

Tampering with Automatic Identification Systems

Ryan Loomis, Heidi Holz

with French, Arabic, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, and Tagalog Filipino translations

Falsification des systèmes d'identification automatique

العبث بنظم التعرف التلقائي على هوية المراكب

Pakikialam sa Awtomatikong Identification System

ការជ្រៀតជ្រែកជាមួយប្រព័ន្ធកំណត់អត្តសញ្ញាណដោយស្វ័យប្រវត្តិ

Mengganggu Sistem Pengenalan Automatik

Merusak Sistem Identifikasi Otomatis

Abstract

This document contains the original English-language version as well as Arabic, French, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, and Tagalog Filipino translations of CNA’s case study examining reports of PRC vessels allegedly shutting off or tampering with their Automatic Identification Systems (AIS) to obscure illicit activities in the waters of the Democratic Republic of Korea (DPRK), Ecuador, Vanuatu, West Africa, the Philippines, and Indonesia.

ملخص

تحتوي هذه الوثيقة على النسخة الأصلية باللغة الإنجليزية وكذلك الترجمات باللغة العربية والفرنسية والباهاसा الإندونيسية والماليزية والخميرية والتغالوغية الفلبينية لدراسة الحالة التي أعدها مركز التحليلات البحرية والتي تتناول التقارير التي تزعم قيام مراكب صينية بإغلاق نظام التعرف التلقائي على هوية المراكب الموجود على متنها أو التلاعب به للتعتيم على الأنشطة غير المشروعة التي تقوم بها في مياه جمهورية كوريا الديمقراطية والإكوادور وفانواتو وغرب أفريقيا والفلبين وإندونيسيا.

Résumé

Ce document contient la version originale en langue anglaise ainsi que des traductions en arabe, français, bahasa indonésien, malais, khmer et tagalog des Philippines de l’étude de cas du CNA examinant des rapports selon lesquels des navires de la RPC auraient arrêté ou altéré leur SIA pour masquer des activités illicites dans les eaux de la République démocratique de Corée, de l’Équateur, du Vanuatu, de l’Afrique de l’Ouest et des Philippines, et de l’Indonésie.

Abstrak

Dokumen ini berisi versi asli bahasa Inggris serta terjemahan bahasa Arab, Prancis, Indonesia, Melayu, Khmer, dan Tagalog Filipina dari studi kasus CNA yang memeriksa laporan mengenai kapal RRT yang diduga mematikan atau merusak AIS-nya untuk menggelapkan aktivitas terlarang di perairan Republik Rakyat Demokratik Korea, Ekuador, Vanuatu, Afrika Barat, Filipina, dan Indonesia.

Abstrak

Dokumen ini mengandung versi bahasa Inggris asal serta terjemahan Bahasa Arab, Bahasa Perancis, Bahasa Indonesia, Bahasa Melayu, Bahasa Khmer dan Bahasa Tagalog Filipina bagi kajian kes CNA yang meneliti laporan kapal PRC yang didakwa menutup atau mengganggu AIS mereka untuk mengaburkan aktiviti haram dalam perairan Republik Demokratik Korea, Ecuador, Vanuatu, Afrika Barat, Filipina, dan Indonesia.

សង្ខេប

ឯកសារនេះមានកំណែជាភាសាអង់គ្លេសដើម ក៏ដូចជាភាសាអារ៉ាប់ បារាំង បាលាសាឥណ្ឌូណេស៊ី ម៉ាឡេ ខ្មែរ និងតាហ្គាឡុកហ្វីលីពីននៃការបកប្រែករណីសិក្សារបស់ CNA ដែលពិនិត្យមើលរបាយការណ៍នាវាចិន ត្រូវបានចោទប្រកាន់ថា បានបិទ ឬប្រែកែប្រួលកម្រិតមួយខុសពីការណ៍ AIS របស់ពួកគេ

Buod

Ang dokumentong ito ay naglalaman ng orihinal na bersyon sa wikang Ingles gayundin ang Arabic, French, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, at Tagalog na mga pagsasalin sa Filipino ng case study ng CNA na nagsusuri sa mga ulat ng mga sasakyang pandagat ng PRC na diumano'y nagsasara o nakikialam sa kanilang AIS upang itago ang mga ipinagbabawal na gawain sa tubig ng Democratic Republic of Korea, Ecuador, Vanuatu, West Africa, Pilipinas, at Indonesia.

This document contains the best opinion of CNA at the time of issue. It does not necessarily represent the opinion of the sponsor.

تحتوي هذه الوثيقة على أفضل رأي خلص إليه مركز التحليلات البحرية في وقت إصدار الوثيقة. وهي لا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر راعي المركز.

Ce document contient la meilleure opinion du CNA au moment de la publication. Il ne représente pas nécessairement l’opinion du promoteur.

Dokumen ini berisi opini terbaik CNA pada saat diterbitkan. Hal tersebut tidak berarti mewakili opini sponsor.

Dokumen ini mengandung pendapat terbaik CNA pada masa dikeluarkan. Ia tidak semestinya mewakili pendapat penaja.

ឯកសារនេះមានមតិដ៏ល្អបំផុតរបស់ CNA នៅពេលចេញផ្សាយ។
វាមិនចាំបាច់កំណត់ឱ្យគំនិតរបស់អ្នកឧបត្ថម្ភនោះទេ។

Ang dokumentong ito ay naglalaman ng pinakamahasay na opinyon ng CNA sa oras ng isyu. Hindi ito nangangahulugang kumakatawan sa opinyon ng sponsor.

Distribution

DISTRIBUTION STATEMENT A. Approved for public release: distribution unlimited.

التوزيع
بيان التوزيع أ- تم الموافقة على الإصدار العام لهذا البيان: لا توجد قيود على عملية التوزيع.

Distribution

DÉCLARATION DE DISTRIBUTION A. Approuvé pour la diffusion publique : distribution illimitée.

Distribusi

PERNYATAAN DISTRIBUSI A. Disetujui untuk rilis publik: distribusi tanpa batas.

Pengagihan

KENYATAAN PENGAGIHAN A. Diluluskan untuk keluaran awam: pengagihan tidak terhad.

ការថែកថាយ

សេចក្តីថ្លែងការណ៍ថែកថាយ A. បានអនុម័តសម្រាប់ការចេញផ្សាយជាសាធារណៈ៖
ការថែកថាយគ្មានដែនកំណត់។

Pamamahagi

PAHAYAG NG PAMAMAHAGI A. Naaprubahan para sa pampublikong pagpapalabas: walang limitasyon ang pamamahagi.

This work was performed under Cooperative Agreement/Grant Award Number: SGECPD19CA0026.

This project has been supported by funding from the U.S. Department of State.

تم تنفيذ هذا العمل بموجب اتفاق التعاون/ منحة التمويل رقم: SGECPD19CA0026.
وقد تم دعم هذا المشروع بتمويل من وزارة الخارجية الأمريكية.

Ce travail a été effectué en vertu de l'accord de coopération ou de l'attribution de subvention numéro :
SGECPD19CA0026.

Ce projet a été soutenu par un financement du Département d'État des États-Unis

Karya ini dilakukan berdasarkan Kesepakatan Kerja Sama/Penghargaan Bantuan Dana Nomor: SGECPD19CA0026.
Proyek ini telah didukung oleh dana dari Departemen Luar Negeri AS.

Kerja ini dilakukan bawah Perjanjian Kerjasama/Nombor Anugerah Geran: SGECPD19CA0026.
Projek ini telah disokong dengan pembiayaan dari A.S. Jabatan Negeri

ការងារនេះត្រូវបានអនុវត្តក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងសហប្រតិបត្តិការ/លេខសេចក្តីសម្រេចយល់ព្រម៖
SGECPD19CA0026.

គម្រោងនេះត្រូវបានគាំទ្រដោយមូលនិធិពិសហរដ្ឋអាមេរិក។ ក្រសួងការបរទេស។

Ang obra na ito ay isinagawa sa ilalim ng Cooperative Agreement/Grant Award Number: SGECPD19CA0026.
Ang proyektong ito ay suportado ng pagpopondo mula sa US Department of State.

Approved by:

2021 ديسمبر

December 2021

معتمد من قبل:

Approuvé par:

décembre 2021

Disetujui oleh:

Desember 2021

Diluluskan oleh:

Disember 2021

បានអនុម័តដោយ:

ខែធ្នូ ឆ្នាំ 2021

Pinagtibay ni:

Disyembre 2021



Maryanne Kivlehan-Wise
Director, China Studies Program
CNA China & Indo-Pacific Security Affairs Division

Request additional copies of this document through inquiries@cna.org
يمكنكم طلب نسخ إضافية من هذا المستند عن طريق التواصل على العنوان inquiries@cna.org
Demandez des copies supplémentaires de ce document via inquiries@cna.org
Untuk meminta salinan tambahan dari dokumen ini, hubungi inquiries@cna.org
Minta salinan tambahan dokumen ini melalui inquiries@cna.org

ស្នើសុំច្បាប់ចម្លងបន្ថែមនៃឯកសារនេះតាមរយៈ inquiries@cna.org
Humiling ng mga karagdagang kopya ng dokumentong ito sa pamamagitan ng inquiries@cna.org.

Introduction

In recent years, persons, vessels, and corporations based in or tied to the People's Republic of China (PRC) have reportedly engaged in illicit maritime activities around the globe. The reported illicit maritime activities of PRC actors are often at odds with Beijing's rhetoric expressing support for international maritime laws (including the United Nations Convention on the Law of the Sea, or UNCLOS), rules, and norms. Unless it is addressed, this gap between Beijing's rhetoric and the behavior of PRC actors has the potential to undermine the global system of international laws, norms, and conventions that govern the maritime domain.

To examine possible contradictions between the PRC's official rhetoric and the illicit transnational maritime activities reportedly carried out by PRC-based actors, CNA examined 15 cases in which PRC actors have been accused of illegal behavior in the maritime domain between 2018 and 2021. For each case, we examined the following:

- The alleged illegal PRC activity and the types of PRC actors involved
- PRC official policies and narratives about that type of activity (e.g., illegal, unregulated, and unreported (IUU) fishing or human trafficking)
- International, local, and PRC laws, policies, and norms at risk of subversion by the alleged activity
- PRC officials' and media responses to these incidents

This document contains the original English-language version as well as Arabic, French, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, and Tagalog Filipino translations of CNA's case study examining reports of PRC vessels allegedly shutting off or tampering with their AIS to obscure illicit activities in the waters of the Democratic Republic of Korea, Ecuador, Vanuatu, West Africa, the Philippines, and Indonesia.

خلال السنوات الأخيرة، وردت تقارير تفيد بضلوع أشخاص ومراكب وشركات يقع مقرها في جمهورية الصين الشعبية (الصين) أو مرتبطة بها في أنشطة بحرية غير مشروعة في جميع أنحاء العالم. غالبًا ما تتعارض الأنشطة البحرية غير المشروعة الواردة في هذه التقارير والتي تقوم بها جهات فاعلة في الصين مع الخطاب الإعلامي لبكين التي تعرب عن دعمها للقوانين البحرية الدولية (بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) والقواعد والمعايير المعمول بها. وما لم يتم التصدي لهذا الفجوة بين الخطاب الإعلامي لبكين وسلوك الجهات الفاعلة فيها، فمن الممكن أن يخل هذا التناقض بالنظام العالمي للقوانين والمعايير والاتفاقيات الدولية التي تُنظّم العمل في المجال البحري.

ولدراسة التناقضات المحتملة بين الخطاب الإعلامي الرسمي الذي تتبناه الصين والأنشطة البحرية غير المشروعة العابرة للحدود الوطنية التي وردت تقارير بأن جهات فاعلة في الصين تقف ورائها، فحص مركز التحليلات البحرية 15 حالة تم فيها توجيه الاتهام لجهات فاعلة في الصين بالقيام بسلوك غير قانوني في المجال البحري بين عامي 2018 و2021. وقد درسنا النقاط التالية لكل حالة:

- النشاط غير القانوني المزعم الذي قامت الصين به وطبيعة الجهات الفاعلة المنخرطة فيه
- السياسات الرسمية للصين والروايات الصادرة عنها بشأن ذلك النوع من النشاط (مثل الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم أو الإتجار بالبشر)
- القوانين الدولية والمحلية والقوانين السارية في الصين، والسياسات والمعايير المعرضة لخطر التقويض بسبب النشاط المزعم
- ردود المسؤولين الصينيين ووسائلها الإعلامية على هذه الحوادث

تحتوي هذه الوثيقة على النسخة الأصلية باللغة الإنجليزية وكذلك الترجمات باللغة العربية والفرنسية والباهاसा الإندونيسية والماليزية والخميرية والتغالوغية الفلبينية لدراسة الحالة التي أعدها مركز التحليلات البحرية والتي تتناول التقارير التي تزعم قيام مراكب صينية بإغلاق نظام التعرف التلقائي على هوية المراكب الموجود على متنها أو التلاعب به للتعطيل على الأنشطة غير المشروعة التي تقوم بها في مياه جمهورية كوريا الديمقراطية والإكوادور وفانواتو وغرب أفريقيا والفلبين وإندونيسيا.

Introduction

Ces dernières années, des personnes, des navires et des sociétés basés en République populaire de Chine (RPC) ou liés à celle-ci se seraient livrés à des activités maritimes illicites dans le monde entier. Les activités maritimes illicites des acteurs de la RPC signalées sont souvent en contradiction avec la rhétorique de Pékin exprimant son soutien aux lois maritimes (y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ou UNCLOS) et aux règles et normes internationales. À moins qu'il ne soit comblé, cet écart entre la rhétorique de Pékin et le comportement des acteurs de la RPC a le potentiel de saper le système mondial de lois, normes et conventions internationales qui régissent le domaine maritime.

Afin d'examiner les contradictions possibles entre la rhétorique officielle de la RPC et les activités maritimes transnationales illicites qui auraient été menées par des acteurs basés en RPC, le CNA a examiné 15 cas dans lesquels des acteurs de la RPC ont été accusés de comportement illégal dans le domaine maritime entre 2018 et 2021. Pour chaque cas, nous avons examiné les éléments suivants :

- L'activité illicite présumée de la RPC et les types d'acteurs de la RPC impliqués
- Les politiques et récits officiels de la RPC sur ce type d'activité (p. ex., pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR) ou traite de personnes)
- Les lois, politiques et normes internationales, locales et de la RPC susceptibles d'être subverties par l'activité présumée
- Les réponses des responsables de la RPC et des médias à ces incidents

Ce document contient la version originale en langue anglaise ainsi que des traductions en arabe, français, bahasa indonésien, malais, khmer et tagalog des Philippines de l'étude de cas du CNA examinant des rapports selon lesquels des navires de la RPC auraient arrêté ou altéré leur SIA pour masquer des activités illicites dans les eaux de la République démocratique de Corée, de l'Équateur, du Vanuatu, de l'Afrique de l'Ouest et des Philippines, et de l'Indonésie.

Pengantar

Dalam beberapa tahun terakhir, orang, kapal, dan perusahaan yang berbasis di atau terkait dengan Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dilaporkan terlibat dalam aktivitas maritim terlarang di seluruh dunia. Aktivitas maritim terlarang yang dilaporkan mengenai pelaku RRT ini sering kali bertentangan dengan retorika Beijing yang menyatakan dukungannya terhadap hukum maritim internasional (termasuk Konvensi PBB mengenai Hukum Laut atau dikenal sebagai United Nations Convention on the Law of the Sea atau UNCLOS), peraturan, serta norma maritim internasional. Jika tidak diatasi, kesenjangan antara retorika Beijing dan perilaku pelaku RRT berpotensi merusak sistem global hukum internasional, norma, dan konvensi yang mengatur wilayah maritim internasional.

Untuk memeriksa kemungkinan kontradiksi antara retorika resmi RRT dengan aktivitas maritim transnasional terlarang yang dilaporkan dilakukan oleh pelaku berbasis RRT, CNA memeriksa 15 kasus di mana pelaku RRT tertuduh melakukan perilaku ilegal di wilayah maritim tersebut antara tahun 2018 dan 2021. Untuk tiap kasus, kami memeriksa hal berikut:

- Dugaan aktivitas ilegal dan jenis pelaku RRT yang terlibat
- Kebijakan dan narasi resmi RRT mengenai jenis aktivitas tersebut (cth. penangkapan ikan ilegal, tidak teratur, dan tidak dilaporkan (illegal, unregulated, and unreported, IUU) atau perdagangan manusia)
- Hukum internasional, setempat, dan RRT, kebijakan serta norma terancam dilanggar dugaan aktivitas tersebut
- Tanggapan pejabat dan media RRT terhadap insiden tersebut

Dokumen ini berisi versi asli bahasa Inggris serta terjemahan bahasa Arab, Prancis, Indonesia, Melayu, Khmer, dan Tagalog Filipina dari studi kasus CNA yang memeriksa laporan mengenai kapal RRT yang diduga mematikan atau merusak AIS-nya untuk menggelapkan aktivitas terlarang di perairan Republik Rakyat Demokratik Korea, Ekuador, Vanuatu, Afrika Barat, Filipina, dan Indonesia.

សេចក្តីណែនាំ

ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ មនុស្ស នាវា និងសាជីវកម្មដែលមានមូលដ្ឋាន ឬមានទំនាក់ទំនងជាមួយនិងសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន (PRC)

ត្រូវបានគេរាយការណ៍ថា

មានពាក់ព័ន្ធក្នុងសកម្មភាពដែលសម្រេចខុសច្បាប់នៅជុំវិញពិភពលោក។ ជាញឹកញាប់ សកម្មភាពដែលសម្រេចខុសច្បាប់នៃភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់សាធារណៈប្រជាមានិតចិនដែលបានរាយការណ៍

ផ្ទុយទៅនឹងវេហ្សាសាស្ត្ររបស់ទីក្រុងប៉េកាំងដែលបង្ហាញពីការគាំទ្រចំពោះច្បាប់សមុទ្រអន្តរជាតិ (រួមទាំងអនុសញ្ញាអង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីច្បាប់សមុទ្រ ឬ UNCLOS) ច្បាប់ និងបទដ្ឋាននានា។ លុះត្រាតែវាត្រូវបានដោះស្រាយ

បើពុំនោះទេគម្លាតរវាងវេហ្សាសាស្ត្ររបស់ទីក្រុងប៉េកាំង

និងអាកប្បកិរិយានៃភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិននេះ

ទំនងជាធ្វើឱ្យអន្តរាយដល់ប្រព័ន្ធសកលនៃច្បាប់ បទដ្ឋាន

និងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិដែលគ្រប់គ្រងដែនសមុទ្រ។

CNA បានពិនិត្យមើលករណីចំនួន 15

ដែលភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនត្រូវបានចោទប្រកាន់ពីបទប្រព្រឹត្ត ខុសច្បាប់នៅក្នុងដែនសមុទ្ររវាងឆ្នាំ 2018 និង 2021

ដើម្បីពិនិត្យមើលភាពផ្ទុយគ្នាដែលអាចកើតមានរវាងវេហ្សាសាស្ត្រផ្លូវការរបស់ចិន

និងសកម្មភាពដែលសម្រេចខុសច្បាប់ដែលត្រូវបានគេរាយការណ៍ថា

ធ្វើឡើងដោយភាគីពាក់ព័ន្ធដែលមានមូលដ្ឋាននៅចិន។ ចំពោះករណីនីមួយៗ

យើងបានពិនិត្យដូចខាងក្រោម៖

- សកម្មភាពសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនខុសច្បាប់ដែលត្រូវបានចោទប្រកាន់ និងប្រភេទនៃភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនដែលជាប់ទាក់ទង
- គោលនយោបាយផ្លូវការ និងការអត្ថាធិប្បាយរបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនអំពីប្រភេទនៃសកម្មភាពនោះ (ឧ. ការនេសាទខុសច្បាប់ គ្មានការគ្រប់គ្រង និងមិនបានរាយការណ៍ (IUU) ឬការជួញដូរមនុស្ស)

- គោលនយោបាយ ច្បាប់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន ក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ ព្រមទាំងបទដ្ឋាននានាដែលមានហានិភ័យនៃការធ្វើវិទ្ធិស្សនាដោយសកម្មភាពដែលត្រូវបានចោទប្រកាន់
- ការឆ្លើយតបរបស់មន្ត្រី និងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនចំពោះឧប្បត្តិហេតុទាំងនេះ

ឯកសារនេះមានកំណែជាភាសាអង់គ្លេសដើម ក៏ដូចជាភាសាអារ៉ាប់ បារាំង បាហាសាឥណ្ឌូណេស៊ី ម៉ាឡេ ខ្មែរ និងភាសាប្រាំបួនផ្សេងទៀតនៃការបកប្រែករណីសិក្សារបស់ CNA ដែលពិនិត្យមើលរបាយការណ៍នាវាចិន ត្រូវបានចោទប្រកាន់ថា បានបិទ ឬជ្រៀតជ្រែកជាមួយឧបករណ៍ AIS របស់ពួកគេ ដើម្បីបិទបាំងសកម្មភាពខុសច្បាប់នៅក្នុងដែនទឹកនៃសាធារណៈរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យកូរ៉េ អេក្វាដ័រ វ៉ានូអាតូ អាហ្វ្រិកខាងលិច ហ្វីលីពីន និងឥណ្ឌូនេស៊ី។

Pengenalan

Beberapa tahun kebelakangan ini, orang, kapal, dan perbadanan yang berpangkalan atau terikat dengan Republik Rakyat China (PRC) telah dilaporkan terlibat dalam aktiviti maritim haram di seluruh dunia. Aktiviti maritim haram yang dilaporkan oleh aktor PRC sering bertentangan dengan retorik Beijing yang menyatakan sokongan terhadap undang-undang maritim antarabangsa (termasuk Konvensyen Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu mengenai Undang-undang Laut, atau UNCLOS), peraturan dan norma. Melainkan perkara itu sudah ditangani, jurang antara retorik Beijing dan tingkah laku aktor PRC berpotensi melemahkan sistem global undang-undang, norma dan konvensyen antarabangsa yang mengawal domain maritim.

Untuk mengkaji kemungkinan percanggahan antara retorik rasmi PRC dan aktiviti maritim transnasional haram yang dilaporkan dilakukan oleh aktor berasaskan PRC, CNA meneliti 15 kes aktor PRC telah dituduh melakukan kelakuan menyalahi undang-undang dalam domain maritim antara tahun 2018 dan 2021. Untuk setiap kes, kami memeriksa yang berikut:

- Aktiviti haram PRC yang didakwa dan jenis aktor PRC terlibat
- Dasar dan naratif rasmi PRC tentang jenis aktiviti tersebut (mis., pemancingan atau pemerdagangan manusia yang menyalahi undang-undang, tidak dikawal dan tidak dilaporkan (IUU))
- Undang-undang, dasar dan norma antarabangsa, tempatan dan PRC yang berisiko subversi oleh aktiviti yang didakwa
- Respons pegawai dan media PRC terhadap insiden ini

Dokumen ini mengandungi versi bahasa Inggeris asal serta terjemahan Bahasa Arab, Bahasa Perancis, Bahasa Indonesia, Bahasa Melayu, Bahasa Khmer dan Bahasa Tagalog Filipina bagi kajian kes CNA yang meneliti laporan kapal PRC yang didakwa menutup atau mengganggu AIS mereka untuk mengaburkan aktiviti haram dalam perairan Republik Demokratik Korea, Ecuador, Vanuatu, Afrika Barat, Filipina, dan Indonesia.

Panimula

Sa nakalipas na mga taon, ang mga tao, sasakyang pandagat, at mga korporasyong nakabase sa o nakatali sa People's Republic of China (PRC) ay naiulat na nakikibahagi sa mga ipinagbabawal na gawain sa dagat sa buong mundo. Ang mga naiulat na bawal na gawain sa dagat ng mga aktor ng PRC ay madalas na salungat sa mga deklarasyon ng Beijing na nagpapahayag ng suporta para sa mga internasyonal na batas pandagat (kabilang ang United Nations Convention on the Law of the Sea, o UNCLOS), mga tuntunin, at mga pamantayan. Maliban kung ito ay natugunan, ang agwat na ito sa pagitan ng deklarasyon ng Beijing at ang pag-uugali ng mga aktor ng PRC ay maaaring magpahina sa pandaigdigang sistema ng mga internasyonal na batas, pamantayan, at kumbensyon na namamahala sa maritime domain.

Upang suriin ang mga posibleng kontradiksyon sa pagitan ng opisyal na deklarasyon ng PRC at ang mga ipinagbabawal na transnational maritime na gawaing iniulat na isinasagawa ng mga aktor na nakabase sa PRC, sinuri ng CNA ang 15 kaso kung saan ang mga aktor ng PRC ay inakusahan ng ilegal na gawain sa maritime domain sa pagitan ng 2018 at 2021. Para sa bawat kaso, sinuri namin ang sumusunod:

- Ang umano'y ilegal na gawain ng PRC at ang mga uri ng sangkot na aktor ng PRC
- Opisyal na mga patakaran at salaysay ng PRC tungkol sa ganoong uri ng gawain (hal., ilegal, di-regulado, at di-inulat (IUU) [illegal, unregulated, and unreported (IUU)] na pangangisda o human trafficking)
- Internasyonal, lokal, at mga batas, patakaran, at pamantayan ng PRC na nanganganib sa pagbabagsak ng di-umano'y gawain
- Mga tugon ng mga opisyal ng PRC at media sa mga insidenteng ito

Ang dokumentong ito ay naglalaman ng orihinal na bersyon sa wikang Ingles gayundin ang Arabic, French, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, at Tagalog na mga pagsasalin sa Filipino ng case study ng CNA na nagsusuri sa mga ulat ng mga sasakyang pandagat ng PRC na diumano'y nagsasara o nakikialam sa kanilang AIS upang itago ang mga ipinagbabawal na gawain sa tubig ng Democratic Republic of Korea, Ecuador, Vanuatu, West Africa, Pilipinas, at Indonesia.

English: Tampering with Automatic Identification Systems

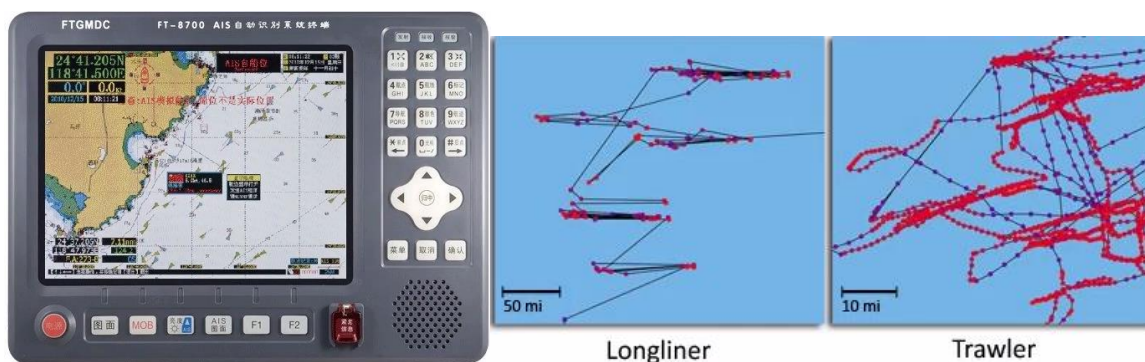


Image source: *The Paper* (left, AIS equipment), Global Fishing Watch (right, fishing vessel AIS tracks).

Distant water fishing (DWF) and other types of vessels from the PRC reportedly deactivate their AIS (pictured above left), providing cover for possible illicit maritime activity, such as IUU fishing or illegal transshipment, and increasing the risk of accidents. Deactivating AIS also violates international conventions and national laws that require functioning AIS aboard nearly all large maritime vessels.

Background

Vessels “go dark” by obscuring their location, movement, and transmissions, or by manipulating the data transmitted by their signals. One way that vessels “go dark” is by disabling or tampering with their AIS, an automatic open-source tracking system that assists a vessel’s safe navigation and allows authorities to track and monitor vessel movements.¹ International conventions and PRC laws require ships with 300+ gross tonnage (GT) to carry functioning AIS while sailing internationally.² According to experts, vessels sometimes turn off or tamper with their AIS to mask illicit activity.³ DWF and other types of PRC vessels reportedly tamper with onboard AIS while operating around the world.⁴ Between 2018 and 2021, there were reports of PRC vessels allegedly shutting off or tampering with their AIS to obscure illicit activities in the waters of the Democratic Republic of Korea (DPRK),⁵ Ecuador,⁶ Vanuatu,⁷ West Africa,⁸ the Philippines,⁹ and Indonesia.¹⁰

Alleged PRC activity

DPRK: According to a study conducted by eight institutions using satellite technology not reliant on AIS signals, nearly 1,000 “dark” vessels of PRC origin fished illegally in North Korean waters in 2017 and 2018, with the activity continuing into at least 2019.¹¹ Similarly, maritime trade organization Windward has reported that one way that PRC vessels evade United Nation (UN) sanctions on the DPRK is by de-activating their AIS to import UNSC-prohibited commodities, including DPRK-origin coal.¹² This behavior violates domestic regulations and UN sanctions that prohibit countries from purchasing fishing rights from North Korea or importing and exporting a wide array of commodities, including North Korean coal.¹³

Ecuador: From 2018 to 2021, investigative reports by international media and NGOs documented PRC squid jiggers and trawlers “going dark” in the high seas off South America, including near Ecuador’s Galapagos Islands, a UNESCO world heritage site.¹⁴ Similarly, an analysis of select PRC-flagged vessels’ operations near the Galapagos in 2020 found numerous instances of vessels changing draft, length, and ownership, and “going dark” near Galapagos’ EEZ. According to the analysis, “The obfuscation tactics may be a mix of concern about reputational harm and uncertainty about applicable law.”

Alleged PRC activity

Vanuatu: On January 19, 2021, a Vanuatu Maritime Police vessel intercepted two PRC-flagged fishing vessels, *Dong Gang Xing 13* and *Dong Gang Xing 16*, for suspected IUU fishing activities within Vanuatu's territorial waters.¹⁵ The vessels had permission to fish within Vanuatu's EEZ but not within its 12-mile territorial waters, where they were caught with their AIS turned off, according to Vanuatu prosecutors.¹⁶

Gambia: A 2019–2020 analysis of fishing vessels operating in waters off the Gambia and other states belonging to the Economic Community of Western African States found PRC-flagged vessels altering AIS data so that multiple vessels shared names and IMO and Maritime Mobile Service Identity numbers, each of which is required legally to be distinct.¹⁷

Indonesia: On January 11, 2021, Indonesian media reported that the Indonesian Maritime Security Agency had intercepted the PRC research vessel *Xiang Yang Hong 03* in the Sunda Strait for operating in Indonesian waters with its AIS de-activated.¹⁸ According to Indonesian and international regulations, all ships transiting Indonesia's archipelagic sea lanes are required to have functioning AIS.¹⁹

Philippines: On the night of June 9, 2019, the 44-meter, steel-hulled PRC vessel *Yuemaobinyu 42212* rammed the 19-meter wood-hulled Philippine vessel *Gem Ver* with AIS de-activated and lights off, according to crew aboard the *Gem Ver* and Philippine media reports.²⁰ The PRC vessel sailed away from the scene, leaving the 22 *Gem Ver* crewmembers stranded at sea until they were rescued by Vietnamese fishermen.²¹

What the PRC says about the activity

- PRC officials and foreign-directed media have pushed back against allegations that PRC vessels shut off their AIS to conceal illicit activity. They contend that PRC vessels rigorously abide by separate, but related, PRC Vessel Monitoring System (VMS) requirements.²² Of note, VMS data is used for fisheries control and surveillance programs and is not meant to be released to the public or shared with other nations unless they are fishing within a RFMO or other countries' EEZs. Also of note, some PRC DWF fishing vessels do not meet the 300 GT requirement for AIS carriage.²³
- During at least four MFA press conferences in 2020, spokespersons asserted that "China implements the world's most rigorous Vessel Monitoring System."²⁴ These remarks were widely republished by PRC foreign-directed media in multiple languages, including Indonesian, French, Spanish, and English.²⁵
- PRC media reporting aimed at both domestic and foreign audiences discusses China's AIS requirements and highlights China's efforts to crack down on "illegal or incorrect use of AIS equipment," acknowledging that such actions "pose challenges to maritime order."²⁶

Laws, rules, and norms at risk

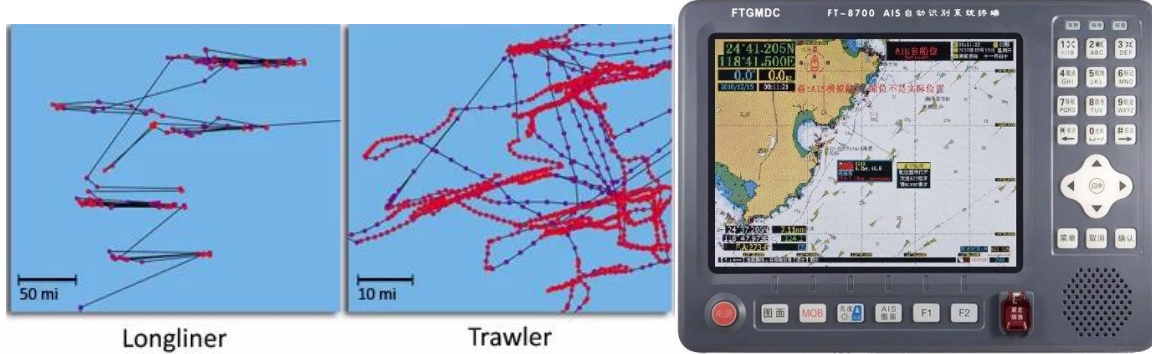
Based on these reports, the following laws and conventions may be at risk of subversion by PRC-based actors:

International Conventions

- IMO SOLAS V/19.2.4, in particular, paragraph 22²⁷

PRC Laws, Policy²⁸

- Measures for Administration of Monitoring the Position of Ocean Fishing Vessels²⁹
- Regulations on Maritime Affairs and Administrative Penalties³⁰



مصدر الصورة: جريدة ذا بيبر (إلى اليسار، معدات التعرف التلقائي على هوية المراكب)، ونظام رصد أنشطة الصيد العالمي (إلى اليمين، مسارات مراكب الصيد على نُظُم التعرف التلقائي على هوية المراكب).

وردت تقارير تشير إلى قيام مراكب الصيد في المياه البعيدة (DWF) وأنواع أخرى من المراكب التابعة للصين بإيقاف تشغيل نُظُم التعرف التلقائي على هوية المراكب الخاصة بها (التي تظهر صورها أعلى اليسار)، مما يوفر غطاءً للأنشطة البحرية غير المشروعة المحتمل القيام بها، مثل الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم أو عمليات إعادة الشحن غير القانونية، كما يؤدي أيضًا إلى تزايد مخاطر الحوادث. يمثل إيقاف تشغيل نُظُم التعرف التلقائي على هوية المراكب انتهاكًا للاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية التي تطالب بتشغيل نُظُم التعرف التلقائي على هوية المراكب تقريبًا على متن جميع المراكب البحرية التجارية كبيرة الحجم.

نبذة مختصرة

يتم "إخفاء" المراكب عن طريق التعقيم على موقعها وحركتها وانتقالاتها، أو من خلال التلاعب بالبيانات التي يتم نقلها بواسطة إشاراتها لتظهر وكأنها تشارك في نشاط أو تواجد في مكان بخلاف الواقع. إحدى الطرق التي يتم الاستعانة بها بغية "إخفاء" المراكب هي تعطيل نظام التعرف التلقائي على هوية المراكب الموجود على متنها، وهو نظام التتبع التلقائي مفتوح المصدر الذي يساعد على تحقيق ملاحية أمانة للمركب ويسمح للسلطات بتتبع ومراقبة تحركات المراكب. 1. تطالب الاتفاقيات الدولية والقوانين الصينية السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية (GT) عن 300 طن أن تكون مزودة بنظام فعال للتعرف التلقائي على هوية المراكب أثناء الإبحار في المياه الدولية. 2. وفقًا للخبراء، توقف المراكب في بعض الأحيان تشغيل نظام التعرف التلقائي أو العيب به بغرض التستر على نشاط غير مشروع. 3. وتظهر تقارير مفادها أن مراكب الصيد في المياه البعيدة وكذلك أنواع أخرى من المراكب الصينية تعبت بنظام التعرف التلقائي الموجود على متنها أثناء إبحارها في أنحاء العالم. 4. بين عامي 2018 و 2021، وردت تقارير تزعم أن المراكب الصينية تغلق نظام التعرف التلقائي الموجود على متنها أو تعبت به للتعقيم على أنشطة غير مشروعة تتم في مياه جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية⁵ والإكوادور⁶ وفانواتو⁷ وغرب أفريقيا⁸ والفلبين⁹ وإندونيسيا. 10.

النشاط المزوم للصين

جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية: توصلت دراسة أجرتها ثمانية معاهد باستخدام تكنولوجيا الأقمار الصناعية ولم تعتمد على إشارات نظام التعرف التلقائي على هوية المراكب، إلى أن ما يقرب من 1,000 مركب "خفية" تابعة للصين قد قامت بالصيد غير القانوني في مياه كوريا الشمالية في عامي 2017 و 2018، مع استمرار هذا النشاط ليُشمل عام 2019 على الأقل. 11. وبطريقة مماثلة، ذكرت منظمة التجارة البحرية Windward أن إحدى الطرق التي تستخدمها المراكب الصينية لتفادي الوقوع تحت طائلة عقوبات الأمم المتحدة المفروضة على جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية هي إيقاف تشغيل نظام التعرف التلقائي الموجود على متنها وذلك من أجل استيراد السلع والبضائع المحظورة بموجب قرارات مجلس الأمن، والتي تشمل الفحم المُنتج في جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية. 12. ينتهك هذا السلوك اللوائح المحلية وعقوبات الأمم المتحدة التي تمنع الدول من شراء حقوق الصيد من كوريا الشمالية، أو استيراد وتصدير مجموعة كبيرة من السلع والبضائع بما فيها الفحم المُنتج في كوريا الشمالية. 13.

الإكوادور: منذ عام 2018 وحتى عام 2021، وثقت تقارير استقصائية أعدتها وسائل الإعلام الدولية والمنظمات غير الحكومية قيام الصين "بإخفاء" مراكب صيد الحبار وسفن صيد الأسماك في أعالي البحار جنوبي أمريكا بما فيها جزر الجالاباجوس القريبة من الإكوادور والتي تعد موقعًا للتراث العالمي المدرج في قائمة منظمة اليونسكو. 14. وبطريقة مشابهة، توصل تحليل أجري على عمليات مختارة لمراكب تحمل علم الصين بالقرب من جزر الجالاباجوس في عام 2020 إلى وجود حالات عديدة لتغيير غاطس وطول وملكية المراكب و"إخفاءها" بالقرب من المنطقة الاقتصادية الخالصة لجزر الجالاباجوس. ووفقًا لهذا التحليل، "تؤدي تكتيكات التصليل المذكورة إلى إحداث مزيجًا من المخاوف بشأن الإضرار بالسمعة وعدم التيقن من تطبيق القانون."

النشاط المزعوم للصين

فانواتو: وفي 19 يناير عام 2021، اعترض مركب تابع للبوليس البحري لدولة فانواتو مركبي صيد يحملان علم الصين هما *دونج جانج زينج 13* و *دونج جانج زينج 16*، بسبب الاشتباه في القيام بأنشطة صيد غير قانوني دون إبلاغ ودون تنظيم داخل المياه الإقليمية لدولة فانواتو. 15 كانت المراكب تحمل تصريحاً بالصيد داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة فانواتو باستثناء 12 ميلاً من مياهها الإقليمية، حيث تم ضبط المراكب وهي تغلق نظام التعرف التلقائي الموجود على متنها، وفقاً لشهادة وكلاء النيابة التابعين لدولة فانواتو. 16

غامبيا: كشف تحليل أجري عامي 2019 و 2020 على مراكب الصيد العاملة في مياه غامبيا والدول الأخرى الأعضاء في "الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا" عن قيام مراكب تحمل علم الصين بتغيير بيانات نظام التعرف التلقائي اللازمة كي تتمكن مراكب متعددة من مشاركة أسمائها وأرقام المنظمة البحرية الدولية وأرقام تعريف الخدمة البحرية المنتقلة، والتي تكون جميعها مطلوبة بموجب القوانين بغية التمييز بينها. 17

إندونيسيا: في 11 يناير عام 2021، ذكرت وسائل الإعلام الإندونيسية أن هيئة الأمن البحري الإندونيسية اعترضت مركب الأبحاث الصيني *شيانج يانج هونج 03* في مضيق سوندا بسبب عمله في المياه الإندونيسية مع إيقاف تشغيل نظام التعرف التلقائي الموجود على متنها. 18 وفقاً للوائح الإندونيسية والدولية، تكون جميع السفن التي تعبر الممرات البحرية الأرخيبالية لدولة إندونيسيا مطالبة بتشغيل نظام التعرف التلقائي الموجود على متنها. 19

الفلبين: في ليلة 9 يونيو عام 2019، صدم المركب الصيني المصنوع من الفولاذ *يومووينيو 42212* الذي يبلغ طوله 44 متراً المركب الفلبيني المصنوع من الخشب *جيم فير* الذي يبلغ طوله 19 متراً وذلك أثناء إيقاف تشغيل نظام التعرف التلقائي على هوية المراكب وإطفاء أنوار المركب، وذلك وفقاً لرواية الطاقم الموجود على متن *جيم فير* والتقارير الإخبارية الفلبينية. 20 وأبحر المركب الصيني بعيداً عن موقع الحادث تاركاً وراءه 22 من طاقم بحارة المركب *جيم فير* عالقين في المياه حتى تمكن صيادون فيتناميون من إنقاذهم. 21

ما الذي قالته الصين بشأن هذا النشاط

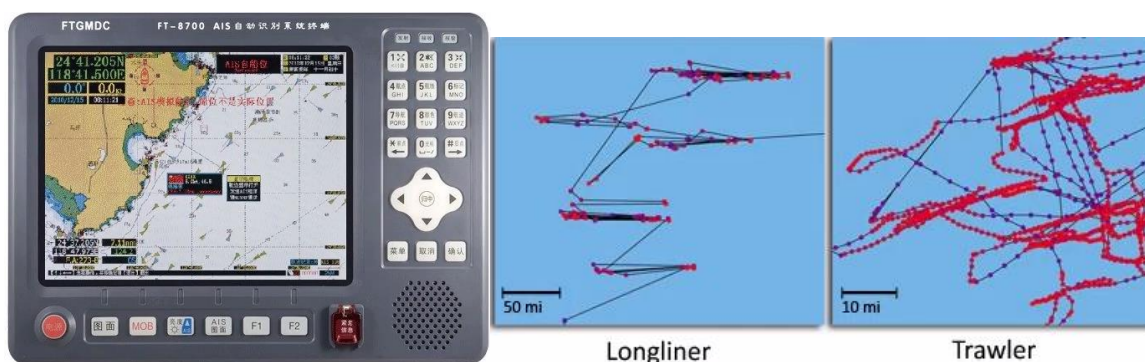
- حاول المسؤولون الصينيون ووسائل الإعلام الصينية الموجهة إلى الأجانب دحض المزاعم القائلة بأن المراكب الصينية تغلق نظام التعرف التلقائي الموجود على متنها بغرض التستر على نشاط غير مشروع. ودافعوا عن المراكب الصينية قائلين بأنها تخضع بصراحة للمتطلبات الصينية الفردية وذات الصلة بنظام رصد السفن (VMS). 22 ومن الجدير بالذكر أن بيانات نظام رصد السفن تُستخدم لبرامج مراقبة مصائد الأسماك والإشراف عليها وليس بغرض نشرها وإتاحتها للعامة أو مشاركتها مع دول أخرى ما لم تكن عمليات الصيد تتم من خلال المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك أو داخل المناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى. ومن الجدير بالذكر أيضاً أن مراكب الصيد الصينية العاملة في المياه البعيدة لا تقي بشروط الحمولة الإجمالية البالغة 300 طن من أجل توفر نظام التعرف التلقائي على متنها. 23
- وخلال أربعة مؤتمرات صحفية على الأقل عقدتها وزارة الخارجية في عام 2020، أكد المتحدثون الرسميون أن "الصين تطبق نظام رصد السفن الأكثر صرامة على مستوى العالم." 24 وقد تم إعادة نشر هذه التعليقات على نطاق واسع في وسائل الإعلام الصينية الموجهة للأجانب بعدة لغات تشمل الإندونيسية والفرنسية والإسبانية والإنجليزية. 25
- كما تناقش الأخبار الصادرة عن وسائل الإعلام الصينية التي تستهدف كلاً من الجمهور المحلي والأجنبي الشروط التي تفرضها الصين على نظم التعرف التلقائي وتركز على الجهود التي تبذلها الصين بغية اتخاذ إجراءات صارمة ضد "الاستخدام غير القانوني أو غير الصحيح لمعدات نظم التعرف التلقائي"، مع التأكيد على أن مثل هذه الأفعال "تضع الصعوبات في وجه النظام البحري". 26

القوانين والقواعد والمعايير المعرضة للخطر

بناءً على هذه التقارير، قد تتعرض القوانين والاتفاقيات التالية لخطر التقيؤ من قِبَل جهات فاعلة موجودة في الصين:

- | | |
|----------------------------|--|
| الاتفاقيات الدولية | • الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر SOLAS الإصدار 19.2.4، وعلى وجه التحديد الفقرة 2227 |
| قوانين الصين، وسياساتها 28 | • تدابير إدارة مراقبة مواضع مراكب الصيد في المحيطات 29 |
| | • اللوائح المتعلقة بالشؤون البحرية والعقوبات الإدارية 30 |

Bahasa Indonesian: Merusak Sistem Identifikasi Otomatis



Sumber Gambar: *The Paper* (kiri, peralatan AIS), Global Fishing Watch (kanan, jejak AIS kapal penangkap ikan).

Penangkapan ikan jarak jauh (distant water fishing, DWF) dan berbagai jenis kapal lain dari RRT dilaporkan menonaktifkan AIS-nya (gambar kiri atas), memberikan perlindungan untuk kemungkinan aktivitas maritim terlarang, seperti penangkapan ikan IUU atau pemunggaan ilegal, dan meningkatkan risiko kecelakaan. Menonaktifkan AIS juga melanggar konvensi internasional dan hukum nasional yang mewajibkan AIS berfungsi pada hampir semua kapal maritim besar.

Latar belakang

Kapal “menjadi gelap” dengan cara mengaburkan lokasi, pergerakannya, dan transmisinya, atau dengan memanipulasi data yang dipancarkan oleh sinyalnya agar tampak seolah sedang beraktivitas atau berada di tempat lain. Salah satu cara kapal “menjadi gelap” adalah dengan menonaktifkan atau merusak AIS, suatu sistem pelacak sumber terbuka otomatis yang membantu kapal bernavigasi dengan aman serta memungkinkan pihak berwenang untuk melacak dan memantau pergerakan kapal.¹ Konvensi internasional dan hukum RRT mewajibkan kapal dengan 300+ tonase kotor (GT) untuk membawa AIS yang berfungsi saat berlayar secara internasional.² Menurut para ahli, kapal-kapal terkadang mematikan atau merusak AIS untuk menutupi aktivitas terlarang.³ DWF dan berbagai jenis kapal RRT lainnya dilaporkan merusak AIS kapal saat beroperasi di berbagai penjuru dunia.⁴ Antara tahun 2018 hingga 2021, terdapat laporan terkait kapal-kapal RRT yang diduga mematikan atau merusak AIS untuk menutupi aktivitas terlarang di perairan Republik Rakyat Korea (RRDK),⁵ Ekuador,⁶ Vanuatu,⁷ Afrika Barat,⁸ Filipina,⁹ dan Indonesia.¹⁰

Dugaan aktivitas RRT

RRDK: Menurut sebuah studi yang dilakukan oleh delapan institusi yang menggunakan teknologi satelit yang tidak bergantung pada sinyal AIS, hampir 1.000 kapal “gelap” asal RRT menangkap ikan secara ilegal di perairan Korea Utara pada tahun 2017 dan 2018, dan aktivitas tersebut berlanjut hingga setidaknya tahun 2019.¹¹ Demikian pula, organisasi perdagangan maritim Winward telah melaporkan bahwa salah satu cara kapal RRT menghindari sanksi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) atas kasus RRDK adalah dengan menonaktifkan AIS mereka untuk mengimpor komoditas yang dilarang oleh DK PBB, termasuk batu bara asal RRDK.¹² Perilaku ini melanggar peraturan domestik dan sanksi PBB yang melarang negara-negara membeli hak penangkapan ikan dari Korea Utara atau mengimpor dan mengekspor beragam komoditas, termasuk batu bara Korea Utara.¹³

Dugaan aktivitas RRT

Ekuador: Dari tahun 2018 hingga 2021, laporan investigatif oleh media dan LSM internasional mendokumentasikan kapal penangkap cumi dan kapal pukat RRT “menjadi gelap” di laut lepas Amerika Selatan, termasuk di dekat Kepulauan Galapagos di Ekuador, sebuah situs warisan dunia UNESCO.¹⁴ Demikian pula, dari sebuah analisis terhadap beberapa operasi kapal berbendera RRT terpilih di dekat Galapagos pada tahun 2020, ditemukan bahwa banyak kapal melakukan perubahan pada sarat air, panjang, dan kepemilikan, dan “menjadi gelap” di dekat ZEE Galapagos. Menurut analisis tersebut, “Taktik menutup-nutupi ini mungkin merupakan percampuran antara kekhawatiran akan merusak reputasi serta ketidakpastian tentang hukum yang berlaku.”

Vanuatu: Pada 19 Januari 2021, kapal Polisi Maritim Vanuatu mencegat dua kapal penangkap ikan berbendera RRT, *Dong Gang Xing 13* dan *Dong Gang Xing 16*, untuk dugaan aktivitas penangkapan ikan IUU di dalam perairan teritorial Vanuatu.¹⁵ Kedua kapal tersebut memiliki izin untuk menangkap ikan di dalam ZEE Vanuatu tetapi tidak di dalam perairan teritorial 12 mil, tempat kapal tersebut ditemukan dengan AIS yang non aktif, menurut jaksa Vanuatu.¹⁶

Gambia: Analisis tahun 2019-2020 terhadap kapal-kapal penangkap ikan yang beroperasi di perairan Gambia dan negara lain yang tergabung dalam Komunitas Ekonomi Negara-Negara Afrika Barat menemukan kapal berbendera RRT mengubah data AIS agar sejumlah kapal dapat berbagi nama dan IMO dan nomor Identitas Layanan Seluler Maritim, yang masing-masing secara hukum wajib berbeda.¹⁷

Indonesia: Pada 11 Januari 2021, media Indonesia melaporkan bahwa Badan Keamanan Laut Indonesia telah mencegat kapal riset RRT *Xiang Yang Hong 03* di Selat Sunda karena beroperasi di perairan Indonesia dengan AIS yang nonaktif.¹⁸ Menurut peraturan Indonesia dan internasional, semua kapal yang melewati alur laut kepulauan Indonesia wajib memiliki AIS yang berfungsi.¹⁹

Filipina: Pada malam tanggal 9 Juni 2019, kapal RRT *Yuemaobinyu 42212* sepanjang 44 meter dan berlambung baja menabrak kapal Filipina *Gem Ver* dengan panjang 19 meter dan berlambung kayu dengan kondisi AIS nonaktif dan lampu padam, menurut ABK di kapal *Gem Ver* dan laporan media Filipina.²⁰ Kapal RRT tersebut berlayar menjauhi tempat kejadian, meninggalkan 22 orang ABK *Gem Ver* terdampar di laut hingga mereka diselamatkan oleh nelayan Vietnam.²¹

Pernyataan RRT mengenai aktivitas tersebut

- Pejabat dan media luar negeri RRT melawan dugaan bahwa kapal-kapal RRT mematikan AIS mereka untuk menyembunyikan aktivitas terlarang. Mereka menegaskan bahwa kapal-kapal RRT secara ketat mematuhi persyaratan Sistem Pemantauan Kapal (Vessel Monitoring System, VMS) RRT yang terpisah, tetapi berkaitan.²² Sebagai catatan, data VMS digunakan untuk program kontrol dan pengawasan perikanan dan tidak dimaksudkan untuk dirilis ke masyarakat atau dibagikan dengan negara lain kecuali mereka menangkap ikan di dalam RFMO atau ZEE negara lain. Juga perlu diperhatikan, beberapa kapal penangkap ikan DWF RRT tidak memenuhi syarat membawa AIS karena mencapai 300 GT.²³
- Selama setidaknya empat konferensi pers MFA di tahun 2020, juru bicara menegaskan bahwa “Tiongkok menerapkan Sistem Pemantauan Kapal paling ketat sedunia.”²⁴ Pernyataan ini diterbitkan ulang secara luas oleh media luar negeri RRT dalam berbagai bahasa, termasuk bahasa Indonesia, Prancis, Spanyol, dan Inggris.²⁵
- Pemberitaan media RRT yang ditujukan bagi khalayak domestik maupun asing membahas persyaratan AIS Tiongkok dan menyoroti upaya Tiongkok untuk menindak “penggunaan peralatan AIS ilegal atau tidak tepat,” mengakui bahwa tindakan semacam itu “menimbulkan ancaman bagi ketertiban maritim.”²⁶

Hukum, peraturan, dan norma-norma yang terancam

Berdasarkan laporan-laporan ini, hukum dan konvensi berikut mungkin berisiko dilanggar oleh aktor-aktor dari RRT:

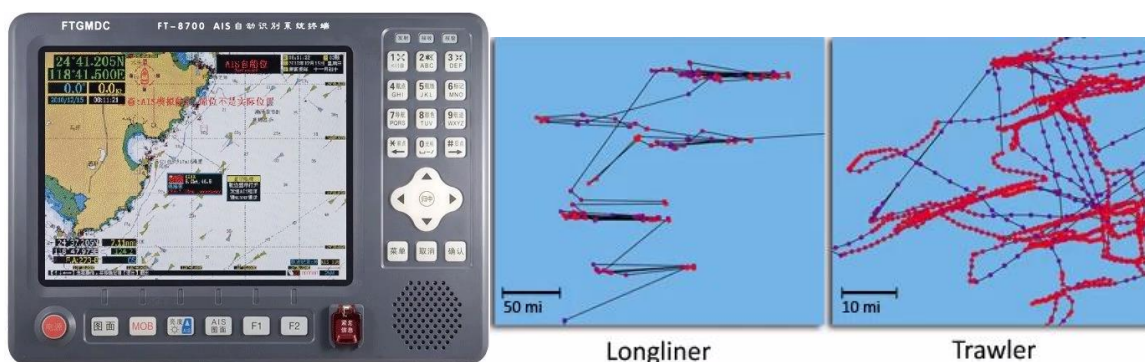
***Konvensi
Internasional***

- SOLAS IMO V/19.2.4, khususnya, paragraf 22²⁷

***Kebijakan Hukum
RRT²⁸***

- Langkah-Langkah Pelaksanaan Pemantauan Posisi Kapal Penangkap Ikan Laut²⁹
- Regulasi Urusan Kelautan dan Sanksi Administratif³⁰

French: Falsification des systèmes d'identification automatique



Source de l'image : *The Paper* (à gauche, équipement de SIA), Global Fishing Watch (à droite, tracés du SIA des navires de pêche).

Les navires de pêche en eaux lointaines et d'autres types de navires de la RPC désactiveraient leur SIA (photo ci-dessus à gauche), offrant ainsi une couverture à d'éventuelles activités maritimes illicites, telles que la pêche INN ou le transbordement illégal, et augmentant le risque d'accidents. La désactivation du SIA constitue également une violation des conventions internationales et des lois nationales qui exigent que le SIA fonctionne à bord de presque tous les grands navires maritimes.

Contexte

Les navires « disparaissent » en masquant leur position, leurs mouvements et leurs transmissions, ou en manipulant les données transmises par leurs signaux pour donner l'impression qu'ils sont en train de mener une activité ou qu'ils se trouvent dans un endroit où ils ne sont pas. L'une des façons pour les navires de « disparaître » est de désactiver ou de trafiquer leur SIA, un système open source de repérage automatique qui aide à la sécurité de la navigation d'un navire et permet aux autorités de suivre et de surveiller les mouvements des navires.¹ Les conventions internationales et les lois de la RPC exigent que les navires de plus de 300 tonnes de tonnage brut soient équipés d'un SIA opérationnel lorsqu'ils naviguent à l'étranger.² Selon les experts, il arrive que les navires désactivent ou modifient leur SIA pour masquer une activité illicite.³ Les navires de pêche en eaux lointaines et d'autres types de navires de la RPC manipuleraient le SIA à bord lorsqu'ils exercent leurs activités dans le monde entier.⁴ Entre 2018 et 2021, des rapports ont fait état de navires de la RPC qui auraient coupé ou trafiqué leur SIA pour masquer des activités illicites dans les eaux de la République démocratique de Corée (RPDC),⁵ de l'Équateur,⁶ de Vanuatu,⁷ de l'Afrique occidentale,⁸ des Philippines,⁹ et de l'Indonésie.¹⁰

Activité présumée de la RPC

RPDC : selon une étude menée par huit institutions utilisant une technologie satellitaire ne dépendant pas des signaux de SIA, près de 1 000 navires « disparus » originaires de la RPC ont pêché illégalement dans les eaux nord-coréennes en 2017 et 2018, et cette activité s'est poursuivie au moins en 2019.¹¹ De même, l'organisation de commerce maritime Windward a signalé que l'un des moyens utilisés par les navires de la RPC pour échapper aux sanctions des Nations unies (ONU) à l'encontre de la RPDC consiste à désactiver leur SIA pour importer des marchandises interdites par le Conseil de sécurité des Nations unies, notamment du charbon provenant de la RPDC.¹² Ce comportement viole les réglementations nationales et les sanctions de l'ONU qui interdisent aux pays d'acheter des droits de pêche à la Corée du Nord ou d'importer et d'exporter un large éventail de produits de base, dont le charbon nord-coréen.¹³

Activité présumée de la RPC

Équateur : de 2018 à 2021, des rapports d'enquête de médias internationaux et d'ONG ont documenté des appâts de pêche au calmar et des chalutiers de la RPC qui « disparaissent » en haute mer, au large de l'Amérique du Sud, notamment près des îles Galápagos de l'Équateur, un site du patrimoine mondial de l'UNESCO.¹⁴ De même, une analyse des activités de certains navires battant pavillon de la RPC près des Galápagos en 2020 a révélé de nombreux cas de navires changeant de tirant d'eau, de longueur et de propriétaire, et « disparaissant » près de la ZEE des Galápagos. Selon l'analyse, « Les tactiques de camouflage peuvent être un mélange de préoccupations concernant l'atteinte à la réputation et l'incertitude quant au droit applicable. »

Vanuatu : le 19 janvier 2021, un navire de la police maritime du Vanuatu a intercepté deux navires de pêche battant pavillon de la RPC, le *Dong Gang Xing 13* et le *Dong Gang Xing 16*, pour des activités de pêche INN présumées dans les eaux territoriales du Vanuatu.¹⁵ Les navires avaient l'autorisation de pêcher dans la ZEE du Vanuatu mais non dans les limites de ses eaux territoriales (environ 7,5 km), où ils ont été arrêtés avec leurs SIA éteints, selon les procureurs du Vanuatu.¹⁶

Gambie : une analyse menée en 2019-2020 sur des navires de pêche opérant dans les eaux de la Gambie et d'autres états appartenant à la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest a révélé que des navires battant pavillon de la RPC modifiaient les données des SIA de sorte que plusieurs navires partageaient des noms et des numéros d'identité de l'OMI et du service mobile maritime, chacun devant légalement être distinct.¹⁷

Indonésie : le 11 janvier 2021, les médias indonésiens ont rapporté que l'Agence indonésienne de sécurité maritime avait intercepté le navire océanographique de la RPC *Xiang Yang Hong 03* dans le détroit de la Sonde pour avoir opéré dans les eaux indonésiennes avec son SIA désactivé.¹⁸ Selon les réglementations indonésiennes et internationales, tous les navires transitant par les voies maritimes archipélagiques de l'Indonésie doivent être équipés d'un SIA en fonctionnement.¹⁹

Philippines : dans la nuit du 9 juin 2019, le *Yuemaobinyu 42212*, un navire de la RPC de 44 mètres à coque en acier, a éperonné le *Gem Ver*, un navire philippin de 19 mètres à coque en bois, alors que son SIA était désactivé et ses feux éteints, selon l'équipage du *Gem Ver* et les médias philippins.²⁰ Le navire de la RPC a quitté les lieux, laissant les 22 membres d'équipage du *Gem Ver* bloqués en mer jusqu'à ce qu'ils soient secourus par des pêcheurs vietnamiens.²¹

Ce que la RPC dit à propos de l'activité

- Les fonctionnaires de la RPC et les médias qui s'adressent à un public étranger ont repoussé les allégations selon lesquelles les navires de la RPC coupent leur SIA pour dissimuler des activités illicites. Ils affirment que les navires de la RPC respectent rigoureusement les exigences distinctes, mais connexes, du système de surveillance des navires (VMS) de la RPC.²² Il convient de noter que les données VMS sont utilisées pour les programmes de contrôle et de surveillance des pêches et qu'elles ne sont pas destinées à être divulguées au public ou partagées avec d'autres nations, sauf si elles pêchent dans les ZEE d'une ORGP ou d'autres pays. Il convient également de noter que certains navires de pêche en eaux lointaines de la RPC ne répondent pas à l'exigence de 300 tonnes de tonnage brut pour le transport du SIA.²³
- Au cours d'au moins quatre conférences de presse du ministère des Affaires étrangères en 2020, les porte-parole ont affirmé que « la Chine met en œuvre le système de surveillance des navires le plus rigoureux au monde. »²⁴ Ces remarques ont été largement republiées par les médias de la RPC qui s'adressent à un public étranger dans de multiples langues, notamment en indonésien, français, espagnol et anglais.²⁵
- Les médias de la RPC, qui s'adressent à des publics nationaux et étrangers, discutent des exigences de la Chine en matière de SIA et soulignent les efforts déployés par la Chine pour lutter contre « l'utilisation illégale ou incorrecte des équipements de SIA », reconnaissant que de telles actions « posent des défis à

Ce que la RPC dit à propos de l'activité

l'ordre maritime. »²⁶

Lois, règles et normes en danger

Sur la base de ces rapports, les lois et conventions suivantes risquent d'être subverties par des acteurs basés en RPC :

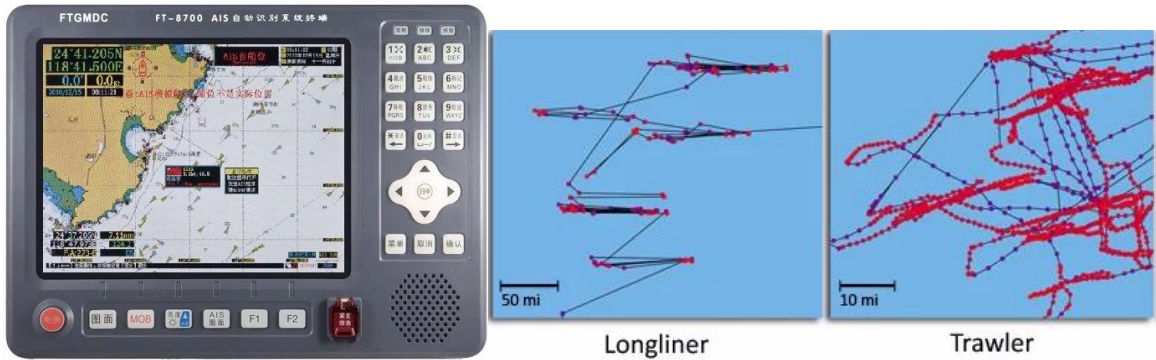
Conventions internationales

- IMO SOLAS V/19.2.4, en particulier le paragraphe 22²⁷

Lois et politique de la RPC²⁸

- Mesures pour l'administration de la surveillance de la position des navires de pêche en mer ²⁹
- Règlement sur les affaires maritimes et les sanctions administratives³⁰

Khmer: ក្បួនដៀតដៀកមួយប្រព័ន្ធកំណត់អស្ថានភាព ដោយស្វ័យប្រវត្តិ



ប្រភពរូបភាព៖ ឯកសារ (ខាងឆ្វេង ឧបករណ៍ AIS) អង្គការ Global Fishing Watch (ខាងស្តាំ ការតាមដានវានេសាទដោយ AIS)។

ការនេសាទនៅដែនទឹកជ្រៅ (DWF) និងប្រភេទផ្សេងទៀតនៃនាវាពីប្រទេសចិនត្រូវបានគេរាយការណ៍ថា ឧបករណ៍ AIS របស់ពួកគេត្រូវបានបិទ (រូបភាពឆ្វេងខាងលើ) ដោយផ្តល់នូវការការពារសម្រាប់សកម្មភាពដែនសមុទ្រខុសច្បាប់ដែលអាចកើតមានដូចជាការនេសាទ IUU ឬការដឹកជញ្ជូនខុសច្បាប់ និងបង្កើនហានិភ័យនៃឧប្បទ្វរហេតុ។ ការបិទដំណើរការ AIS ក៏បំពានលើអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ និងច្បាប់ជាតិ ដែលតម្រូវឱ្យដំណើរការ AIS នៅលើនាវាសមុទ្រធំៗស្ទើរតែទាំងអស់។

សាវតារ

នាវា «ប្រែជាចាប់សញ្ញាលែងបាន» ដោយបិទបាំងទីតាំង ចលនា និងការបញ្ជូនរបស់ពួកគេ ឬដោយកែប្រែទិន្នន័យដែលបានបញ្ជូនដោយសញ្ញារបស់ពួកគេ ដើម្បីមើលទៅហាក់ដូចជាកំពុងសកម្ម ឬនៅកន្លែងណាមួយដែលពួកគេមិននៅ។ វិធីមួយដែលនាវា «ប្រែជាចាប់សញ្ញាលែងបាន» គឺដោយការបិទ ឬរំខានដល់ AIS របស់ពួកគេ ដែលជាប្រព័ន្ធតាមដានប្រភពបើកចំហដោយស្វ័យប្រវត្តិដែលជួយដល់ការរុករកប្រកបដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវា និងអនុញ្ញាតឱ្យអាជ្ញាធរតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យចលនារបស់នាវា។¹ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ និងច្បាប់ប្រទេសចិនតម្រូវឱ្យក្របខ័ណ្ឌដែលមានទម្ងន់សរុប 300+ តោន (GT) ត្រូវមាន AIS ដែលកំពុងដំណើរការត្រឹមត្រូវខណៈពេលធ្វើនាវាចរណ៍អន្តរជាតិ។² យោងតាមអ្នកជំនាញ ជួនកាលនាវាបិទ ឬរំខាន AIS របស់ពួកគេ ដើម្បីបិទបាំងសកម្មភាពខុសច្បាប់។³ តាមសេចក្តីរាយការណ៍ DWF និងប្រភេទផ្សេងទៀតនៃនាវារបស់ប្រទេសចិន បានរំខាននៅលើឧបករណ៍ AIS របស់ពួកគេនៅពេលប្រតិបត្តិការជុំវិញពិភពលោក។⁴ នៅចន្លោះឆ្នាំ 2018 និង 2021 មានរបាយការណ៍អំពីនាវាប្រទេសចិនដែលត្រូវបានចោទប្រកាន់ថា បានបិទ ឬជ្រៀតជ្រែកជាមួយ

សាវតារ

AIS របស់ពួកគេ ដើម្បីលាក់បាំងសកម្មភាពខុសច្បាប់នៅក្នុងដែនទឹកនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យកូរ៉េ (កូរ៉េខាងជើង)⁵ អេក្វាដ័រ⁶ វ៉ានូអាទូ⁷ អាហ្វ្រិកខាងលិច⁸ ហ្វីលីពីន⁹ និងឥណ្ឌូនេស៊ី។¹⁰

សកម្មភាពប្រទេសចិនដែលត្រូវបានគេចោទប្រកាន់

កូរ៉េខាងជើង៖

យោងតាមការសិក្សាដែលធ្វើឡើងដោយស្ថាប័នចំនួនប្រាំបីដែលប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាផ្កាយរណបមិនពឹងផ្អែកលើសញ្ញា AIS នាវា បានឲ្យដឹងថា នាវា «ប្រែជាចាប់សញ្ញាលែងបាន» ចំនួនជាង 1,000 បាននេសាទដោយខុសច្បាប់នៅក្នុងដែនទឹកកូរ៉េខាងជើងក្នុងឆ្នាំ 2017 និង 2018 ជាមួយនឹងសកម្មភាពបន្តយ៉ាងហោចណាស់កំហុតដល់ឆ្នាំ 2019 ។¹¹ ដូចគ្នានេះដែរ អង្គការពាណិជ្ជកម្មដែនសមុទ្រ Windward បានរាយការណ៍ថា វិធីមួយដែលនាវាចិនគេចពីការដាក់ទណ្ឌកម្មរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ (UN) លើកូរ៉េខាងជើង គឺដោយការបិទដំណើរការ AIS របស់ពួកគេ ដើម្បីនាំចូលទំនិញហាមឃាត់ដោយ UNSC រួមទាំងផ្លូវដែលមានប្រភពមកពីកូរ៉េខាងជើង។¹² ទង្វើនេះបំពានលើបទប្បញ្ញត្តិក្នុងស្រុក និងទណ្ឌកម្មរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ ដែលហាមឃាត់ប្រទេសនានាពីការទិញសិទ្ធិនេសាទពីកូរ៉េខាងជើង ឬការនាំចូល និងនាំចេញទំនិញជាច្រើនប្រភេទ រួមទាំងផ្លូវរបស់កូរ៉េខាងជើងផងដែរ។¹³

អេក្វាដ័រ៖ ចាប់ពីឆ្នាំ 2018 ដល់ឆ្នាំ 2021 របាយការណ៍ស៊ើបអង្កេតដោយប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយអន្តរជាតិ និងអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលបានចងក្រងឯកសារអំពីនាវានេសាទមីក និងទូកនេសាទអូសចែររបស់ប្រទេសចិន «ប្រែជាចាប់សញ្ញាលែងបាន» នៅក្នុងដែនទឹកបើកចំហនៃអាមេរិកខាងត្បូង រួមទាំងនៅជិតកោះ Galapagos របស់អេក្វាដ័រ ដែលជាតំបន់បេតិកភណ្ឌពិភពលោករបស់អង្គការយូណេស្កូ។¹⁴ ដូចគ្នានេះដែរ ការវិភាគលើប្រតិបត្តិការរបស់នាវាមានដោយទង់ជាតិចិនដែលត្រូវបានជ្រើសរើសនៅជិតកោះ Galapagos ក្នុងឆ្នាំ 2020 បានរកឃើញករណីជាច្រើននៃនាវាផ្លាស់ប្តូរការកេណ្ឌ ប្រវែង និងម្ចាស់កម្មសិទ្ធិ ហើយ «ប្រែជាចាប់សញ្ញាលែងបាន» នៅជិត EEZ របស់កោះ Galapagos ។ យោងទៅតាមការវិភាគ «ល្បិចកលបញ្ឆោតអាចជាការព្រួយបារម្ភក្នុងអំពីការខូចខាតកេរ្តិ៍ឈ្មោះ និងភាពមិនច្បាស់លាស់អំពីច្បាប់ដែលអាចអនុវត្តបាន។»

វ៉ានូអាទូ៖ នៅថ្ងៃទី 19 ខែមករា ឆ្នាំ 2021 នាវាប៉ូលីសដែនសមុទ្រវ៉ានូអាទូបានស្នាក់ចាប់នាវានេសាទដែលមានទង់ជាតិប្រទេសចិនចំនួនពីរ គឺ Dong Gang Xing 13 និង Dong Gang Xing 16 សម្រាប់សកម្មភាពនេសាទដែលសង្ស័យថាជា IUU នៅក្នុងដែនទឹករបស់វ៉ានូអាទូ។¹⁵ នាវាមានការអនុញ្ញាតឱ្យនេសាទនៅក្នុង EEZ របស់វ៉ានូអាទូ ប៉ុន្តែមិននៅក្នុងដែនទឹកចម្ងាយ 12 ម៉ាយល៍របស់ខ្លួននោះទេ ជាកន្លែងដែលពួកគេត្រូវបានចាប់ខ្លួនដោយឧបករណ៍ AIS របស់ពួកគេបានបិទ នេះបើយោងតាមព្រះរាជអាជ្ញាវ៉ានូអាទូ។¹⁶

សកម្មភាពប្រទេសចិនដែលត្រូវបានគេចោទប្រកាន់

ប្រទេសហ្គាំប៊ី: ការវិភាគនានានៃសេដ្ឋកិច្ចដែលកំពុងប្រតិបត្តិការក្នុងដែនទឹកនៃប្រទេសហ្គាំប៊ី និងរដ្ឋផ្សេងទៀតដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់សហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាហ្វ្រិកខាងលិចនាឆ្នាំ 2019-2020 បានរកឃើញនាវាដែលមានដោតទង់ជាតិប្រទេសចិនផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យ AIS ដូច្នោះនាវាជាច្រើន បានចែករំលែកឈ្មោះ និង IMO ព្រមទាំង លេខអត្តសញ្ញាណសេវាចល័តតាមសមុទ្រ ដែលចំណុចនីមួយៗខាងលើត្រូវបានឱ្យមានភាពច្បាស់លាស់ដាច់ពីគ្នា ដើម្បីស្របទៅតាមច្បាប់។¹⁷

ឥណ្ឌូនេស៊ី: នៅថ្ងៃទី 11 ខែមករា ឆ្នាំ 2021 ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយឥណ្ឌូនេស៊ីបានរាយការណ៍ថា ទីភ្នាក់ងារសន្តិសុខដែនសមុទ្រឥណ្ឌូនេស៊ីបានស្នាក់ចាប់នាវាស្រាវជ្រាវប្រទេសចិនឈ្មោះថា *Xiang Yang Hong 03* នៅក្នុងច្រកសមុទ្រស៊ិនដាសម្រាប់ប្រតិបត្តិការក្នុងដែនទឹកឥណ្ឌូនេស៊ី ជាមួយនឹងការបិទដំណើរការឧបករណ៍ AIS របស់ខ្លួន។¹⁸ យោងតាមបទប្បញ្ញត្តិរបស់ឥណ្ឌូនេស៊ី និងអន្តរជាតិ កប៉ាល់ទាំងអស់ដែលឆ្លងកាត់ផ្លូវសមុទ្រនៅប្រជុំកោះរបស់ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី ត្រូវតែមានឧបករណ៍ AIS ដែលកំពុងដំណើរការត្រឹមត្រូវ។¹⁹

ហ្វីលីពីន: នៅយប់ថ្ងៃទី 9 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2019 នាវាចិនធ្វើពីដៃកប្រវែង 44 ម៉ែត្រ ឈ្មោះថា *Yuemobinyu 42212* បានបុកនាវាហ្វីលីពីនឈ្មោះថា *Gem Ver* ដែលធ្វើពីឈើប្រវែង 19 ម៉ែត្រដោយបានបិទឧបករណ៍ AIS ហើយបិទភ្លើង នេះបើយោងតាម នារីកនៅលើ *Gem Ver* និងការរាយការណ៍របស់ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយហ្វីលីពីន។²⁰ នាវាចិនបានបើកចេញពីកន្លែងកើតហេតុដោយបន្ទាល់ទុកនារីកនៃនាវា *Gem Ver* ចំនួន 22 នាក់ ជាប់គាំងនៅសមុទ្ររហូតដល់ពួកគេត្រូវបានជួយសង្គ្រោះដោយអ្នកនេសាទវៀតណាម។²¹

តើចិននិយាយអ្វីខ្លះអំពីសកម្មភាពនេះ

- មន្ត្រីចិន និងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយដែលដឹកនាំដោយបរទេសបានរុញច្រានប្រឆាំងនឹងការចោទប្រកាន់ថា នាវាចិនបានបិទឧបករណ៍ AIS របស់ពួកគេដើម្បីលាក់បាំងសកម្មភាពខុសច្បាប់។ ពួកគេអះអាងថា នាវាចិនគោរពយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់នូវលក្ខខណ្ឌតម្រូវ ប៉ុន្តែពាក់ព័ន្ធនឹងប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យនាវាចិន (VMS) ដាច់ដោយឡែក។²² ជាការកត់សម្គាល់ ទិន្នន័យ VMS ត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់កម្មវិធីគ្រប់គ្រងផលជល និងឃ្នាំមើល ហើយមិនមានន័យថា ត្រូវបានចេញផ្សាយជាសាធារណៈ ឬចែករំលែកជាមួយប្រទេសផ្សេងទៀតទេ លុះត្រាតែពួកគេធ្វើការនេសាទនៅក្នុង RFMO ឬ EEZs របស់ប្រទេសផ្សេងទៀត។ គួរកត់សម្គាល់ផងដែរ នាវានេសាទ DWF របស់ប្រទេសចិនមួយចំនួនមិនបំពេញតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវទម្ងន់សរុប 300 GT (តោនសរុប) ដើម្បីដាក់ឧបករណ៍ AIS តាមខ្លួនឡើយ។²³
- អ្នកនាំពាក្យបានអះអាងថា «ប្រទេសចិនអនុវត្តប្រព័ន្ធគ្រួតពិនិត្យនាវាដ៏រឹងមាំបំផុតរបស់ពិភពលោក» ក្នុងអំឡុងពេលសន្តិសុខសារព័ត៌មាន MFA យ៉ាងហោចណាស់ចំនួនបួនក្នុងឆ្នាំ 2020 ។²⁴ សុទ្ធតែនេះត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយឡើងវិញយ៉ាងទូលំទូលាយដោយប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយដែលដឹក នាំដោយបរទេសរបស់ប្រទេសចិនជាភាសាច្រើន រួមទាំងភាសាឥណ្ឌូនេស៊ី បារាំង អេស្ប៉ាញ

តើចិននិយាយអ្វីខ្លះអំពីសកម្មភាពនេះ

- និងអង់គ្លេស^{១២៥}
- ការរាយការណ៍របស់ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយប្រទេសចិន សំដៅលើសវនាការក្នុងស្រុក និងបរទេសដែលពិភាក្សាអំពីលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃឧបករណ៍ AIS របស់ប្រទេសចិន និងបង្ហាញពីកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ប្រទេសចិនក្នុងការបង្ក្រាបលើ «ការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ AIS ខុសច្បាប់ ឬមិនត្រឹមត្រូវ» ដោយទទួលស្គាល់ថាសកម្មភាពបែបនេះ «បង្កបញ្ហាដល់សណ្តាប់ធ្នាប់ដែនសមុទ្រ»^{២៦}

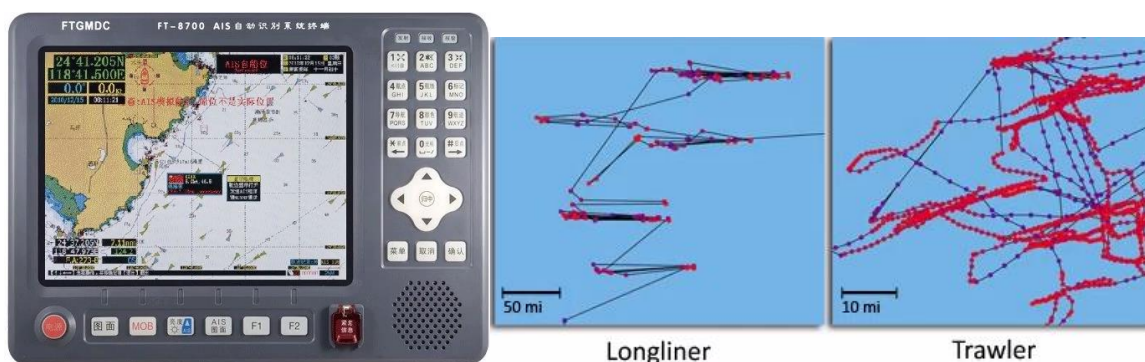
ច្បាប់ វិធាន និងបទដ្ឋានប្រឈមនឹងហានិភ័យ

ផ្អែកលើរបាយការណ៍ទាំងនេះ ច្បាប់ និងអនុសញ្ញាខាងក្រោមអាចប្រឈមនឹងហានិភ័យនៃការធ្វើវិច្ឆ័យកម្មដោយភាគីពាក់ព័ន្ធដែល ផ្តោតលើចិន៖

- អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ**
- IMO SOLAS V/19.2.4, ជាពិសេស កថាខណ្ឌ 22²⁷

- ច្បាប់ប្រទេសចិន**
- វិធានការរដ្ឋបាលស្តីពីការត្រួតពិនិត្យទីតាំងនាវានេសាទតាមមហាសមុទ្រ ^{១២៩}
 - បទបញ្ញត្តិស្តីពីកិច្ចការដែនសមុទ្រ និងការពិន័យរដ្ឋបាល ^{៣០}

Malay: Mengganggu Sistem Pengenalan Automatik



Sumber imej: *The Paper* (kiri, peralatan AIS), Global Fishing Watch (kanan, jejak AIS kapal penangkap ikan).

Penangkapan ikan di perairan jauh (DWF) dan jenis kapal-kapal lain dari RRC dilaporkan menyahaktifkan AIS mereka (gambar di atas sebelah kiri), menyediakan perlindungan untuk kemungkinan aktiviti maritim haram, seperti penangkapan ikan IUU atau pemindahan kapal yang menyalahi undang-undang, dan meningkatkan risiko kemalangan. Menyahaktifkan AIS juga melanggar konvensyen antarabangsa dan undang-undang negara yang memerlukan AIS berfungsi di atas hampir semua kapal maritim yang besar.

Latar Belakang

Kapal "menjadi gelap" dengan mengaburkan lokasi, pergerakan dan transmisinya, atau dengan memanipulasi data yang dihantar oleh isyaratnya untuk kelihatan terlibat dalam aktiviti atau berada di suatu tempat di mana mereka tidak berada. Salah satu cara kapal "menjadi gelap" adalah dengan melumpuhkan atau mengganggu AIS mereka, sistem penjejakan sumber terbuka automatik yang membantu navigasi selamat kapal dan membenarkan pihak berkuasa menjejak dan memantau pergerakan kapal.¹ Konvensyen antarabangsa dan undang-undang RRC memerlukan kapal dengan 300+ tan kasar (GT) untuk membawa AIS yang berfungsi semasa belayar di perairan antarabangsa.² Menurut pakar, kapal kadang kala mematikan atau mengganggu AIS mereka untuk menutup aktiviti haram.³ DWF dan lain-lain jenis kapal RRC dilaporkan mengganggu AIS atas kapal semasa beroperasi di seluruh dunia.⁴ Antara tahun 2018 dan 2021, terdapat laporan kapal-kapal PRC yang didakwa menutup atau mengganggu AIS mereka untuk mengaburkan aktiviti haram di perairan Republik Demokratik Korea (DPRK),⁵ Ecuador,⁶ Vanuatu,⁷ Afrika Selatan,⁸ Filipina,⁹ dan Indonesia.¹⁰

Aktiviti RRC yang didakwa

DPRK: Menurut sebuah kajian yang dijalankan oleh lapan institusi menggunakan teknologi satelit yang tidak bergantung pada isyarat AIS, hampir 1,000 kapal "gelap" yang berasal daripada RRC menangkap ikan secara haram di perairan Korea Utara pada tahun 2017 dan 2018, dengan aktiviti itu berterusan sehingga sekurang-kurangnya tahun 2019.¹¹ Begitu juga, organisasi perdagangan maritim Windward telah melaporkan bahawa satu cara kapal-kapal RRC mengelak sekatan Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu (PBB) ke atas DPRK adalah dengan menyahaktifkan AIS mereka untuk mengimport komoditi yang dilarang oleh UNSC, termasuk arang batu yang berasal dari DPRK.¹² Tingkah laku ini melanggar peraturan domestik dan sekatan PBB yang melarang negara daripada membeli hak menangkap ikan dari Korea Utara atau mengimport dan mengeksport pelbagai jenis komoditi, termasuk arang batu Korea Utara.¹³

Aktiviti RRC yang didakwa

Ecuador: Dari tahun 2018 hingga 2021, laporan penyiasatan oleh media antarabangsa dan NGO mendokumentasikan jigger sotong dan kapal pukat tunda RRC "menjadi gelap" di laut lepas di Amerika Selatan, termasuk berhampiran Kepulauan Galapagos Ecuador, tapak warisan dunia UNESCO.¹⁴ Begitu juga, analisis operasi kapal terpilih berbendera RRC berhampiran Galapagos pada tahun 2020 mendapati banyak contoh kapal mengubah draf, panjang dan pemilikan, dan "menjadi gelap" berhampiran EEZ Galapagos. Menurut analisis tersebut, "Taktik kebingungan mungkin merupakan gabungan kebimbangan mengenai bahaya reputasi dan ketidakpastian tentang undang-undang yang terpakai."

Vanuatu: Pada 19 Januari 2021, sebuah kapal Polis Maritim Vanuatu telah memintas dua kapal nelayan berbendera RRC, *Dong Gang Xing 13* dan *Dong Gang Xing 16*, untuk aktiviti penangkapan ikan IUU yang disyaki di dalam perairan wilayah Vanuatu.¹⁵ Kapal-kapal itu mempunyai kebenaran untuk menangkap ikan di dalam EEZ Vanuatu tetapi tidak dalam perairan wilayahnya sejauh 12 batu, di mana mereka ditangkap dengan AIS dimatikan, menurut pendakwa raya Vanuatu.¹⁶

Gambia: Analisis tahun 2019–2020 kapal nelayan yang beroperasi di perairan Gambia dan negeri lain yang tergolong dalam Komuniti Ekonomi Negara Afrika Barat mendapati kapal berbendera RRC mengubah data AIS supaya berbilang kapal berkongsi nama dan nombor Identiti Perkhidmatan Mudah Alih IMO dan Maritim, yang setiap satunya dikehendaki di sisi undang-undang supaya berbeza.¹⁷

Indonesia: Pada 11 Januari 2021, media Indonesia melaporkan bahawa Agensi Keselamatan Maritim Indonesia telah memintas kapal penyelidikan RRC *Xiang Yang Hong 03* di Selat Sunda kerana beroperasi di perairan Indonesia dengan AIS dinyahaktifkan.¹⁸ Menurut peraturan Indonesia dan antarabangsa, semua kapal yang transit di laluan laut kepulauan Indonesia diwajibkan mempunyai AIS yang berfungsi.¹⁹

Filipina: Pada malam 9 Jun 2019, kapal RRC berbadan keluli berukuran 44 meter *Yuemaobinyu 42212* telah merempuh kapal Filipina berbadan kayu berukuran 19 meter *Gem Ver* dengan AIS dinyahaktifkan dan lampu dimatikan, menurut kru di atas kapal *Gem Ver* dan laporan media Filipina.²⁰ Kapal RRC itu belayar meninggalkan tempat kejadian, meninggalkan 22 anak kapal *Gem Ver* terdampar di laut sehingga mereka diselamatkan oleh nelayan Vietnam.²¹

Apa yang dikatakan oleh RRC tentang aktiviti tersebut

- Pegawai RRC dan media yang ditujukan ke luar negara telah menolak dakwaan bahawa kapal-kapal daripada RRC menutup AIS mereka untuk menyembunyikan aktiviti haram. Mereka berpendapat bahawa kapal-kapal daripada RRC mematuhi dengan ketat keperluan Sistem Pemantauan Kapal (VMS) RRC yang berasingan, tetapi berkaitan.²² Daripada perhatian, data VMS digunakan untuk program kawalan dan pemantauan perikanan dan tidak bertujuan untuk disiarkan kepada umum atau dikongsi dengan negara lain melainkan mereka menangkap ikan di dalam RFMO atau EEZ negara lain. Juga daripada perhatian, beberapa kapal menangkap ikan DWF daripada RRC tidak memenuhi keperluan 300 GT untuk membawa AIS.²³
- Semasa sekurang-kurangnya empat sidang media MFA pada tahun 2020, jurucakap menegaskan bahawa "China melaksanakan Sistem Pemantauan Kapal yang paling ketat di dunia."²⁴ Kenyataan ini diterbitkan semula secara meluas oleh media RRC yang ditujukan ke luar negara dalam pelbagai bahasa, termasuk bahasa Indonesia, Perancis, Sepanyol dan Inggeris.²⁵
- Pelaporan media RRC yang ditujukan kepada khalayak di dalam dan luar negara membincangkan keperluan AIS China dan menyerlahkan usaha China untuk membanteras "penggunaan peralatan AIS yang menyalahi undang-undang atau tidak betul, " mengakui bahawa tindakan sedemikian "menimbulkan cabaran kepada ketenteraman maritim."²⁶

Undang-undang, peraturan dan norma yang berisiko

Berdasarkan laporan ini, undang-undang dan konvensyen berikut mungkin berisiko disubversi oleh pelaku yang berpangkalan di RRC:

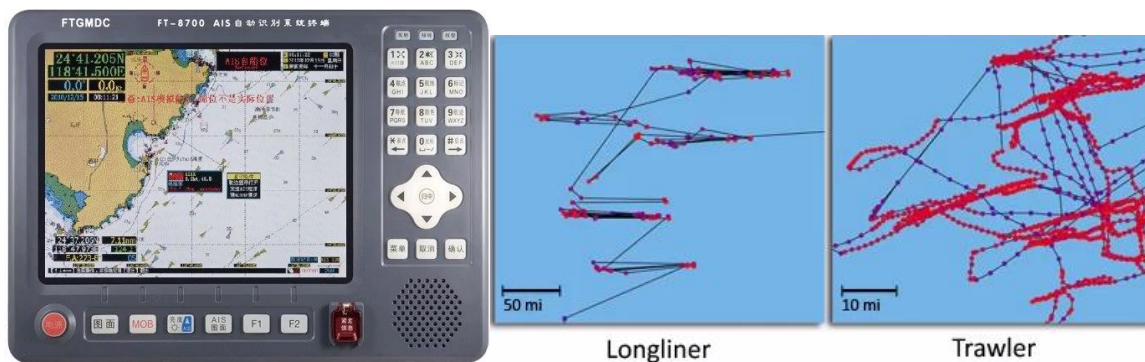
***Konvensyen
Antarabangsa***

- IMO SOLAS V/19.2.4, khususnya, perenggan 22²⁷

***Undang-Undang
RRC, Dasar²⁸***

- Langkah-Langkah Pentadbiran Pemantauan Posisi Kapal-kapal Perikanan Lautan²⁹
- Peraturan-Peraturan Mengenai Hal Ehwal Maritim dan Penalti Pentadbiran³⁰

Tagalog Filipino: Pakikialam sa Awtomatikong Identification System



Pinagmulan ng imahe: *Ang Papel* (kaliwa, kagamitan na AIS), Global Fishing Watch (kanan, pinagdaan ng barkong may AIS).

Ang distant water fishing (DWF) at iba pang uri ng mga barkong mula sa PRC ay iniulat na nagpapatay ng kanilang AIS (nakalarawan sa kaliwa sa itaas), na nagbibigay ng anyo sa posibleng ipinagbabawal na gawain sa karagatan, tulad ng IUU na pangingsda o ilegal na transshipment, at pagtaas ng panganib ng mga aksidente. Ang pagpatay ng AIS ay lumalabag din sa mga internasyonal na konbensyon at pambansang batas na nangangailangan na nakasama ang gumaganang AIS sa halos lahat ng malalaking sasakyang pandagat.

Kasaysayan

Ang mga sasakyang-dagat ay “go dark” (namamawala) sa pamamagitan ng pagtago sa kanilang lokasyon, paggalaw, at mga transmisyon, o gamit ang pagmamaniplula sa datos na nagpapadala sa kanilang mga senyales upang magmukhang nakikibahagi sa aktibidad o nasa isang lugar na wala. Ang isang paraan para “go dark” ang mga barko ay sa pamamagitan ng hindi pagpapagana o pakikialam sa kanilang AIS, isang awtomatikong open-source na sistema ng pagsubaybay na tumutulong sa ligtas na pag-navigate ng barko at nagbibigay-daan sa mga awtoridad na subaybayan at ang mga paggalaw ng sasakyang-dagat.¹ Ang mga internasyonal na konbensyon at mga batas ng PRC ay nangangailangan ng mga barkong may 300+ gross tonnage (GT) na magdala ng gumaganang AIS habang naglalayag sa ibang bansa.² Ayon sa mga eksperto, minsan ay pinapatay o pinakikialaman ng mga barko ang kanilang AIS upang itago ang mga ipinagbabawal na aktibidad.³ Ang DWF at iba pang uri ng mga barko ng PRC ay iniulat na pinakikialaman ang kasamang AIS habang tumatakbo sa buong mundo.⁴ Sa pagitan ng 2018 at 2021, may mga ulat na may mga barko ng PRC na diumano'y nagpapatay o nakikialam sa kanilang AIS upang takpan ang mga ipinagbabawal na aktibidad sa karagatan ng Democratic Republic of Korea (DPRK),⁵ Ecuador,⁶ Vanuatu,⁷ West Africa,⁸ Pilipinas,⁹ at Indonesia.¹⁰

Iginiit na gawain ng PRC

DPRK: Ayon sa isang pag-aaral na isinagawa ng walong institusyon gamit ang satellite technology na hindi umaasa sa mga signal ng AIS, halos 1,000 “dark” na mga barkong mula ng PRC ang ilegal na nangingsda sa mga karagatan ng North Korea noong 2017 at 2018, na ang aktibidad ay nagpapatuloy hanggang sa 2019.¹¹ Katulad nito, ang maritime trade organization na Windward ay nag-ulat na ang isang paraan para ang mga sasakyang pandagat ng PRC ay maka-iwas sa mga parusa ng United Nation (UN) sa DPRK ay sa pamamagitan ng pagpatay ng kanilang AIS upang mag-import ng mga kalakal na ipinagbabawal ng UNSC, kabilang ang mga uling mula sa DPRK.¹² Ang pag-uugaling ito ay lumalabag sa mga lokal na regulasyon at mga parusa ng UN na nagbabawal sa mga bansa na bumili ng mga karapatan sa pangingsda mula sa North Korea o mag-import at mag-export ng malawak na hanay ng mga kalakal, kabilang ang uling mula sa North Korea.¹³

Iginiit na gawain ng PRC

Ecuador: Mula 2018 hanggang 2021, ang mga ulat sa pagsisiyasat ng mga internasyonal na media at NGO ay nagdokumento ng PRC squid jiggers at trawlers na “going dark” sa mga dagat sa labas ng South America, kabilang ang kalapit na Galapagos Islands ng Ecuador, isang UNESCO world heritage site.¹⁴ Kahalintulad, nakita ng pagsusuri sa mga operasyon ng mga piling barkong may flag ng PRC malapit sa Galapagos noong 2020 na maraming pagkakataon na nagbabago ang draft, haba, at pagmamay-ari ng mga barko, at “nagdidilim” malapit sa EEZ ng Galapagos. Ayon sa pagsusuri, “The obfuscation tactics may be a mix of concern about reputational harm and uncertainty about applicable law” (Ang mga taktika ng pagtago ay maaaring pinaghalong alalahanin tungkol sa pinsala sa reputasyon at kawalan ng katiyakan tungkol sa naaangkop na batas.)

Vanuatu: Noong Enero 19, 2021, naharang ng isang barko ng Vanuatu Maritime Police ang dalawang barkong pangingsda na may bandera ng PRC, *Dong Gang Xing 13* at *Dong Gang Xing 16*, para sa hinihinalang aktibidad ng pangingsda ng IUU sa loob ng teritoryo ng Vanuatu.¹⁵ Ang mga barko ay may pahintulot na mangisda sa loob ng EEZ ng Vanuatu ngunit hindi sa loob ng 12-milya nitong teritoryal na katubigan, kung saan sila ay nahuli na nakapatay ang kanilang AIS, ayon sa mga tagausig ng Vanuatu.¹⁶

Gambia: Sa isang 2019–2020 na pagsusuri ng mga barko na pumapalaot sa katubigan ng Gambia at iba pang mga estado na kabilang sa Economic Community of Western African States, natagpuan ng mga barkong may flag ng PRC na binabago ang datos ng AIS upang maraming mga barko ang nagbahagi ng mga pangalan at mga numero ng IMO at Maritime Mobile Service Identity, bawat isa. na kung saan ay kinakailangan na legal na maging naiiba.¹⁷

Indonesia: Noong Enero 11, 2021, iniulat ng media sa Indonesia na naharang ng Indonesian Maritime Security Agency ang PRC research vessel na *Xiang Yang Hong 03* sa Sunda Strait para sa pagpapatakbo sa tubig ng Indonesia na ang AIS ay nakapatay.¹⁸ Ayon sa mga regulasyon ng Indonesia at internasyonal, ang lahat ng barkong dumaraan sa mga archipelagic sea lane ng Indonesia ay kinakailangang magkaroon ng gumaganang AIS.¹⁹

Pilipinas: Noong gabi ng Hunyo 9, 2019, binangga ng 44-meter, steel-hulled PRC vessel *Yuemaobinyu 42212* ang 19-meter wood-hulled Philippine vessel na *Gem Ver* nang nakapatay ang AIS at patay ang mga ilaw, ayon sa crew na sakay ng *Gem Ver* at mga ulat ng media sa Pilipinas.²⁰ Naglayag palayo ang barko ng PRC sa pinangyarihan, na iniwan ang 22 *Gem Ver* na tripolante na naiwan sa dagat hanggang sa sila ay nailigtas ng mga mangingisdang Vietnamese.²¹

Ano ang sinasabi ng PRC tungkol sa gawain

- Itinulak ng mga opisyal ng PRC at foreign-directed media ang mga alegasyon na pinasara sa mga barko ng PRC na ang kanilang AIS ay nakapatay upang itago ang bawal na aktibidad. Ipinagtatangol nila na ang mga barko ng PRC ay mahigpit na sumusunod sa hiwalay, ngunit nauugnay, mga kinakailangan ng PRC Vessel Monitoring System (VMS).²² Tandaan, ang datos ng VMS ay ginagamit para sa pagkontrol sa pangisdaan at mga programa sa pagsubaybay at hindi nilalayong ilabas sa publiko o ibahagi sa ibang mga bansa maliban kung nangingisda sila sa loob ng isang RFMO o mga EEZ ng ibang bansa. Tandaan din, hindi nakatutugon ang ilang barko ng PRC DWF sa 300 GT na kinakailangan para sa AIS carriage.²³
- Sa panahon ng hindi bababa sa apat na press conference ng MFA noong 2020, iginiit ng mga tagapagsalita na “China implements the world’s most rigorous Vessel Monitoring System” (Ipinatupad ng China ang pinakamahigpit na Sistema ng Pagsubaybay sa Barko sa mundo).²⁴ Ang mga puna na ito ay malawakang muling inilathala ng media ng PRC na nakadirekta sa ibang bansa sa maraming wika, kabilang ang Indonesian, French, Spanish, at Ingles.²⁵
- Ang pag-uulat ng media ng PRC na naglalayon sa parehong mga domestik at dayuhang madla na tumatalakay sa mga kinakailangan ng AIS ng China at itinatampok ang mga pagsisikap ng Tsina na sugpuin ang “iligal o maling paggamit ng kagamitan sa AIS,” na kumikilala sa mga naturang aksyon na “nagbibigay

Ano ang sinasabi ng PRC tungkol sa gawain

ng mga hamon sa kaayusan ng dagat.”²⁶

Nanganganib na mga batas, tuntunin, at pamantayan

Batay sa mga ulat na ito, ang mga sumusunod na batas at konbensyon ay nanganganib na ipawalang-bisa ng mga opisyal ng PRC:

Mga Internasyonal na Konbensyon

- IMO SOLAS V/19.2.4, sa partikular, pangungusap 22²⁷

Mga Batas ng PRC, Patakaran²⁸

- Measures for Administration of Monitoring the Position of Ocean Fishing Vessels²⁹
- Regulations on Maritime Affairs and Administrative Penalties³⁰

Endnotes

¹ U.S. Department of Homeland Security, "Automatic Identification System Overview," U.S. Coast Guard Navigation Center, accessed Sept. 30, 2021, <https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=aismain>.

² See, for example, *Article 24, Paragraph 1 and Paragraph 2 (12) of the "Regulations of the People's Republic of China on Maritime Affairs and Administrative Penalties* (中华人民共和国海上海事行政处罚规定: 第二十四条第一款及第二款第(十二)), PRC Ministry of Transportation (中华人民共和国交通运输部), (Sept. 1, 2021), accessed Sept. 30, 2021,

<https://www.xindemarinenews.com/m/view.php?aid=32598>; *Notice of the Ministry of Agriculture and Rural Affairs on the Issuance of the "Measures for the Administration of Monitoring the Position of Ocean Fishing Vessels"* (农业农村部关于印发《远洋渔船船位监测管理办法的通知》), Ministry of Agriculture and Rural Affairs (农业农村部) (Aug. 19, 2018), accessed Sept. 30, 2021,

http://www.gov.cn/xinwen/2019-08/19/content_5422285.htm; *Decision of the People's Government of Hainan Province on Amending the "Regulations on the Administration of the Safety Production of Marine Fishing Vessels in Hainan Province"* (海南省人民政府关于修改〈海南省海洋渔船安全生产管理规定〉的决定), People's Government of Hainan Province (海南省人民政府) (Sept. 27, 2017), accessed Sept. 30, 2021,

<https://www.hainan.gov.cn/hainan/dfzfgz/201710/c6d50c366b5b4e679d1222b11b63834b.shtml>; *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*, International Maritime Organization, (1974), accessed Sept. 21, 2021,

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx); *Revised Guidelines for the Onboard Operational Use of Shipborne Automatic Identification Systems (AIS)*, International Maritime Organization, (Dec. 2, 2015), accessed Oct. 1, 2021, https://www.navcen.uscg.gov/pdf/ais/references/IMO_A1106_29_Revised_guidelines.pdf.

³ See, for example, "What Vessels Are Required to Use AIS? What Are Global Regulations and Requirements for Vessels to Carry AIS?," Global Fishing Watch, accessed Oct. 1, 2021, <https://globalfishingwatch.org/faqs/what-vessels-are-required-to-use-ais-what-are-global-regulations-and-requirements-for-vessels-to-carry-ais/>; Lacey Malarky and Beth Lowell, "Avoiding Detection: Global Case Studies of Possible AIS Avoidance," *Oceana*, Mar. 2018, <https://usa.oceana.org/publications/reports/avoiding-detection-global-case-studies-possible-ais-avoidance>; Joshua Goodman, "Great Wall of Lights: China's Sea Power on Darwin's Doorstep," AP and Univision, Sept. 24, 2021, <https://apnews.com/article/china-oceans-overfishing-squid-294ff1e489589b2510cc806ec898c78f>; Carmen Ferrà et al., *Using AIS to Attempt a Quantitative Evaluation of Unobserved Trawling Activity in the Mediterranean Sea*, *Frontiers in Marine Science*, 2020, <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2020.580612/full>.

⁴ See, for example, "Lianyungang Maritime Investigation and Punishment of a Fishing Vessel Illegally Installing Cargo Ship AIS," 连云港海事查处一起渔船违法安装货船 AIS 行为, *Xinhua*, 新华社, Apr. 8, 2021, http://www.js.xinhuanet.com/2021-04/08/c_1127306535.htm; "AIS, the Things You Need to Know," *AIS*; 那些您需要了解的事儿, *The Paper*, 澎湃, Dec. 5, 2019, https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_5153173; "Typical Case of Maritime Radio Order Rectification," 水上无线电秩序整治典型案例, *The Paper*, 澎湃, June 23, 2020, https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_7969619; "Pollution: Clandestine Treatment of Garbage in China," *Pollution: Traitement clandestin des ordures en Chine*, *People's Daily French*, *le Quotidien du Peuple en ligne* 2017, <https://french-people-com->

cn.translate.google.com/translate?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl=fr&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=nui,sc,elem.9181873.html?_hstc=223907780.247746a74fcdc3c545949a2506cf5540.1626264487711.1626264487711.1626264487711.1&_hssc=223907780.2.1626264487712&_hsfp=1621161622.

⁵ See: Jaeyoon Park, "A 2020 Analysis: Detecting the Dark Fleets in North Korea and Russia," Global Fishing Watch, Jan. 20, 2021, <https://globalfishingwatch.org/fisheries/2020-analysis-dark-fleets/>;

Trevor Phillips-Levine, Dylan Phillips-Levine, and Walker Mills, "How NGOs Can Help Keep Tabs on China's Illegal Fishing Activity," Maritime Executive, Oct. 20, 2020, <https://www.maritime-executive.com/editorials/how-ngos-can-help-keep-tabs-on-china-s-illegal-fishing-activity>; "The Curious Case of the SU RI BONG," Windward, Apr. 20, 2020, <https://windward.ai/blog/the-curious-case-of-the-su-ri-bong/>;

⁶ See, for example, PRC flagged Gang Tai 8 (Gross Tonnage 725) having 'gone dark' for four days in waters just outside the Ecuador EEZ in July 2020 prior to apparent transshipment to a refrigerated cargo vessel, raising concerns of illegal transshipment. "Great Wall of Lights: China's Sea Power on Darwin's Doorstep.," Tabitha Mallory and Ian Ralby, "Evolution of the Fleet: A Closer Look at the Chinese Fishing Vessels off the Galapagos," CIMSEC, Oct. 19, 2020, <https://cimsec.org/evolution-of-the-fleet-a-closer-look-at-the-chinese-fishing-vessels-off-the-galapagos/>; Ian Ralby, "Looking Past Gulf of Guinea Piracy: Chinese Twins, 'Ghanaian' Fishing, and Domain Awareness," CIMSEC, Mar. 17, 2021, <https://cimsec.org/category/ocean-governance/>.

⁷ Michael Field, "Murky Background to Vanuatu's Chinese Fishing Boat Arrests," *Asia Pacific Report*, Jan. 27, 2021, <https://asiapacificreport.nz/2021/01/27/michael-field-murky-background-to-vanuatus-chinese-fishing-boat-arrests/>.

⁸ "Looking Past Gulf of Guinea Piracy: Chinese Twins, 'Ghanaian' Fishing, and Domain Awareness."

⁹ Rambo Talabong and Sofia Tomacruz, "The Sinking of Gem-Ver," Rappler, July 10, 2019,

<https://specials.rappler.co/newsbreak/in-depth/234304-there-is-a-ship-about-hit-sinking-gem-ver-recto-bank-series-part-1/index.html>.

¹⁰ See: Dian Septiari and Novan Iman Santosa, "Bakamla Intercepts Chinese Research Vessel in Sunda Strait," *The Jakarta Post*, Jan. 17, 2021, <https://www.thejakartapost.com/news/2021/01/16/bakamla-intercepts-chinese-research-vessel-in-sunda-strait.html>; Achmad Nasrudin Yahya, "Bakamla Suspects Chinese Survey Vessel Operates Underwater Sensors in Indonesian Waters," Bakamla Curiga Kapal Survei China Operasikan Sensor Bawah Air di Perairan Indonesia, *Nasional Kompas*, Nasional Kompas, Feb. 2, 2021, <https://nasional.kompas.com/read/2021/02/02/12144011/bakamla-curiga-kapal-survei-china-operasikan-sensor-bawah-air-di-perairan?page=all>; Valerie Mai, "The Indonesian Patrol Vessel Blocked the Chinese Research Vessel in Sunda Strait," *Vietnam Times*, Jan. 20, 2021,

<https://vietnamtimes.org.vn/the-indonesian-patrol-vessel-blocked-the-chinese-research-vessel-in-sunda-strait-27492.html>; Gloria Methri, "Chinese Research Vessel Intercepted in Indonesian Waters; Hints at Underwater Ops," Republic World, Jan. 17, 2021, <https://www.republicworld.com/world-news/china/chinese-research-vessel-intercepted-in-indonesian-waters-hints-at-underwater-ops.html>.

¹¹ "A 2020 Analysis: Detecting the Dark Fleets in North Korea and Russia."

¹² "The Curious Case of the SU RI BONG."

¹³ See: "A 2020 Analysis: Detecting the Dark Fleets in North Korea and Russia.," "How NGOs Can Help Keep Tabs on China's Illegal Fishing Activity.," "The Curious Case of the SU RI BONG."

¹⁴ See, for example, PRC flagged Gang Tai 8 (Gross Tonnage 725) having 'gone dark' for four days in waters just outside the Ecuador EEZ in July 2020 prior to apparent transshipment to a refrigerated cargo vessel, raising concerns of illegal transshipment. "Great Wall of Lights: China's Sea Power on Darwin's Doorstep.," "Evolution of the Fleet: A Closer Look at the Chinese Fishing Vessels off the Galapagos.," "Looking Past Gulf of Guinea Piracy: Chinese Twins, 'Ghanaian' Fishing, and Domain Awareness."

¹⁵ Glenda Willie, "Chinese Fishing Vessels Seized," *Daily Post Vanuatu*, Jan. 22, 2021,

https://www.dailypost.vu/news/chinese-fishing-vessels-seized/article_7f921a84-5c33-11eb-8c48-8b7b17bf15d2.html.

¹⁶ Field, “Murky Background to Vanuatu’s Chinese Fishing Boat Arrests.”

¹⁷ “Looking Past Gulf of Guinea Piracy: Chinese Twins, ‘Ghanaian’ Fishing, and Domain Awareness.”

¹⁸ See: Septiari and Santosa, “Bakamla Intercepts Chinese Research Vessel in Sunda Strait.”; Yahya, “Bakamla Suspects Chinese Survey Vessel Operates Underwater Sensors in Indonesian Waters.”; Mai, “The Indonesian Patrol Vessel Blocked the Chinese Research Vessel in Sunda Strait.”; “Chinese Research Vessel Intercepted in Indonesian Waters; Hints at Underwater Ops.”

¹⁹ “Chinese Research Vessel Intercepted in Indonesian Waters; Hints at Underwater Ops.”; *Regulations for Carriage of AIS*, UN International Maritime Organization, (Dec. 31, 2004), accessed Sept. 20, 2021, <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/AIS.aspx>; *Indonesian Government Regulation No. 37 on the Rights and Obligations of Foreign Ships and Aircraft Exercising the Right of Archipelagic Sea Lane Passage Through Designated Archipelagic Sea Lanes, 28 June 2002*, National legislation - DOALOS/OLA - United Nations - INDONESIA, (June 28, 2020), accessed Sept. 20, 2021, https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin52e.pdf; “Chinese Research Vessel Intercepted in Indonesian Waters; Hints at Underwater Ops.”

²⁰ Kristine Sabillo, “Satellite Data: Chinese Vessel in Reed Bank Incident Often Went ‘Dark’,” ABS-CBN News, June 20, 2019, <https://news.abs-cbn.com/news/06/20/19/satellite-data-chinese-vessel-in-reed-bank-incident-often-went-dark>; Benjamin Pulta, “PH to Finally Get Compensation Offer for Gem-Ver Incident,” Philippines News Agency, 2021, <https://www.pna.gov.ph/articles/1142951>.

²¹ “The Sinking of Gem-Ver.”

²² U.S. Coast Guard, “How Does AIS Compare and Contrast with VMS?,” U.S. Coast Guard Navigation Center, accessed Oct. 1, 2021, https://www.navcen.uscg.gov/pdf/AIS/Q_AIS_vs_VMS_Comparison.pdf.

²³ “Avoiding Detection: Global Case Studies of Possible AIS Avoidance.”

²⁴ See: “Foreign Ministry Spokesperson Zhao Lijian’s Regular Press Conference on September 10, 2020,” Ministry of Foreign Affairs for the People’s Republic of China, Sept. 10, 2020, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1813877.shtml; “Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying’s Regular Press Conference on October 9, 2020,” Ministry of Foreign Affairs for the People’s Republic of China, Oct. 9, 2020, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1822871.shtml; “Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin’s Regular Press Conference on September 28, 2020,” Ministry of Foreign Affairs for the People’s Republic of China, Sept. 28, 2020, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1819548.shtml; “Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin’s Regular Press Conference on December 25, 2020,” Ministry of Foreign Affairs for the People’s Republic of China, Dec. 25, 2020, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1842734.shtml.

²⁵ See, for example, “Chinese Ministry of Foreign Affairs Denies Pompeo’s ‘Worried and Concerned’ Statement on Chinese Fishing Vessel Operations on the High Seas,” Kemlu Tiongkok Bantah Pernyataan Pompeo Yang ‘Prihatin dan Khawatir’ pada Operasi Kapal Nelayan Tiongkok di Laut Lepas, Indonesian CRI, Sept. 11, 2020, <http://indonesian.cri.cn/20200911/35f2e69f-b8db-afb1-7ae3-14763f12a8c8.html>; “Chinese Fishing Vessels Operate in Accordance with Relevant International Laws,” Los barcos pesqueros chinos operan de acuerdo con las leyes internacionales pertinentes, People’s Daily Spanish, Sept. 11, 2020, <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2020/0911/c31621-9759426.html>; “Pollution: Clandestine Treatment of Garbage in China.”

²⁶ See, for example, “Lianyungang Maritime Investigation and Punishment of a Fishing Vessel Illegally Installing Cargo Ship AIS.”; “AIS, the Things You Need to Know.”; “Typical Case of Maritime Radio Order Rectification.”; “Pollution: Clandestine Treatment of Garbage in China.”

²⁷ The IMO requires AIS use by all vessels >500GT, for any vessel >300GT that is on an “international voyage” and for all passenger vessels. AIS should always be in operation when ships are underway or at anchor. If the master believes that the continual operation of AIS might compromise the safety or security of the ship or where security incidents are imminent, AIS may be switched off. Unless it would further compromise the safety or security, if the ship is operating in a mandatory ship reporting system, the master should report this action and the reason for doing so to the competent authority.

Revised Guidelines for the Onboard Operational Use of Shipborne Automatic Identification Systems (AIS), Dec. 2, 2015. *UN IMO SOLAS, 1974. Regulations for Carriage of AIS*, Dec. 31, 2004.

²⁸ Including laws, policies, regulations, and proposed regulations that prohibit the alleged activity within the PRC territorial waters and EEZ.

²⁹ *Notice of the Ministry of Agriculture and Rural Affairs on the Issuance of the "Measures for the Administration of Monitoring the Position of Ocean Fishing Vessels"* (农业农村部关于印发《远洋渔船船位监测管理办法的通知》), Aug. 19, 2018. Additionally, the 2020 PRC White Paper on China's Offshore Fisheries Contract Performance notes that "All ocean-going fishing vessels must install and normally turn on the Vessel Position Monitoring System (VMS), and automatically report the position once an hour," see: *White Paper on Compliance of China's Distant-Water Fishing* (中国远洋渔业履约白皮书), Ministry of Agriculture and Rural Affairs, (Nov. 2020), accessed July 2021, http://www.moa.gov.cn/nybg/2020/202012/202102/t20210201_6360831.htm.

³⁰ *Article 24, Paragraph 1 and Paragraph 2 (12) of the "Regulations of the People's Republic of China on Maritime Affairs and Administrative Penalties* (中华人民共和国海上海事行政处罚规定: 第二十四条第一款及第二款第(十二)), Sept. 1, 2021.

This report was written by CNA's China and Indo-Pacific Security Affairs Division (CIP).

CNA's China and Indo-Pacific Security Affairs Division provides its sponsors with timely, data-based analyses on a wide range of security issues across the Indo-Pacific region, providing decision-makers the context they need to make informed choices and plans.

CNA is a not-for-profit research organization that serves the public interest by providing in-depth analysis and result-oriented solutions to help government leaders choose the best course of action in setting policy and managing operations.



Dedicated to the Safety and Security of the Nation

IIM-2021-U-031296-Final

3003 Washington Boulevard, Arlington, VA 22201

www.cna.org • 703-824-2000