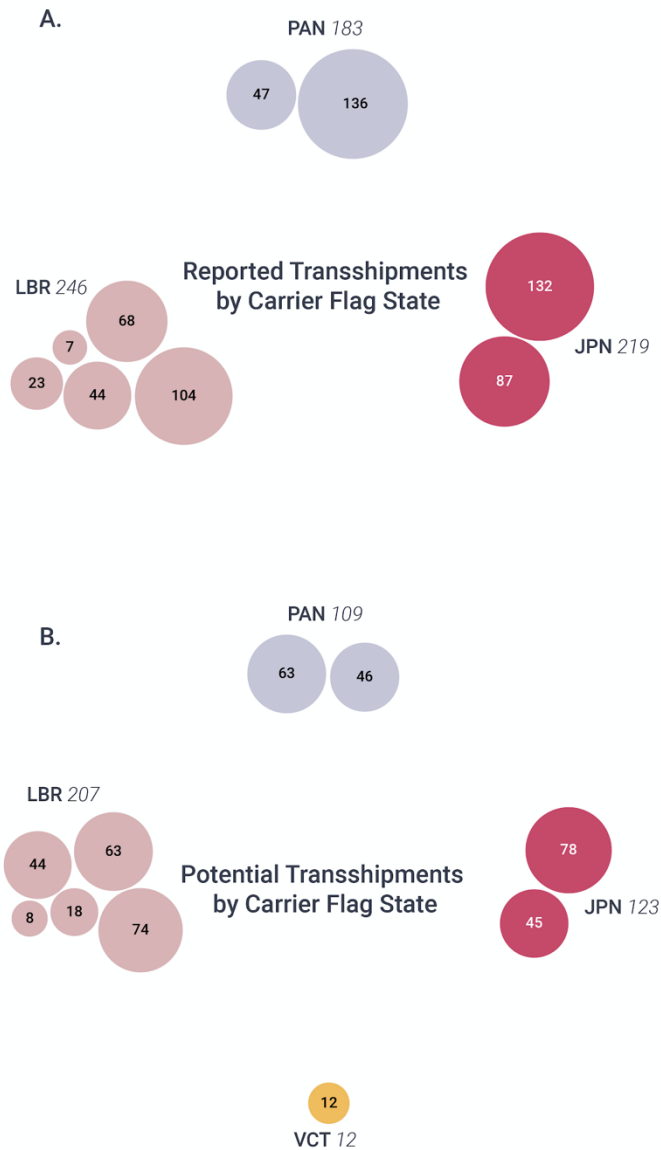


Figure 4. A. Reported Transshipments by Carrier Flag State. B. GFW AIS-Detected Potential Transshipments by Carrier Flag State. *Note: bubbles indicate unique carriers*

This trip was conducted by a carrier flagged to Saint Vincent and the Grenadines, a flag State red carded by the EU in 2017². 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](https://www.iccat.org/). Furthermore, the detected encounters by this carrier were conducted with a single longline

² <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.

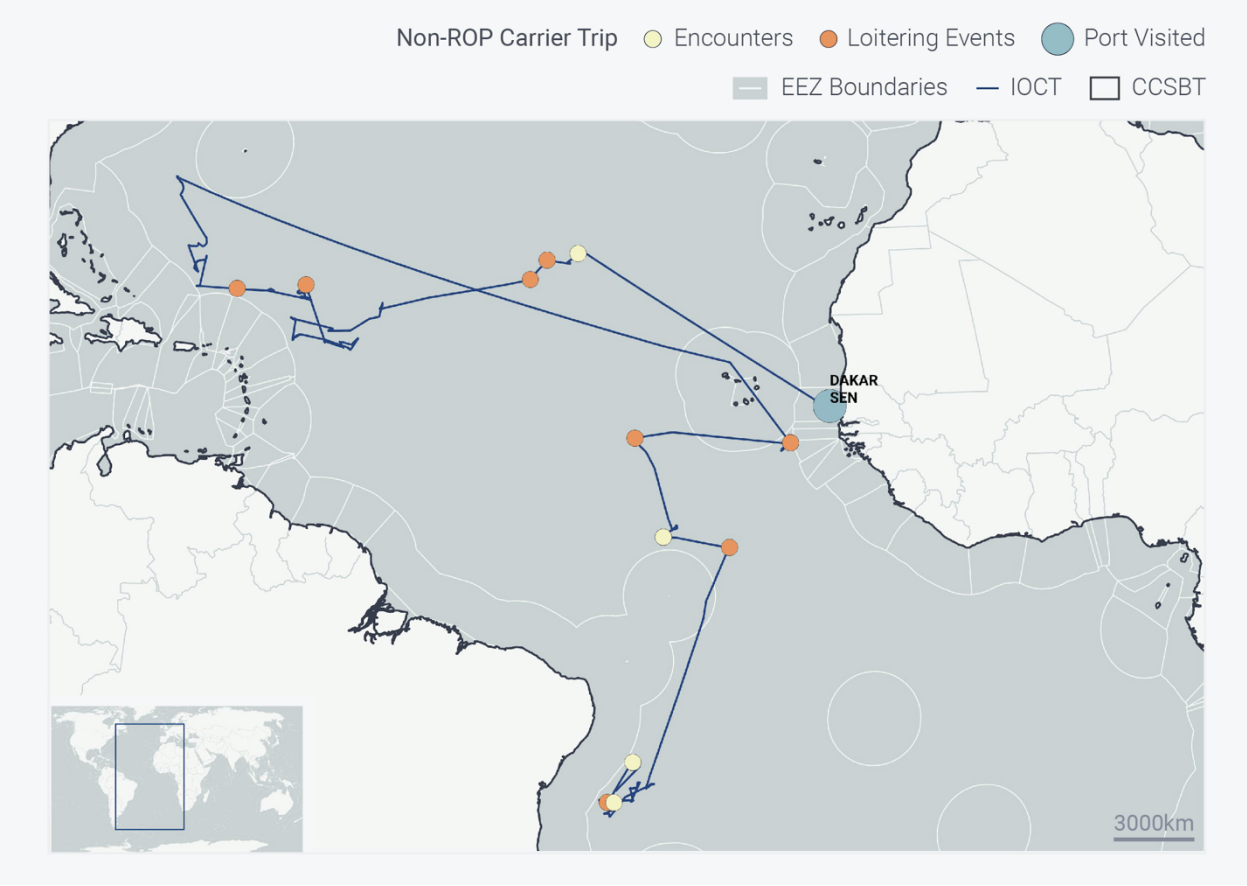


Figure 5. Track history of the VCT flagged carrier vessel that did not report to the ROP

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).

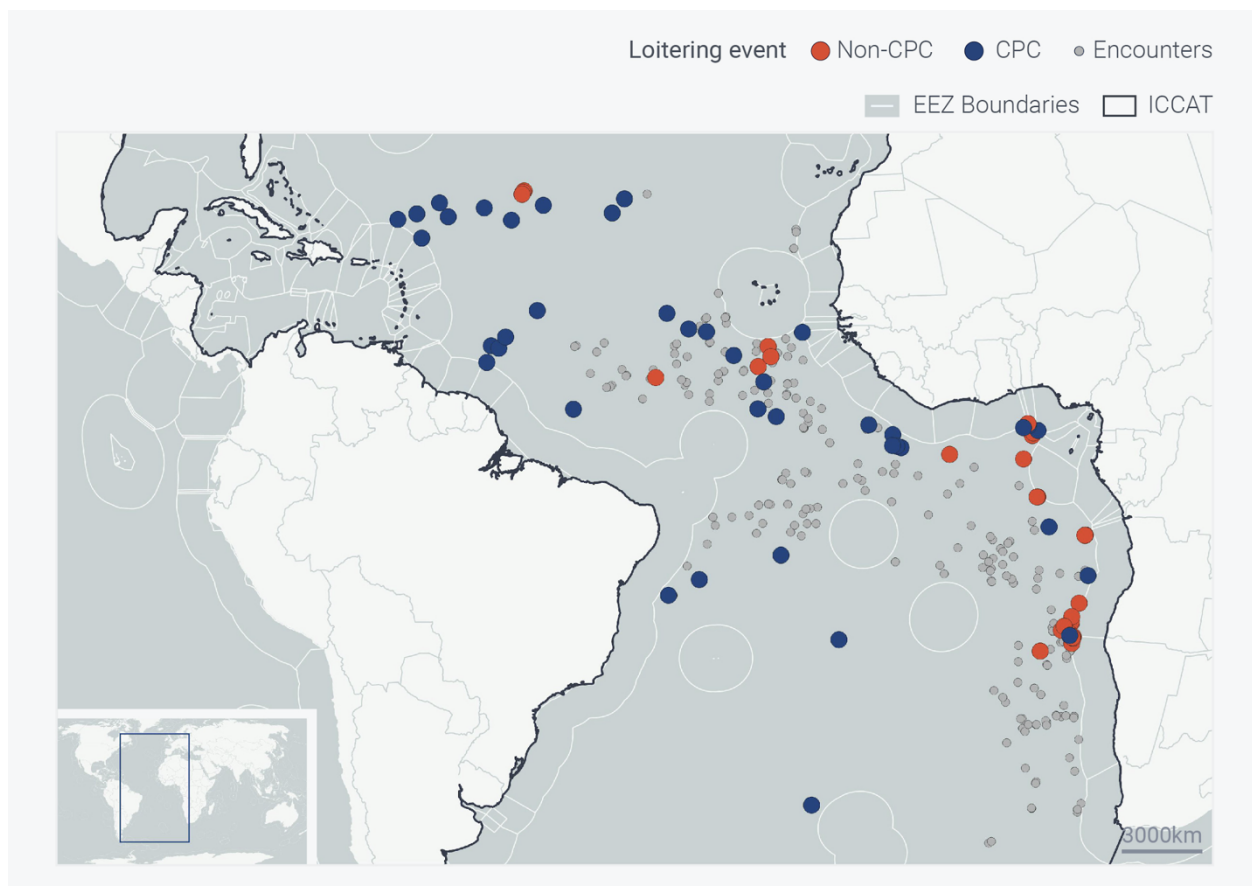


Figure 6. Loitering events that did not occur during ROP reported vessel trips by both Non-CPC (red) flagged carriers and CPC (blue) flagged carriers.

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).

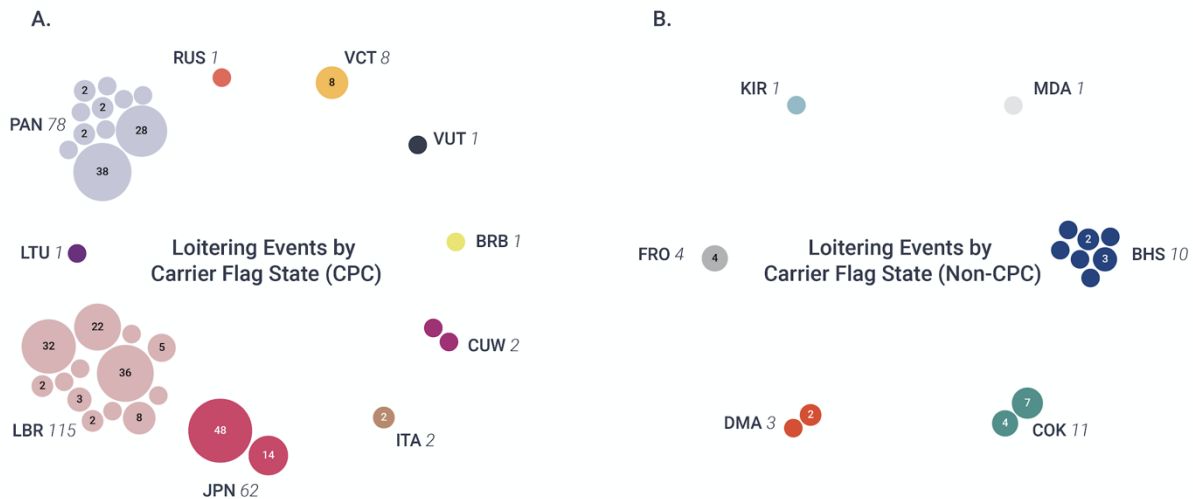


Figure 7. A. Loitering events by CPC Carrier Flag State and B. Non-CPC Carrier Flag State

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.

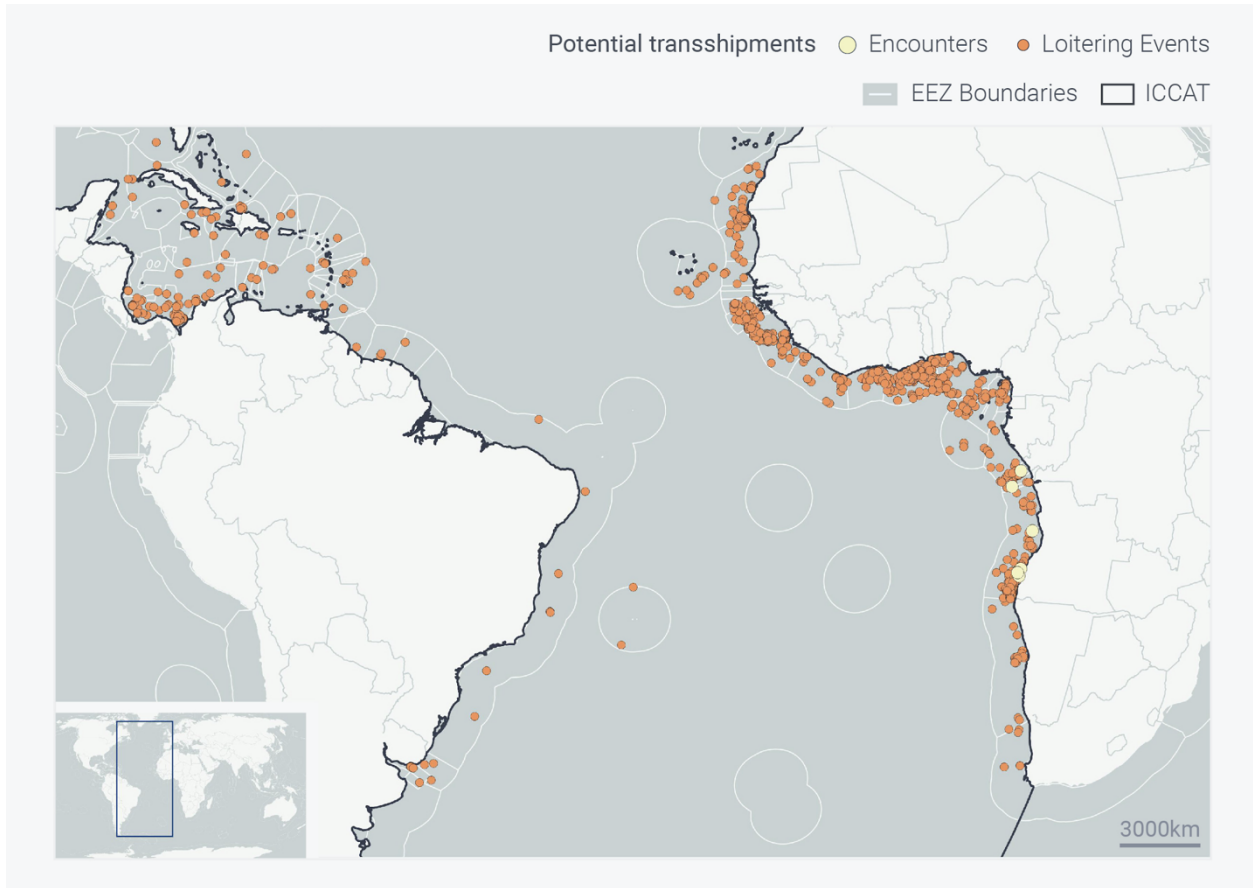


Figure 9. Loitering and encounter events detected inside EEZs within the latitudinal bounds of ICCAT high-seas potential transshipments

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

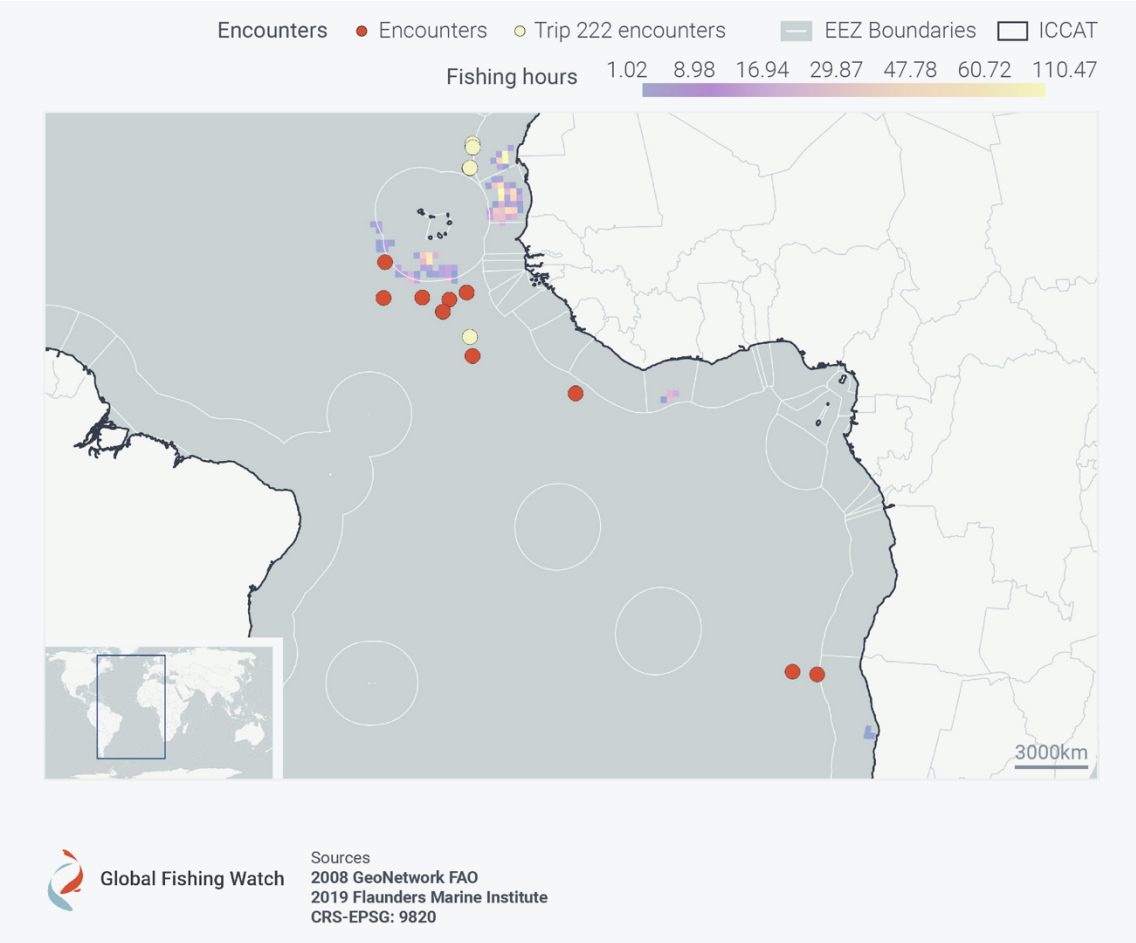


Figure 10. Encounters after fishing by longline vessels inside West African EEZs

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).

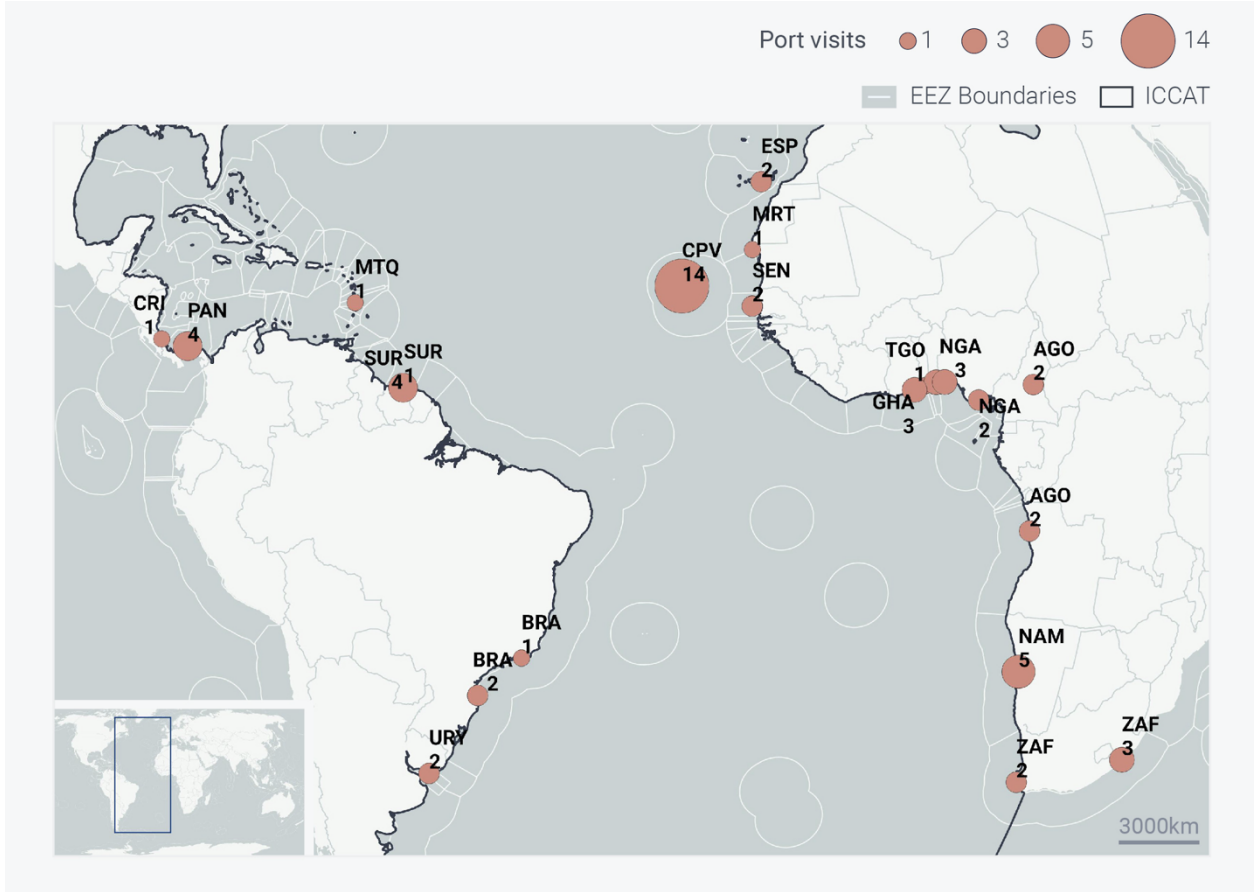


Figure 10. Count of port visits by carriers after potential transshipment events on the high seas in the ICCAT Convention Area.

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 ³	PSMA DPE ⁴	ICCAT DPE ⁵	ICCAT CPC ⁶	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

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

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

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

⁶ <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"> ● While ICCAT has one of the most transparent ROPs of all tuna RFMOs, recorded information is variable in quality 	<ul style="list-style-type: none"> ● Standardize the information required from ROP, and ensure consistency in reporting.
<ul style="list-style-type: none"> ● Carrier vessel trips/encounters were conducted outside of the scope of the ROP. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Investigate potential transshipment activity which was not reported on by the ROP. ● Additionally, ensure the ICCAT registry includes up to date information regarding flag States of active carriers conducting transshipments within the Convention Area.
<ul style="list-style-type: none"> ● There were a high number of loitering events vs encounters. 	<ul style="list-style-type: none"> ● For more effective MCS, implement a centralized VMS system to ensure effective oversight of carrier and fishing vessel activities. ● 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.

<ul style="list-style-type: none"> • Encounters were detected just beyond EEZ limits following significant observed fishing effort within them. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ensure that fish transferred outside of EEZs are effectively monitored and reported to relevant authorities by establishing MoUs with non-CPC port States.
<ul style="list-style-type: none"> • There were a high number of port visits to Porto Grande, Cape Verde, and the purpose of these visits is unknown. 	<ul style="list-style-type: none"> • Require ROP observers to report on non-transshipment port activity, like transfers and offloading of crew and equipment, and refueling, during ROP observed voyages.
<ul style="list-style-type: none"> • Carriers visited non-CPC ports after encounters with longline vessels. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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.

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).

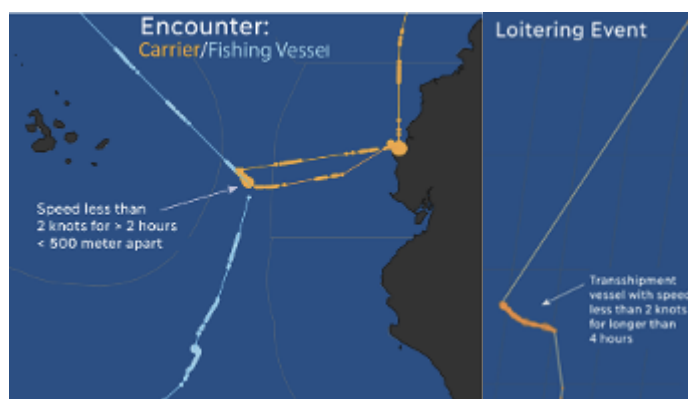


Figure A1 - Examples of vessel tracks during typical 'Encounter' where two vessels meet at sea and 'Loitering' events where a carrier vessel (referred to as transshipment vessel) has behavior consistent with encountering an LSTLV at sea but no LSTLV is visible on AIS

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 ≤ 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 ICCAT⁷ and CCSBT⁸ along with the ICCAT Observer Reports⁹. 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

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

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

⁹ <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).

Sr. Derek Campbell
Presidente del Comité de Cumplimiento de las
Medidas de Conservación y Ordenación de la
Comisión Internacional para la Conservación
del Atún Atlántico (CICTA)

11 de octubre de 2021

Estimado señor Presidente,

Asunto: Resumen de la información compartida con la CICTA en 2020 y 2021¹

Environmental Justice Foundation (EJF) es una organización internacional sin ánimo de lucro que trabaja al nivel mundial para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

EJF promueve y fomenta el intercambio de información internacional para mejorar la transparencia en el sector pesquero y prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR. Con este fin, EJF recopila información sobre las identidades y actividades de los barcos pesqueros a través de una combinación de investigaciones de campo, vigilancia satelital, inteligencia humana y *open source*, y proyectos de vigilancia comunitaria.

El 16 de octubre 2020, el 4 de noviembre de 2020 y el 17 de junio de 2021, hemos compartido con la Secretaría de la CICTA información sobre buques pesqueros que potencialmente han participado en actividades de pesca INDNR en el Océano Atlántico. Estas transmisiones se realizaron de acuerdo con la Recomendación de la CICTA para establecer un proceso para revisar y comunicar la información sobre cumplimiento².

Antes de la reunión de la 27^a reunión ordinaria de la Comisión y su comité de implementación, deseo compartir con el comité un resumen de esta información.

– *Notificación de actividades de buques del 16 de octubre de 2020*

Con nuestra Notificación de actividades de buques del 16 de octubre de 2020, hemos llamado la atención de la Secretaría de la CICTA sobre datos de sistemas de identificación automática (SIA) que indicaban que dos buques pesqueros que presuntamente enarbolaban el pabellón de San Vicente y las Granadinas (VCT) habían participado potencialmente, desde julio de 2020, en actividades de pesca en la zona bajo la

¹ Carta original en inglés.

² CICTA, 'Recomendación de la CICTA para establecer un proceso para revisar y comunicar la información sobre cumplimiento', consultada el 7.10.2021, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-s/2008-09-s.pdf>.

competencia de la CICTA, aunque no estaban en el registro de buques de la organización. Según la información disponible, estos dos barcos fueron identificados como “RICOS NO. 3” (IMO: 8568682) y “RICOS NO. 6” (Número IMO: 8568694). Si las actividades descritas en esta notificación están correctas, EJF señaló que podrían estar similar con las descritas en el párrafo 1(a) de la Recomendación 18-08 de la CICTA, que establece que: “los buques [...] se considerarán sospechosos de haber realizado actividades de pesca [INDNR] en la zona del Convenio de [la CICTA], [...] cuando, *inter alia*, [...] dichos buques capturan túnidos y especies afines en la zona del Convenio [...] y no están registrados en la lista pertinente de [la CICTA] de buques autorizados a pescar túnidos y especies afines en la zona del Convenio [...]”³. Además de compartir esta notificación con la Secretaría de ICCAT, EJF también la compartió con las autoridades competentes de Belice y VCT, y con los servicios pertinentes de la Comisión Europea.

– *Notificación de actividades de buques (actualizada) del 4 de noviembre de 2020*

El 4 de noviembre de 2020, compartimos con la Secretaría de la CICTA una versión actualizada de la notificación que habíamos compartido el 16 de octubre de 2020. Esta versión actualizada de la notificación incluía información recibida de las autoridades competentes de VCT y más información sobre el *modus operandi* de los buques (es decir, escalas en puertos y actividades pesqueras). Más particularmente, esta notificación tenía como objetivo informar a las autoridades y organismos pertinentes sobre la posibilidad de que VCT hubiera dado de baja el registro de los buques el 13 de septiembre de 2018. Además, y basándose en un análisis de datos SIA adicional, EJF identificó que estos buques habrían estado presentes en el Océano Atlántico antes de julio de 2020. Los datos disponibles sugerían, entre otras cosas, posibles actividades pesqueras en las aguas bajo la jurisdicción nacional de un estado costero en el área de la Convención. Como tal, y si las actividades descritas en esta notificación están correctas, EJF señaló que no solo podrían estar similar con las descritas en el párrafo 1(a) de la Recomendación 18-08 de la CICTA por las razones mencionadas anteriormente, sino también con las de los párrafos 1(h) (es decir, “los buques [...] se considerarán sospechosos de haber realizado actividades de pesca [INDNR] en la zona del Convenio de [la CICTA], [...] cuando, *inter alia*, [...] dichos buques capturan túnidos o especies afines en las aguas bajo la jurisdicción nacional de Estados costeros en la zona del Convenio sin autorización o infringen las legislaciones y regulaciones de dicho Estado [...]”) y 1(i) (es decir, “los buques [...] se considerarán sospechosos de haber realizado actividades de pesca [INDNR] en la zona del Convenio de [la CICTA], [...] cuando, *inter alia*, [...] dichos buques no tienen nacionalidad y capturan túnidos o especies afines en la zona del Convenio de [la CICTA]”). Además de compartir esta notificación con la Secretaría de la CICTA, EJF también la compartió con las autoridades competentes de Belice, Brasil, Senegal, Trinidad y Tobago, los Estados Unidos de América y VCT, y con los servicios pertinentes del Comisión Europea.

– *Alerta de información sobre buques del 16 de junio de 2021⁴*

³ CICTA, ‘Recomendación de ICCAT para establecer una lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada’, consultada el 7.10.2021, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-s/2018-08-s.pdf>.

⁴ Esta alerta fue enviada al Secretaría de la CICTA el 17 de junio de 2021.

Nuestra Alerta de información sobre buques del 16 de junio de 2021 transmitida a la Secretaría de la CICTA el 17 de junio de 2021 tenía el objetivo de informar a la secretaría de que la inteligencia indicaba que tres buques pesqueros que habían participado potencialmente en actividades de pesca INDNR en el océano Atlántico habían sido incluidos recientemente en el registro de buques actualmente autorizados para operar en la zona de la Comisión del Atún del Océano Índico (CTOI), supuestamente bajo el pabellón de Omán. Según la información disponible, estos tres buques fueron identificados como “ISRAR 1” (OMI: 8004076), “ISRAR 2” (OMI: 8568682, ex-RICOS NO. 3) e “ISRAR 3” (OMI: 8568694, ex-RICOS NO. 6). Los buques identificados con los números OMI 8568682 y 8568694 son los mencionados en las notificaciones de 16 de octubre de 2020 y 4 de noviembre de 2020. En relación con esos dos buques, EJF destacó que continuó monitoreando sus paraderos y recabando información sobre sus identidades y actividades después de 4 noviembre de 2020 e identificó que habían viajado al océano Índico y en zonas portuarias de Mauricio, a las que entraron, según se informa con sus nuevas identidades, en diciembre de 2020. Con respecto al tercer buque, el “ISRAR 1”, EJF señaló que viajó al Océano Índico y en zonas portuarias de Mauricio junto con los otros dos buques, y que no es posible excluir que también operara en el área bajo la competencia de la CICTA antes de navegar hacia el Océano Índico – sobre la base de la inteligencia humana recopilada por EJF y datos SIA presuntamente transmitidos por el buque. En ese sentido, EJF señaló que el registro de buques inactivos de la CICTA incluye un buque identificado con una identidad anterior de “ISRAR 1”, es decir, con el nombre de “MEGA NO. 2” y OMI: 8004076. Como tal, EJF destacó que nuevas verificaciones por parte de las autoridades competentes pertinentes podrían llevar a establecer que las actividades potenciales que el buque pudo haber realizado en el Océano Atlántico no se llevaron a cabo de acuerdo con las medidas de conservación y gestión aplicables (MCGs). Además de compartir esta alerta con la Secretaría de ICCAT, EJF también la compartió con las autoridades competentes de Belice, Francia, Mauricio, Omán y de los Estados Unidos de América, y con las secretarías de todas las organizaciones regionales de ordenación pesquera de tónidos (incluida la IOTC) así como con los servicios pertinentes de la Comisión Europea e INTERPOL.

Como se mencionó anteriormente, EJF cree que el intercambio de información internacional es indispensable para mejorar la transparencia en el sector pesquero y prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR. Por lo tanto, agradecemos que las organizaciones no gubernamentales puedan presentar informes sobre posibles incumplimientos con los MCGs de la CICTA.

Esperamos que la información que hemos compartido con la Secretaría de la CICTA contribuya a los esfuerzos de la organización para combatir pesca INDNR en la zona del Convenio.

Si necesita más información, no dude en contactarnos.

Cordialmente,



Steve Trent
Fundador / Director general, 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 ¹	IMO	IRCS	MMSI	Vessel type	Reported length overall	Flag	Former flag ¹
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 

¹ 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 System²;
- IHS Maritime Portal Sea-web Ships³; and
- ExactEarth ShipView⁴;
- Historical record of authorised vessels of the Indian Ocean Tuna Commission (IOTC)^{5,6}; and
- Belize International Business Companies Registry⁷.

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 onwards⁸.

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)⁹. 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 speed¹⁰. EJF also notes that the signals were transmitted from known longline fishing grounds for tuna and tuna-like species¹¹.

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^{5,6}.

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.

² 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).

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

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

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

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

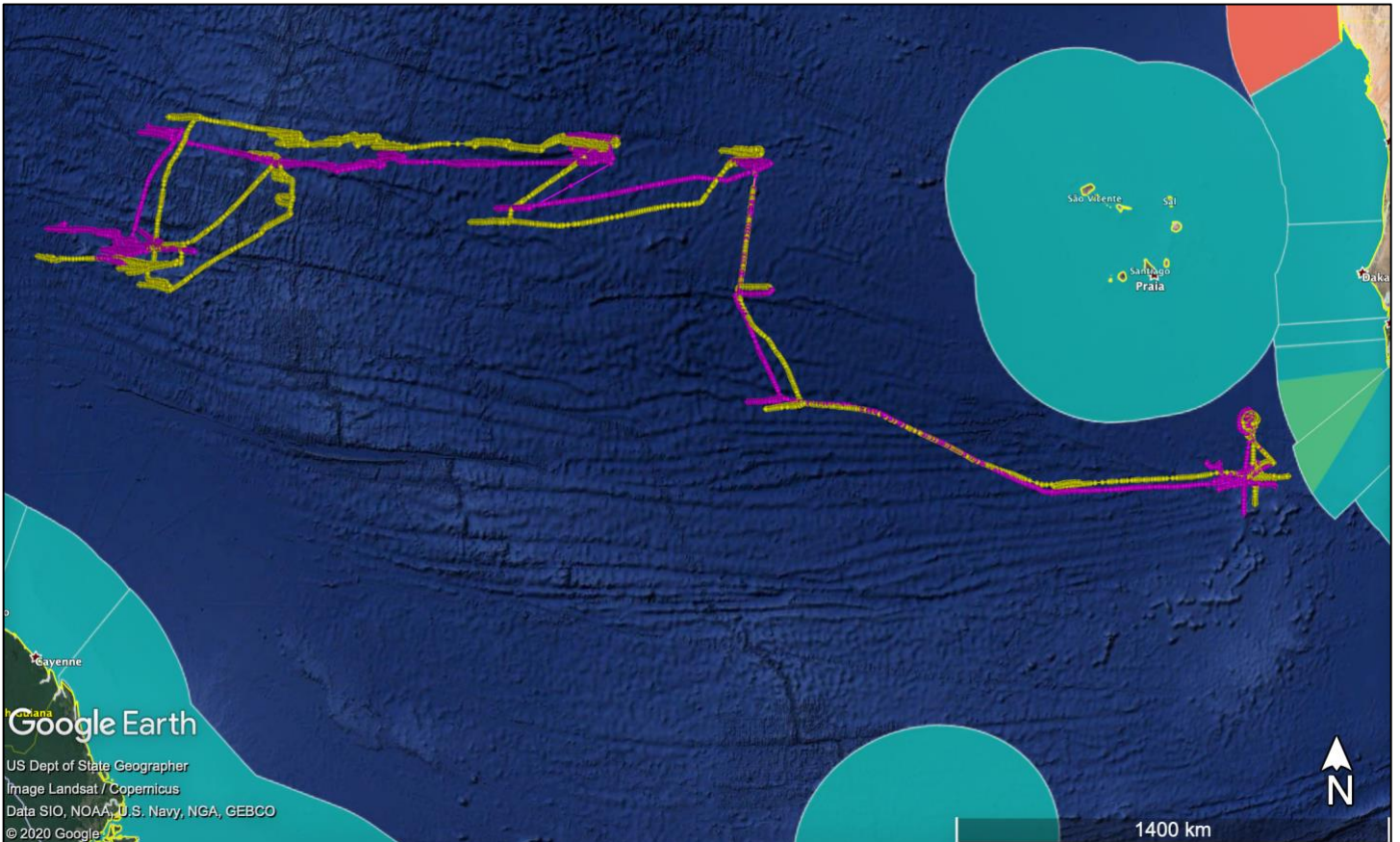
⁷ IBC Belize, accessed 7.10.2020, https://companysearch.bz/public_search/index.php.

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

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

¹⁰ 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>.

¹¹ 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 platform¹². 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.

¹² 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”¹³.

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 website¹⁴ (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)¹⁴.

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”¹⁵.

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

¹³ 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>.

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

¹⁵ 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 08-09¹⁶.
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

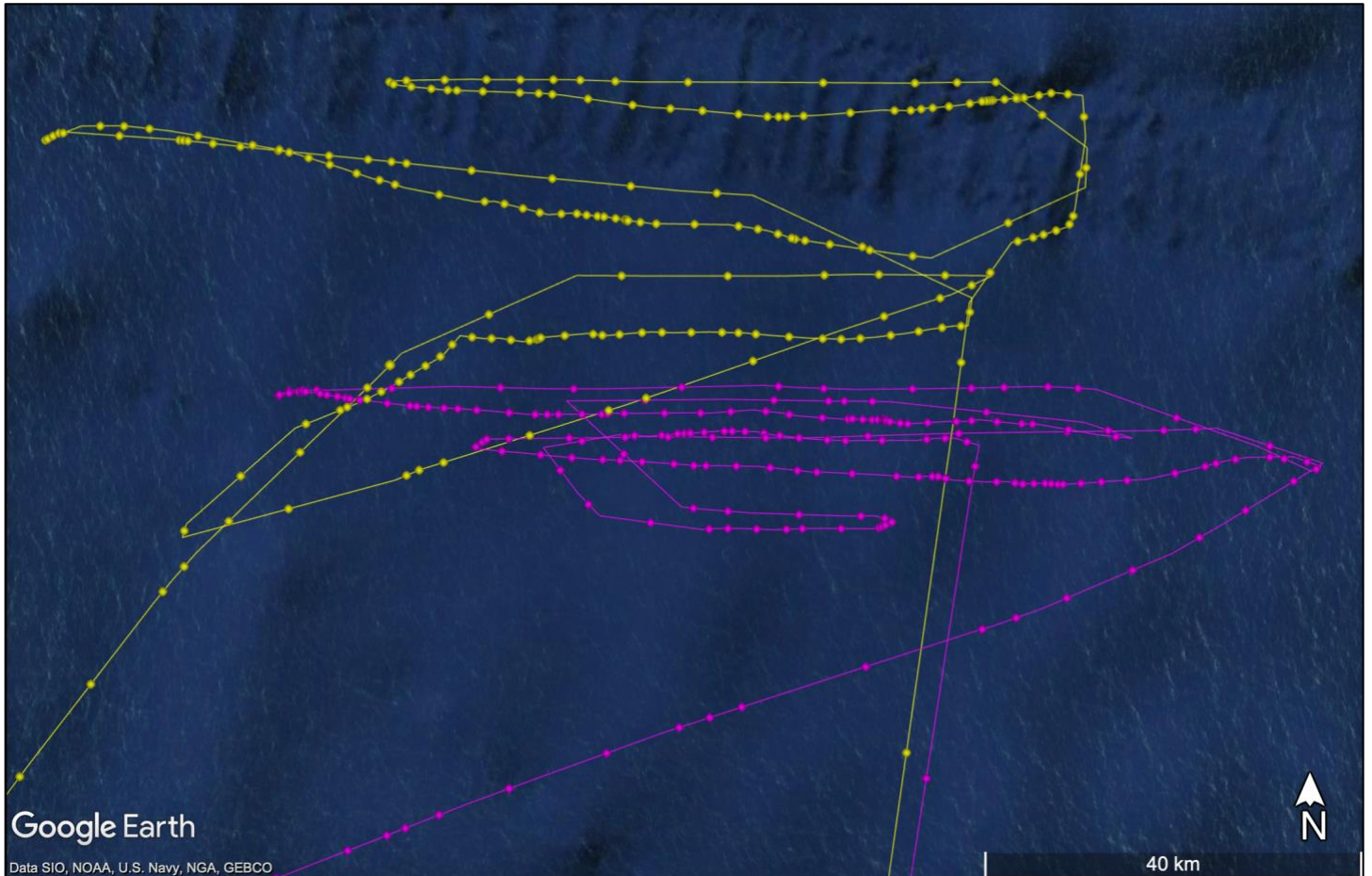
¹⁶ ICCAT, 'Recommendation by ICCAT to establish a process for the review and reporting of compliance information', accessed 8.10.2020, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2008-09-e.pdf>.

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 1005/2008¹⁷ and in the context of the membership of the European Union to ICCAT.

¹⁷ 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>.



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

4 de noviembre de 2020

Notificación de la actividad del buque
ACTUALIZACIÓN

Posibles actividades de pesca ilegal en la zona de competencia de ICCAT



Mediante el software ExactEarth y el mapa de actividad pesquera de Global Fishing Watch (GFW), la Environmental Justice Foundation (EJF) vigila regularmente las actividades de los buques pesqueros, en particular en las regiones con altos niveles de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU). ExactEarth y GFW son sistemas de rastreo por satélite que permiten la observación de buques equipados con un sistema de identificación automática (AIS).


Los datos AIS indican que dos buques pesqueros que presuntamente enarbolaban el pabellón de San Vicente y las Granadinas (VCT) pueden haber participado potencialmente en la pesca en la zona de competencia de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) sin figurar en el Registro ICCAT de buques.

Esta notificación de la actividad del buque (VAN) es una actualización de una notificación de fecha 16 de octubre de 2020. Incluye información compartida por el Departamento de Pesca del Ministerio de Agricultura, Silvicultura, Pesca, Transformación Rural, Industria y Empleo de VCT el 21 de octubre de 2020 en respuesta a la versión inicial de la VAN.

Se han enmarcado las secciones de la versión inicial de la VAN que se han actualizado de manera sustancial. Las tablas incluidas en las secciones "Información sobre buques" y "Posibles infracciones de las normas de ICCAT" también se han actualizado para reflejar la información recibida del Departamento de Pesca de VCT. Se han añadido tres apéndices (**Apéndice 1, Apéndice 3 y Apéndice 4**).

Información sobre buques

Último nombre conocido	Nombre anterior	OMI	Último IRCS conocido	Último MMSI conocido	Tipo de buque	Eslora total declarada	Pabellón actual	Último pabellón conocido
RICOS NO. 3	MARIO NO. 3	8568682	J8QK5	377907277	Buque pesquero (palangrero)	23,8 metros	Desconocido	VCT 
RICOS NO. 6	MARIO NO. 6	8568694	J8QK4	377907276	Buque pesquero (palangrero)	23,8 metros	Desconocido	VCT 

Última persona jurídica conocida que actúa como armador registrado de los buques	Número en el registro nacional	Número OMI de la empresa	Lugar de registro
GREAT VISION CO., LTD.	83929	4288881	Belice 

Las tablas anteriores reflejan información reunida de las siguientes fuentes:

- Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo¹ de la OMI;
- IHS Maritime Portal Sea-web Ships²;
- ExactEarth ShipView³;
- Registro histórico de buques autorizados de la Comisión del Atún para el Océano Índico (IOTC)^{4,5};
- Registro de empresas internacionales de Belice⁶; y
- Departamento de Pesca del Ministerio de Agricultura, Silvicultura, Pesca, Transformación Rural, Industria y Empleo de VCT⁷.

En reacción a la VAN inicial de la EJF, el Departamento de Pesca del Ministerio de Agricultura, Silvicultura, Pesca, Transformación Rural, Industria y Empleo de VCT respondió el 21 de octubre de 2020 que los buques afectados habían sido eliminados del registro de VCT el 13 de septiembre de 2018. El Departamento de Pesca compartió con la EJF los certificados de supresión emitidos por la Administración Marítima de VCT (véase el **Apéndice 1**). La EJF señala que los certificados de supresión no mencionan ninguna fecha relativa a cuándo se emitieron.

La EJF desconoce el estado de los buques a partir del 13 de septiembre de 2018. Existe la posibilidad de que los buques sean o hayan sido apátridas y puedan haber continuado alegando el pabellón de VCT.

Actividades de los buques

Los datos AIS a los que se tuvo acceso el 7 de octubre de 2020 desde el software ExactEarth indican que los buques afectados por esta VAN pueden haber participado potencialmente en la pesca en el Atlántico central-occidental (FAO 31) y el Atlántico central-oriental (FAO 34) desde julio de 2020 en adelante⁸.

¹ OMI, "Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo – Particulares de empresa y buques", acceso 7.10.2020, <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx> (se requieren credenciales, gratis).

² IHS Maritime Portal – Sea-web Ships, acceso 7.10.2020, <https://maritime.ihs.com/Home/Index> (se requiere suscripción).

³ ExactEarth ShipView, acceso 7.10.2020, <https://shipview.exactearth.com> (se requiere suscripción).

⁴ IOTC, "Registro histórico de los buques autorizados – Información sobre buques", acceso 7.10.2020, <https://www.iotc.org/vessels/history/69046/8352>.

⁵ IOTC, "Registro histórico de los buques autorizados – Información sobre buques", acceso 7.10.2020, <https://www.iotc.org/vessels/history/69048/8353>.

⁶ IBC Belice, acceso 7.10.2020, https://companysearch.bz/public_search/index.php.

⁷ Se han actualizado las tablas para reflejar la información recibida del Departamento de Pesca de VCT. La EJF señala que esta información corrobora la mayoría de los hallazgos iniciales (es decir, nombres anteriores, IRCS, tipos, eslora declarada, pabellón anterior (Tanzania – que no se ha incluido en la versión actualizada de la VAN).

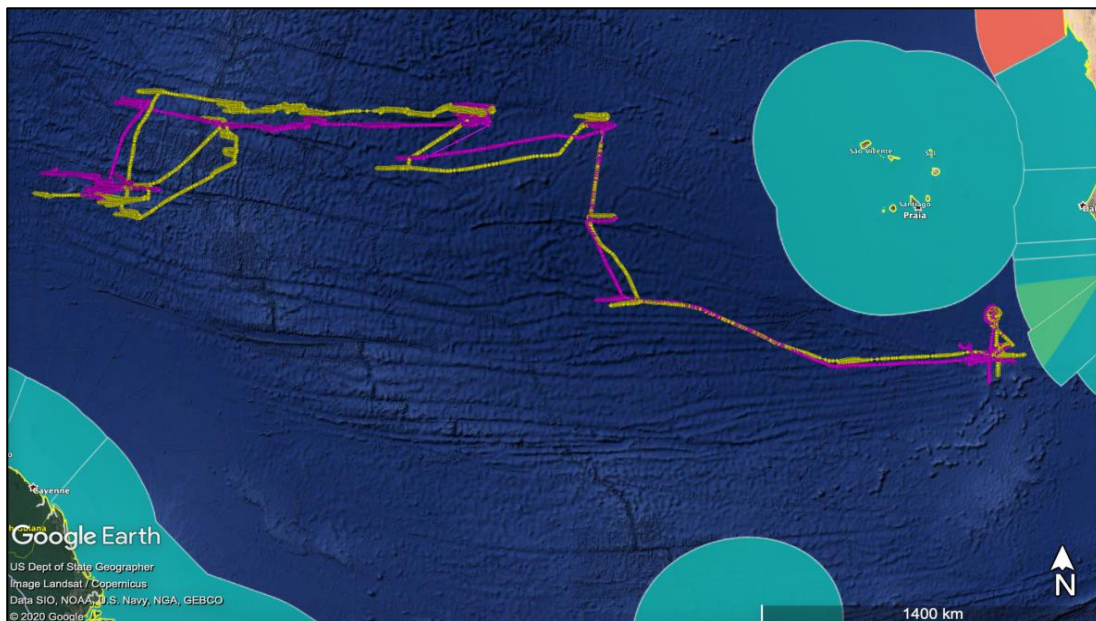
⁸ Las primeras señales AIS transmitidas por el RICOS NO. 3 y RICOS NO. 6 disponibles del software ExactEarth tienen fecha de 9 de julio de 2020.

La EJF cree que las señales AIS transmitidas desde alta mar de la FAO 31 y la FAO 34 podrían ser coherentes con actividades de pesca dirigidas a los túnidos y especies afines, así como otras especies de peces explotados en la pesca de túnidos (basándose en movimientos, velocidad y ubicación)⁹. Por ello, estas actividades podrían ser competencia de ICCAT.

La EJF destaca en particular que las señales AIS transmitidas sugieren actividades de palangre con patrones identificables de líneas que se calan a la velocidad de navegación o cerca de ella y posteriormente se arrastran a una velocidad inferior¹⁰. La EJF también indica que las señales se transmitieron desde caladeros de palangre conocidos para túnidos y especies afines¹¹.

Esta hipótesis se ve más reforzada por el tipo de buques afectados por esta VAN que se incluyeron en el registro de buques autorizados para operar en la zona de competencia de la Comisión del Atún para el Océano Índico como palangreros hasta el 12 de agosto de 2014^{5,6}.

En el momento de redactar esta VAN y su actualización, la última señal AIS disponible de ExactEarth fue transmitida por el RICOS No. 3 el 2 de octubre de 2020 (19:10:42 UTC) en 10.376023, -22.262262 en alta mar (FAO 34) con una velocidad declarada de 0,4 nudos. La última señal AIS disponible fue transmitida por el RICOS NO. 6 el 26 de septiembre de 2020 (21:13:44 UTC) en 10.035003, -21.252273 en alta mar (FAO 34) con una velocidad declarada de 0,2 nudos.



Rutas de los buques disponibles de ExactEarth trazadas en Google Earth. Las rutas están disponibles a petición. Las zonas marítimas y delimitaciones marítimas representadas en la imagen son puramente ilustrativas.

⁹ Véase el **Apéndice 2** para obtener un ejemplo de primer plano de las señales AIS disponibles del software ExactEarth.

¹⁰ 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>.

¹¹ Boletín Estadístico de ICCAT (2019), Vol. 45 (1950-2017), Sección 4, Distribución geográfica de las principales especies de túnidos y especies afines por década, especies y grupo de arte, <https://www.iccat.int/sbull/SB45-2019/s4.html>.

La ruta en magenta en la imagen anterior se basa en las señales AIS transmitidas por el buque RICOS NO. 3. La ruta en amarillo en la imagen se basa en las señales transmitidas por el buque RICOS NO. 6.

Aunque el software ExactEarth facilita datos históricos limitados, la EJF señala que se disponen de datos históricos adicionales de los buques de GFW¹². Los datos AIS a los que se accede desde la plataforma indican que los buques afectados por esta VAN transmitieron señales AIS desde el Atlántico al menos, respectivamente, desde enero de 2018 (RICOS NO. 3) y enero de 2019 (RICOS NO. 6).

Durante este periodo y según los datos disponibles de la plataforma GFW, se cree que los buques han entrado en las zonas portuarias de:

- RICOS NO. 3: Dakar, Senegal, y Puerto España, Trinidad y Tobago.
- RICOS NO. 6: Puerto España, Trinidad y Tobago.

Respecto a lo anterior y según los datos disponibles de la plataforma GFW, la EJF señala que el buque RICOS NO. 3 podría haber estado presente en las proximidades del puerto de Dakar, Senegal aproximadamente entre el 18 de septiembre de 2018 y el 20 de octubre de 2018, y que los buques RICOS NO. 3 y RICOS NO. 6 podrían haber estado presentes en las zonas portuarias de Puerto España, Trinidad y Tobago, aproximadamente entre el 8 de septiembre de 2019 y el 28 de octubre de 2019 (es decir, tras su eliminación del registro de VCT)¹³.

Por otra parte, un análisis más en profundidad de los datos AIS a los que se accedieron desde ExactEarth indica que los buques podrían haber transmitido señales AIS desde la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Brasil en múltiples ocasiones entre diciembre de 2019 y febrero de 2020¹⁴.

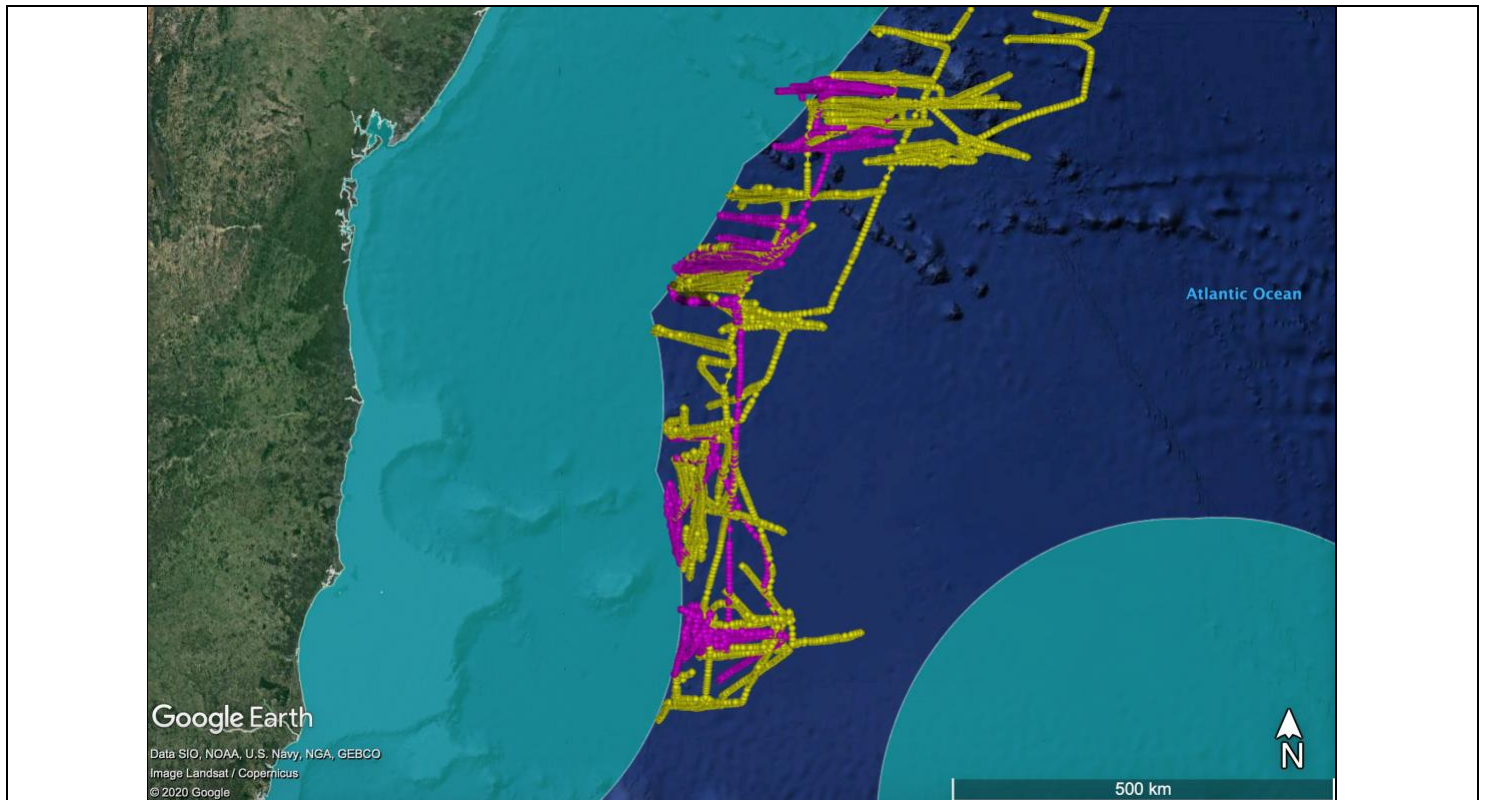
La EJF indica que las señales AIS transmitidas desde la ZEE de Brasil sugieren actividades de palangre. Las señales AIS transmitidas por los buques indican que las incursiones del buque RICOS NO. 3 podrían haber llegado más lejos dentro de la ZEE de Brasil (hasta aproximadamente 20 mn) que las relacionadas con el buque RICOS NO. 6.

La EJF no pudo determinar si los buques pesqueros estaban o no autorizados por las autoridades competentes para operar dentro de la ZEE de Brasil.

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

¹³ El **Apéndice 3** contiene información recibida del [directorio de buques del sitio web del puerto de Dakar](#) del 22 de octubre de 2020. Como se muestra en la imagen y a pesar de que la información disponible es limitada, tanto el RICOS NO. 3 y RICOS NO. 6 aparentemente se incluyen en el directorio de buques.

¹⁴ Véase el **Apéndice 4** para ejemplos de primer plano de señales AIS probablemente transmitidas desde la ZEE de Brasil disponibles en la plataforma Global Fishing Watch.



Rutas de los buques dentro y alrededor de la ZEE de Brasil disponibles en ExactEarth trazadas en Google Earth. Las rutas están disponibles a petición. Las zonas marítimas y delimitaciones marítimas representadas en la imagen son puramente ilustrativas.

La ruta en magenta en la imagen anterior se basa en las señales AIS transmitidas por el buque RICOS NO. 3. La ruta en amarillo en la imagen se basa en las señales transmitidas por el buque RICOS NO. 6.

Posibles infracciones de las normas de ICCAT

De conformidad con el párrafo 1 de la Recomendación 13-13 de ICCAT, esta organización regional de ordenación pesquera «establecerá y mantendrá un registro de ICCAT de buques pesqueros con una eslora total de 20 metros o superior [...] autorizados a pescar túnidos y especies afines en la zona del Convenio».

A efectos de esta medida de conservación y ordenación (CMM), los buques pesqueros «que no estén incluidos en el registro no están autorizados a pescar, retener a bordo, transbordar o desembarcar túnidos y especies afines»¹⁵.

¹⁵ ICCAT, 'Recomendación de ICCAT sobre el establecimiento de un registro ICCAT de buques con una eslora total de 20 metros o superior con autorización para operar en la zona del Convenio', acceso 7.10.2020, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2013-13-e.pdf>

Como se mencionó anteriormente, la EJF ha hallado que los buques RICOS NO. 3 y RICOS NO. 6, aunque se informó de que tenían una eslora total superior a los 20 m, podrían no estar incluidos en el registro ICCAT de buques, actualmente disponible en el sitio web de la organización regional de ordenación pesquera¹⁶ (véase el **Apéndice 5**).

Asimismo, no se pudieron localizar los buques en ninguna otra lista publicada en el sitio web de la organización regional de ordenación pesquera (es decir, lista de buques activos, lista de buques inactivos y lista de buques no operativos)¹⁴.

Tras una investigación más detallada, si las actividades descritas en esta notificación han tenido lugar, pueden estar encuadradas en el apartado a) del párrafo 1 de la Recomendación 18-08 de ICCAT, que establece que «Los buques [...] se considerarán sospechosos de haber realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) en ICCAT [...] cuando, *inter alia*, [...] dichos buques [c]apturan túnidos y especies afines en la zona del Convenio de ICCAT y no están registrados en la lista pertinente de ICCAT de buques autorizados a pescar túnidos y especies afines en la zona del Convenio ICCAT”¹⁷.

Además, si se confirman las incursiones en la ZEE de Brasil y estas operaciones no están autorizadas, estar encuadradas en el apartado h) del párrafo 1 de la Recomendación 18-08 de la ICCAT, que establece que «Los buques [...] se considerarán sospechosos de haber realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) en ICCAT [...] cuando, *inter alia*, [...] dichos buques [c]apturan túnidos y especies afines en las aguas bajo la jurisdicción nacional de Estados costeros en la zona del Convenio sin autorización o infringen las legislaciones y regulaciones de dicho Estado».

Por último, si los buques han operado sin nacionalidad tras su eliminación del registro de VCT (es decir, después del 13 de septiembre de 2018), sus actividades pueden estar encuadradas en el apartado i) del párrafo 1 de la Recomendación 18-08 de la ICCAT que establece que «Los buques [...] se considerarán sospechosos de haber realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) en ICCAT [...] cuando, *inter alia*, [...] dichos buques [n]o tienen nacionalidad y capturan túnidos y especies afines en la zona del Convenio de ICCAT».

¹⁶ ICCAT, 'Registro ICCAT de buques', acceso 7.10.2020, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>.

¹⁷ ICCAT, 'Recomendación de ICCAT para establecer una lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada', acceso 7.10.2020, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2018-08-e.pdf>.

Actividad sospechada	Posibles medidas de conservación y
Participación en actividades pesqueras en ICCAT sin estar en el Registro ICCAT de buques	Párrafo 1(a) de la Recomendación 18-08 de ICCAT
Captura de túnidos o especies afines en las aguas bajo la jurisdicción nacional de Estados costeros en la zona del Convenio sin autorización o infringen las legislaciones y regulaciones de dicho Estado	Párrafo 1(h) de la Recomendación 18-08 de ICCAT
No tienen nacionalidad y capturan túnidos y especies afines en la zona del Convenio de ICCAT	Párrafo 1(i) de la Recomendación 18-08 de ICCAT

Recomendaciones

La EJF recomienda que **San Vicente y las Granadinas**:

1. Aclare la situación de los buques afectados por esta notificación en relación con ICCAT.
2. Determine la naturaleza de sus actividades y, en particular, a partir del 9 de julio de 2020, utilizando todos los medios posibles (p. ej., datos VMS, datos del cuaderno de pesca, informes de los observadores, cooperación con los Estados portuarios pertinentes, etc.).
3. Si se determina que los buques han participado en actividades de pesca, determine si estas actividades se realizaron o no de conformidad con todas las CMM internacionales, regionales y nacionales pertinentes.
4. Si se descubre que los buques han operado infringiendo las CMM aplicables o cualquier otra norma aplicable, tome las medidas de ejecución apropiadas.
5. Informe si ha registrado o no a qué pabellón(ones) han sido exportados los buques afectados por esta notificación tras su eliminación del registro.

La EJF recomienda que **Belice**:

1. Verifique, mediante una cooperación entre agencias, el estado de la persona jurídica que presuntamente actúa como armador registrado de los buques afectados por esta notificación (p. ej., situación y modalidad de la empresa, fecha de constitución, naturaleza de la actividad empresarial, domicilio social, estructura de propiedad usufructuaria, etc.).
2. Se prepare para cooperar con los Estados pertinentes para mantenerse al tanto de los hallazgos de las verificaciones que esta notificación pueda iniciar y para dar soporte a las autoridades en este contexto.
3. Si se determina que los buques participaron en actividades de pesca IUU, adopte las medidas de ejecución apropiadas en relación con cualquiera de sus nacionales que haya ayudado o participado en dichas actividades, incluso como armadores registrados.
4. Si se cumple lo anterior y si la titularidad del armador registrado de los buques afectados por esta notificación sea de una persona física o jurídica con domicilio en Belice, coopere y comparta información con los países correspondientes.

La EJF recomienda que **Senegal y Trinidad y Tobago**:

1. Confirman que los buques afectados por esta notificación han entrado en las zonas portuarias bajo su jurisdicción tras haber sido eliminados del registro de San Vicente y las Granadinas (es decir, a partir del 13 de septiembre de 2018).
2. En caso afirmativo, verifiquen y compartan información sobre la identidad usada por los buques (es decir, nombres, pabellones, otra información, información relacionada con la propiedad, otras relaciones dentro del país [p. ej., representantes], etc.)
3. En caso afirmativo, verifiquen y compartan información sobre la naturaleza de sus actividades dentro de sus zonas portuarias (incluida información relacionada con el cargamento; p. ej., naturaleza y origen/destino de los productos, etc.).

La EJF recomienda que **Brasil**:

1. Confirme si se tiene constancia o no de que los buques afectados por esta notificación han operado dentro de su ZEE, en particular durante los periodos mencionados en esta notificación, y si fueron o no autorizados para hacerlo.
2. En caso afirmativo, comparta información sobre su identidad (es decir, nombres, pabellones, otra información, información relacionada con la propiedad, etc.) y la naturaleza de sus actividades.
3. En caso negativo, valore adoptar las medidas de ejecución apropiadas.

La EJF recomienda que la **Secretaría de ICCAT**:

1. Considere esta información en el marco de la Recomendación 08-09¹⁸.
2. Confirme que los buques pesqueros afectados por esta notificación no se incluyeron en su registro de buques para los periodos mencionados en esta notificación, en particular a partir del 9 de julio de 2020, y si las posibles actividades de pesca se habrían llevado a cabo, en este contexto, de conformidad con las CMM pertinentes.

3. Esté preparada para contactar con los Estados relevantes afectados por esta notificación para solicitar aclaraciones sobre el estado de los buques y la naturaleza de sus posibles actividades en relación con ICCAT, así como para estar al tanto de los hallazgos de las verificaciones que esta notificación pueda causar.

4. Si se demuestra que las actividades pesqueras descritas en esta notificación no se llevaron a cabo de conformidad con las CMM pertinentes, considere esta información, junto con cualquier otra información pertinente contenida en esta notificación, en virtud de la Recomendación 18-08 y otras recomendaciones pertinentes de ICCAT.

La EJF recomienda que **Estados Unidos**:

1. Considere esta información en el contexto de pertenencia de Estados Unidos a ICCAT y con fines de gestión del riesgo, en particular teniendo en cuenta las posibles similitudes entre el modus operandi de los buques afectados por esta notificación y el de los buques pesqueros que Estados Unidos actualmente propone para incluir en ICCAT en el marco de la Recomendación 18-08¹⁹.

¹⁸ ICCAT, 'Recomendación de ICCAT para establecer un proceso para revisar y comunicar la información sobre cumplimiento', acceso 8.10.2020, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2008-09-e.pdf>.

¹⁹ ICCAT, 'Documentos de la Comisión 2020. Recomendación 18-08: Lista IUU 2020. Proyecto de lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU (Doc. No. PWG_405/2020)', acceso 26.10.2020, <https://www.iccat.int/com2020/index.htm#en>.

La EJF recomienda que la **Comisión Europea**:

1. De conformidad con el Artículo 49(2) del Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, considere la información contenida en esta notificación en el contexto de la aplicación de este Reglamento del Consejo y en el contexto de la pertenencia de la Unión Europea a ICCAT.

La EJF recomienda que **todos los Estados**²⁰:

1. Publiquen información sobre los acuerdos de acceso y las listas de buques con licencia para pescar en sus aguas.
2. Publiquen las listas de buques registrados bajo su pabellón y las listas de sus buques con autorización para pescar fuera de su ZEE.
3. Garanticen que la información que se pone a disposición del público sea exhaustiva, creíble y se mantenga actualizada, así como fácilmente accesible, y, cuando proceda, coherente y complementaria a la información disponible a través del Registro mundial de la FAO de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro²¹.
4. Publiquen información sobre las sanciones impuestas para la pesca IUU y crímenes pesqueros.
5. Consideren aplicar los principios de la EJF para la transparencia global en la industria pesquera, que constan de diez medidas sencillas que pueden desempeñar un papel fundamental en la lucha contra la pesca IUU y los crímenes pesqueros²².

²⁰ EJF (2020) *EJF's Charter for Transparency. Bringing the fisheries sector out of the shadows. How best to implement principles three and four of the Charter for Transparency*, https://ejfoundation.org/resources/downloads/Report_Principles-three-four-final.pdf.

²¹ FAO, 'Registro mundial de FAO de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro', acceso 4.11.2020, <http://www.fao.org/global-record/en/>.

²² EJF (2018) *The ten principles for global transparency*, <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-Transparency-10-principles-final-1.pdf>.

Apéndice 1 – Certificados de supresión emitidos por San Vicente y las Granadinas



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 RD FLOOR, BELIZE CITY BELIZE C.A	100%	17.03.2015		

Certificado de supresión del buque pesquero RICOS NO. 3 presuntamente emitido el 13 de septiembre de 2018 por la Administración Marítima de VCT.



ST. VINCENT AND THE GRENADINES

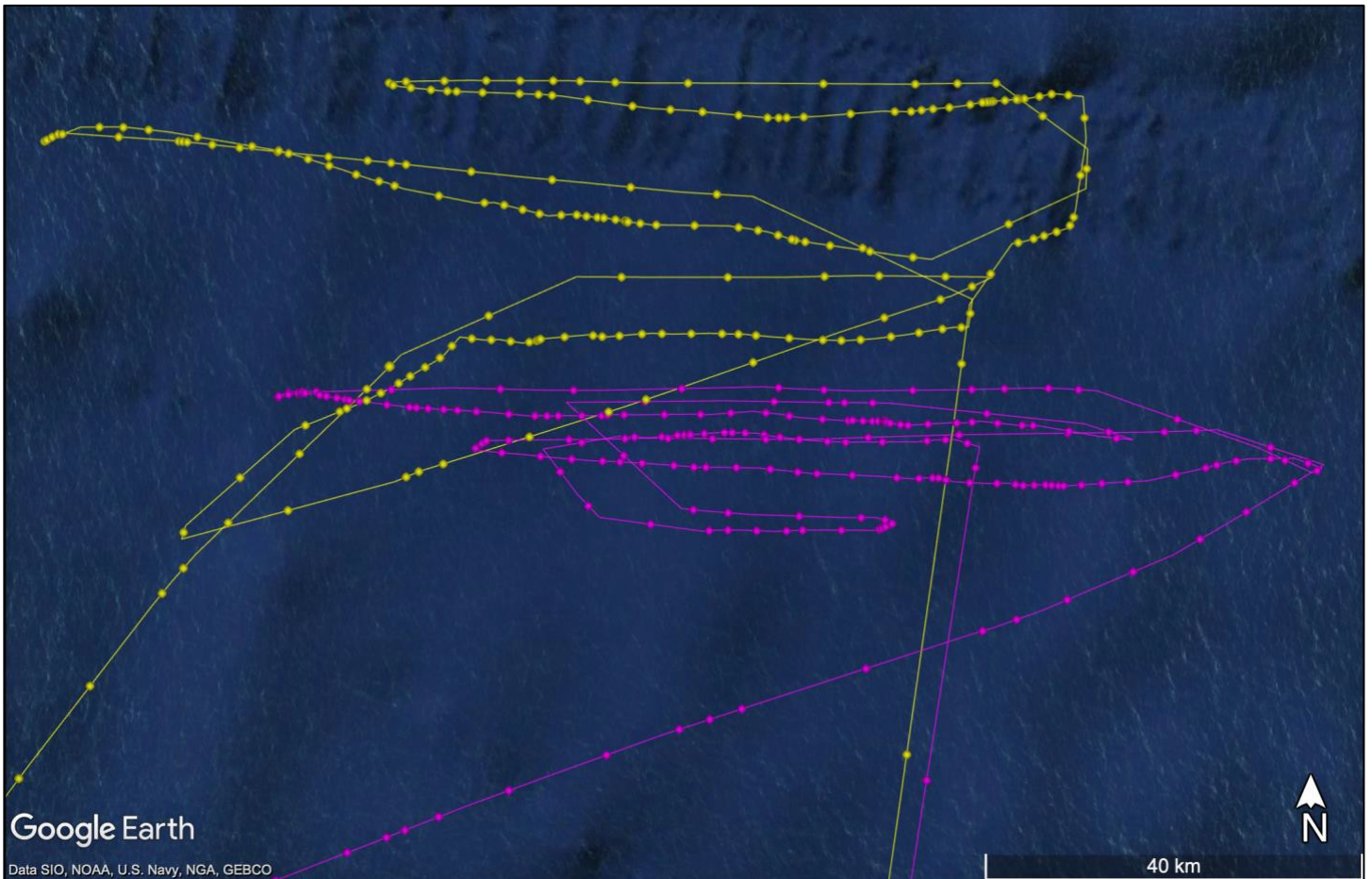
MARITIME ADMINISTRATION

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	GREAT VISION CO LTD #35 BARRACK ROAD, 3 RD FLOOR, BELIZE CITY BELIZE C.A		100%	17.03.2015	

Certificado de supresión del buque pesquero RICOS NO. 6 presuntamente emitido el 13 de septiembre de 2018 por la Administración Marítima de VCT.

Apéndice 2 – Ejemplo de primer plano de las rutas de los buques



Primer plano de rutas de los buques entre el 28 de agosto (21:41:52 UTC) y el 1 de septiembre de 2020 (08:36:41 UTC) disponible en ExactEarth trazadas en Google Earth.

La ruta en magenta de la imagen se basa en las señales AIS transmitidas por el buque RICOS NO. 3. La ruta en amarillo en la imagen se basa en las señales transmitidas por el buque RICOS NO. 6.

Los movimientos que se muestran en la imagen sugieren actividades de palangre. Durante el período, las velocidades medias declaradas fueron, respectivamente, de 3,9 nudos (RICOS NO. 3) y 5,7 nudos (RICOS NO. 6).

Apéndice 3 – Información relativa a los buques RICOS NO. 3 y RICOS NO. 6 disponible del directorio de buques del puerto 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 © metecity.com

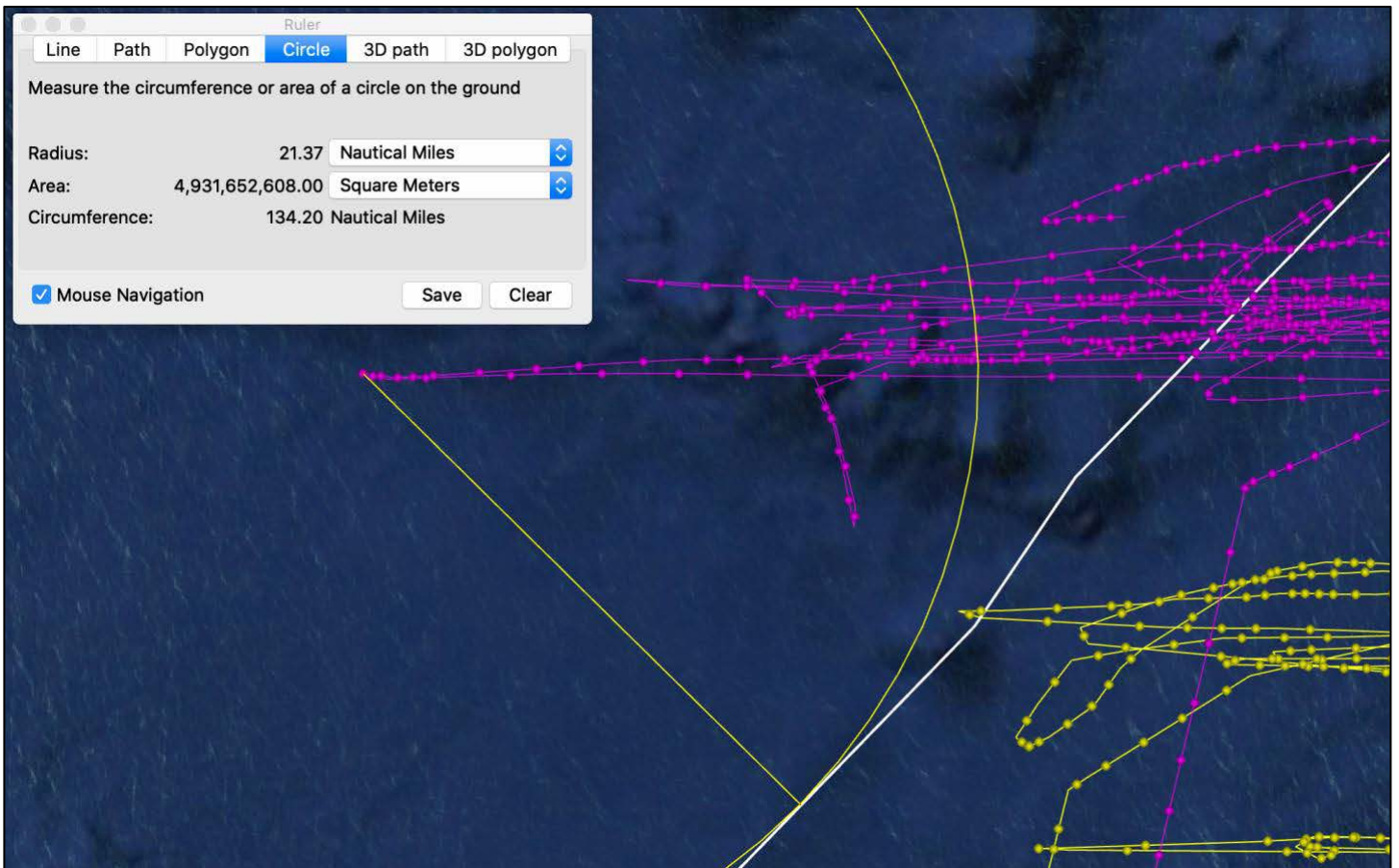
Services aux usagers
 La prise en charge des besoins des usagers est une préoccupation majeure des autorités portuaires... [En savoir plus »](#)

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 Atlantis - Portail des services du port

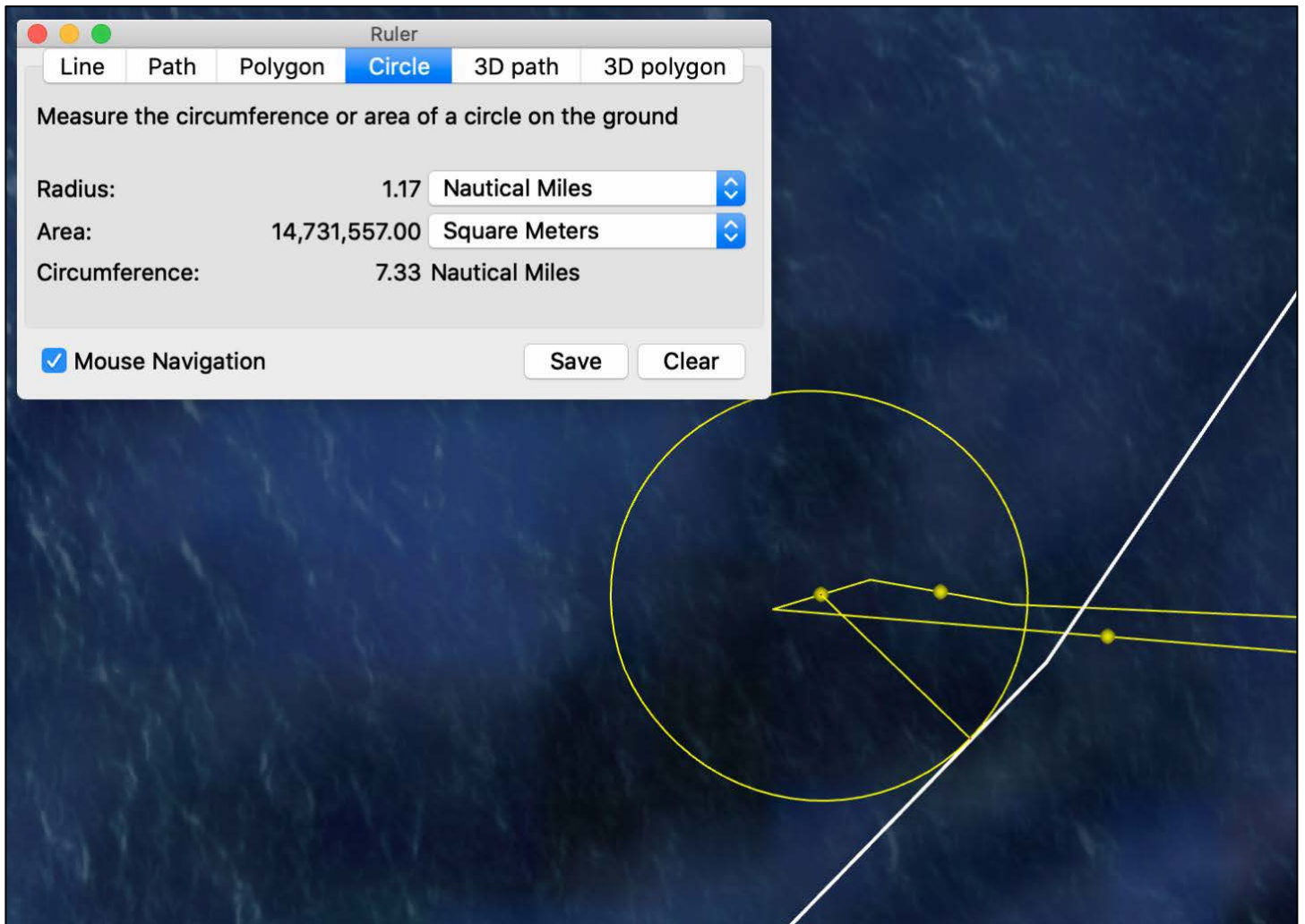
Fuente: Port Autonome de Dakar, Extranet Atlantis, 'Annuaire des navires', acceso 22.10.2020, <https://atlantis.portdakar.sn/extlisteAnnuaireNav.padpublic>.

Apéndice 4 – Ejemplos de primer plano de las rutas de los buques que reflejan posibles incursiones en la ZEE de Brasil



Distancia estimada (21,37 mn) entre una señal AIS transmitida por el buque RICOS NO. 3 el 20 de enero de 2020 (14:43:22; -12.470418, -34.087903; 3,7 nudos) y una línea que presuntamente representa el límite externo de la ZEE de Brasil²³.

²³ Las zonas marítimas y delimitaciones marítimas representadas en la imagen son puramente ilustrativas.



Distancia estimada (1,17 mn) entre una señal AIS transmitida por el buque RICOS NO. 6 el 1 de febrero de 2020 (14:35:21; -12.289755, -33.481658; 0,6 nudos) y una línea que presuntamente representa el límite externo de la ZEE de Brasil²⁴.

²⁴ Las zonas marítimas y delimitaciones marítimas representadas en la imagen son puramente ilustrativas.

Apéndice 5 – Información disponible del Registro ICCAT de buques actualmente disponible para San Vicente y las Granadinas

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 ChartTo	IRCS	NatRegNo	VesselName	IntRegNo	IRNo TypeCode	LOAm	Tonnage	Ton Type	20	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					

Fuente: ICCAT, 'Registro ICCAT de buques', acceso 7.10.2020, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>.

16 de junio de 2021

Alerta de información sobre buques




Buques que posiblemente han participado en pesca ilegal en el océano Atlántico incluidos en el registro de buques actualmente autorizados de la Comisión del Atún para el Océano Índico

La Environmental Justice Foundation (EJF) es una organización internacional sin ánimo de lucro que trabaja a nivel mundial para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU). La EJF promueve y fomenta el intercambio de información a nivel internacional para mejorar la transparencia en el sector pesquero. Para ello, la EJF recopila información sobre las identidades y actividades de los buques pesqueros combinando investigaciones de campo, seguimiento por satélite e inteligencia de fuente abierta, proyectos de vigilancia comunitaria y recopilando inteligencia humana.


La información indica que tres buques pesqueros que posiblemente han participado en actividades de pesca IUU en el océano Atlántico se han incluido recientemente en el registro de buques actualmente autorizados para operar en la zona de la Comisión del Atún para el Océano Índico (IOTC).

Esta Alerta de información sobre buques (VIA) es posterior a una Notificación de actividad del buque (VAN) del 4 de noviembre de 2020 que hacía referencia a dos de los tres buques pesqueros afectados por esta VIA. La VAN del 4 de noviembre de 2020 se había compartido con la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) y siete de sus Partes contratantes. La VAN del 4 de noviembre de 2020 se envía junto con esta VIA.

Identidades de los buques

Nombre actual	Últimos nombres conocidos	OMI Número	Último IRCS conocido	IOTC Número	Tipo de buque	Eslora total declarada	Pabellón actual	Último pabellón conocido
ISRAR 1	MARCO 21 MEGA NO. 2	8004076	A4BB5	17758	Buque pesquero (palangrero)	44,8 metros		Belice ¹ 
ISRAR 2	RICOS NO. 6 MARIO NO. 6	8568694	A4BA3	17759	Buque pesquero (palangrero)	23,8 metros		San Vicente y las y las

¹ El Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo (GISIS) de la OMI indica que el buque pesquero identificado como ISRAR 1 enarbolaba el pabellón de Belice desde enero de 2016 hasta noviembre de 2018. El pabellón del buque entre noviembre de 2018 y abril de 2021 es desconocido. El GISIS de la OMI indica que ha enarbolado el pabellón de Omán desde abril de 2021. Aunque en principio el GISIS de la OMI debería contener información precisa, no puede descartarse la posibilidad de omisiones o imprecisiones inadvertidas.

ISRAR 3	RICOS NO. 3 MARIO NO. 3	8568682	A4BA5	17760	Buque pesquero (palangrero)	23,8 metros		Granadinas ² 
---------	----------------------------	---------	-------	-------	-----------------------------------	----------------	--	--

Esta tabla se basa en la información incluida en la VAN del 4 de noviembre de 2020 y se actualizó usando varias fuentes, incluidas las siguientes:


- Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo de la OMI (GISIS de la OMI)³;
- Registro de buques autorizados actualmente de la IOTC (véase el **Apéndice 1**)⁴; y
- IHS Maritime Portal Sea-web Ships⁵.

El actual Estado del pabellón de los buques, Omán, no ha cargado información en el registro mundial de FAO de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro⁶.

El buque pesquero identificado bajo el número OMI: 8004076 –a saber, el ISRAR 1, anteriormente MARCO 21 y MEGA NO. 2– no estaba incluido en la VAN del 4 de noviembre de 2020. La EJF identificó e inició la recogida de información sobre este buque a partir de noviembre de 2020 (véase **Actividades de los buques**).

En el **Apéndice 2** se incluye una fotografía de los tres buques atracados juntos, presuntamente tomada en Port Louis, Mauricio, el 21 de enero de 2021.

Última persona jurídica conocida que actúa como armador registrado/operador de los buques

Última persona jurídica conocida que actúa como armador registrado/operador de los buques ⁷	Lugar de registro	Dirección de registro
ALMURAN INTERNATIONAL LLC	Omán 	PO box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Omán

Varios sitios web vinculan la dirección de registro mencionada en el registro de la IOTC de buques autorizados actualmente

² Tal como se indica en la VAN del 4 de noviembre de 2020, el Departamento de Pesca del Ministerio de Agricultura, Silvicultura, Pesca, Transformación Rural, Industria y Empleo de San Vicente y las Granadinas (VCT) indicó que estos dos buques habían sido eliminados del registro de VCT el 13 de septiembre de 2018. Sus estados, o el estado que alegan hasta que volvieron a enarbolar el pabellón de Omán, debe ser aclarado, como se sugiere en las recomendaciones incluidas en la VAN del 4 de noviembre de 2020.

³ IMO, 'Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo – Particulares de empresa y buques', acceso 16.06.2021, <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx> (se requieren credenciales, gratis).

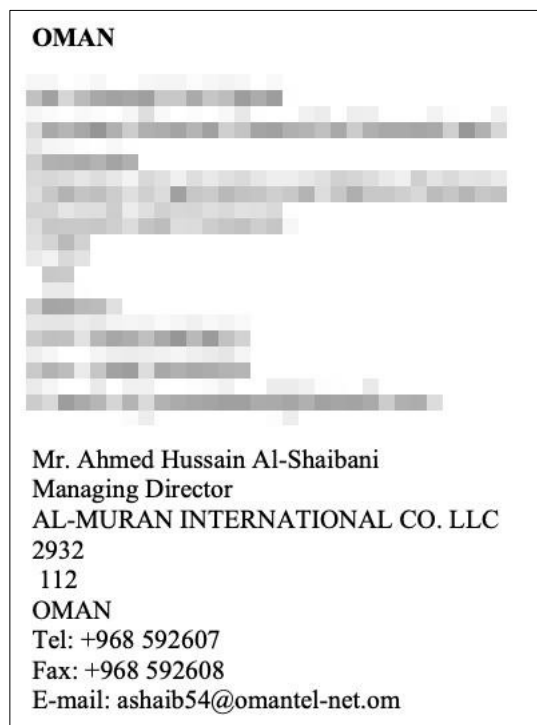
⁴ IOTC, 'Registro de buques autorizados actualmente de la IOTC', acceso 16.06.2021, <https://iotc.org/vessels/current>.

⁵ IHS Maritime Portal Sea-web Ships, acceso 16.06.2021, <https://maritime.ihs.com/Home/Index> (se requiere suscripción).

⁶ FAO, 'Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro', acceso 16.06.2021, <http://www.fao.org/global-record/information-system/en/>.

⁷ IOTC, 'Registro de buques autorizados actualmente de la IOTC', acceso 16.06.2021, <https://iotc.org/vessels/current>.

con una empresa que participa en el comercio de productos de la pesca denominada 'AL MURAN INTERNATIONAL CO. LLC' cuya información de contacto es: +968 592607 (teléfono, o +968 24592607; o +968 99339595), +968 592608 (fax, o +968 24592608) y muranint@omantel.net.om (correo electrónico)^{8,9,10}. Como se muestra en la imagen que aparece a continuación, la EJV señala que los números de teléfono y de fax +968 592607 y +968 592608 se incluyen en el Apéndice 1 (lista de participantes) del informe de la novena sesión de la IOTC celebrada en Seychelles en 2005¹¹. La EJV no se encuentra en situación de afirmar que la totalidad de la información contenida en este informe siga siendo pertinente.



Extracto del Apéndice 1 (lista de participantes) del informe de la novena sesión de la IOTC

El registro de la IOTC de buques autorizados actualmente incluye la empresa ALMURAN INTERNATIONAL LLC como persona jurídica que actúa como armador registrado/operador de los buques, mientras que el GISIS de la OMI y el IHS Maritime Portal Sea-web Ships incluyen el buque ISRAR 1 como operado y propiedad (armador registrado) de la empresa con nombre STARLIGHT LLC (número OMI: 6232179) también registrada en Omán (con su dirección de registro declarada como «Ruwi, Omán»). La información contenida en estas dos bases de datos relativa a los buques registrados con números OMI: 8568694 (a saber, ISRAR 2) y 8568682 (a saber, ISRAR 3) todavía refleja sus identidades anteriores (es decir, RICOS NO. 6 y RICOS NO. 3). Por tanto, puede consultarse más información en la VAN del 4 de noviembre de 2020.

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

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

¹⁰ SooPage, acceso 16.06.2021, http://omn.soopage.com/company/AL_MURAN_INTERNATIONAL_CO_LLC_36u.html.

¹¹ IOTC, 'Informe de la novena sesión', acceso 16.06.2021, <https://iotc.org/documents/report-ninth-session-indian-ocean-tuna-commission>.

Actividades de los buques

- **Buques identificados con los números OMI: 8568694 (actualmente ISRAR 2) y 8568682 (actualmente ISRAR 3)**

Tal como se describe en la VAN del 4 de noviembre de 2020, utilizando sistemas de rastreo por satélite que permiten la observación de buques equipados con un sistema de identificación automática (AIS), la EJF identificó que los buques registrados con los números OMI 8568694 (anteriormente RICOS NO. 6) y 8568682 (anteriormente RICOS NO. 3) potencialmente habían operado en la zona de competencia de la ICCAT sin figurar en el Registro ICCAT de buques hasta la primera mitad de noviembre de 2020.

Utilizando una combinación de medios, la EJF continuó haciendo un seguimiento del paradero de los buques y reuniendo información sobre sus identidades y actividades.

Los datos AIS¹² transmitidos después de la VAN del 4 de noviembre de 2020 indican que los dos buques navegaron hacia el sur cruzando el océano Atlántico del que presuntamente salieron el 5 de diciembre de 2020 para entrar en el océano Índico dirigiéndose hacia la zona económica exclusiva (ZEE) de Mauricio, en la que habrían entrado el 14 de diciembre de 2020. Durante su viaje, el ISRAR 2 y el ISRAR 3 respectivamente transmitieron datos AIS con las identidades de 'RICOS NO.6' (número MMSI: 377907276) y 'RICOS NO.3' (número MMSI: 377907277). Las rutas de los buques están disponibles a petición.

La información disponible de la Autoridad Portuaria de Mauricio indica que entraron en las zonas portuarias de Port Louis, Mauricio, el 16 de diciembre de 2020¹³. La información publicada por la Autoridad Portuaria de Mauricio los identifica con los nombres de ISRAR 2 e ISRAR 3. No hay información disponible acerca del pabellón que alegaron al entrar en las zonas portuarias. Se ha informado de que el propósito de su escalas en puerto fue «combustible / [suministro]/ reparaciones».

En el momento de redactar esta VIA, se informa de que los buques ISRAR 2 e ISRAR 3 continúan en las zonas portuarias de Port Louis, Mauricio (atracadero/bita de amarre: 'DDG') por la Autoridad Portuaria de Mauricio¹⁴.

La información de inteligencia humana reunida por la EJF sobre las identidades y actividades de los buques corrobora la información reunida de los sistemas de rastreo por satélite y la inteligencia de fuentes abiertas recopilada.

¹² ExactEarth Shipview, acceso 16.06.2021, <https://shipview.exactearth.com>.

¹³ Autoridad Portuaria de Mauricio, 'Daily port situation', acceso 16.06.2021, <http://www.mauport.com/daily-port-situation>.

¹⁴ Autoridad Portuaria de Mauricio, 'Daily port situation', acceso 16.06.2021, <http://www.mauport.com/daily-port-situation>.

– **Buque identificado con el número OMI: 8004076 (actualmente ISRAR 1)**

La información disponible de la Autoridad Portuaria de Mauricio también indica la presencia de un tercer buque de interés en las zonas portuarias de Port Louis, Mauricio. Este buque también entró en dichas zonas portuarias el 16 de diciembre de 2020 y se identificó con el nombre de ISRAR 1. No hay información disponible acerca del pabellón que alegó al entrar en las zonas portuarias. También se ha informado de que el propósito de su escala en puerto fue «combustible / [suministro] / reparaciones»¹⁵.

Al igual que con el ISRAR 2 y el ISRAR 3, la EJV realizó un seguimiento del viaje del ISRAR 1 a las zonas portuarias de Port Louis, Mauricio, utilizando sistemas de rastreo por satélite que permiten la observación de buques equipados con un AIS. Los datos AIS indican que el buque navegó hacia el sur cruzando el océano Atlántico junto con el ISRAR 2 y el ISRAR 3; presuntamente entró en el océano Índico el 5 de diciembre de 2020 y en la ZEE de Mauricio el 14 de diciembre de 2020. Durante su viaje, el ISRAR 1 transmitió datos AIS con las identidades de 'MARCO NO.21' y 'HONG YANG 18' (número OMI: 9895135 y número MMSI: 312278000)¹⁶. Las rutas del buque están disponibles a petición.

En el momento de redactar esta VIA, se informa de que el buque ISRAR 1 continúa en las zonas portuarias de Port Louis, Mauricio (atracadero: 'Q3-QQ', bita de amarre: '(13 17)') por la Autoridad Portuaria de Mauricio. El buque está supuestamente «[cargando] combustible» (véase el **Apéndice 3**).

Basándose en los datos AIS presuntamente transmitidos por el buque actualmente identificado como ISRAR 1 antes de que navegara hacia el sur cruzando el océano Atlántico, la EJV no puede excluir que, al igual que ocurre con el ISRAR 2 y el ISRAR 3, este buque operara en la zona de competencia de ICCAT.

La EJV señala que el Registro ICCAT de buques inactivos¹⁷ incluye un buque identificado bajo una identidad previa de ISRAR 1 / MARCO 21, es decir, con el número OMI: 8004076 y el nombre MEGA NO. 2 (supuestamente con pabellón de Belice, con AT000BLZ00061 como número ICCAT).

No se dispone públicamente de información sobre posibles autorizaciones anteriores en el registro ICCAT de buques inactivos. Por ello, podría ser esencial que las autoridades competentes correspondientes, en particular las de Belice, realizaran verificaciones adicionales para determinar si las posibles actividades que el buque pudo realizar en el océano Atlántico se realizaron conforme a las medidas de conservación y ordenación (CMM) nacionales, regionales e internacionales pertinentes.

¹⁵ Si bien la información publicada por la Autoridad Portuaria de Mauricio no indica los identificadores de los buques, sí incluye sus esloras totales aproximadas, es decir, «45 [metros]» para el ISRAR 1 y «24 [metros]» para el ISRAR 2 y 3. La EJV señala que las esloras totales declaradas de los buques en el registro de la IOTC de buques autorizados actualmente son, respectivamente, 44,8 y 23,8 metros.

¹⁶ La EJV considera que esto podría sugerir una manipulación de los datos AIS.

¹⁷ ICCAT, 'Registro ICCAT de buques', acceso 16.06.2021, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>.

La información de inteligencia humana reunida por la EJF sobre las identidades y actividades del buque corroboran la información reunida de los sistemas de rastreo por satélite y la inteligencia de fuentes abiertas recopilada. También indica que, cuando operaba en el océano Atlántico, el buque actualmente identificado como ISRAR 1 posiblemente podía haber servido, bajo identidades previas, como buque «semi-colector» que podría haber interactuado con varios buques pesqueros mediante transbordos en el mar de productos de la pesca y transferencias de tripulación.

Información adicional sobre el estado de los buques pesqueros en el registro de la IOTC de buques autorizados actualmente

La EJF señala que los buques pesqueros ISRAR 1, ISRAR 2 e ISRAR 3 se incluyen en el registro de la IOTC de buques autorizados actualmente como autorizados desde el 30 de mayo de 2021 hasta el 29 de mayo de 2022. También señala que no existe información sobre nombre(s) anterior(es), pabellón(ones) y datos de eliminación de los registros disponible públicamente en el registro de IOTC de buques autorizados actualmente. De manera similar, no se disponen de fotografías de los buques. Esto podría indicar la posibilidad de que el Estado del pabellón actual no haya transmitido a la IOTC la información requerida en virtud del párrafo 3 de la Resolución 19/04 relativa al registro de la IOTC de buques autorizados para operar en la zona de competencia de la IOTC¹⁸.

El párrafo 5 de la Resolución 19/04 establece que «si no se presenta cualquier información del párrafo 3, el buque no se incluirá en el registro de la IOTC [...]».

Recomendaciones

La EJF recomienda que **Omán**:

1. Revise la información incluida en la VAN del 4 de noviembre de 2020.
2. Verifique y aclare, mediante una cooperación entre agencias, el estado de los buques pesqueros afectados por esta VIA en relación con el Ministerio de Agricultura y Pesca, y el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Tecnología de la Información.
3. Verifique y aclare la naturaleza de sus actividades, ya sean en el mar o en puertos. En este contexto, confirme si son controlados mediante sistemas de seguimiento de buques (VMS) y están obligados a mantener en funcionamiento un AIS.
4. De manera inmediata, emita una prohibición de navegación para los buques en caso de que se confirme que se les concedió el derecho de enarbolar el pabellón de Omán.
5. Inmediatamente, los elimine del registro de la IOTC de buques autorizados actualmente y suspenda o cancele todas las autorizaciones de pesca que puedan haber recibido.

¹⁸ IOTC, 'Resolución 19/04 sobre el registro de la IOTC de buques autorizados a operar en la zona de competencia de la IOTC', acceso 16.06.2021, <https://iotc.org/cmm/resolution-1904-concerning-iotc-record-vessels-authorized-operate-iotc-area-competence>.

6. Investigue, mediante una cooperación entre agencias, la estructura de propiedad de los buques para identificar a su(s) propietario(s) real(es). Con este fin, verifique la situación de las empresas, sus estructuras del accionariado, las modalidades de incorporación, etc., y coopere estrechamente con las autoridades competentes del Estado rector del puerto en el que se encontrarían los buques actualmente.
7. Coopere de manera activa con todos los Estados y órganos relevantes afectados por esta VIA y la VAN del 4 de noviembre de 2020 en el contexto de las verificaciones e investigaciones que tales documentos puedan haber activado.
8. Con este fin y teniendo en cuenta la naturaleza del caso y la diversidad de jurisdicciones implicadas, considere la posibilidad de solicitar el apoyo de la INTERPOL a través de la Oficina Central Nacional de Omán.
9. Considere auditar las condiciones en las que los buques volvieron a enarbolar el pabellón del país y obtuvieron autorización para participar en actividades de pesca/para ser incluidos en el registro de la IOTC de buques autorizados actualmente.

La EJV recomienda que **Mauricio**:

1. Revise la información incluida en la VAN del 4 de noviembre de 2020.
2. Confirme, mediante una cooperación entre agencias, la presencia de los tres buques afectados por esta VIA en las zonas portuarias de Port Louis y rastree los eventos cronológicos de su presencia en zonas bajo la jurisdicción de Mauricio.
3. Se abstenga de emitir certificados de despacho de aduanas o cualquier otro documento equivalente que les permitiría abandonar el puerto.
4. Como Parte del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto de la FAO¹⁹ y Parte contratante de la IOTC vinculada por la Resolución 16/11 sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca IUU²⁰, aplique por completo las disposiciones de estos instrumentos legales, en especial las del Artículo 11 del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto de la FAO.
5. Coopere de manera activa con todos los Estados y órganos relevantes afectados por esta VIA y la VAN del 4 de noviembre de 2020 en el contexto de las verificaciones e investigaciones que tales documentos puedan haber activado.
6. Con este fin y teniendo en cuenta la naturaleza del caso y la diversidad de jurisdicciones implicadas, considere la posibilidad de solicitar el apoyo de la INTERPOL a través de la Oficina Central Nacional de Mauricio.
7. Considere auditar las condiciones en las que se autorizó a los buques a acceder a las zonas portuarias de Port Louis y puedan haber usado tales zonas portuarias para servicios portuarios, incluido el repostaje, reabastecimiento y mantenimiento.

¹⁹ FAO, 'Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto', acceso 16.06.2021, <http://www.fao.org/port-state-measures/en/>.

²⁰ IOTC, 'Resolución 16/11 sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca [IUU]', acceso 16.06.2021, <https://iotc.org/cmm/resolution-1611-port-state-measures-prevent-deter-and-eliminate-illegal-unreported-and>.

La EJV recomienda que **Belice**:

1. Además de las acciones recomendadas en la VAN del 4 de noviembre de 2020, verifique y aclare el estado y las actividades del buque pesquero identificado bajo el número OMI 8004076 (ISRAR 3, anteriormente MARCO 21 y MEGA NO. 2) en relación con el Registro Marítimo Internacional de Belice y el Departamento de pesca en alta mar de Belice.
2. Con este fin y teniendo en cuenta la naturaleza del caso y la diversidad de jurisdicciones implicadas, considere la posibilidad de solicitar el apoyo de la INTERPOL a través de la Oficina Central Nacional de Belice.
3. Si se halló que este buque, así como los otros dos buques afectados por esta VIA, participó en actividades de pesca IUU, adopte la medida de ejecución apropiada y considere unir fuerzas con otras Partes contratantes de ICCAT para presentar una propuesta de su inclusión en la lista como buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU en la 27ª Reunión ordinaria de ICCAT.
4. Desde una perspectiva general, esté preparada para colaborar con los Estados y órganos relevantes para mantenerse al día de los hallazgos de las verificaciones e investigaciones que esta VIA y la VAN del 4 de noviembre de 2020 pueden haber causado y para apoyar a estos Estados y órganos en este contexto.

La EJV recomienda que la **Secretaría de IOTC**:

1. Considere esta información en el marco de la Resolución 18/03²¹ y otras resoluciones relevantes de la IOTC.
2. Esté preparada para contactar con los Estados y órganos relevantes afectados por esta VIA para pedir aclaraciones, así como para mantenerse al día de los hallazgos de las verificaciones e investigaciones que esta VIA y la VAN del 4 de noviembre de 2020 pueden haber causado.
3. En el caso de que se identifique que no se ha presentado la información requerida conforme al párrafo 3 de la Resolución 19/04, garantice la plena aplicación del párrafo 5 de la Resolución 19/04.

La EJV recomienda que la **Secretaría de ICCAT**:

1. Considere esta información en el marco de la Recomendación 08-09²².
2. Esté preparada para contactar con los Estados y órganos relevantes afectados por esta VIA para pedir aclaraciones, así como para mantenerse al día de los hallazgos de las verificaciones e investigaciones que esta VIA y la VAN del 4 de noviembre de 2020 pueden haber causado.
3. Aclare el estado del buque pesquero identificado bajo el número OMI: 8004076 (ISRAR 3, anteriormente MARCO 21 y MEGA NO. 2) en relación con los registros de buques mantenidos por ICCAT²³.

²¹ IOTC, 'Resolución 18/03 sobre el establecimiento de una lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la zona de competencia de la IOTC', acceso 16.06.2021, <https://iotc.org/cmm/resolution-1803-establishing-list-vessels-presumed-have-carried-out-illegal-unreported-and>.

²² ICCAT, 'Recomendación de ICCAT para establecer un proceso para revisar y comunicar la información sobre cumplimiento', acceso 16.06.2021, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2008-09-e.pdf>.

²³ ICCAT, 'Registro ICCAT de buques', acceso 16.06.2021, <https://www.iccat.int/en/VesselsRecord.asp>.

4. Si se demuestra que las actividades pesqueras descritas en esta VIA y en la VAN del 4 de noviembre de 2020 no se llevaron a cabo de conformidad con las CMM pertinentes, considere esta información, junto con cualquier otra información relevante, en virtud de la Recomendación 18-08²⁴ y otras recomendaciones pertinentes de ICCAT.

La EJF recomienda que **Estados Unidos**:

1. Considere esta información en el contexto de pertenencia de Estados Unidos a ICCAT y con fines de gestión del riesgo, en particular teniendo en cuenta las posibles similitudes entre el *modus operandi* de los buques afectados por esta VIA y el de los buques pesqueros que Estados Unidos ha propuesto para incluir en la lista como buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU en ICCAT en el marco de la Recomendación 18-08 en 2020²⁵.
2. Considere unir fuerzas con otras Partes contratantes de ICCAT para presentar una propuesta para incluir en la lista los tres buques afectados por esta VIA como buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU en la 27ª Reunión ordinaria de ICCAT.

La EJF recomienda que la **Comisión Europea**:

1. De conformidad con el Artículo 49(2) del Reglamento (CE) n.º 1005/2008²⁶ del Consejo, considere la información contenida en esta notificación en el contexto de la aplicación de este Reglamento del Consejo y en el contexto de la pertenencia de la Unión Europea a ICCAT e IOTC.
2. Considere unir fuerzas con otras Partes contratantes de ICCAT para presentar una propuesta para incluir en la lista los tres buques afectados por esta VIA como buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU en la 27ª Reunión ordinaria de ICCAT.

La EJF recomienda que **todos los Estados**²⁷:

1. Publiquen información sobre los acuerdos de acceso y las listas de buques con licencia para pescar en sus aguas.
2. Publiquen las listas de buques registrados bajo su pabellón y las listas de sus buques con autorización para pescar fuera de su ZEE.
3. Garanticen que la información que se pone a disposición del público sea exhaustiva, creíble y se mantenga actualizada, así como fácilmente accesible, y, cuando proceda, coherente y complementaria a la información disponible a través del Registro mundial de la FAO de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro.

²⁴ ICCAT, 'Recomendación de ICCAT para establecer una lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU)', acceso 16.06.2021, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2018-08-e.pdf>.

²⁵ ICCAT, 'Documentos de la Comisión 2020. Recomendación 18-08: Lista IUU 2020. Proyecto de lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU

(Doc. No. PWG_405/2020)', acceso 26.10.2020, <https://www.iccat.int/com2020/index.htm#en>.

²⁶ EUR-Lex, 'Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal,

no declarada y no reglamentada', acceso 16.06.2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008R1005>.

²⁷ EJF (2020) EJF's Charter for Transparency. Bringing the fisheries sector out of the shadows. How best to implement principles three and four of the Charter for Transparency, https://ejfoundation.org/resources/downloads/Report_Principles-three-four-final.pdf.

La **Environmental Justice Foundation (EJF)** es una organización medioambiental y de derechos humanos internacional con representación en:

Bélgica 1000 Bruxelles, 14b Rue de la Science | Núm. de registro: 0745.499.735 | **Alemania** Osterstrasse 58, 20259 Hamburg,
Ghana | Núm. de registro: CG140642015 | **Corea** | Núm. de registro: 231-82-63226 | **Liberia** | Núm. de registro: 2005376 | **Taipei Chino, Tailandia,**
RU Exmouth House, 3/11 Pine Street, London, EC1R 0JH | Núm. de registro: 11088128 | **Registro de transparencia de la UE** | 817535514065-10 |

4. Publiquen información sobre las sanciones impuestas para la pesca IUU y crímenes pesqueros.
5. Ratifiquen e implementen los acuerdos internacionales que establecen puntos de referencia para normas sobre buques pesqueros y el comercio de productos de la pesca, incluido el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto de la FAO.
6. Consideren implementar los principios de la EJF para la transparencia global en la industria pesquera, que constan de diez medidas sencillas que pueden desempeñar un papel fundamental en la lucha contra la pesca IUU y los crímenes pesqueros²⁸.

²⁸ EJF (2018) The ten principles for global transparency, <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-Transparency-10-principles-final-1.pdf>.

Apéndice 1: Extractos del registro de buques autorizados actualmente de la IOTC²⁹

VESSEL INFORMATION	
Identification	Specifications
Vessel Name: ISRAR 1	Type: Longliners
Vessel identifiers IOTC: 17758 IMO: 8004076	LOA: 44.80m GRT: - GT: 536
Country: Oman	Gear: Drifting longline
Flag: 	
IRCS: A4BB5	
Owner	Operator
Owner: almuran international llc	Operator: almuran international llc
Owner address: po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman	Operator address: po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman
Beneficial owner	Company
Beneficial owner: almuran international llc	Company: almuran international llc
Beneficial owner address: po box 2932, pc112, Ruwi, Muscat, Oman	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.	

Información sobre el buque pesquero ISRAR 1

²⁹ IOTC, 'Registro de buques autorizados actualmente de la IOTC', acceso 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.

Información sobre el ISRAR 2

VESSEL INFORMATION

Identification

Vessel Name: **ISRAR 3**

Vessel identifiers

IOTC: 17760

IMO: 8568682

Country: **Oman**

Flag: 

IRCS: **A4BA5**

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: **2022-05-30**

Vessel Images

0 image(s) found

No historical records.

Información sobre el ISRAR 3

Apéndice 2: Fotografía de los tres buques supuestamente tomada en Port Louis, Mauricio, el 21 de enero de 2021



Fotografía de los tres buques supuestamente tomada en Port Louis, Mauricio, el 21 de enero de 2021

Esta fotografía muestra los buques ISRAR 1, ISRAR 2 e ISRAR 3 bajo los nombres, respectivamente, de «ISRAR.1», «ISRAR 2» e «ISRAR NO.3». Los tres buques tienen pintado el acrónimo «PSQ» en la popa. La EJF considera que este acrónimo se refiere a «Puerto Sultán Qabus» en Muscat, Omán³⁰. También puede verse un identificador adicional, «V3RD8», en la parte de estribor del buque ISRAR 1. La EJF señala que V3RD8 es el indicativo internacional de radio incluido en la lista para el buque identificado con el número OMI: 8004076 y el nombre MEGA NO. 2 – una identidad previa de ISRAR 1 / MARCO 21 – en el Registro ICCAT de buques inactivos (véase **Actividades de los buques**).

Mediante el análisis de las imágenes, la EJF pudo confirmar que la fotografía se tomó en Port Louis, Mauricio, con el depósito de granos de la empresa LES MOULINS DE LA CONCORDE³¹ visible en el fondo superior derecho de los buques y la reconocible arquitectura del tejado del Caudan Waterfront³² visible en el fondo superior izquierdo.

³⁰ Naciones Unidas, Comisión Económica y Social para Asia Occidental, 'Port Sultan Qaboos', acceso 16.06.2021, <https://www.unescwa.org/port-sultan-qaboos>.

³¹ Wikimedia Commons, 'Silos of Les Moulins de la Concorde', acceso 16.06.2021, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Silos_of_Les_Moulins_de_la_Concorde

³² Wikimedia Commons, 'Caudan Waterfront', acceso 16.06.2021, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Caudan_Waterfront

La imagen incluida en la página siguiente es una imagen por satélite de parte de las zonas portuarias de Port Louis, Mauricio, que permite la identificación del depósito de granos mencionado anteriormente (rodeado con un círculo en naranja) y el Caudan Waterfront (rodeado con un círculo en amarillo) y la posible zona en la que el buque pudo haberse ubicado cuando se tomó la fotografía (rodeada con un círculo en rojo).



Imagen por satélite de parte de las zonas portuarias de Port Louis, Mauricio

La EJF señala que la información sobre la situación diaria del puerto publicada por la Autoridad Portuaria de Mauricio del 21 de enero de 2021 confirma la presencia de los buques en las zonas portuarias de Port Louis, Mauricio, en dicha fecha³³.

³³ Autoridad Portuaria de Mauricio, 'Port situation 21 January 2021', acceso 16.06.2021, <http://www.mauport.com/port-situation-21-january-2021>.

Apéndice 3: Fotografía del ISRAR 1 posiblemente cargando combustible en Port Louis, Mauricio, el 16 de junio 2021



Fotografía del ISRAR 1 posiblemente cargando combustible en Port Louis, Mauricio, el 16 de junio 2021

DIRECCIÓN DE PESCA MARÍTIMA

Dakar, 17 de noviembre de 2020

A

Sr. Camille Jean Pierre Manel

Secretario ejecutivo de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico

Madrid (España)

Asunto: Comentarios sobre las informaciones de EJF para su examen en 2021

Sr. Secretario ejecutivo:

Acuso recibo de su circular # 7668/20 en la que se transmite información de la EJF para su consideración en 2021. En cuanto a los buques RICOS 3 y RICOS 6, Senegal toma nota y apoya la propuesta de volver a tratar estos casos en 2021.

Sin embargo, Senegal desea compartir la siguiente información:

- RICOS 3 estuvo en el puerto de DAKAR para el carenado en 2017;
- los buques RICOS 3 y RICOS 6 han estado en el puerto de Dakar para ser reparados.

Le ruego acepte, señor Secretario Ejecutivo, la expresión de mi atenta consideración.

Firmado: Diène Faye

Sello: Ministerio de pesca y economía marítima de Senegal
Dirección de pesca marítima

UNIDAD DE PESQUERÍAS DE ALTA MAR DE BELICE

BHSFU

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

7 de julio de 2021

Camille Jean Pierre
Manel, secretario
ejecutivo
Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico
Corazón de María, 8 – 28002
Madrid, España

ASUNTO: INFORMACIÓN DE LA EJF PARA SU CONSIDERACIÓN EN 2021

Estimado Sr. Camille Jean Pierre Manel:

Acusamos recibo de la Circular ICCAT#4546/2021 del 24 de junio de 2021 sobre el tema del asunto y su relación con la Recomendación de ICCAT para establecer un proceso para revisar y comunicar la información sobre cumplimiento en relación con posibles actividades de pesca ilegal.

En la comunicación que se adjunta a la Circular, presentada por la Environmental Justice Foundation (EJF) del 4 de noviembre de 2020, se alega que dos buques, previamente registrados en San Vicente y las Granadinas y cuyos pabellones actualmente se desconocen, podrían haber participado en pesca IUU en la zona del Convenio de ICCAT. También se alega que estos buques son propiedad de la empresa **GREAT VISIONS CO., LTD**, constituida en Belice. Dado que no existen pruebas de que estos buques sigan siendo actualmente de esta propiedad, la autoridad relevante, el Registro de asuntos corporativos internacionales de Belice (BICAR), únicamente puede confirmar que la empresa está constituida en Belice y está al día de sus obligaciones. La autoridad reguladora para empresas internacionales, la Comisión de servicios financieros internacionales (IFSC), quisiera cooperar en esta cuestión. Sin embargo, conforme a la normativa nacional, solo pueden compartir información sobre propiedad usufructuaria con las autoridades de aplicación de la ley, las autoridades bancarias, reguladoras o supervisoras si se requiere de manera razonable para facilitar una investigación, proceso o procedimiento penal.

En cuanto a la segunda comunicación presentada por la EJF del 16 de junio de 2021, se alega que tres buques podrían haber participado en actividades de pesca IUU en el océano Atlántico, uno de los cuales figura previamente con pabellón de Belice. En este contexto, deseamos señalar lo siguiente:

- a. El buque MARCO 21, actualmente con pabellón de Omán, previamente estuvo autorizado y registrado en Belice con el nombre MEGA NO.2 de 2016 a 2018.
- b. El Mega No.2 se eliminó de Belice el 8 de noviembre de 2018 debido a la venta y transferencia al Registro de Senegal.
- c. El Mega No.2 recibió la licencia para operar y llevar a cabo operaciones de pesca en la zona del Convenio de ICCAT y se incluyó en la Lista de ICCAT de grandes buques pesqueros autorizados durante su registro en Belice.
- d. El Mega No.2 también estaba autorizado a realizar transbordos en el mar conforme al Programa regional de observadores de ICCAT.
- e. Durante el tiempo de operación del buque con pabellón de Belice, no se registró ninguna incidencia de pesca IUU comunicada por parte de este buque.

Dado que el buque cumplía con los requisitos mientras estaba bajo nuestro Registro, no hay motivos

legales para que adoptemos ninguna medida correctiva o de ejecución contra este buque, ya que parece que las presuntas actividades IUU se produjeron después de haber eliminado el buque de Belice. No obstante, estamos dispuestos a cooperar con cualquier Estado del pabellón implicado si necesitan información adicional que podemos facilitar de forma legal sobre el buque y su operación mientras estaba bajo pabellón de Belice.

Le ruego acepte el testimonio de mi más alta consideración.

Atentamente,

Valarie Lanza
Directora de pesquerías de altura
Unidad de pesquerías de alta mar de Belice

Cc: Director General, IFSC y Registro de empresas y buques mercantes