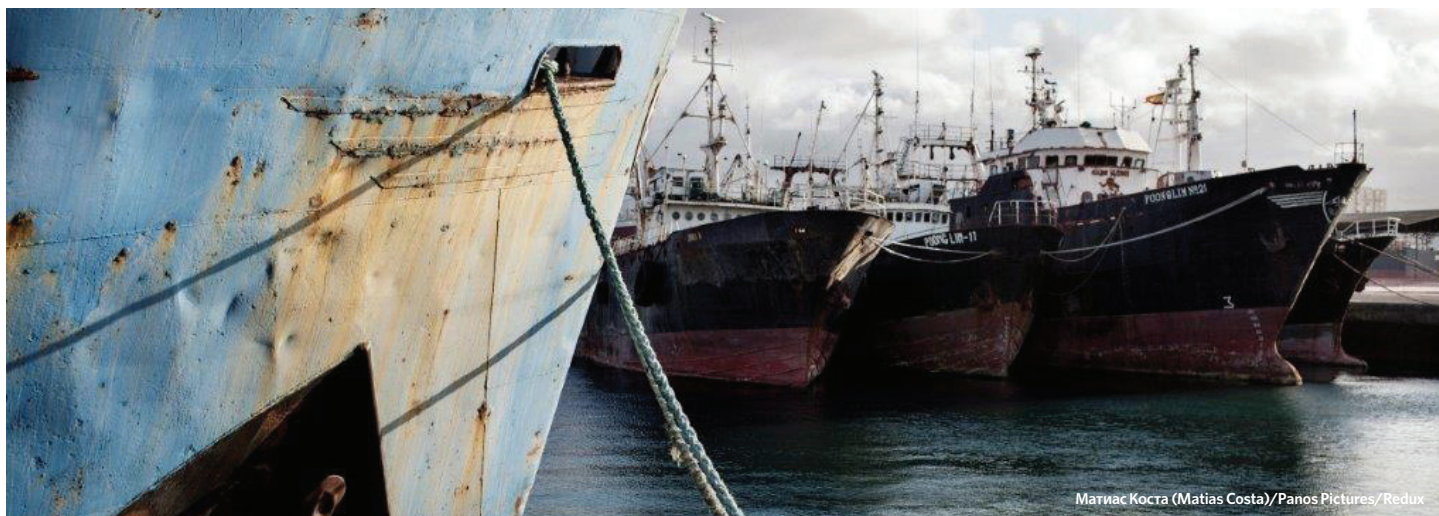




Матиас Коста (Matias Costa)/Panos Pictures/Redux

Исследование: оценка уровня незаконного вылова и мер по его недопущению на рынок в разных странах

Результаты показывают, где реализация Соглашения о мерах государства порта может иметь наибольший эффект

Обзор

Меры государства порта являются критически важной частью возможного решения проблемы незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла (ННН-промысел), одной из самых больших угроз здоровью мирового океана. Такого рода противоправная деятельность мешает устойчивому развитию рыбопромышленных компаний и наносит ущерб экономике прибрежных стран, которые зависят от жизнеспособных рыбных запасов.

Соглашение о мерах государства порта (СМГП), разработанное Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций (ФАО) и действующее с 2016 г., требует, чтобы присоединившиеся к нему стороны внедрили более строгие механизмы контроля за судами под флагами иностранных государств, которые запрашивают разрешения на вход и использование их портов для выгрузки или перегрузки улова, чтобы не допускать попадания незаконного вылова на национальные и международные рынки.

Инициативам международного сообщества, направленным на помощь отдельным государствам в реализации этого соглашения, препятствует ограниченное представление о том, как государства управляют своими портами, насколько порты уязвимы для проникновения продукции ННН-промысла и как далеко государства продвинулись в борьбе с этой проблемой.

«В шторм любая гавань хороша: деятельность судов и риск проникновения продукции ННН-промысла через самые важные рыбные порты мира» — рецензируемое исследование, поддержанное фондом The Pew Charitable Trusts и

опубликованное в журнале *Journal of Ocean and Coastal Economics*, — описывает, где сконцентрирована деятельность рыболовных и рыботранспортных судов, какие государства наиболее подвержены риску проникновения продукции незаконного вылова через их порты и, соответственно, где эффективная реализация СМПГ окажет наиболее существенное воздействие.

Для количественной оценки рисков исследователи из организаций Poseidon Aquatic Resource Management и OceanMind использовали данные о местоположении рыболовных и рыботранспортных судов из Автоматической идентификационной системы (АИС) за 2017 г. для составления рейтинга рыболовецких портов в 140 прибрежных государствах на основании частоты захода в порты судов под национальным и иностранными флагами и их вместимости трюма. Они также разработали инструмент оценки, использующий индикаторы факторов внутренних и внешних рисков для определения вероятности попадания продукции ННН-промысла в порт и наличия в государстве необходимой политики и правовых норм, препятствующих тому, чтобы иностранные суда, перевозящие продукцию ННН-промысла, заходили в порт или пользовались портовыми услугами. Анализ отдельных выбранных портов показал, что ни в одном порту не реализованы все ключевые положения СМПГ и во всех них есть возможности для совершенствования. Этот процесс можно начать с повышения прозрачности мер, применяемых государствами порта, и эффективности их реализации на практике.

Рейтинг портов на основании частоты заходов и вместимости трюма

Большая часть географических регионов мира представлена в десяти крупнейших портах, ранжированных по частоте заходов иностранных рыболовных и рыботранспортных судов и вместимости трюма иностранных рыболовных и рыботранспортных судов, по которым исследователи определяли рыбопромысловые мощности флотов. В первых позициях рейтинга отсутствуют побережья Северной Америки, Ближнего Востока и Австралии. Отсутствие крупных Северо-Американских и Австралийских портов, вероятно, объясняется тем, что суда под флагами стран этих регионов обычно возвращаются в одни и те же местные порты.

Выяснилось, что десять первых позиций рейтинга частоты захода рыболовных и рыботранспортных судов, оснащенных АИС, занимают только китайские порты. Это объясняется тем, что крупномасштабный рыболовный флот Китая обслуживается практически только внутренними портами и практически все заходы в эти порты выполняют суда под китайским флагом.

Большое количество иностранных рыболовных и рыботранспортных судов с большой вместимостью трюма часто посещают островные порты, в том числе порты Маджуро (Маршалловы острова), Сува (Фиджи) и Порт-Луи (Маврикий) для перегруза и выгрузки уловов тунца, поскольку сейнерам в западной и центральной частях Тихого океана и в Индийском океане запрещено выполнять такие операции в открытом море. Европейские порты, расположенные рядом с промысловыми районами, являются удобными местами выгрузки для европейского флота. К ним относятся, в частности, Лас-Пальмас (Испания) в Атлантическом океане и Киркенес (Норвегия) в Баренцевом море.

В порт Пусан (Республика Корея) часто заходит много национальных и иностранных судов с большой вместимостью трюма, однако 91 % заходов всех иностранных судов составляют суда под флагами России, Китая и Панамы. Аналогичным образом на три флага — Китай, Китайский Тайвань (провинция КНР) и Республика Корея — приходится более 94 % заходов иностранных судов в порт Сува.

В число первых десяти портов по вместимости трюма иностранных рыболовных судов входят как порты перегрузки, где рыболовные суда перегружают улов на рыботранспортные суда, так и порты выгрузок, где рыбу выгружают на переработку. В их число входят материковые порты Западной Африки, Абиджан (Кот-д'Ивуар), Уолфиш-Бэй (Намибия) и Нуадибу (Мавритания), в которые также заходят многочисленные иностранные рыботранспортные суда. Большинство из первых десяти портов по вместимости трюма иностранных рыботранспортных судов составляют порты выгрузок. В их число входит Бангкок (Таиланд), часто посещаемый рыботранспортными судами, в котором выгружается примерно четверть мирового улова тунца.

Таблица 1

Общее число заходов в порт

Рейтинг	Порт	Страна	Заходы
1	Чжоушань	Китай	59 830
2	Вэньчжоу	Китай	20 874
3	Ланьшань	Китай	11 579
4	Жичжао	Китай	9501
5	Дуншань	Китай	9406
6	Цюаньчжоу	Китай	8826
7	Сямынь	Китай	7649
8	Циндао	Китай	6842
9	Шанхай	Китай	6834
10	Шаньтоу	Китай	6032

Таблица 2

Число заходов в порт иностранных судов

Рейтинг	Порт	Страна	Заходы
1	Пусан	Республика Корея	1528
2	Маджуро	Маршалловы Острова	1168
3	Киркенес	Норвегия	1148
4	Нуадибу	Мавритания	1078
5	Сува	Фиджи	983
6	Порт-Луи	Маврикий	957
7	Вила-Реал-ди-Санту-Антониу	Португалия	683
8	Манта	Эквадор	634
9	Дакар	Сенегал	614
10	Лас-Пальмас	Испания	601

Таблица 3

Вместимость трюма иностранных рыболовных судов

Рейтинг	Порт	Страна	Всего м ³
1	Маджуро	Маршалловы Острова	943 000
2	Манта	Эквадор	761 748
3	Дакар	Сенегал	561 418
4	Пусан	Республика Корея	545 080
5	Нуадибу	Мавритания	468 553
6	Киркенес	Норвегия	381 074
7	Уолфиш-Бэй	Намибия	375 292
8	Абиджан	Кот-д'Ивуар	335 405
9	Понпеи	Федеративные Штаты Микронезии	331 692
10	Порт-Луи	Маврикий	319 985

Примечание. Совокупная вместимость трюма всех рыболовных судов, учтенных в данном порту

Таблица 4

Вместимость трюма иностранных рыботранспортных судов

Рейтинг	Порт	Страна	Всего м ³
1	Пусан	Республика Корея	4 152 292
2	Лас-Пальмас	Испания	2 397 544
3	Далянь	Китай	1 943 959
4	Чжоушань	Китай	1 391 968
5	Гаосюн	Китайский Тайвань (провинция Китайской Народной Республики)	1 299 084
6	Абиджан	Кот-д'Ивуар	1 002 135
7	Маджуро	Маршалловы Острова	912 474
8	Рабаул	Папуа — Новая Гвинея	908 397
9	Бангкок	Таиланд	826 104
10	Понпеи	Федеративные Штаты Микронезии	816 970

Индекс уровня риска государства порта

Индекс, по которому оценивается риск прохождения продукции ННН-промысла через порты каждого из 140 государств, учитывает уровень судозаходов в порту государства на основании данных АИС и индикаторы факторов внутренних и внешних рисков. Например, в него включается воспринимаемый уровень коррупции в качестве индикатора внутреннего риска, и частоту захода судов, которые с большой долей вероятности могут участвовать в ННН-промысле, в качестве индикатора внешнего риска. Полный список критериев оценки уровня риска, учитываемых для каждого государства порта, приведен ниже.

Таблица 5

Базовые индикаторы индекса риска ННН-промысла для государства порта

Категория	На основании АИС	Приоритет	Индикатор
Общие	Да	Н/Д	1. Управление коммерческими портами, в которых ведут деятельность рыболовные суда
Внутренние	Да	Высокий	2. Количество коммерческих рыбных портов
	Нет	Средний	3. Сторона СМГП
	Нет	Средний	4. Договаривающаяся сторона или сотрудничающая недоговаривающаяся сторона региональной организации по управлению рыболовством (RFMO) с обязательной к исполнению резолюцией о мерах государства порта и прозрачным контролем за соблюдением требований
	Нет	Высокий	5. Отчет о соблюдении обязывающих мер RFMO для государств порта по управлению и сохранению живых ресурсов
	Нет	Средний	6. Рейтинг в индексе воспринимаемой коррупции НПО Transparency International
	Нет	Низкий	7. Статус государства порта, определенный ЕС*
	Нет	Низкий	8. Статус государства порта, определенный США*
	Нет	Средний	9. Статус государства порта в рамках любой RFMO*
Внешние	Да	Средний	10. Заходы в порт иностранных рыболовных судов
	Да	Высокий	11. Заход в порты рыболовных судов под «удобными флагами» (а также судов с неизвестным идентификационным номером Морской Подвижной Службы)
	Да	Высокий	12. Средний индекс управления государством флага рыболовных судов, заходящих в порты
	Да	Высокий	13. Заход в порты замеченных в ННН-промысле рыболовных судов
	Да	Средний	14. Заход в порты рыболовных судов под флагами государств, внесенных в санкционный список ЕС
	Да	Средний	15. Заход в порты рыболовных судов под флагами государств, внесенных в санкционный список США
	Да	Средний	16. Средний внутренний риск государства порта рыболовных судов, заходящих в порты (индикаторы 1—9)

Примечание. В данной таблице под «рыболовными судами» понимаются и рыболовные, и рыботранспортные суда.

* Статус указывает на то, что государство порта было замечено или получило предупреждение о невыполнении обязательств от ЕС, США или RFMO.

± Средний балл индекса восприятия коррупции НПО Transparency International для государств флага иностранных судов, заходящих в указанные порты.



Выявление рисков на основании баллов

Индекс риска ННН-промысла в данном отчете (рис. 1 и 2) оценивает и классифицирует государства порта по внутренним, внешним и общим (среднее значение из двух) рискам. Чем меньше балл, тем ниже риск. Совокупный средний балл внутренних рисков — 2,30; самый низкий балл (1,21) у Гренады, а самый высокий (3,38) — у Папуа – Новой Гвинеи и России. Совокупный средний балл внешних рисков — 2,48 с разбросом от 1,76 у Антигуа и Барбуда до 3,41 у России и Венесуэлы. Совокупный средний балл общих рисков — 2,40 с разбросом от 1,55 у Антигуа и Барбуда до 3,39 у России и Венесуэлы.

Обычно страны занимают лидирующие позиции в категории либо внутренних, либо внешних рисков и значительно реже в обеих категориях. Рейтинг внутренних рисков имеет более равномерное распределение по диапазону баллов от 1 до 3,5, в то время как оценки внешних риски в основном сосредоточены между 2 и 3 баллами. Этот результат указывает на то, что подверженность рискам ННН-промысла разнится между странами и регионами, но еще большее различие между странами заключается в методах борьбы с риском. Страны могут в большей мере контролировать прогресс в плане применения мер государства порта, нежели внешние риски, которые можно лишь частично нивелировать посредством мер внутренней политики.

На основании индекса регионы можно оценить по уровню риска: от высокого (слева) до низкого (справа):

Ближний Восток > Азия > Юго-западная часть Тихого океана > Африка > Латинская Америка > Европа > Северная Америка

Северная Америка в целом демонстрирует наилучшие результаты, за ней следует Европа. Большинство портов этих двух регионов получило самый низкий средний бал по внутренним рискам, в них приняты необходимые меры в соответствии с СМГП, и они эффективно работают в рамках RFMO, хотя система противодействия ННН-промыслу, разработанная ЕС и США для других стран, может незначительно исказить анализ в их пользу. Азия и Ближний Восток получили самые низкие оценки, причем для Ближнего Востока большее значение имеют внутренние риски, а для Азии — внешние риски, обычно связанные со слабыми системами регулирования государствами флага. Эти результаты не удивительны, поскольку в Азии расположены важные мировые рынки морепродуктов, и в ее порты заходят самые разнообразные суда многочисленных государств флага.



Shutterstock

Рис. 1а

Оценка внутренних рисков



5 первых стран в рейтинге внутренних рисков

Балл	Страна
1,21	Гренада (ГРА)
1,31	Словения (СЛО)
1,44	Сан-Томе и Принсипи (САТ)
1,50	Бельгия (БЕЛ), Уругвай (УРУ)
1,56	Албания (АЛБ), Финляндия (ФИН), Новая Зеландия (НОЗ), Швеция (ШВЕ)

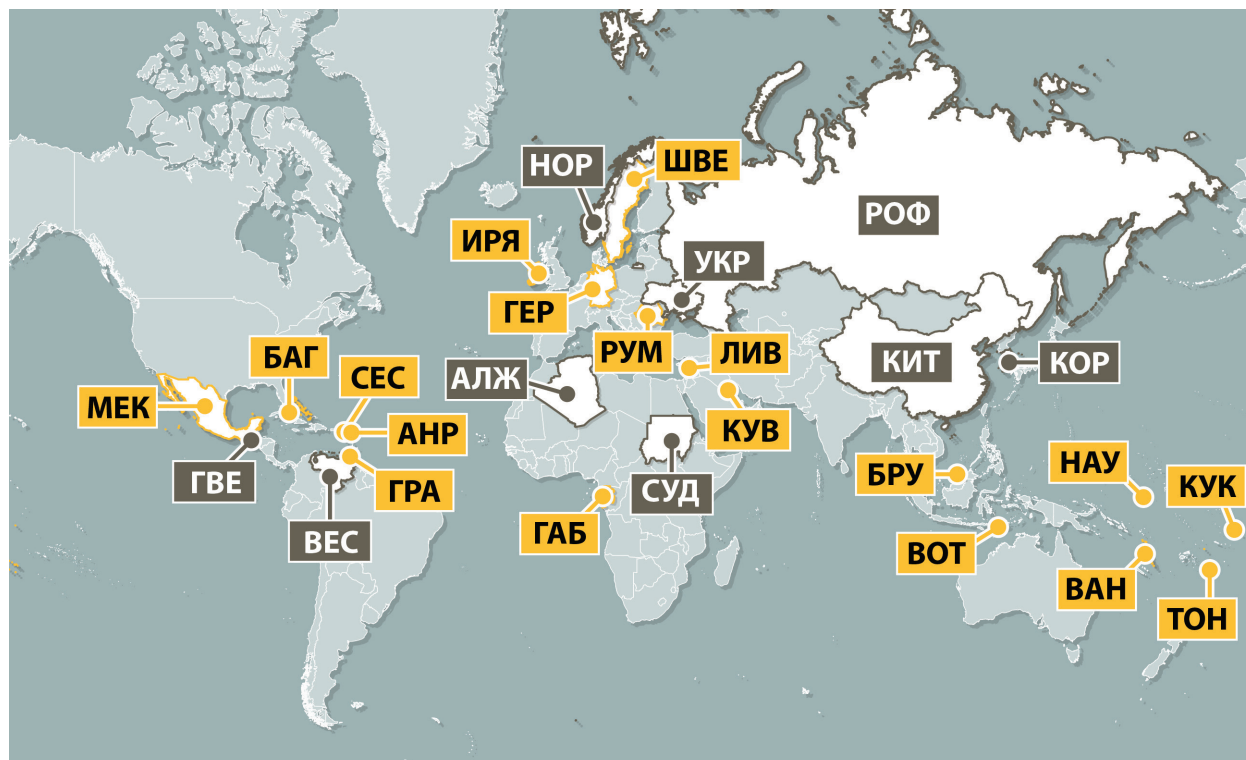
5 последних стран в рейтинге внутренних рисков

Балл	Страна
3,06	Мексика (МЕК)
3,08	Ирак (ИРК), Корейская Народно-Демократическая Республика (КОП), Объединённые Арабские Эмираты (ОБЭ)
3,15	Бахрейн (БАХ), Демократическая Республика Конго (КОО), Республика Конго (КОН), Доминиканская Республика (ДОН), Кувейт (КУВ), Соломоновы Острова (СОЛ)
3,31	Вьетнам (ВЬЕ)
3,38	Папуа — Новая Гвинея (ПАП), Россия (РОФ)

Примечание. Оценка внутренних рисков указывает на наличие в стране мер, направленных на снижение риска ННН-промысла. Три буквы после названия каждой страны — код названия страны согласно ГОСТ 7.67.

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Оценка внешних рисков



5 первых стран в рейтинге внешних рисков

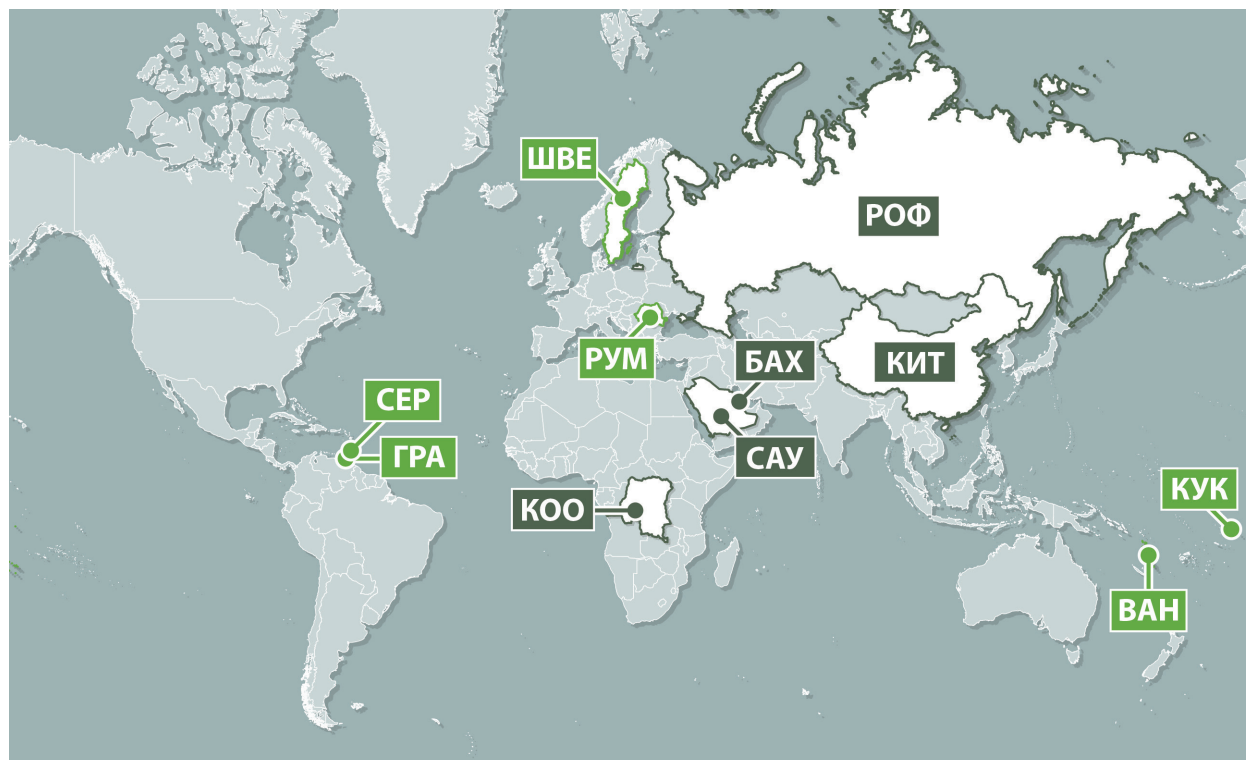
Балл	Страна
1,76	Антигуа и Барбуда (АНР)
1,88	Острова Кука (КУК), Гренада (ГРА), Сент-Китс и Невис (СЕС), Вануату (ВАН)
1,94	Мексика (МЕК), Румыния (РУМ)
2,00	Швеция (ШВЕ), Тонга (ТОН)
2,06	Багамы (БАГ), Бруней-Даруссалам (БРУ), Габон (ГАБ), Германия (ГЕР), Ирландия (ИРЯ), Кувейт (КУВ), Ливан (ЛИВ), Науру (НАУ), Восточный Тимор (ВОТ)

5 последних стран в рейтинге внешних рисков

Балл	Страна
3,06	Гватемала (ГВЕ), Республика Корея (КОР), Украина (УКР)
3,12	Алжир (АЛЖ), Норвегия (НОР)
3,18	Судан (СУД)
3,29	Китай (КИТ)
3,41	Венесуэла (ВЕС), Россия (РОФ)

Примечание. Оценка внешних рисков указывает на риск, связанный с рыболовными судами, перевозящими уловы ННН-промысла и пытающимися зайти в порты. Три буквы после названия каждой страны — код названия страны согласно ГОСТ 7.67.

Оценка общих рисков



5 первых стран в рейтинге общих рисков

Балл	Страна
1,55	Гренада (ГРА)
1,69	Сент-Винсент и Гренадины (СЕР)
1,78	Швеция (ШВЕ), Румыния (РУМ)
1,83	Острова Кука (КУК)
1,85	Вануату (ВАН)

5 последних стран в рейтинге общих рисков

Балл	Страна
2,97	Саудовская Аравия (САУ)
2,99	Демократическая Республика Конго (КОО)
3,08	Китай (КИТ)
3,15	Бахрейн (БАХ)
3,39	Россия (РОФ)

Примечание. Оценка внутренних рисков указывает на наличие в стране мер, направленных на снижение риска ННН-промысла. Оценка внешних рисков указывает на риск, связанный с рыболовными судами, перевозящими уловы ННН-промысла и пытающимися зайти в порты. Три буквы после названия каждой страны — код названия страны согласно ГОСТ 7.67.

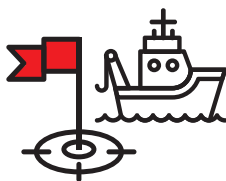
Таблица 6
Рейтинг регионов мира по категориям риска

Рейтинг	Оценка внутренних рисков	Оценка внешних рисков	Оценка общих рисков
1	Европа (2,06)	Юго-восточная часть Тихого Океана (2,31)	Северная Америка (2,24)
2	Северная Америка (2,06)	Северная Америка (2,41)	Европа (2,27)
3	Африка (2,22)	Латинская Америка и Карибский бассейн (2,42)	Латинская Америка и Карибский бассейн (2,35)
4	Латинская Америка и Карибский бассейн (2,26)	Ближний Восток (2,47)	Африка (2,40)
5	Азия (2,48)	Европа (2,48)	Юго-восточная часть Тихого Океана (2,41)
6	Юго-восточная часть Тихого Океана (2,51)	Африка (2,54)	Азия (2,54)
7	Ближний Восток (2,68)	Азия (2,59)	Ближний Восток (2,65)



iStockphoto

Выводы из оценки рисков



При повышении внутреннего риска государства порта повышается внешний

Рыболовные суда с плохой репутацией избегают порты государств с эффективной системой надзора в портах, поэтому у таких государств ниже риск захода иностранных судов.

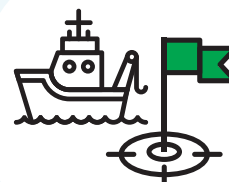
У сторон СМГП баллы внутренних и внешних рисков ниже
Членство в СМГП ведет к улучшениям в реализации мер государства порта в целом или такое членство является результатом внедрения улучшений со стороны государства порта.



Качество управления — определяющий фактор показателей работы государства порта

В странах, которые считаются более коррумпированными, установлены менее эффективные меры противодействия риску попадания уловов ННН-промысла в порты, поэтому они более подвержены такому риску.

Государства порта с низкими внутренними рисками посещают суда под флагами государств с низкими внутренними рисками
По мере улучшения организации управления государства порта в его порты, как правило, заходят суда, государства флага которых также отличаются эффективным руководством.



Доход страны — также важный фактор определения эффективности государства порта

За исключением стран Азии и Ближнего Востока, страны с более высоким уровнем дохода обычно принимают больше мер для снижения риска попадания уловов ННН-промысла в их порты.



Более глубокий анализ отдельных портов

Исследователи выбрали 14 рыбных портов, по два в каждом из семи крупных регионов Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО) для дальнейшего анализа. В каждом из регионов исследователи старались выбирать порты в странах с разным уровнем дохода, со специализацией по выгрузкам тунца или других морепродуктов, порты для выгрузки и перевалки улова, а также порты, в которых преобладают местные или иностранные суда. Они исследовали, насколько качественно в портах и государствах реализованы меры государства порта, и изучали информацию АИС о рыболовных и рыботранспортных судах, заходящих в порты. Аналогично анализу государств порта, оценка рисков портов касается только имеющейся структуры и мер, а не методов их реализации на практике.

Несмотря на то что конкретные индивидуальные порты не обязательно характеризуют деятельность своей страны или региона — кроме случайного совпадения, — ни в одном порту не реализованы все основные положения СМГП.

- Только в трех государствах порта в национальном законодательстве формально назначены порты для захода иностранных рыболовных судов.
- Только для четырех портов удалось обнаружить общедоступные данные о заходах судов в прошлом.
- У портов и/или государств имеется ограниченное количество информационных ресурсов, включая списки назначенных портов и применимые правила МГП, и имеющиеся ресурсы не отличаются хорошим качеством.
- Единственный положительный результат: 10 портов требуют предварительного уведомления и разрешения для захода.

На основании представленной выборки портов, которые исследователи изучили более глубоко, становится очевидно, что государствам и отдельным портам требуется продолжать работу по реализации основных положений СМГП. Информационные ресурсы и их доступность в рамках ФАО, при наличии специальной оговорки (основного положения соглашения), остаются ограниченными.

Рекомендации

Ниже перечислены основные рекомендации для государств. Полный список рекомендаций приведен в отчете.

Рекомендации по применению АИС

1. В качестве экономически эффективного способа контроля над рыбной промышленностью государства должны рассмотреть возможность внесения требований к разработке защищенных от взлома систем АИС, чтобы лишить операторов возможности манипулирования данными о положении и принадлежности судов. Такой порядок сделает использование АИС столь же надежным, как и систем определения местонахождения судов.
2. В целях упрощенного контроля легальности деятельности судов в определенном районе странам следует публиковать национальные реестры, обновлять данные о судах — включая идентификационный номер морской подвижной службы (MMSI) для всех судов, имеющих право на ведение деятельности, которые обязаны использовать АИС, — и предоставлять данные о судах в ФАО для включения этих данных в «Глобальный реестр рыбопромысловых судов, рефрижераторных транспортных судов и судов снабжения».
3. Государства флага должны обязывать рыболовные и рыботранспортные суда, покидающие их воды, использовать АИС. Государства порта и прибрежные государства должны требовать, чтобы суда под иностранными флагами, входящие в их воды, также использовали отслеживающие технологии.

Рекомендации для государств порта

1. Государства порта должны формально назначать порты, в которые могут входить иностранные суда, и обеспечивать наличие хорошо отлаженного режима предварительного уведомления и допуска.
2. Государства порта, подписавшие СМГП, должны передавать в ФАО для публикации соответствующую информацию о МГП, в том числе информацию, относящуюся к назначенным портам.
3. Государства порта должны разработать национальный веб-портал по СМГП, с помощью которого третьи стороны могут получать доступ к исчерпывающей информации о правилах государства порта, назначенных портах и условиях захода в порт, а также к формам и контактным данным. Они должны также требовать, чтобы все администрации всех портов вели веб-сайты, которые легко найти с помощью простого поиска в интернете.

Кроме того, ФАО должна усовершенствовать свою информационную систему и публиковать больше данных о том, как ее члены реализуют СМГП, включая данные, которые выходят за рамки требования СМГП к минимальным данным, если государства делают их доступными.

Заключение

Несмотря на то что исследование обнаружило важные расхождения в разных регионах в методах снижения рисков проникновения нелегального улова в порты и на рынки и уровне защиты от захода судов, перевозящих уловы ННН-промысла, оно также показывает, что в каждом регионе есть слабые и сильные игроки. Предстоит сделать еще очень многое для того, чтобы ввести положения СМГП в практику конкретных государств, начиная с назначения портов и публикации информации о таких мерах.

Исследование продемонстрировало не только распространение риска ННН-промысла, но и его связь с различными факторами, в том числе доходом и уровнем коррупции, а также каким образом моменты, не связанные напрямую

с рыбной промышленностью, могут мешать государству выполнять свои обязательства в рамках соглашения. Из результатов исследования очевидно, что улучшение соблюдения формальных требований государством понижает вероятность его контакта с неблагонадежными судами, что служит сильным аргументом в пользу реализации СМГП.

Методология

Исследование основывалось на предыдущей оценке, выполненной организацией Poseidon в 2015 г., «Выгрузка рыбы в коммерческих рыбных портах мира» («Fish Landings at the World's Commercial Fishing Ports»), которая классифицировала сто крупнейших портов мира по объему промышленного вылова, выгруженного любым судном промышленного масштаба.

В новом исследовании сотрудники организаций OceanMind и Poseidon объединили данные АИС с другими источниками данных для разработки индикаторов, определяющих уровень риска портов. Они проанализировали записи АИС за 2017 г., чтобы определить, когда рыболовные и рыботранспортные суда останавливались в пределах 12 морских миль от берега в любой точке земного шара. Затем эти остановки были алгоритмически сгруппированы для отображения заходов в порт и привязаны к местоположениям, которые соответствуют часто посещаемым портам и стоянкам на якоре. Вместимость трюмов судов и их принадлежность (местное или иностранное судно) были использованы для составления рейтинга более 3000 портов и стоянок на якоре по всему миру.

Особенности данных АИС

- Более крупные суда чаще оснащены передатчиками АИС и чаще обнаруживаются приемниками АИС. Это искажение повышает достоверность данных, относящихся к заходам в иностранные порты, но занижает данные о заходах небольших местных судов в национальные порты.
- Несмотря на то что использование АИС не является обязательным во всех государствах, некоторые страны и регионы, например США и Европа, имеют больше рыболовных судов, использующих АИС, так как законодательство в этих регионах обязывает суда определенных размеров использовать АИС.
- В некоторых регионах данные АИС отличаются плохим качеством из-за ограниченного количества наземных приемных устройств и высокой интенсивности движения судов (например, Малаккский пролив и Ла-Манш), а также из-за отключения АИС операторами в целях снижения риска нападения пиратов (например, около Сомали).
- Из-за плохого качества передаваемых данных АИС (например, неверное положение, совместное использование одного идентификатора АИС несколькими судами и передача судами недостаточных идентифицирующих данных для определения их в качестве рыболовных или рыботранспортных судов) исследователи были вынуждены исключить из анализа некоторые данные. Проблемы качества данных АИС наиболее распространены в Азии.

Учитывая различия в зонах покрытия спутниковой связи, использовании АИС и качестве данных, в этот анализ включены не все рыболовные суда в мире, в том числе оборудованные работающими передатчиками АИС.

Также имеются ограничения по применению алгоритмического анализа на глобальном уровне из-за разных характеристик портов в различных странах/регионах. Некоторые события были неправильно привязаны к конкретному порту; некоторые события, указывавшие на остановку судна, было невозможно сгруппировать в один заход в порт, и исследователи могли переоценить количество заходов в порт на уровне государства. Большое количество заходов в порт было невозможно отнести к одному порту, внесенному в список мировых портов, поэтому они были классифицированы как заходы в неизвестный порт или на стоянку на якоре, однако лишь 8,5 % заходов судов под иностранным флагом отнесены к заходам в неизвестное местоположение. Вероятно, эти вопросы в минимальной степени повлияли на глобальный анализ, так как результаты имеют тенденцию выравниваться при анализе больших территорий.

Рейтинг портов, особенно на основании вместимости трюма, необходимо использовать аккуратно, поскольку эти значения являются оценочными и могут служить только для сопоставительных целей. Рейтинг, основанный на вместимости трюма, очевидно, представляет огромный интерес, так как он указывает на возможность загрузки, выгрузки или перегруза рыбы, но его не следует интерпретировать как оценку объемов выгрузки или перегруза в порту.

Из 153 прибрежных государств, выбранных для данного анализа, исследователи исключили 13, так как не смогли выявить ни одного заходящего в порт судна, оборудованного АИС (Барбадос, Белиз, Босния и Герцеговина, Камбоджа, Доминика, Эритрея, Гаити, Гондурас, Иордания, Монако, Никарагуа, Ниуэ, Сент-Люсия). Из 140 прибрежных государств, в которых на основании данных АИС обнаружена деятельность рыбных портов, в трех АИС не обнаружила ни одного захода иностранных судов (Бахрейн, Коморские Острова и Сент-Винсент и Гренадины). Некоторые из исключенных прибрежных государств, например, Барбадос и Камбоджа, очевидно являются государствами порта и служат явным указанием на некоторые ограничения, вызванные низким уровнем использования технологии АИС среди рыболовного флота по всему миру.

Качество исходных данных, полученных из источников, отличных от АИС, и использованных для индикаторов, является надежным, что было определено с помощью процедур, используемых отдельными организациями, обрабатывающими и хранящими такие данные. В случаях обнаружения расхождений между стилем и сутью информации из разных источников исследователи выбирали консервативный подход, чтобы не присвоить странам более высокую оценку, чем они должны были получить.

Примечания

- 4 Африка, Азия, Европа, Латинская Америка и Карибский бассейн, Ближний Восток, Северная Америка и Юго-восточная часть Тихого океана.
- 5 Суда, включенные в списки рыболовных судов, например утвержденные списки региональной организации по управлению рыболовством (RFMO), или суда, идентифицирующие себя как рыболовные в АИС.
- 6 Список мировых портов представляет собой набор данных, подготовленный Национальным агентством геопространственной разведки США, который включает крупнейшие порты мира. Список можно посмотреть по ссылке: https://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_62&pubCode=0015.

Для получения дополнительной информации посетите наш сайт:

pewtrusts.org/endillegalfishing

pewtrusts.org/psma

Контактное лицо: Кимберли Восбург (Kimberly Vosburgh), специалист
по внешним связям
Эл. почта: kvosburgh@pewtrusts.org
Страница проекта: pewtrusts.org/endillegalfishing

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