



Groupe de Travail de
l'Afrique de l'Ouest

Ensemble pour la lutte contre la pêche illégale



LE GROUPE DE TRAVAIL DE L'AFRIQUE DE L'OUEST :

COOPÉRATION, COLLABORATION,
COMMUNICATION



West Africa Task Force
Working together to stop illegal fishing

LE GROUPE DE TRAVAIL DE L'AFRIQUE DE L'OUEST REGROUPE LES SIX PAYS MEMBRES DU COMITÉ DES PÊCHES POUR LE CENTRE-OUEST DU GOLFE DE GUINÉE (CPCO) – LE BÉNIN, LA CÔTE D'IVOIRE, LE GHANA, LE LIBÉRIA, LE NIGÉRIA ET LE TOGO – POUR LUTTER CONTRE LA PÊCHE ILLICITE ET METTRE FIN AU COMMERCE DE POISSONS CAPTURÉS ILLÉGALEMENT.

Le Groupe de Travail est animé par le Secrétariat du CPCO et soutenu par une Équipe Technique qui comprend Trygg Mat Tracking (TMT), Stop Illegal Fishing et NFDS, avec un financement du NORAD. En coopérant activement, en partageant des informations et en formant des Groupes de travail inter-administrations nationaux, le Groupe de travail de l'Afrique de l'Ouest travaille de concert pour mettre fin à la pêche illicite.

Le rapport « **Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest : Coopération. Collaboration. Communication** » a été produit par Stop Illegal Fishing, Trygg Mat Tracking, le Secrétariat du CPCO et NFDS.



Toutes les photographies : Copyright (©) Stop Illegal Fishing, sauf indication contraire. Les images contenues dans cette publication sont uniquement destinées à illustrer la pêche et les opérations connexes, et ne sont pas destinées à indiquer ou suggérer, directement ou indirectement, que des activités de pêche illicites, non déclarées et non réglementées (INN) ont eu lieu ou étaient de quelque manière que ce soit associées à ces images. Toutes les données AIS ont été fournies par exactEarth. Cette publication devrait être citée de la manière suivante : Stop Illegal Fishing, Trygg Mat Tracking, FCWC Secretariat and NFDS (2017) The West Africa Task Force : Cooperation. Collaboration. Communication. Gaborone, Botswana.

TABLE DES MATIÈRES

ABRÉVIATIONS	4	QUE FAIT LE GTA0 ?	32
AVANT-PROPOS	5	DES INFORMATIONS INCOHÉRENTES	
QUE SE PASSE-T-IL ET POURQUOI ?	6	DÉCLENCHENT UNE ENQUÊTE SUR LE BLUE GATE	32
QUE SE PASSE-T-IL DANS LA RÉGION DU CPCO ?	8	DES VÉRIFICATIONS DILIGENTES IDENTIFIENT UN	
QUELS SONT LES PROBLÈMES ET DIFFICULTÉS	12	NAVIRE NON IMMATRICULÉ : LE SYLVALINE JONAH	33
PRINCIPAUX ?	14	LE NAVIRE PIRATÉ JU YUAN 1 SURPRIS EN PLEIN	
POURQUOI LE TRANSBORDEMENT EST-IL UN	16	CIBLAGE ILLÉGAL DE THONS	34
PROBLÈME ?	18	UN EXERCICE D'ENTRAÎNEMENT IDENTIFIE UN	
POURQUOI LES REEFERS SONT-ILS UN PROBLÈME ?	19	NAVIRE LISTÉ INN	35
QU'EST-CE QUE LE GROUPE DE TRAVAIL		LE LIBÉRIA REFUSE L'IMMATRICULATION À UN	
DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ?		NAVIRE À HAUT RISQUE : LE NEW BAI I N° 168	37
COMMENT FONCTIONNE LE GROUPE		TAIWAN PREND DES MESURES CONTRE	
DE TRAVAIL DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ?		LE YEUN HORNG N° 2 PÊCHANT SANS LICENCE	37
COOPÉRATION ET COLLABORATION	22	DANS LA ZEE LIBÉRIENNE	
COMMUNICATION	24	LES GROUPES DE TRAVAIL COOPÈRENT CONTRE UN	
RENFORCEMENT DES CAPACITÉS	26	AGENT D'IMMATRICULATION NON AUTORISÉ	38
POUR QUELS RÉSULTATS ?	30	LE NIGÉRIA MONTRE L'EXEMPLE SUR LES	
		NUMÉROS OMI	39
		CONDUITE D'UNE INSPECTION INTER-AGENCES	40
		IDENTIFICATION DE DÉCLARATIONS	
		D'IMMATRICULATION FRAUDULEUSES	41
		TRANSBORDEMENT SOUPÇONNÉ, REEFER INSPECTÉ	42
		ET MAINTENANT ?	43

ABRÉVIATIONS

AIS	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)
BAD	Banque africaine de développement
BMI	Bureau maritime international
CEDEAO	Communauté économique des états de l'Afrique de l'Ouest
CER	Communauté économique régionale
CIATT	Commission interaméricaine du thon tropical
CICTA	Convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
CMAPA	Conférence des ministres africains de la pêche et de l'aquaculture
CPCO	Comité des pêches du Centre-Ouest du Golfe de Guinée
CSR	Commission sous-régionale des pêches
DCP	Dispositif de concentration de poissons
ET	Équipe Technique
FDF	Département fédéral des pêches du Nigéria (Federal Department of Fisheries)
GT	Groupe de Travail
GTAO	Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest
GTN	Groupe de travail national
INN	(Pêche) Illicite, non déclarée et non réglementée
NFDS	Nordenfjeldske Development Services
NOAA	Agence américaine d'observation océanique et atmosphérique (National Oceanic and Atmospheric Administration)
NORAD	Agence de développement norvégienne (Norwegian Development Agency)
OIG	Organisation intergouvernementale
OMI	Organisation maritime internationale
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
ORP	Organisme régional des pêches
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
SIF	Stop Illegal Fishing
t	Tonnes
TDR	Termes de référence
TJB	Tonnage de jauge brute
TMT	Trygg Mat Tracking
UE	Union européenne
VMS	Système de surveillance des navires (Vessel monitoring system)
ZEE	Zone économique exclusive



ALORS QUE LE CPCO FÊTE SON 10È ANNIVERSAIRE EN 2017, NOUS POUVONS ÊTRE FIERS DE CE QUE NOUS AVONS ACCOMPLI.

AVANT-PROPOS

Le Groupe de Travail de l’Afrique de l’Ouest (GTAO) est convoqué par le Comité des pêches pour le Centre-Ouest du Golfe de Guinée (CPCO) et est constitué des six Membres du CPCO – le Bénin, la Côte d’Ivoire, le Ghana, le Libéria, le Nigéria et le Togo. Il a été créé avec le soutien de l’initiative « Renseignements sur les pêches et appui aux systèmes de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) en Afrique de l’Ouest », laquelle est généreusement soutenue par le Norad. Ensemble, le Groupe de Travail se consacre à mettre un terme aux activités de pêche illicite et à stopper le commerce de poissons capturés illégalement dans notre région.

Bien qu’il n’existe pas de données définitives sur l’étendue de la pêche illicite, nous savons que les opérateurs illicites ciblent particulièrement les eaux de l’Afrique de l’Ouest et diverses estimations suggèrent que 40 à 60 % du poisson capturé dans notre région l’est de manière illicite. Ce sont parmi les plus hauts niveaux de pêche illégale dans le monde et l’impact que cela a en termes de pertes économiques, de manque à gagner, et d’effets adverses sur les moyens de subsistance est immense. Cela doit cesser, et le GTAO fournit un moyen efficace pour intensifier nos efforts à cette fin.

Cela fait maintenant 3 ans que le GTAO est actif, et durant ce laps de temps des avancées importantes ont été réalisées, notamment en contribuant de manière significative à la mise en œuvre du Plan d’action régional de lutte contre la pêche illégale du CPCO, adopté en 2009. Nous avons développé un moyen efficace d’assurer une communication ouverte, de surmonter les barrières linguistiques et de bâtir une collaboration nationale inter-administrations. Nous fonctionnons désormais entièrement dans les deux langues officielles de la région (anglais et français). Les retards administratifs ont été résolus entre les institutions nationales et régionales, grâce à des communications en temps réel, ainsi que l’identification de points focaux et de contacts spécifiques. L’ouverture est assurée par le partage d’informations telles que les listes de licences des navires, ce qui contribue à cibler l’analyse de l’activité des navires, permettant ainsi une meilleure identification des navires à haut risque qui feront l’objet d’enquêtes approfondies.

Les liens forts qui ont été développés et qui existent désormais au sein des pays, dans toute la région et avec nos partenaires internationaux, donnent également des résultats. Nous attendons avec impatience la prochaine phase de développement, alors que nous bâtissons sur les fondations de ce que nous avons accompli, et que nous travaillons dur pour surmonter les difficultés qui ont été identifiées jusqu’ici au cours de nos activités.

Alors que le CPCO fête son 10è anniversaire en 2017, nous pouvons être fiers de ce que nous avons accompli. Notre mission a été d’accroître la coopération entre nos membres et un objectif clé a été de renforcer nos actions à l’encontre de la pêche illégale. Nous avons fait de réels progrès dans ces ambitions, et nous démontrons au monde que grâce à une communication, une coopération et une collaboration de qualité, en parallèle avec un renforcement des capacités, nous pouvons changer les choses.

Nous nous réjouissons de travailler avec nos partenaires pour le succès continu du CPCO et du GTAO !

Séraphin Dedi Nadje

Séraphin Dedi Nadje
Secrétaire Général du CPCO

QUE SE PASSE-T-IL ET POURQUOI ?

Malgré des différences locales, la région du CPCO peut être décrite comme ayant :

- un important ensemble de **pêcheries côtières et artisanales**, fournissant principalement du poisson pour la consommation locale ;
- des **pêcheries démersales de crevettes et de poissons**, exploitées par des chalutiers industriels et orientées à la fois vers la consommation locale et l'exportation ; et
- des **pêcheries industrielles hauturières de grands pélagiques ou de thonidés**, exploitées par des senneurs et des canneurs, destinées principalement à l'exportation mais fournissant également du poisson aux marchés locaux.

La région est également une plaque tournante importante pour l'importation et le transit de poisson provenant d'autres régions telles que l'Afrique de l'Ouest étendue, la Chine, l'Asie et l'Europe. Une partie de ce poisson est destinée à la consommation locale, une autre à la transformation et une grande partie est simplement transférée depuis les navires de pêche ou des navires frigorifiques (reefers) vers des conteneurs pour être transportés vers des destinations mondiales.

Le GTAQ focalise son attention sur le renforcement de la mise en conformité des secteurs de la pêche industrielle de la région avec les règles et les réglementations internationales, régionales et nationales. L'accent est mis sur le respect des lois non seulement dans le secteur de la capture, mais également pour tendre vers davantage de légitimité dans les régimes d'octroi de pavillon et de licences aux navires de pêche, et vers une garantie que seul du poisson légal est transféré, déchargé et transformé dans les ports, et autorisé à entrer dans la chaîne de valeur et à arriver sur le marché.



PÊCHERIES DÉMERSALES DE CREVETTES ET DE POISSONS

Les pêcheries démersales sont principalement ciblées par des pêcheurs artisans au Togo, au Bénin et au Libéria, avec une activité industrielle limitée. Le Togo et le Bénin ont des bandes côtières restreintes et, par conséquent, n'ont pas développé de pêche industrielle. Par le passé, le Libéria avait des chalutiers industriels qui pêchaient sur l'étroit plateau continental, mais avec l'introduction d'une zone d'exclusion côtière de six milles réservée aux pêcheurs artisans, le chalutage industriel autorisé est actuellement limité. Cependant, le changement prévu vers une zone d'exclusion côtière plus étroite de trois milles pourrait créer un afflux de chalutiers industriels dans un avenir proche.

Le Ghana dispose d'une importante flotte pavillonnée localement d'environ 90 chalutiers, de 20 à 45 mètres de long et de 100 à 300 TJB, dont beaucoup ont des liens avec la Chine. Le poisson est débarqué à Tema ou Takoradi au Ghana, ou bien en Côte d'Ivoire, et est destiné à la consommation locale.

La Côte d'Ivoire dispose d'une flotte locale de chalutiers qui n'est autorisée à pêcher que dans les eaux nationales et est composée de 28 chalutiers de 20 à 40 mètres de long, dont beaucoup ont des liens avec la Chine. Une trentaine de chalutiers ghanéens et trois chalutiers nigériens sont autorisés par la Côte d'Ivoire à pêcher dans leurs eaux.

Le Nigéria dispose d'une flotte de chalutiers d'environ 150 navires ciblant les crevettes et les poissons à nageoires. Ces navires sont de plus petite taille que la flottille ghanéenne, mesurant en moyenne 25 mètres de long et se situant entre 100 et 150 TJB. Les captures sont débarquées dans les ports du Nigéria (Lagos, Warri, Port Harcourt et Calabar) et consommées localement, les prises de crevettes entrant sur le marché d'exportation.

PÊCHERIES INDUSTRIELLES HAUTURIÈRES DE GRANDS PÉLAGIQUES OU DE THONIDÉS

La pêche de grands pélagiques comprend plusieurs espèces de thons tropicaux (germon, patudo et listao) et d'autres espèces océaniques telles que l'espadon, le marlin et le requin. Les poissons migrent à travers l'océan Atlantique, pénétrant chaque année dans les zones économiques exclusives (ZEE) des pays les plus occidentaux du CPCO, généralement au cours du troisième trimestre de l'année. La pêche est importante pour la région tant en raison des licences octroyées aux navires de pêche pour pêcher dans les ZEE qu'en raison des importations et de la transformation du poisson dans les deux ports d'Abidjan en Côte d'Ivoire et Tema au Ghana.

La flotte thonière opérant dans les ZEE des pays du GTAO comprend environ 50 senneurs, d'une longueur moyenne de 75 mètres et allant de 500 à 2 800 TJB. Environ 20 de ces navires battent le pavillon espagnol ou français, et 12 environ sont immatriculés au Ghana avec des liens vers des armateurs asiatiques. Le reste bat divers pavillons, dont certains sont des pavillons de complaisance, notamment le Belize, le Cap-Vert, Curaçao, El Salvador, le Guatemala, le Panama et le Sénégal, souvent avec des liens vers des armateurs européens. La flotte de l'union européenne (UE) est autorisée à pêcher dans les ZEE du Libéria, de la Côte d'Ivoire et du Ghana, bien que les navires espagnols demandant des licences au Ghana aient tendance à être moins nombreux. La flotte ghanéenne est autorisée à pêcher dans ses propres eaux nationales ainsi qu'en Côte d'Ivoire, et trois navires sont autorisés à pêcher au Bénin. Le reste de la flotte de senneurs est actuellement autorisé à pêcher au Libéria et en Côte d'Ivoire. 12 navires d'avitaillement desservant la flotte de senneurs sont autorisés à opérer au Libéria : un français, six panaméens et cinq espagnols.



En plus de la flotte de senneurs, environ 12 canneurs ghanéens opèrent au Ghana, au Bénin et en Côte d'Ivoire. Un palangrier opère occasionnellement au Libéria et un autre en Côte d'Ivoire.

Les principaux domaines post-capture concernant la région du CPCO sont les suivants: la transformation du thon à Abidjan ou à Tema destiné à la consommation dans d'autres pays tels que l'Europe et l'Asie; le transport de thons congelés entiers dans des *reefers* ou des conteneurs vers d'autres pays pour y être transformés; et l'approvisionnement en thon destiné à la consommation locale, impliquant généralement la conservation des prises accessoires à bord pour être vendues lors des escales dans les ports.

Abidjan, en Côte d'Ivoire, est le principal port thonier de la région en termes de débarquement, de transbordement et d'approvisionnement avec 130 000 t de thon transitant par Abidjan chaque année. Le port dispose de trois usines de transformation (traitant 50 000 t par an) et d'installations de stockage à froid de grande envergure qui aident à maintenir un flux de poisson tout au long de l'année vers les usines. Ils facilitent également le transbordement direct du poisson des navires de pêche ou des *reefers* vers des conteneurs (55 000 t par an) pour être transformé en Europe ou en Asie. Le reste (25 000 t) est utilisé pour la consommation locale. Tema, au Ghana, transforme 58 000 t de thon en conserves annuellement, destinées principalement à l'Europe, dans une usine de transformation principale et une plus petite. Du thon conteneurisé est également envoyé en Europe et en Côte d'Ivoire pour y être transformé, tandis que les prises accessoires sont vendues sur le marché local.

12 navires d'avitaillement desservant la flotte de senneurs sont autorisés à opérer au Libéria : un français, six panaméens et cinq espagnols

QUE SE PASSE-T-IL DANS LA RÉGION DU CPCO ?

CÔTE D'IVOIRE

Importations : principalement du poisson entier congelé en provenance d'Afrique de l'Ouest, d'Europe et d'Asie, y compris des espèces de petits pélagiques et des thons.

Exportations : principalement du thon transformé à destination de l'Europe.

PORT

Abidjan est le plus grand port de manutention de thon en Afrique.

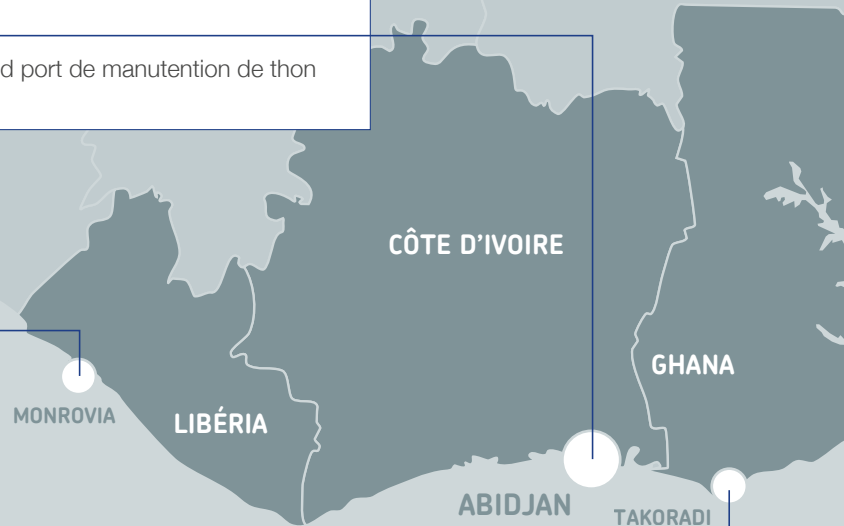
LIBÉRIA

Importations : poisson entier congelé, y compris des espèces de petits pélagiques et des thons en provenance d'Europe, d'Afrique du Nord-Ouest et de Guinée-Bissau.

Exportations : négligeables.

PORT

Monrovia est le seul port où débarquent les navires de pêche industriels locaux, les navires étrangers utilisant d'autres ports de la région ou transbordant en mer.



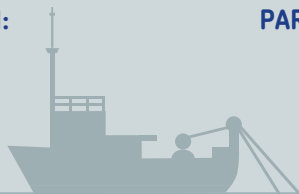
NAVIRES

331 navires industriels sont autorisés à pêcher dans la région du CPCO, soutenus par 12 navires d'avitaillement

NAVIRES SOUS LICENCE OPÉRANT DANS LA RÉGION DU CPCO

PAR TYPE D'ENGIN:

CHALUTIERS
268



PAR ETAT DU PAVILLON:

NIGÉRIA **150**
GHANA **90**
CÔTE D'IVOIRE **28**



SENNEURS
51



EU **20**
GHANA **12**
CURAÇAO **5**
EL SALVADOR **4**
BELIZE **3**
CAP-VERT **2**
GUATÉMALA **2**
PANAMA **2**
SÉNÉGAL **1**



CANNEURS
12



GHANA **12**



NAVIRES
D'AVITAILLEMENT
12



PANAMA **6**
ESPAGNE **5**
FRANCE **1**



TOGO

Importations : poisson entier congelé en provenance d'Afrique de l'Ouest, d'Europe et de Chine.

Exportations : une partie importante des importations sera réexportée vers le Nigéria et vers des pays enclavés d'Afrique de l'Ouest.

PORT

Lomé représente un point de transit important pour des pays enclavés tels que le Mali, le Niger et le Burkina Faso.

BÉNIN

Importations : principalement du poisson entier frais et congelé en provenance d'Afrique de l'Ouest, d'Europe et d'Asie.

Exportations : pas d'exportations significatives.

PORT

Cotonou sert d'accès à la mer pour la République du Niger et de port secondaire pour le Nigéria.

NIGÉRIA

Importations : espèces de petits pélagiques entiers congelés et poisson fumé en provenance d'Europe.

Exportations : exportations principales sont des crevettes à destination de l'Europe.

PORTS

Lagos est la principale voie d'importation vers l'énorme marché du Nigéria.

Port Harcourt est également une voie d'importation importante desservant le Nigéria et d'autres pays enclavés.

GHANA

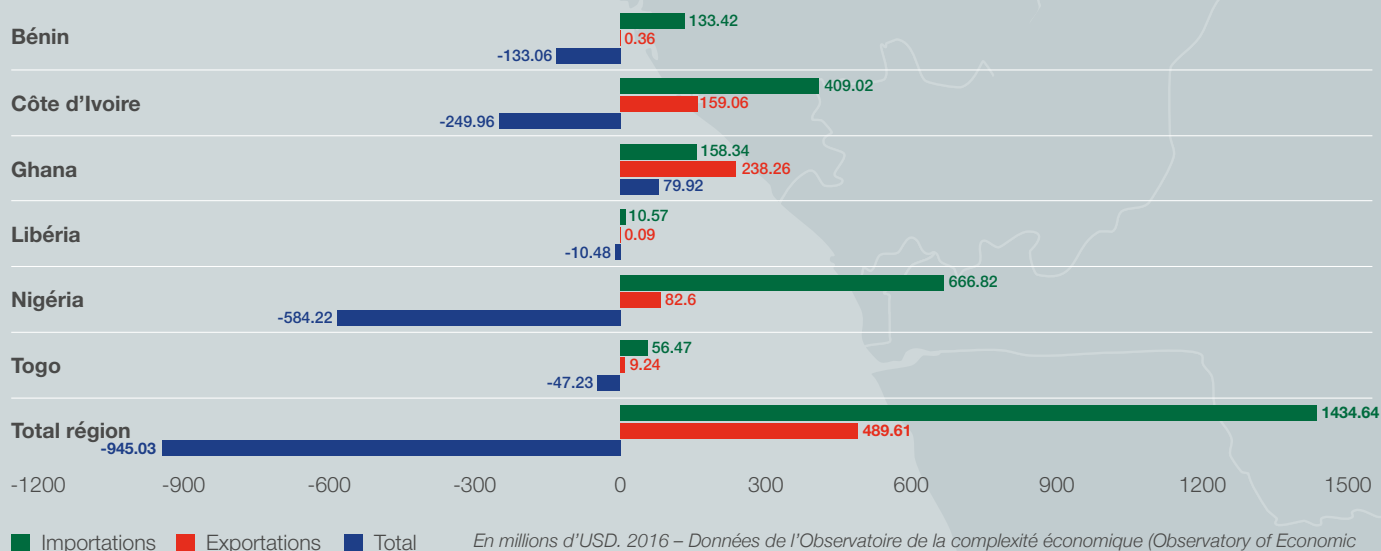
Importations : poisson entier congelé, y compris des thons et des espèces de petits pélagiques en provenance d'Asie, d'Afrique de l'Ouest et d'Europe.

Exportations : principalement du thon transformé à destination de l'Europe.

PORTS

Tema est un port important pour la flotte de l'UE.

Takoradi est le principal port d'exportation du Ghana, permet également les échanges avec les pays enclavés tels que le Mali, le Burkina Faso et le Niger.



En millions d'USD. 2016 – Données de l'Observatoire de la complexité économique (Observatory of Economic Complexity – OCE). Ces chiffres ne concernent que les importations et les exportations formelles (déclarées) et sont susceptibles d'être inférieurs aux chiffres réels lorsque le commerce informel et illégal est inclus.

LA TRANSFORMATION DU THON DANS LA RÉGION DU CPCO

CÔTE D'IVOIRE

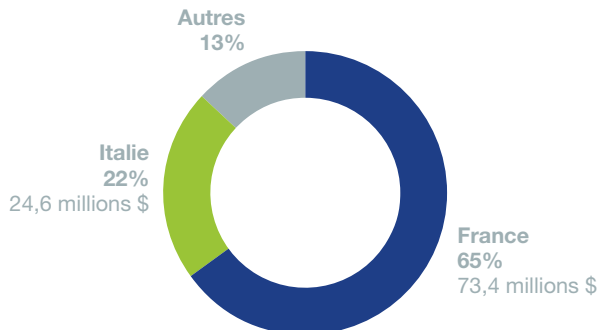
La Côte d'Ivoire dispose de 3 principales usines de transformation d'une capacité de traitement combinée de 130 000 tonnes de thon congelé brut par an.¹

Les navires de l'UE sont la principale source d'approvisionnement des trois conserveries (environ 70 %).²

Environ 3 000 conteneurs de transport de thon transformé quittent Abidjan chaque année.³

À Abidjan, environ 30 000 emplois proviennent de l'industrie thonière.⁴

Selon l'OCE : 2015 65 % des exportations de thon/de listao/de bonite transformé/conditionné du pays, évaluées à 73,4 millions d'USD, étaient destinées à la France. 22 % étaient destinées à l'Italie, pour une valeur estimée à 24,6 millions d'USD. Au total, 99 % de ces exportations partirent vers l'Europe, pour une valeur estimée à 112 millions d'USD sur un total de 114 millions d'USD.⁵

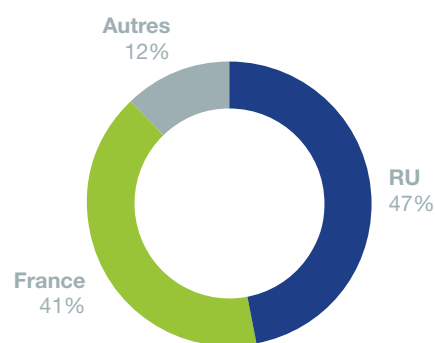


GHANA

Au total, 6 500 personnes sont employées dans la chaîne de valeur du thon.

Un total de 58 000 tonnes de thon est mis en conserve chaque année.⁶

Selon l'OCE : 2015 99.9 % des exportations de thon/de listao/de bonite transformé/conditionné du pays, évaluées à 187 millions d'USD, partirent vers l'Europe. Le Royaume-Uni a reçu 47 % de toutes les exportations, tandis que la France en a reçu 41 %.⁷



¹ http://www.africantunaconference.com/en/tourist_information.html#port

² DG MARE 2011/01/Lot 3 – SC2, ix. https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/body/cote_ivoire_2012_summary_en.pdf

³ http://www.africantunaconference.com/en/tourist_information.html#port

⁴ DG MARE 2011/01/Lot 3 – SC2, ix. https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/body/cote_ivoire_2012_summary_en.pdf

⁵ http://atlas.media.mit.edu/en/visualize/tree_map/hs92/export/civ/show/160414/2015

⁶ B Asiedu, P Failler, Y Beyens The performance of tuna processing fishery sector to sustainable fish trade and food security in Ghana, 2015. http://uenr.edu.gh/jenrm/wp-content/uploads/2015/11/002__Berchie.pdf

⁷ http://atlas.media.mit.edu/en/visualize/tree_map/hs92/export/gha/show/160414/2015/

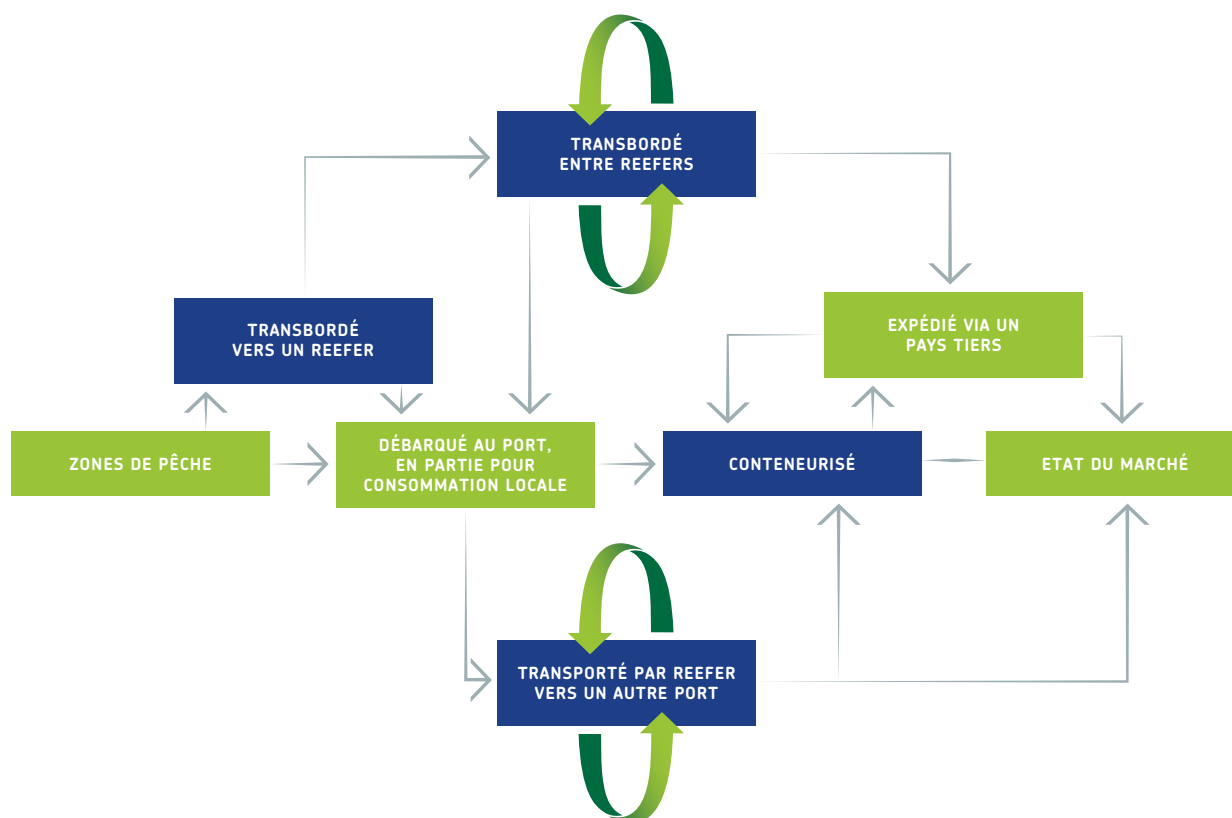


QUELS SONT LES PROBLÈMES ET DIFFICULTÉS PRINCIPAUX ?

LA CHAÎNE DE VALEUR

La région du CPCO est un important importateur, exportateur et transformateur de poisson. Le poisson débarqué dans les ports de la région peut avoir été capturé hors de la région, peut se voir exporté vers un pays tiers, ou bien le poisson capturé dans la région peut être transformé ailleurs avant d'être transporté à nouveau dans un autre pays pour être vendu. L'activité des navires et le transport lié à ces chaînes d'approvisionnement sont interdépendants, ce qui signifie qu'un éventail de types de navires et d'opérateurs sont impliqués. Les navires de pêche impliqués dans la capture peuvent également servir de mini-reefers transportant du poisson vers le port ou vers des reefers de plus grande taille.

L'activité des reefers dans la région est importante, et le transbordement en mer existe, bien qu'il soit illégal, facilitant ainsi le blanchiment du poisson capturé illégalement au sein de la chaîne d'approvisionnement. En plus de cela, une portion significative des exportations et des importations est transportée dans des conteneurs, ce qui rend l'inspection et le suivi difficiles, car les navires transporteurs de conteneurs ne sont pas soumis à l'inspection par les autorités des pêches. Au moment où le poisson pénètre dans un conteneur, il peut déjà avoir changé de mains plusieurs fois, ce qui signifie qu'il peut s'avérer presque impossible de retracer sa véritable origine et de prouver quelque illégalité que ce soit.



■ Une transformation peut avoir lieu aux points de la chaîne surlignés

↻ Les étapes avec ces flèches peuvent être répétées plusieurs fois

> Toutes les variante de cette flèche représentent une opportunité pour blanchir le poisson capturé illégalement dans la chaîne d'approvisionnement légale

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

La gestion des pêcheries comprises dans la région du CPCO se situe à différents niveaux juridictionnels et échelles géographiques, ce qui crée un cadre de gestion complexe. Cela comprend : des conventions internationales (accords et directives de l'ONU), des conventions océaniques (Convention Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique – CICTA), une coopération régionale (CPCO) et des lois et réglementations nationales. Les opérateurs tirent parti de lacunes dans la législation et de failles dans la réglementation, ou utilisent simplement les complexités à leur avantage – en supposant qu'une confusion juridictionnelle, ou qu'un manque de capacité ou de volonté feront en sorte que les sanctions ne seront pas appliquées.

LE CONTEXTE OPÉRATIONNEL RÉGIONAL

Le Golfe de Guinée est un point névralgique de la piraterie ; 2016 a vu une augmentation significative de la violence en mer, le Bureau maritime international (BIM) a enregistré 55 attaques ou tentatives d'attaques en Afrique de l'Ouest et du Centre, dont 36 pour le Nigéria. Des préoccupations légitimes en matière de piraterie offrent également une couverture aux opérateurs qui souhaitent dissimuler des activités de pêche illégale. Certains navires de pêche peuvent désactiver leur AIS pour échapper à la détection.

INFLUENCES MONDIALES

L'enjeu mondial le plus pressant qui affecte la pêche est la croissance de la population humaine et l'augmentation de la demande en poisson qui en résulte. Cette demande, en particulier pour des protéines bon marché, peut encourager les opérateurs à réduire leurs coûts en agissant illégalement.

La surcapacité planétaire en termes d'effort de pêche et le déclin des stocks halieutiques encouragent les navires de pêche à se relocaliser et à augmenter la pression de pêche en eaux lointaines, où les poissons sont plus abondants, telle que la région du CPCO. Les armateurs peuvent également repavillonner leurs navires dans des États étrangers en raison de limites de capacité dans leur pays d'origine et afin de bénéficier de contrôles et d'une surveillance moins stricts dans d'autres pays, ou encore pour pouvoir répondre aux exigences de constitution en sociétés mixtes. Des armateurs de pays tels que la Chine et la Thaïlande ont ainsi réimmatriculé leurs navires de pêche dans des pays de la région du CPCO, tels que le Nigéria ou le Ghana.

L'application de règles d'origine au sein de différents accords commerciaux peut avoir un impact significatif sur l'accès au marché pour le poisson et les produits de la pêche. Cela peut influencer le pavillon qu'un armateur choisit de battre, la zone où un navire décide de pêcher et le lieu où les captures sont débarquées ; cela peut également encourager la falsification des déclarations faites à ce sujet afin de faciliter l'accès au marché.

L'emphase mise au niveau mondial sur le développement d'économies bleues florissantes permettant d'augmenter les bénéfices tirés des océans, en particulier pour les États côtiers, n'en est qu'à ses balbutiements dans la région du CPCO. Toutefois, si la région en venait à adopter cette approche, la mise en place d'un secteur des pêches et d'une chaîne de valeur conformes serait un élément essentiel d'une économie bleue prospère.



L'enjeu mondial le plus pressant qui affecte la pêche est la croissance de la population humaine et l'augmentation de la demande en poisson qui en résulte



POURQUOI LE TRANSBORDEMENT EST-IL UN PROBLÈME ?

Le transbordement en mer représente une faille majeure dans les systèmes de contrôle, laquelle peut faciliter la pêche illégale et le blanchiment du poisson capturé illégalement. Le transbordement non observé permet aux navires d'enfreindre leurs conditions de licence et d'autorisation, de pêcher sans licence, de capturer des espèces réglementées, de sous-déclarer les captures et d'éviter de payer des taxes. Il permet également aux navires de rester en mer pendant de longues périodes, ce qui est l'un des nombreux facteurs menant à une augmentation du risque d'exploitation de la main-d'œuvre et du trafic d'êtres humains.

Le transbordement en mer est interdit dans les ZEE de tous les Membres du GTAO ; cependant, il existe des difficultés importantes liées à l'application de ces interdictions, et le transbordement est considéré comme un problème majeur dans la région. Le GTAO a donc réalisé une surveillance des mouvements des reefers sur AIS et a identifié de nombreux navires réalisant des déplacements déviant d'un transit normal, directement d'un port à l'autre. Par exemple, entre janvier et juillet 2016, le suivi AIS du GTAO a mis en évidence plus de 70 cas de reefers déviant du mode de fonctionnement habituellement observé au sein des ZEE des pays du Groupe de Travail. Il est impossible d'inspecter tous les navires qui présentent des signes de comportement suspect et on ne sait pas si ces cas indiquent nécessairement un transbordement en mer ou si d'autres explications sont à envisager.

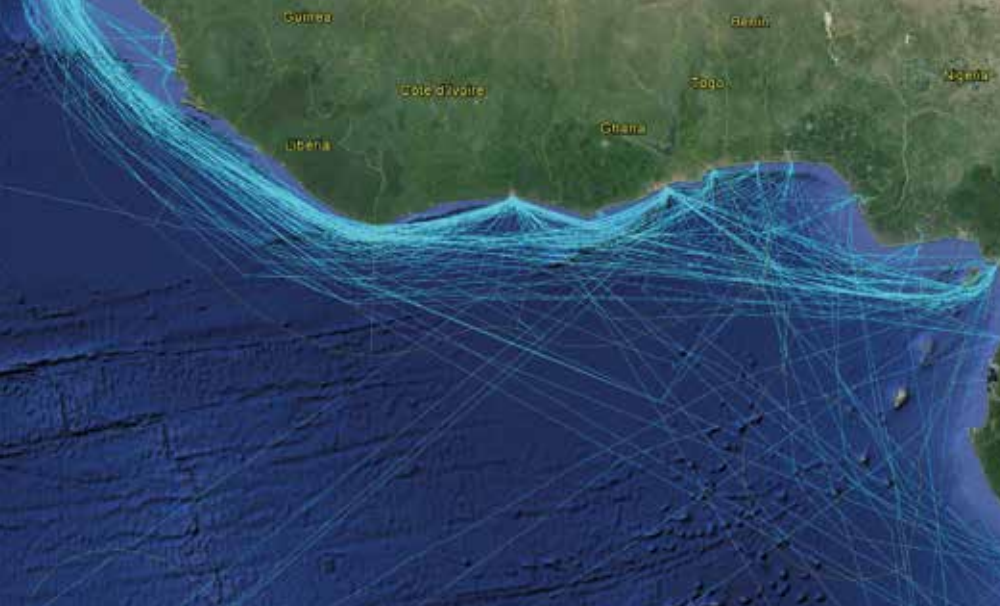
Les trois exemples ci-dessous mettent en évidence les difficultés rencontrées par les agents de contrôle pour identifier, inspecter, obtenir des éléments de preuve, et prendre des mesures lorsque des transbordements illégaux potentiels sont suspectés.

Février 2016 – Le GREEN FREEZER, un reefer immatriculé aux Bahamas, quitte Takoradi, au Ghana, et opère pendant huit jours dans les eaux au bord du plateau continental, dans la ZEE ghanéenne. Le navire a ensuite mis à jour sa destination de Takoradi vers Abidjan sur AIS, et s'est mis en route vers sa nouvelle destination. En route vers Abidjan, le navire s'est détourné de son cap alors qu'il se trouvait dans la ZEE de la Côte d'Ivoire et a été observé en activité à vitesse réduite pendant une période de deux heures.



Septembre 2016 – Le HAI FENG 648, un reefer immatriculé au Panama, a été suivi sur l’AIS alors qu’il déviait de son parcours et avançait à une vitesse de 0 à 1,5 nœud dans la ZEE du Libéria. Le navire a disparu de l’AIS en entrant dans la ZEE de la Côte d’Ivoire et est réapparu un jour plus tard en route pour Takoradi, au Ghana, où il a effectué une escale. L’absence de transmission AIS couvrait une période de 27 heures et la distance parcourue pendant cette période indiquait que le navire avait, à un moment donné, opéré plus lentement que sa dernière vitesse transmise de 14,4 nœuds.

Novembre 2016 – le TAVR, un reefer immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines a été observé sur l’AIS alors qu’il occupait une même position dans la ZEE du Ghana pendant une période d’environ 11 heures – ceci pourrait indiquer que le navire a réalisé un transbordement avec un navire « dark » (ndt : ne transmettant pas sur l’AIS). Le TAVR est un ancien navire de pêche converti pour fonctionner comme un transporteur de poisson qui se déplace régulièrement entre Tema, au Ghana et Freetown, en Sierra Leone. Le Groupe de Travail fut alerté et les Autorités de la Sierra Leone furent contactées et invitées à inspecter le navire alors qu’il faisait escale au port. Des copies de la documentation du navire obtenues par les inspecteurs en Sierra Leone ont révélé que le navire avait effectué un soutage en mer pendant la période d’intérêt – cela était confirmé par un reçu de soutage et était consigné dans le journal de bord du navire.



L'IMAGERIE DE SUIVI MONTRE L'ACTIVITÉ DE 46 REEFERS OPÉRANT DANS LA RÉGION DU CPCO ENTRE JANVIER ET MAI 2016.

POURQUOI LES REEFERS SONT-ILS UN PROBLÈME ?

Les quantités importantes d'importations et d'exportations de poisson en Afrique de l'Ouest se traduisent par des niveaux importants de fret réfrigéré ou de trafic de reefers dans la région, les ports les plus importants pour les activités des reefers étant : Monrovia (Libéria), San Pedro et Abidjan (Côte d'Ivoire), Takoradi et Tema (Ghana), Lomé (Togo), Cotonou (Bénin), Lagos, Warri et Port Harcourt (Nigéria).

Les reefers peuvent fonctionner de différentes façons dans la région, ils peuvent par exemple :

- transporter régulièrement du thon hors de la région ;
- transporter régulièrement du thon vers la région ;
- amener régulièrement des petits poissons pélagiques dans la région ;
- occasionnellement transporter du poisson vers ou hors de la région, bien qu'ils opèrent surtout à l'extérieur de la région ; ou
- rester en permanence dans la région pour transporter le poisson capturé entre les ports de la région.

Les opérations des reefers sont planifiées de façon à maximiser la rentabilité et minimiser le temps improductif. Les navires empruntent généralement le chemin le plus court d'un port à l'autre et font route à vitesse de croisière, à moins que des impératifs opérationnels ne les obligent à faire autrement. Tout écart de ce mode de fonctionnement ou interruption de transmission sur l'AIS peut indiquer qu'un reefer :

- réalise un transbordement avec un navire « dark » (c.-à-d. un navire de pêche qui ne transmet pas sur l'AIS) ;
- effectue une opération de soutage (plein de carburant) en mer ;
- attend une place au port ;
- attend des ordres avant de faire route à travers une zone à haut risque de piraterie ;
- subit des réparations ou a des problèmes de moteur ; ou
- cela pourrait indiquer une couverture satellite médiocre et un signal AIS limité.

Étant donné que l'AIS ne peut identifier que des cas de transbordement potentiel et qu'une inspection physique des navires est nécessaire pour confirmer les activités, le besoin de coopération entre les institutions gouvernementales dans les pays et entre les pays est essentiel pour lutter contre les transbordements illégaux. Par exemple, les reefers se mettent souvent à quai dans une zone portuaire différente de celle des navires de pêche, où les inspecteurs des pêches peuvent ne pas avoir facilement accès. Une coopération de la part des autorités portuaires et douanières est essentielle pour que les inspecteurs des pêches puissent ne serait-ce qu'accéder aux reefers, et les résultats des inspections doivent souvent être vérifiés à l'aide d'informations sur le poisson qui a été chargé ou déchargé, lesquelles sont potentiellement détenues par les autorités portuaires ou douanières de l'État du port ou dans un autre pays.

Les Groupes de travail nationaux (GTN) du GTAO, établis dans chaque pays, et le portail de communication du Groupe de Travail ont été des outils essentiels pour permettre au GTAO de commencer à surveiller, à comprendre et à identifier les zones à risques liées aux mouvements des reefers dans la région du CPCO.



QUELS TYPES DE REEFERS OPÈRENT DANS LA RÉGION ?

	REEFERS	MINI-REEFERS
Description	Navires de transport de la marine marchande construits avec des cales réfrigérées pour transporter des denrées périssables nécessitant d'être transportées à une température contrôlée.	Souvent des anciens navires de pêche convertis.
Dimensions moyennes	Varie, typiquement 110 x 18 mètres	Varie, typiquement 50 x 10 mètres
Tonnage brut moyen	env. 3 500	Varie, mais env. 500
Numéros IMO ?	Oui	Varie
Utilisation de l'AIS	Alors que la plupart sont sur l'AIS comme exigé par la Convention de l'OMI, les reefers éteignent souvent leur AIS sans pour autant subir de sanctions de la part l'État du pavillon.	Souvent, non
Nombre estimé dans la région du CPCO	Plus de 100	Inconnu.
Pavillons de ceux qui opèrent	Plus de 20 pavillons – les principaux États du pavillon comprennent le Libéria, les Bahamas, le Panama et Saint-Kitts-et-Nevis.	En tant que navires de pêche convertis, les mini-reefers utilisent généralement les mêmes pavillons que les navires de pêche qu'ils soutiennent.
Moyens opérationnels et difficultés	<p>Les reefers évitent souvent la section du port réservée aux navires de pêche, ce qui peut rendre l'accès difficile aux inspecteurs des pêches.</p> <p>Le poisson importé est souvent considéré comme une responsabilité des douanes plutôt que des pêches.</p> <p>De nombreux reefers sont immatriculés par des États qui ne sont pas impliqués dans les pêcheries de la région, et ils passent beaucoup de temps à opérer en dehors de la région, y compris dans les eaux internationales.</p> <p>Alors que certains reefers sont des transporteurs de poisson dédiés, beaucoup d'entre eux transportent également d'autres biens, ce qui signifie qu'ils répondent parfois à la définition d'un navire de pêche (et donc soumis aux contrôles des pêches) et d'autres fois non.</p>	<p>Les mini-reefers sont moins susceptibles de transmettre sur l'AIS et ne sont pas toujours autorisés ou immatriculés en tant que navires transporteurs, de sorte que leurs activités sont difficiles à identifier et à surveiller.</p> <p>Les mini-reefers sont parfois immatriculés comme navires de pêche ; si ce n'est pas le cas, les pays ne leur délivrent pas de licence, et ils ne sont pas sur VMS. S'ils le sont, alors ils peuvent être autorisés à pêcher du poisson, ce qui représente une manière de blanchir les captures de navires non autorisés au sein de la chaîne d'approvisionnement.</p> <p>Les mini-reefers peuvent être difficiles à distinguer des bateaux de pêche actifs – la conversion la plus élémentaire est lorsque l'engin de pêche est simplement retiré et que les cales sont utilisées pour stocker du poisson transbordé. En outre, les navires peuvent (souvent facilement) être reconvertis en navires de pêche ou peuvent prétendre être un navire de pêche, ce qui rend la surveillance difficile.</p>
Affaires	GREEN MUSIC et RANGIROA (voir p.53 et p.56). Dans les deux cas, la coopération a conduit à l'inspection des navires par des membres du Groupe de Travail et aucune activité illégale n'a été détectée.	NEW BAI I N° 168 (voir p.49) Un ancien palangrier qui a été converti afin de fonctionner comme un mini-reefer et a participé à un transbordement non autorisé avec des palangriers ciblant des thons et des requins, tout en opérant à partir du port de Dakar. Ce navire s'est vu refuser l'immatriculation et l'autorisation par le Libéria.

QU'EST-CE QUE LE GROUPE DE TRAVAIL DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ?

Les agents de contrôle des pêches jouent un rôle central dans la lutte contre la pêche illégale, veillant à ce que le poisson soit capturé, déchargé, transbordé et importé de manière légale. Pour lutter efficacement contre les infractions, les illégalités et la criminalité dans le secteur de la pêche, les agents des pêches doivent travailler de concert avec une série d'institutions gouvernementales et d'organisations aux niveaux national, régional et international.

L'approche du Groupe de Travail, qui privilégie la coopération et la collaboration entre États côtiers voisins pour lutter contre la pêche illégale, est un modèle éprouvé. Le Groupe de Travail FISH-i Africa est opérationnel dans la région de l'océan Indien occidental depuis 2012 et donne un bon exemple de ce qu'il est possible de réaliser grâce au partage efficace d'informations et de renseignements, combiné à la volonté d'empêcher les pratiques illégales.

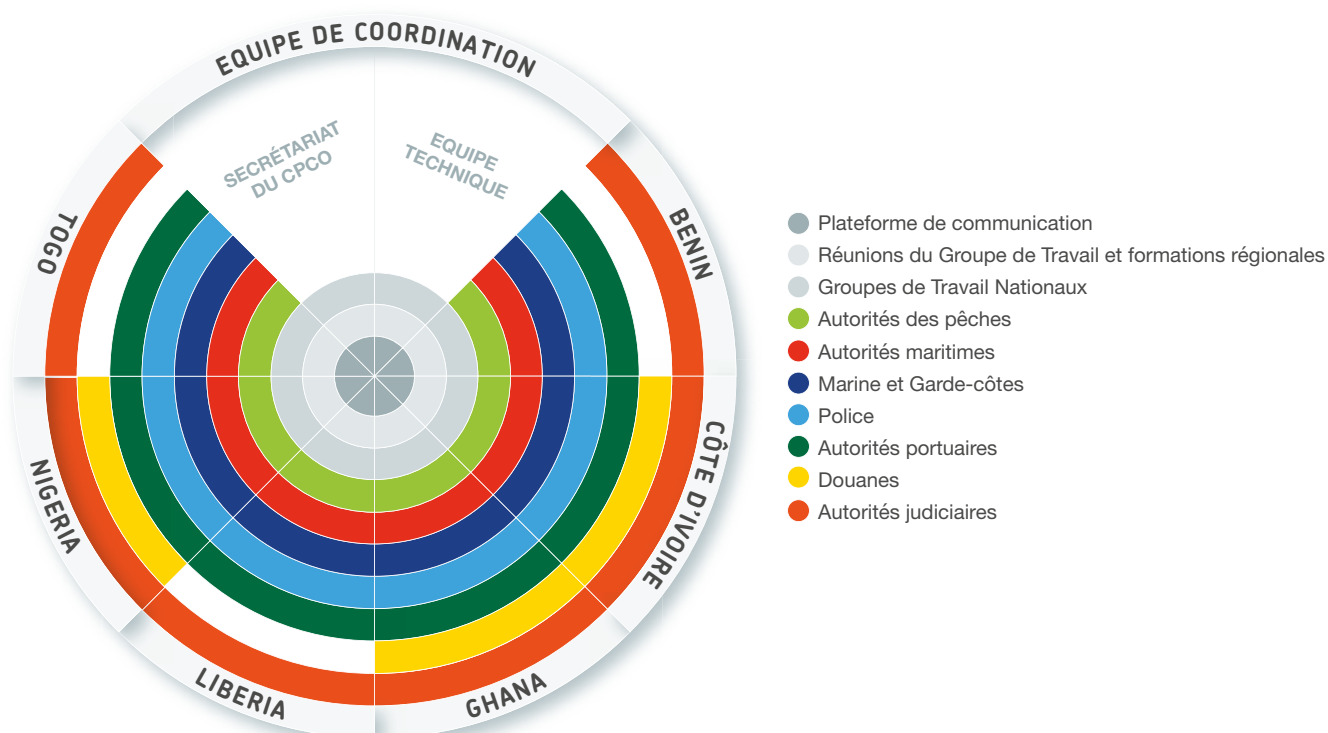
Le GTAO a été établi en 2015 en tant qu'organe subsidiaire du CPCO par la Conférence des Ministres des six États Membres du CPCO afin de concentrer les efforts et fournir une plateforme pour augmenter la coopération dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action régional de lutte contre la pêche illégale du CPCO, adopté en 2009.

Le GTAO s'est appuyé sur les valeurs fondamentales de la coopération et de la collaboration et s'est focalisé sur le renforcement de la communication et des capacités au sein de la région du CPCO. L'objectif est de développer un réseau actif focalisé sur l'amélioration du respect des lois dans le secteur de la pêche industrielle.

Le GTAO vise à surmonter les obstacles à la coopération interdépartementale, interinstitutionnelle et internationale en :

- fournissant une plateforme de communication partagée ;
- établissant des GTN impliquant toutes les agences concernées ;
- tenant régulièrement des réunions du Groupe de Travail et des formations régionales ; et
- en soutenant toutes les activités par le biais du CPCO et de l'Équipe Technique étendue.

La composition des Groupes de Travail Nationaux varient selon les pays et reflètent les besoins et les enjeux de chaque Membre. En plus de ceux énumérés plus bas, les autres institutions gouvernementales participantes comprennent l'armée de l'air, les services de l'immigration, de l'environnement et des ressources naturelles, ainsi que le Centre régional chargé de la sécurité maritime.





COMMENT FONCTIONNE LE GROUPE DE TRAVAIL DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ?

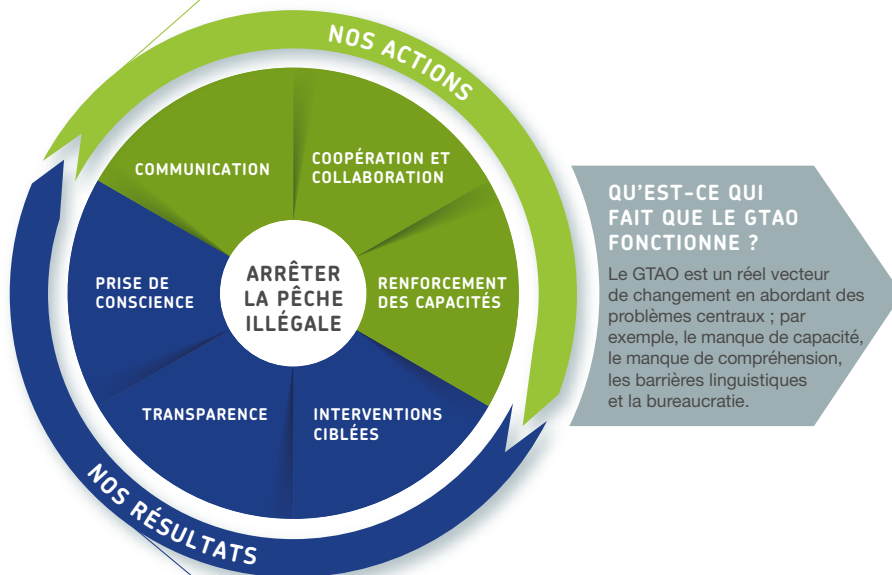
Le GTAQ s'est appuyé sur les engagements, la structure et la coopération existants fournis par le CPCO. En fournissant une plateforme active servant à opérationnaliser les accords de partage d'information existants, des liens et des relations plus solides ont été établis entre les Membres et, par conséquent, des activités de contrôle plus efficaces voient le jour.

COMMENT FONCTIONNE LE GROUPE DE TRAVAIL DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ?

CE QUE NOUS FAISONS

Le GTAO se focalise sur l'identification des opérations de pêche illégale, qu'il s'agisse de la capture, du transport ou du commerce du poisson et des produits de la pêche.

En renforçant l'expertise et les connaissances, les ressources limitées peuvent être utilisées de manière plus efficace pour les opérations de contrôle. Une meilleure communication, des politiques et des pratiques améliorées conduisent toutes à une amélioration du respect des lois.



QUELS SONT LES RÉSULTATS ?

En travaillant ensemble, en partageant l'information et les expériences, des relations solides sont établies, lesquelles favorisent une communication efficace et encouragent des réponses collectives aux enjeux communs. La tolérance, la confiance et la transparence ne se construisent pas du jour au lendemain, mais leurs bénéfices tangibles se feront sentir à long terme.

ÉLÉMENTS CLÉS

Communication

Savoir qui contacter au niveaux national et régional pour disposer d'informations et de soutien à temps est crucial pour prendre des décisions en matière d'octroi de licence ou de pavillon, ou lorsque des activités de contrôle doivent être menées.

Coopération et collaboration

Travailler ensemble en tant que Groupe de Travail ou en tant que GTN permet une meilleure compréhension des enjeux, et réduit les possibilités, pour les opérateurs illégaux, de fournir de fausses informations et d'éviter les investigations pour infractions

Renforcement des capacités

Capaciter les inspecteurs des pêches et les agents qui collaborent avec eux en renforçant leurs connaissances et leur expertise leur permet de travailler professionnellement et efficacement.

ÉLÉMENTS CLÉS

Prise de conscience

Les opérations illégales dans le secteur des pêches sont complexes et le contrôle implique diverses agences, souvent à travers plusieurs pays. Tous les acteurs doivent être conscientes de la gravité du problème et du rôle qu'ils peuvent jouer pour stopper la pêche illégale.

Transparence

Le partage d'informations et leur mise à disposition auprès de tous les membres du Groupe de Travail réduit les possibilités de cacher des activités illégales. L'ouverture sur la manière dont la pêche illégale est abordée crée une certaine confiance et permet de souligner lorsqu'un changement d'approche doit être envisagé.

Interventions ciblées

Faire en sorte que les ressources limitées soient utilisées judicieusement pour en maximiser l'impact, à la fois en termes d'appréhension des opérateurs illégaux mais aussi de dissuasion des futurs contrevenants.

ACTIVITÉS ET BÉNÉFICES	RÉSULTATS	IMPACTS
<ul style="list-style-type: none"> Créer une plateforme de communication commune qui inclut les membres du GT et les représentants des GTN et permet la traduction en anglais et en français. Permettre aux membres du GT et aux GTN de partager des renseignements et des informations entre eux, et de soumettre des demandes d'assistance ou pour la conduite d'activités de contrôles 	<p>108 fils de messages sur la plateforme de communication, avec 525 réponses.</p>	<p>Des contrôles et une conformité améliorés:</p> <ul style="list-style-type: none"> Inspections au port Des décisions en matière d'octroi de pavillon et de licence faisant preuve d'une plus grande diligence Détentions de navires et poursuites
<ul style="list-style-type: none"> Tenir des réunions régulières, le GT fournissant un forum pour échanger des informations, apprendre à se connaître, et offrir un espace de discussion. Analyser et partager des informations et données de la région. Partager des informations sur les licences de pêche Mettre en perspective avec les enjeux régionaux et moniaux pour accroître la compréhension et coordonner/concentrer les efforts. 	<p>6 pays et 50 agences nationales impliquées dans le GTAO à travers les GTN.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Demandes de soutien auprès d'INTERPOL Demandes de mise sur liste INN auprès d'ORGP Davantage de demandes de licences
<ul style="list-style-type: none"> Former à l'échelle des pays ou de la région à travers l'organisation d'ateliers ciblés traitant des inspections au port, de l'analyse photographique, la chaîne de contrôle, les données AIS et VMS. Fournir un conseil et un support techniques, légaux et opérationnels continus. Développer des documents techniques en réponse aux requêtes du Groupe de Travail, par exemple sur les transbordement et sur les activités des reefers. 	<p>183 membres du GTAO ont participé à des formations.</p>	
ACTIVITÉS ET BÉNÉFICES	RÉSULTATS	IMPACTS
<ul style="list-style-type: none"> Un intérêt et une prise de conscience croissants au sujet des impacts de la pêche illégale et de l'existence de crimes liés à la pêche découlent de l'établissement des GTN. Une compréhension améliorée des problèmes et défis communs aux agences et aux pays. Les impacts potentiellement dommageables de l'octroi de pavillon ou de licence de pêche à des navires à haut risque sont mieux connus. 	<p>Vérifications diligentes lors de l'octroi de pavillon ou de licence à des navires.</p>	<p>Des contrôles et une conformité améliorés:</p> <ul style="list-style-type: none"> Inspections au port Des décisions en matière d'octroi de pavillon et de licence faisant preuve d'une plus grande diligence Détentions de navires et poursuites
<ul style="list-style-type: none"> Tous les membres du GTAO partagent les informations relatives aux navires commerciaux autorisés à opérer dans leurs ZEE. Une plateforme de communication partagée permet une meilleure accessibilité à l'information relative aux investigations et aux requêtes. La corruption devient moins évidente lorsque la communication prend place dans un forum 	<p>Des informations au sujet de plus de 300 navires licenciés ont été partagées par le GTAO.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Demandes de soutien auprès d'INTERPOL Demandes de mise sur liste INN auprès d'ORGP Davantage de demandes de licences
<ul style="list-style-type: none"> Les navires présentant un risque élevé en cas d'octroi de licence ou de pavillon ont été identifiés. Investigations et poursuites des navires et compagnies coupables d'infractions à la réglementation des pêches. Les échanges en temps réel permettent une réponse rapide aux échanges de renseignements et d'informations. 	<p>26 rapports de renseignement (intelligence reports ou INTREPS) préparés au sujet de navires à haut risque potentiel.</p>	

COOPÉRATION ET COLLABORATION

La pêche illégale est un fléau complexe et mondial perpétré par des navires de pêche immatriculés, possédés et exploités par une multitude de pays. Les opérations et les illégalités se produisent dans toutes les juridictions et profitent de la faible gouvernance des États côtiers, ainsi que d'une mosaïque incohérente de règles, de réglementations et de lois au niveau international.

Mettre fin à la pêche illégale nécessite une coopération et une collaboration à plusieurs niveaux:

NATIONAL

Avec la coopération des institutions gouvernementales compétentes, accroître la dissuasion, améliorer le respect des lois et, par conséquent, promouvoir la durabilité, augmenter les revenus et les bénéfices socio-économiques. Le GTAQ a :

- Créé des GTN afin de s'assurer que la coopération inter-administrations devienne une réalité.
- Concentré l'attention sur les problèmes et enjeux communs.
- Recherché des bénéfices partagés et des objectifs communs.

RÉGIONAL

Créer un réseau fort et efficace capable de mettre fin à la pêche illégale. Le GTAQ a :

- Établi une plateforme de communication pour faciliter l'accès à l'information régionale.
- Construit un point de vue régional pour identifier les problèmes communs et les solutions communes.
- Encouragé le partage ouvert d'informations précédemment privées telles que des informations sur les navires sous licence.
- Collaboré et partagé des renseignements sur les navires opérant illégalement.
- Validé des TdR avec des objectifs et des cibles communs.

EN AFRIQUE DE L'OUEST

Traiter des problèmes communs, partager l'information et réduire les opportunités offertes aux opérateurs illégaux. Le GTAQ :

- A travaillé avec les États Membres de la Commission sous-régionale des pêches (CSRQ) par le biais de leur unité de SCS.
- A émis des alertes sur les navires à haut risque opérant ou présents en Afrique de l'Ouest.
- A vérifié des informations en matière de licences, d'immatriculations et d'inspections.
- A demandé une assistance pour des enquêtes en cours.
- Se sont invités les uns les autres à des réunions pour renforcer la coopération.

INTERNATIONAL

Assurer que les activités de contrôle sont efficaces et que le système global peut répondre aux besoins locaux. Le GTAQ :

- A encouragé la participation et l'implication d'agences et d'organisations internationales au sein de l'Équipe Technique du GTAQ et dans le cadre d'événements de formation régionaux.
- A partagé son expériences au sein de discussions et processus régionaux et mondiaux, notamment par le biais des processus de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de l'Union africaine, pour l'élaboration du Cadre politique et stratégie de réforme de la pêche et de l'aquaculture en Afrique, en réponse aux décisions de la Conférence des ministres africains de la pêche et de l'aquaculture (CMAPA).
- A renforcé les liens avec des organisations telles que la FAO, INTERPOL et NOAA.
- A encouragé le partage approprié de renseignements à l'extérieur de la région du CPCO.
- A facilité des liens et la communication avec les États du pavillon.
- A partagé l'information provenant d'autres régions, par exemple, les alertes de FISH-i Africa sur les navires à haut risque.





COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL ?

• 50 agences/institutions

sont activement impliquées dans le GTAQ par le biais des GTN.

• Le GTAQ a initié de nouvelles relations de coopération

en créant des liens et des connexions avec des organisations, des institutions gouvernementales, des pays voisins et des États du pavillon et du port.



QUE DISENT LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL ?

“En facilitant la coopération entre les institutions gouvernementales, le GTAQ aide à économiser du temps et des ressources.”

LCL Bina Fofana, Pêches, Côte d’Ivoire

“Le GTN a renforcé la coopération inter-agences pour faire face aux problèmes de pêche INN, nous partageons des informations avec la Marine et les deux institutions effectuent une vérification croisée des informations sur les navires et leurs activités.”

Godfrey Baidoo-Tsibu, Commission des pêches, Ghana

“Le GTAQ, à travers les GTN, a renforcé la coopération et la collaboration entre les institutions nationales impliquées dans le suivi des activités de pêche et a contribué à accroître le respect des lois en mer.”

Capitaine Kwafo, Marine, Ghana

“Avant la création du GTAQ, il n’y avait presque aucune coopération active au Togo, nous saluons la coopération établie par le Groupe de travail national, et d’une manière générale, par le Groupe de Travail de l’Afrique de l’Ouest lui-même ; cela nous a permis d’échanger des informations et de comprendre les réglementations des pêches ainsi que la manière de les appliquer.”

Ayétoù Adjoh-Komlan, Affaires maritimes, Togo

“La Direction des Affaires maritimes est l’institution mandatée pour immatriculer les navires de pêche. Par l’intermédiaire du GTN, de notre nouvelle Loi sur les pêches et du Code de la Marine Marchande, l’immatriculation des navires de pêche sera désormais effectuée en collaboration avec la Direction de la pêche.”

Akoedo Kossi, Pêches, Togo

“En janvier 2017, j’ai reçu un message de la Direction des pêches me demandant de confirmer le port de destination d’un navire, le GRIPO, qui faisait escale au port de Cotonou et était soupçonné d’être un “navire à risque”. Avant le GTN, la Direction des pêches n’appelait jamais pour demander de telles informations.”

Hercile Akpamoli, Autorité portuaire, Bénin

COMMUNICATION

L'ouverture de canaux de communication et l'échange d'informations sont au cœur du GTAQ. Un échange d'informations et un soutien rapides sont nécessaires lors de la prise de décisions sur l'accès au port, les inspections ou les activités de contrôle. Savoir qui contacter et comment les joindre est crucial dans ce processus. Les barrières linguistiques peuvent empêcher le dialogue, c'est pourquoi le GTAQ fournit une traduction complète de toutes les communications en français et en anglais.

Le GTAQ a développé une communication aux niveaux national, régional et international.

La plateforme de communication partagée du GTAQ fournit un moyen confidentiel de :

- Partager des informations telles que les listes de licences, les inspections portuaires, des publications ou des rapports médiatiques.
- Discuter des enquêtes en cours et partager des renseignements.
- Demander de l'information ou de l'aide auprès d'autres Membres du GT ou de l'Équipe Technique.
- Planifier les activités du Groupe de Travail, telles que les ateliers et les réunions.
- Créer une archive consultable d'enquêtes et d'informations.

Des réunions régulières du Groupe de Travail et des Groupes de travail nationaux fournissent une opportunité pour :

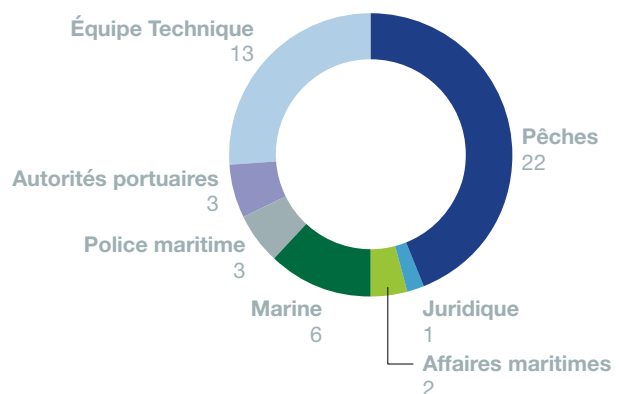
- Faire connaissance et établir des relations.
- Bâtir la confiance et la compréhension.
- Créer des points de contact directs entre les institutions et les pays de la région.
- Créer des connexions avec des experts internationaux.

La facilitation de la communication à l'échelle internationale a permis :

- De mettre en place des canaux de communication et d'établir des contacts avec les États du pavillon et du port.
- D'échanger régulièrement des informations avec d'autres organisations régionales telles que la CSRP, la CICTA et FISH-i Africa.
- De communiquer avec INTERPOL sur les navires inscrits sur les listes INN et faisant l'objet de notices violettes.

La plate-forme de communication du GTAQ est devenue opérationnelle en 2015, elle connecte 50 personnes des six pays Membres et de l'Équipe Technique. Pour avril 2017, 108 fils de discussion avaient été créés et un total de 525 commentaires avaient été accumulés.

RÉPARTITION PAR AGENCE/ORGANISATION

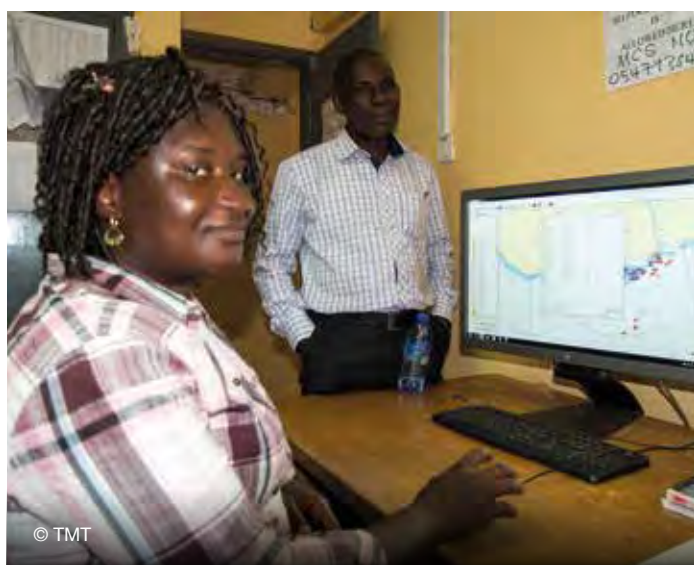


TYPE DE MESSAGE

NOMBRE DE FILS

Demande du Groupe de Travail pour des informations, des renseignements ou une assistance	26
Groupe de Travail partageant des informations	12
Partage de renseignements et d'informations mené par l'Équipe Technique	29
Fourniture d'informations (par exemple, publications, résumés médiatiques)	28
Affaires internes et aspects administratifs du Groupe de Travail	13

L'examen de la nature des communications qui ont eu lieu sur la plateforme de communication du GTAO depuis 2015, ainsi que leurs résultats et leurs impacts, fournit un aperçu utile de l'objectif et de l'efficacité du GTAO.



© TMT

RÉSULTATS OU IMPACTS

NOMBRE DE FILS

Partage d'information bilatéral ou régional et coopération entre les pays du GTAO.	39
Mesures coercitives de faible envergure prises par un pays du GTAO, par exemple, inspections portuaires, vérifications diligentes liées à l'immatriculation des navires et à l'octroi de licences.	19
Renforcement des capacités nationales pour mener des activités de collecte de renseignements et d'analyse, renforcement des capacités opérationnelles de SCS.	15
Des activités de renseignement et d'analyse qui impliquent des organisations intergouvernementales (OIG) et qui se traduisent par un meilleur partage de l'information et une meilleure coopération entre les pays du GTAO.	10
Mesures coercitives de haut niveau prises par un pays du GTAO, par exemple, des opérations ciblées de SCS, des arraisonnements/détentions de navires, des poursuites, et des demandes de notices INTERPOL ou d'inscriptions sur liste INN par une ORGP.	7
Amélioration de la coopération nationale inter-agences et des actions concrètes de coopération.	7
Activités donnant lieu à une première action de ce type par un pays du GTAO.	2
Activités de renseignement et d'analyse qui impliquent des OIG et aboutissent à des mesures coercitives concrètes, aussi bien directement qu'indirectement.	2

COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL ?

- **108 conversations** ont eu lieu sur la plateforme de communication, recevant 525 commentaires.
- Le **partage d'informations en temps réel** et la nature ouverte de la plateforme de communication ont permis de réduire le temps de réponse aux demandes d'informations ou d'assistance.

- La **traduction intégrale** signifie que les barrières linguistiques ont été surmontées, et que les interprétations erronées ainsi que les malentendus ont été évités.

QUE DISENT LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL ?

“La plateforme de communication est un outil en temps réel pour le partage d'informations. C'est une plateforme efficace pour la collaboration entre les États dans la lutte contre la pêche INN.”

Kouassi Auguste Dago, Affaires maritimes, Côte d'Ivoire

“Un partage d'informations rapide et facile d'accès ont amélioré l'efficacité des prises de décision.”

LCL Bina Fofana, Pêches, Côte d'Ivoire

RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

La sensibilisation, la confiance, les connaissances et l'expertise des inspecteurs des pêches et des institutions alliées sont essentielles pour garantir que les opérateurs illégaux sont identifiés et que des mesures coercitives efficaces sont prises. Le GTAO a développé des capacités aux niveaux national, régional et international.

L'établissement des Groupes de travail nationaux du GTAO a conduit à :

- Une plus grande prise de conscience de l'enjeu que la pêche INN représente, et de la valeur des pertes engendrées par la pêche illégale.
- Une connaissance accrue du mode opératoire utilisé dans le cadre de la pêche illégale et des activités connexes.
- De meilleures procédures opérationnelles pour la collecte de pièces à conviction, l'analyse des données et les inspections.

Les formations régionales ont permis de :

- Réaliser des formations pratiques qui renforcent la confiance et les connaissances procédurales.
- D'explorer et de s'entraîner avec des scénarios de la vie réelle, dans des situations de la vie réelle.
- Profiter d'une expertise internationale qui amène de nouvelles idées et crée une prise de conscience réciproque des enjeux et des capacités de terrain.

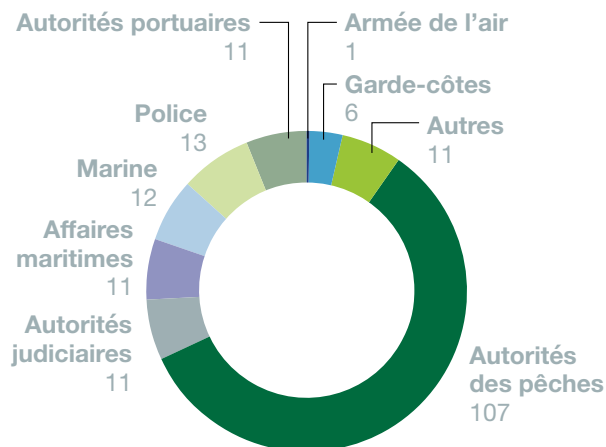
Des publications pratiques et techniques et des supports de formation ont été élaborés pour soutenir le contrôle des pêches, notamment :

- Des supports de formation sur, par exemple, les inspections portuaires, la technologie, l'interprétation des données de l'AIS et du VMS.
- Des notes techniques élaborées en réponse aux demandes du Groupe de Travail sur, par exemple, le transbordement et les activités des reefers.
- Une analyse juridique du cadre législatif régional et national du SCS dans la région.
- Un manuel de photographie pour le contrôle des pêches, afin de fournir des conseils pratiques sur la prise et l'utilisation de photos.
- Des supports de sensibilisation visant à mettre en évidence les enjeux et les difficultés.
- La diffusion régulière de la couverture médiatique de la pêche illégale dans la région de l'Afrique de l'Ouest.



© TMT

LES FORMATIONS RÉGIONALES DU GTAO ET LES GTN ONT IMPLIQUÉ 183 PARTICIPANTS ISSUS D'UN LARGE ÉVENTAIL D'INSTITUTIONS.



COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL ?

• 183 Membres du GTAO

ont participé aux formations.

- **Les capacités nationales ont été renforcées** pour mener des activités de collecte de renseignements et d'analyse, augmentant les capacités opérationnelles de SCS.
- **Formations sur mesure** pour améliorer les procédures et les pratiques, par exemple, la collecte d'éléments de preuve et la prise de photographies de la documentation et du navire.
- **Des ressources ont été créées** pour répondre aux besoins du Groupe de Travail et sont facilement accessibles à tous aux côtés de ressources plus générales.

QUE DISENT LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL ?

“Le GTAO a fourni des formations bénéficiant à la Marine nigériane, à l'Armée de l'air nigériane, à la Police maritime, aux services douaniers nigériens ainsi qu'au personnel de l'Agence nigériane de l'administration et de la sécurité maritime (Maritime Administration and Safety Agency – NIMASA), dont les responsabilités sont associées à la protection des pêcheries, afin de mieux comprendre le fonctionnement de la lutte contre la pêche INN dans les eaux nationales et de la ZEE.”

Aduke Kupolati, Pêches, Nigéria

“Au Togo, nous sommes conscients que nous devons renforcer les capacités dans la lutte contre la pêche INN. Grâce au GTAO, nous avons mis en place un GTN efficace et dynamique, ce qui représente un grand progrès.”

Ayétoù Adjoh-Komlan, Affaires maritimes, Togo

“Le GTN est un prolongement de l'Unité de contrôle des pêches, nous avons donc pu, par son intermédiaire, intégrer de nombreuses autres institutions impliquées dans les activités de pêche et le suivi des opérations.”

Godfrey Baidoo-Tsibu, Pêches, Ghana

“La mise en place d'un GTN nous a procuré de réels bénéfices dans le renforcement des capacités de lutte contre le commerce du poisson capturé illégalement. Combiné avec la boîte à outils de ressources ainsi que le partage d'informations et le soutien en temps réel, nous sommes désormais mieux équipés pour stopper la pêche illégale.”

Ghislain Nadjimou Sossa, Fisheries, Bénin



SOUTIEN DE LA CAPACITÉ RÉGIONALE DE LUTTE CONTRE LA PÊCHE ILLÉGALE

Le CPCO comprend plusieurs Conventions et Plans d'action conçus pour renforcer la gouvernance et accroître la coopération entre les six États Membres, notamment :

- 2009 : Plan d'Action Régional de lutte contre la pêche INN.
- 2013 : Convention sur les conditions minimales d'accès aux ressources halieutiques de la zone du CPCO.
- 2014 : Convention sur la mise en commun et le partage d'informations et données sur les pêches de la zone du CPCO.

Le GTA0 a évalué le niveau d'intégration de ces conventions et du plan d'action dans les cadres juridiques de chaque pays du CPCO et a évalué les forces et les faiblesses des législations nationales pour lutter contre la pêche INN. Les résultats de l'évaluation figurent dans un rapport intitulé « A review of FCWC countries' legal frameworks for fisheries – Focus on progress with domestication of FCWC provisions and capacity to combat IUU fishing » (En français : Examen des cadres juridiques réglementant le secteur de la pêche dans les pays du CPCO – Les progrès accomplis en termes d'intégration des dispositions de la Convention CPCO et de la capacité à lutter contre la pêche INN).

Dans le cadre de l'évaluation de la capacité de lutte contre la pêche INN, les infractions les plus courantes de la législation des pêches dans la région du CPCO ont été identifiées en vue d'évaluer les dispositions des cadres juridiques existants.

Les infractions de pêche les plus courantes auxquelles les agents chargés de faire appliquer la loi sont confrontés dans la région du CPCO sont :

- 1) Pêcher sans licence/autorisation ou avec une licence/ autorisation expirée.
- 2) Pêcher avec des méthodes ou des engins non autorisés ou illégaux (y compris avec des filets à maille fine).
- 3) Pêcher dans des zones interdites (y compris dans les zones réservées à la pêche artisanale).
- 4) L'utilisation de documents falsifiés en relation avec les activités de pêche.
- 5) La transmission de données erronées, inexactes ou incomplètes sur les captures et les activités de pêche (sciemment, avec l'intention de tromper).
- 6) Le transbordement illégal des captures (y compris le transbordement de prises accessoires vers des pirogues et la vente de poisson en mer).
- 7) Le commerce de poisson de provenance illégale (l'achat, la vente, l'importation ou l'exportation de poisson capturé illégalement en connaissance de cause).
- 8) Le ciblage d'espèces non autorisées (par exemple, sous la taille minimale, juvéniles, ou prises accessoires ayant une valeur commerciale).
- 9) Les dommages aux engins artisanaux par les navires de pêche industriels ou les navires marchands.

Les conclusions et les recommandations de l'examen juridique comprennent un plan d'action pour achever l'intégration des dispositions de la Convention CPCO dans les cadres nationaux.





POUR QUELS RÉSULTATS ?

Les effets positifs du GTAO se font sentir dans toute la région à mesure que la communication s'améliore, qu'une nouvelle coopération est établie aux niveaux national, régional et international, que l'approche collaborative concentre les efforts et l'énergie et que le renforcement des capacités améliore les interventions.

Les bénéfices du GTAO se traduisent en :

AVEC POUR RÉSULTAT :

- **Vérifications diligentes** lors de l'immatriculation de navires et de l'octroi de licences.
- **Une connaissance accrue** de la pêche illégale et du commerce du poisson de provenance illégale dans la région conduit à de nouvelles approches, activités et priorités.
- **L'implication des institutions concernées dans les GTN** a mis davantage l'accent sur les activités de pêche illégale et sur le renforcement des connaissances et de la sensibilisation.



QUE DISENT LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL ?

“Le GTAO me permet de me connecter facilement avec les acteurs sur le terrain, de créer des liens de travail solides et de gérer rapidement les problèmes. Je suis désormais très intéressé par la lutte contre la pêche INN !”

Kouassi Auguste Dago, Affaires maritimes, Côte d'Ivoire

“Nous avons bénéficié des alertes diffusées sur les enquêtes en cours et les navires INN. Il est bon de savoir ce qui se passe dans la région.”

Kasseau Hermann Gangbazo, Pêches, Bénin

“La facilité de partage d'informations sur les pêches avec un large éventail d'institutions de tous les pays par le biais de la plateforme de communication a fait une différence énorme en termes de sensibilisation aux activités et aux enjeux dans le domaine de la pêche.”

Ahoedo Kossi, Pêches, Togo

“Le GTAO contribue à une gouvernance plus efficace des ressources halieutiques régionales en Afrique de l'Ouest grâce à une réduction de la pêche illégale, une des activités clés étant de fournir un appui technique et juridique continu en matière de renseignement sur les pêches et des opérations de SCS qui en résultent.”

Séraphin Dedi Nadje, Secrétariat du CPCO

ACCROISSEMENT DE LA TRANSPARENCE ET DE LA CONFIANCE

- **Des informations sur plus de 300 navires de pêche** autorisés ont été partagées par le GTAQ.
- **Le partage actif des informations au niveau des pays** est un premier pas important en direction d'une transparence et d'une confiance accrues.
- **La plateforme de communication partagée a amélioré l'ouverture** et a fait en sorte que le suivi des demandes de renseignements et des enquêtes soit plus productif.

QUE DISENT LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL ?

“Le GTAQ permet que la Convention du CPCO sur le partage d'informations soit opérationnelle. Bien que l'information soit générée au niveau national, le partage régional est essentiel. En étant ouverts les uns avec les autres, nous arrêterons plus efficacement le commerce du poisson pêché illégalement.”

LCL Bina Fofana, Pêches, Côte d'Ivoire

“Avec l'appui du GTAQ, les efforts de notre Centre de SCS national ont réduit l'incidence de la pêche illégale dans les eaux libériennes de 83 %.”

William Boeh, Pêches, Libéria.

DES INTERVENTIONS PLUS CIBLÉES ET PLUS EFFICACES

- **26 rapports de renseignement** (Intelligence Reports – INTREPS) ont été préparés pour les navires et les affaires potentiellement à haut risque.
- L'identification des navires et des propriétaires à risque a permis **d'améliorer les décisions concernant l'immatriculation et l'octroi de licences.**
- **La vérification croisée et l'examen des informations sur les licences et les navires** ont mis en évidence les domaines dans lesquels des actions ou investigations complémentaires sont requises.
- **Le suivi et l'analyse des navires** ont engendré des alertes lors d'activités de pêche non autorisées et de transbordements illégaux.

QUE DISENT LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL ?

“Notre GTN a amélioré notre efficacité en termes de SCS et d'application de la loi, rendant ainsi les enquêtes et les poursuites plus efficaces.”

Capitaine Kwafo, Marine, Ghana

“Le mélange d'institutions composant notre GTN fait que nous pouvons partager les informations facilement et prendre des décisions efficacement.”

Kasseau Hermann Gangbazo, Pêches, Bénin

“Nous mettons nos moyens en commun à travers le GTAQ et les GTN, ce qui rend difficile pour un navire de pêche ayant commis une infraction d'échapper aux conséquences. Ensemble, nous sommes plus forts.”

Kouassi Auguste Dago, Affaires maritimes, Côte d'Ivoire

“Le GTAQ a renforcé la coopération et la collaboration entre les institutions nationales impliquées dans le suivi des activités de pêche, et a contribué à accroître le respect des lois en mer.”

Aduke Kupolati, Département fédéral des pêches du Nigéria (Federal Department of Fisheries)

QUE FAIT LE GTA0 ?

Grâce au partage et à la vérification croisée systématiques de l'information, à l'analyse des informations de suivi des navires et au renforcement des capacités, le GTA0 a mené bon nombre d'activités et d'investigations. Les pages suivantes donnent un aperçu de certaines des activités de contrôle, des enquêtes et des réformes qui mettent en évidence la coopération croissante entre et au sein des Groupes de travail nationaux. Les difficultés ont été mises en évidence afin de décrire les priorités futures, et les résultats positifs indiquent les progrès réalisés.

DES INFORMATIONS INCOHÉRENTES DÉCLENCHENT UNE ENQUÊTE SUR LE BLUE GATE

L'ARRIVÉE DU BLUE GATE À PORT HARCOURT (NIGÉRIA) EN AVRIL 2016, A DONNÉ LIEU À DES ENQUÊTES SUR SON IMMATRICULATION ET SES ACTIVITÉS, RÉVÉLANT DES INCOHÉRENCES DANS LES DOCUMENTS ET LES INFORMATIONS DU NAVIRE.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

Avril 2016 – Le suivi routinier de l'AIS par le GTA0 identifie l'arrivée à Port Harcourt au Nigéria du BLUE GATE, battant pavillon britannique. Ce navire fut identifié comme un navire d'intérêt, car les navires de pêche battant pavillon britannique ne sont pas autorisés à opérer dans la région, et cela a mené à des enquêtes sur son immatriculation et ses activités.

Le département fédéral des pêches (Federal Department of Fisheries – FDF) du Nigéria a consulté le registre nigérian des navires pour confirmer l'identité et les activités déclarées du BLUE GATE. Il a été confirmé que les propriétaires nigériens, une société impliquée dans l'industrie pétrolière offshore, avaient fait une demande de pavillon nigérian fin mars. Les documents fournis au bureau d'immatriculation ne comprenaient pas le numéro OMI du navire et catégorisaient le type de navire comme « avitaillement / utilitaire ». Quelques incohérences entre le certificat d'immatriculation du navire et l'acte de vente ont déclenché une enquête complémentaire par les Autorités nigérianes, qui a révélé que le navire était un chalutier. En conséquence, le navire a dû fournir des documents supplémentaires, y compris le certificat de radiation du registre britannique des

navires. Le navire fut ensuite immatriculé au Nigéria en tant que navire d'avitaillement et il a été confirmé qu'il n'était désormais plus configuré pour des opérations de pêche.

COOPÉRATION

- Nationale.

ACTEURS CLÉS

- Département des pêches du Nigéria.
- Registre nigérian des navires.

COLLABORATION

- Suivi routinier des activités des navires par le GTA0.

COMMUNICATION

- Plateforme de communication du GTA0 – alerte information.

DIFFICULTÉS

- Des incohérences dans les informations d'identité du navire (par exemple, numéro OMI et type de navire) fournies aux Autorités rendent difficiles la vérification croisée et l'examen des informations.
- Nombreux sont les navires qui transmettent des informations incorrectes sur l'AIS.

- Les sources internationales d'information sur les navires sont souvent incorrectes ou obsolètes.

CONCLUSION

Des informations de navire incorrectes peuvent être un stratagème délibéré pour éviter la piraterie, ou résulter simplement d'une mauvaise tenue des registres. En l'absence d'identificateurs uniques et obligatoires de navires et sans un système mondial d'identification et d'immatriculation des navires de pêche, il peut être difficile de confirmer l'identité, le type et l'immatriculation d'un navire.



© GHISLAIN NADJIMOU SOSSA

DES VÉRIFICATIONS DILIGENTES IDENTIFIENT UN NAVIRE NON IMMATRICULÉ : LE SYLVALINE JONAH

UNE DEMANDE DE LICENCE DE PÊCHE AU BÉNIN A DÉCLENCHÉ UNE ENQUÊTE SUR LE STATUT D'IMMATRICULATION ET D'AUTORISATION DU SYLVALINE JONAH ET DES AUTRES NAVIRES DES MÊME PROPRIÉTAIRES NIGÉRIENS.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

Septembre 2015 – le chalutier SYLVALINE JONAH, prétendant battre pavillon nigérian mais incapable de fournir un certificat d'immatriculation ou une licence de pêche en eaux extérieures, a effectué une demande de licence pour pêcher dans la ZEE du Bénin.

En réponse à une demande du Bénin, le département fédéral des pêches du Nigéria a consulté l'Administration maritime et a confirmé que le navire n'était pas immatriculé au Nigéria.

Le Bénin a partagé les documents du navire pour aider à un complément d'enquête. L'analyse a révélé des divergences dans les documents fournis – en particulier, l'année de construction sur le certificat du navire différait de celle enregistrée sur le document « Spécifications du navire » établi par l'armateur du navire. D'autres recherches ont révélé que le SYLVALINE JONAH était l'un des quatre navires appartenant à Niger Delta Seafoods Company Ltd, une société fondée par le ministère de l'agriculture dans l'État de Bayelsa, au Nigéria.

Octobre 2015 – le SYLVALINE JONAH quitte le Bénin pour rentrer au Nigéria et clarifier son statut, s'enregistrer correctement, et obtenir les autorisations nécessaires pour pêcher.

Décembre 2015 – les Autorités nigérianes ont confirmé que le gouvernement de l'État de Bayelsa est effectivement l'armateur du navire. Le navire et ses navires jumeaux étaient loués à un particulier et n'avaient pas fait l'objet de demandes d'enregistrement et d'autorisation comme cela aurait dû être le cas. À la suite des informations et de l'alerte fournies par le Bénin, l'opérateur a engagé le processus d'immatriculation et d'autorisations pour la flotte.

COOPÉRATION

- Nationale.
- Régionale.

ACTEURS CLÉS

- Département fédéral des pêches du Nigéria.
- Administration maritime nigériane.
- Département des pêches du Bénin.

COLLABORATION

- Le Bénin et le Nigéria ont travaillé ensemble pour comparer les documents et les photographies relatifs au SYLVALINE JONAH afin d'identifier les détails d'immatriculation.

COMMUNICATION

- Plateforme de communication du GTAO – demande d'assistance.

DIFFICULTÉS

- Des incohérences dans les registres des informations sur les navires rendent difficiles les contre vérifications et l'examen des informations.
- L'absence d'informations publiques sur les immatriculations permet aux opérateurs de prétendre battre tel ou tel pavillons afin de réduire les coûts opérationnels et de gestion.

CONCLUSION

Un accès public aux immatriculations contribuerait à assurer le respect des lois.

LE NAVIRE DÉTOURNÉ JU YUAN 1 SURPRIS EN PLEIN CIBLAGE ILLÉGAL DE THONS

LE SENNEUR CHINOIS JU YUAN 1, EN ACTIVITÉ SOUS LE PAVILLON DE LA CÔTE D'IVOIRE, A FAIT LE PLEIN DE CARBURANT AU BÉNIN À LA SUITE D'UN DÉTOURNEMENT QUI AVAIT FORCÉ LE NAVIRE À NAVIGUER VERS LES EAUX NIGÉRIANES. LES INSPECTEURS DES PÊCHES DU BÉNIN ONT TROUVÉ DES DISPOSITIFS DE CONCENTRATION DE POISSONS (DCP) ET DU THON À BORD, INDIQUANT QUE LE NAVIRE AVAIT OPÉRÉ ILLÉGALEMENT.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

Décembre 2015 – Le JU YUAN 1, un navire de pêche battant le pavillon de la Côte d'Ivoire émettant des signaux de détresse, s'est vu donner l'accès au port au Bénin. Le Bénin a procédé à une inspection du navire et a répertorié ses licences, ses certificats, le journal de bord, le rôle d'équipage, les engins de pêche du bord et le contenu de la cale. Le navire avait des sennes coulissantes et des DCP à bord, et 16 thons ont été trouvés dans la cale.

Les officiers étaient chinois et incapables de communiquer avec les inspecteurs du Bénin, mais les entretiens menés avec les membres d'équipage ont révélé que le navire avait été détourné et emmené dans les eaux au large du Nigéria avant d'être abandonné. Ils ont déclaré que le navire était entré au port au Bénin pour souler avant de retourner en Côte d'Ivoire.

Le Bénin a utilisé la plateforme de communication du GTAO pour alerter l'État du pavillon (Côte d'Ivoire) sur les résultats de l'inspection, en particulier sur le fait que la licence de pêche du navire visait les sardines, mais que des thons avaient été trouvés dans la cale.

Janvier 2016 – La Côte d'Ivoire confirme que, tandis que les navires ciblant les sardines à l'aide de sennes coulissantes capturent parfois des thons, la présence de DCP à bord indique que le navire ciblait délibérément le thon. Le Bénin a été invité à fournir des images du thon et des engins de pêche à bord pour faire avancer l'enquête. Les photos de l'inspection ont été partagées sur la plateforme de communication du GTAO.

COOPÉRATION

- Régionale.
- Internationale.

ACTEURS CLÉS

- Côte d'Ivoire.
- Demande d'assistance de l'ambassade de Chine pour localiser un navire piraté.

COLLABORATION

- Côte d'Ivoire.

COMMUNICATION

- Une demande d'assistance pour localiser le JU YUAN 1 a été diffusée au sein du GTAO.
- Les résultats de l'inspection ont été partagés par le Bénin.

DIFFICULTÉS

- Les barrières linguistiques peuvent créer des difficultés de communication avec les opérateurs des navires et compliquer les enquêtes.

CONCLUSION

En réponse aux conclusions du Bénin, les inspections du JU YUAN 1 et de ses navires jumeaux qui furent menées par la Côte d'Ivoire ont révélé que deux navires appartenant à cette compagnie avaient à bord des sennes tournantes à thons et des DCP, indiquant qu'ils ciblaient le thon en infraction évidente de leurs conditions de licence. L'opérateur du navire a été condamné à une amende de 10 millions de francs CFA (15 000 EUR) par navire, les sennes tournantes à thons furent saisies, et les licences de pêche des navires furent suspendues pour une période de six mois.



DCP DÉCOUVERTS À BORD DU NAVIRE DÉTOURNÉ



THON ILLÉGAL DÉCOUVERT À BORD

UN EXERCICE D'ENTRAÎNEMENT IDENTIFIE UN NAVIRE LISTÉ INN

IL ÉTAIT SUSPECTÉ QUE LE RAY, UN NAVIRE DE PÊCHE À LA LÉGINE NOTOIREMENT LISTÉ INN, ÉTAIT ACTIF EN AFRIQUE DE L'OUEST EN 2015. LE GTAQ A REPÉRÉ UN NAVIRE LUI RESSEMBLANT, SOUS LE NOM DE YELE, AU MOUILLAGE À L'EXTÉRIEUR DU PORT DE LOMÉ, AU TOGO, LORS D'UN EXERCICE D'ENTRAÎNEMENT. L'ANALYSE PHOTOGRAPHIQUE A CONFIRMÉ LA CORRESPONDANCE.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

31 juillet 2016 – Le Groupe de travail national togolais du GTAQ a constaté des similitudes entre le YELE, au mouillage à l'extérieur du port de Lomé, et le RAY, listé INN.

3 août 2016 – Le Togo a procédé à une inspection inter-agences du navire et a obtenu des documents, lesquels ont été analysés par le Groupe de Travail. Les documents à bord ont confirmé que le navire est l'ancien RAY, rebaptisé YELE. La Sierra Leone a confirmé que les documents d'immatriculation étaient authentiques.

Certains engins étaient documentés, indiquant que le navire pêchait avec des filets maillants de fond, mais ceux-ci ne semblaient pas avoir été déployés récemment. Aucune prise n'a été trouvée à bord. Le capitaine a déclaré que le navire était venu à Lomé pour subir des réparations.

5 août 2016 – Le Togo, ayant ratifié l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port quelques jours plus tôt, lui a refusé l'accès au port, et le YELE a reçu l'ordre de quitter les eaux togolaises, ordre auquel il a obéi. La destination du navire était inconnue. Les Membres du GTAQ et les États voisins furent alertés au cas où le navire tenterait de faire escale dans un autre port de la région.

Octobre 2016 – Le YELE figure dans les dossiers d'escale du port d'Abidjan, en Côte d'Ivoire. La Côte d'Ivoire inspecte le navire avant que le YELE ne quitte le port.

Des photos du navire ont été partagées avec INTERPOL par le Togo. La Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources – CCAMLR) a également reçu des mises à jour. Un membre du GTAQ, avec l'aide de l'Équipe Technique, a pu contribuer aux efforts internationaux visant à suivre les activités d'un navire inscrit sur la liste INN pour des activités ayant eu lieu bien au-delà de l'Afrique de l'Ouest.

COOPÉRATION

- Nationale.
- Régionale.
- Internationale.

ACTEURS CLÉS

- Togo.
- INTERPOL.
- CCAMLR.
- Sierra Leone.

COLLABORATION

- Les inspecteurs de la Marine et des pêches ont effectué l'inspection conjointe.

COMMUNICATION

- Des photos du navire ont été partagées avec INTERPOL par le Togo.
- La CCAMLR reçoit des mises à jour sur l'emplacement et les activités du YELE.

- La Sierra Leone a examiné et confirmé l'authenticité des documents d'immatriculation.
- Le coordinateur SCS de la Commission Sous-Régionale des Pêches a alerté les États Membres.

DIFFICULTÉS

- Les Membres du GTAQ éprouvent des difficultés pour prendre des mesures en ce qui concerne les infractions qui ont lieu hors des eaux nationales.
- Les navires inscrits sur les listes INN changent fréquemment de nom, de pavillon et autres identificateurs.
- Certains pays, comme la Sierra Leone, immatriculent des navires sans faire preuve de diligence lors des vérifications.

CONCLUSION

L'Équipe Technique continue de rester attentive au navire dans le cadre du travail de surveillance habituel, et les pays sont prêts à identifier le navire à l'avenir si celui-ci cherche à faire escale dans un port du GTAQ.

LE LIBÉRIA REFUSE L'IMMATRICULATION À UN NAVIRE À HAUT RISQUE : LE NEW BAI I N° 168

LA FRAUDE À L'IDENTITÉ ET LA FALSIFICATION DES DOCUMENTS DU NAVIRE SONT ÉTÉ DÉCOUVERTES QUAND LE NEW BAI I N° 168 A FAIT UNE DEMANDE D'IMMATRICULATION AU LIBÉRIA ALORS QU'IL FAISAIT L'OBJET D'UNE ENQUÊTE PAR LES AUTORITÉS SÉNÉGALAISES.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

Octobre 2015 – Le Libéria a reçu une demande d'immatriculation pour le navire transporteur NEW BAI I. Les documents fournis par l'opérateur et une photo indiquant que le navire est un ancien palangrier converti pour servir de transporteur de poisson ont été partagés avec le GTAO pour permettre des vérifications des antécédents.

Des enquêtes ont révélé que le navire était à Dakar et faisait l'objet d'une enquête par les Autorités du Sénégal. L'opérateur a déclaré que le navire s'appelait précédemment SAMUDERA et était immatriculé en Indonésie, mais les Autorités indonésiennes ont confirmé que le certificat d'immatriculation indonésien était un faux. L'analyse des informations partagées par les Autorités libériennes et sénégalaises a révélé un certain nombre d'incohérences révélatrices de la fraude à l'identité du navire.

Les Autorités sénégalaises ont indiqué que le navire était précédemment basé à Dakar sous le nom de TAI YUAN N° 277, prétendant être immatriculé à Taiwan. L'analyse photographique et le recoupement des rôles d'équipage ont indiqué que cela était probablement le cas.

Les armateurs du navire, Chi Hsiang Fishery Co. Ltd et Bali Ocean Anugrah Linger Indonesia, figurant sur la demande d'immatriculation au Libéria, étaient notoirement impliqués dans plusieurs affaires de pêche illégale et de fraude à l'identité historiques mais aussi toujours d'actualité dans d'autres régions du monde (océans Indien et Pacifique). L'une de ces sociétés est également listée comme l'armateur du navire

SAMUDERA PASIFIK N° 18 – actuellement listé INN par la CICTA pour infraction aux réglementations en matière de transbordement.

L'information et les documents partagés par le Sénégal indiquaient que le NEW BAI I N° 168 a réalisé des transbordements en mer en septembre et octobre 2015. Le navire n'était pas autorisé à opérer dans la zone de la CICTA à cette période, que ce soit sous son nouveau nom ou sous l'un de ses noms précédents potentiels. Plusieurs navires de pêche palangriers figurant sur le document de transbordement fourni n'étaient pas non plus autorisés par la CICTA, ce qui indique que le navire contribuait à une opération de pêche illégale. Les registres montraient également que le navire transbordait spécifiquement des requins depuis les palangriers, indiquant que l'opération avait peut-être été mise en place pour ce commerce particulièrement lucratif.

COOPÉRATION

- Régionale.
- Internationale.

ACTEURS CLÉS

- Sénégal et Libéria.
- Indonésie.

COLLABORATION

- Vérifications diligentes routinières des immatriculations par le GTAO.

COMMUNICATION

- Avec les Autorités du Sénégal.
- Communication avec État du pavillon (Indonésie).

DIFFICULTÉS

- La facilité avec laquelle les opérateurs illégaux peuvent changer de pavillon.
- Manque de vérification croisée entre les registres d'immatriculation.
- Les navires ayant des antécédents de pêche illégale dans une région / un océan se relocalisent dans une autre zone où leurs activités historiques sont peu susceptibles d'être connues.
- Il apparaît que le nombre de mini-reefers impliqués dans pêcheries est en augmentation.

CONCLUSION

Le navire a été signalé comme étant à haut risque et le Libéria n'a pas immatriculé ou autorisé le navire. Le Libéria a demandé à la CICTA à ce que le navire soit inscrit sur la liste INN, et son emplacement actuel est inconnu.



TAIWAN PREND DES MESURES CONTRE LE YEUN HORNG N° 2 PÊCHANT SANS LICENCE DANS LA ZEE LIBÉRIENNE

UN PALANGRIER TAÏWANAIS, TRANSMETTANT FAUSSEMENT SON TYPE DE NAVIRE SUR L' AIS COMME ÉTANT UNE « EMBARCATION DE PLAISANCE », A ÉTÉ IDENTIFIÉ PÊCHANT SANS LICENCE DANS LA ZEE LIBÉRIENNE.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

Juin 2016 – Le Centre de suivi des pêches du Libéria a remarqué qu'un navire transmettant le nom de YEUN HORNG N° 2, se déclarant comme « embarcation de plaisance » sur l'AIS, a pénétré dans la ZEE libérienne en montrant des mouvements cohérents avec des opérations de pêche à la palangre. Ce palangrier battant pavillon taïwanais était autorisé à opérer dans la zone de la CICTA mais n'avait pas de licence pour pêcher dans la ZEE du Libéria.

Les enquêtes ont indiqué que le navire avait quitté Tema (Ghana) le 21 avril 2016 et avait débuté ses activités en Sierra Leone le 26 avril 2016, mais qu'il avait presque immédiatement fait route vers la ZEE du Libéria. Au cours des mois suivants, le YEUN HORNG N° 2 a fait plusieurs autres incursions dans la ZEE du Libéria.

Juillet 2016 – En réponse aux informations mises à disposition sur la plateforme de communication du GTAO, le Ghana a partagé les résultats d'une inspection du navire menée à Tema en avril 2016, y compris des copies des documents du navire et des informations sur les captures débarquées. Cela a permis de confirmer l'identité du navire émettant sur l'AIS dans les eaux libériennes. La Sierra Leone a confirmé que le navire était immatriculé chez eux.

En raison de l'absence d'opportunité pour un Membre du GTAO d'inspecter ou d'arraisonner le navire après que la

pêche INN suspectée a été détectée, le Libéria a contacté l'État du pavillon, Taiwan, qui a déclaré qu'ils rappelleraient le navire et enquêteraient. Le navire a déplacé ses activités vers la haute mer à l'extérieur de la ZEE libérienne, mais a continué de pêcher dans la région pendant plusieurs semaines, ne commençant à faire route vers Taiwan que fin septembre 2016.

Novembre 2016 – Taïwan a informé le Libéria que le navire avait fait l'objet d'une enquête et que des sanctions avaient été prises à son encontre, du capitaine et de l'armateur. La nature et l'étendue des mesures prises sont inconnues.

Avril 2017 – Taïwan informe le Libéria que le navire est détenu à Taïwan dans l'attente d'une communication officielle confirmant que les armateurs ont payé les amendes requises au Libéria. Les accusations finales sont en cours de préparation.

COOPÉRATION

- Régionale.
- Internationale.

ACTEURS CLÉS

- Le Ghana a fourni des détails d'inspection.
- La Sierra Leone a confirmé l'autorisation chez eux.
- Le Libéria a communiqué avec Taiwan pour obtenir de l'aide.
- Taiwan a rappelé et inspecté le navire.

COLLABORATION

- Suivi routinier des activités des navires par le GTAO.

COMMUNICATION

- Les détails des incursions dans la ZEE ont été partagés avec le GTAO et la Sierra Leone.

DIFFICULTÉS

- Une fausse représentation du type de navire sur l'AIS peut rendre les navires de pêche et toute activité de pêche illégale difficiles à identifier.

CONCLUSION

Les États côtiers possèdent la compétence nécessaire pour mener des actions de contrôle à l'encontre des navires qui opèrent illégalement dans leurs eaux, mais n'ont pas toujours les ressources nécessaires ou la possibilité d'arraisonner les navires, en particulier ceux qui ne font pas escale au port. La coopération entre les États du pavillon et du port est essentielle pour permettre aux États côtiers d'exercer ces contrôles. Les contrôles exercés par les États du pavillon ne doivent pas être considérées comme un substitut aux mesures prises par les États côtiers pour faire appliquer leurs propres réglementations.

LES GROUPES DE TRAVAIL COOPÈRENT CONTRE UN AGENT D'IMMATRICULATION NON AUTORISÉ

EN RÉPONSE À LA CARTE JAUNE DÉLIVRÉE PAR L'UE, LES COMORES ONT ŒUVRÉ POUR IDENTIFIER ET CONTRÔLER LES NAVIRES OPÉRANT SOUS PAVILLON DES COMORES OU LE REVENDIQUANT. UNE DEMANDE A ÉTÉ TRANSMISE AUX PAYS DU GTAQ AFIN QU'ILS FOURNISSENT DES INFORMATIONS SUR TOUT NAVIRE REVENDIQUANT LE PAVILLON DES COMORES ET AUTORISÉ À PÊCHER DANS LEURS ZEE, OU AYANT FAIT ESCALE DANS UN PORT DE LA RÉGION

ÉVÉNEMENTS CLÉS

Août 2015 – Les Comores ont partagé leurs inquiétudes concernant les activités de l'un de leurs reefers, le SILVER ICE. Ce dernier avait fait escale dans un certain nombre de ports de la région ouest-africaine, livrant du poisson pêché en Guinée-Bissau et en Guinée.

Le navire faisait également l'objet d'une enquête du Libéria pour débarquement illégal de poisson.

Octobre 2015 – Bien qu'aucune preuve d'activité illégale n'ait été avérée, le SILVER ICE fut classé comme navire à haut risque par le GTAQ.

Avril-mai 2016 – Les Comores ont demandé des informations sur les licences et les activités des navires battant pavillon comorien dans la zone du GTAQ. Le Togo, le Libéria et la Côte d'Ivoire ont échangé des informations sur un certain nombre de navires battant pavillon comorien qui ont fait escale dans leurs ports, y compris les dates des escales.

COOPÉRATION

- Internationale.

ACTEURS CLÉS

- Le Togo, le Libéria et la Côte d'Ivoire ont échangé des informations avec les Comores.

COLLABORATION

- Le GTAQ répond à la demande des Comores de partager des informations.

COMMUNICATION

- Alertes de la plateforme de communication du GTAQ.

DIFFICULTÉS

- Les risques associés aux pays qui maintiennent un registre ouvert sont mis en évidence ici. Avec un agent non coopératif qui immatricule des navires de pêche sans aucune vérification diligente, les Comores n'avaient aucun moyen de savoir

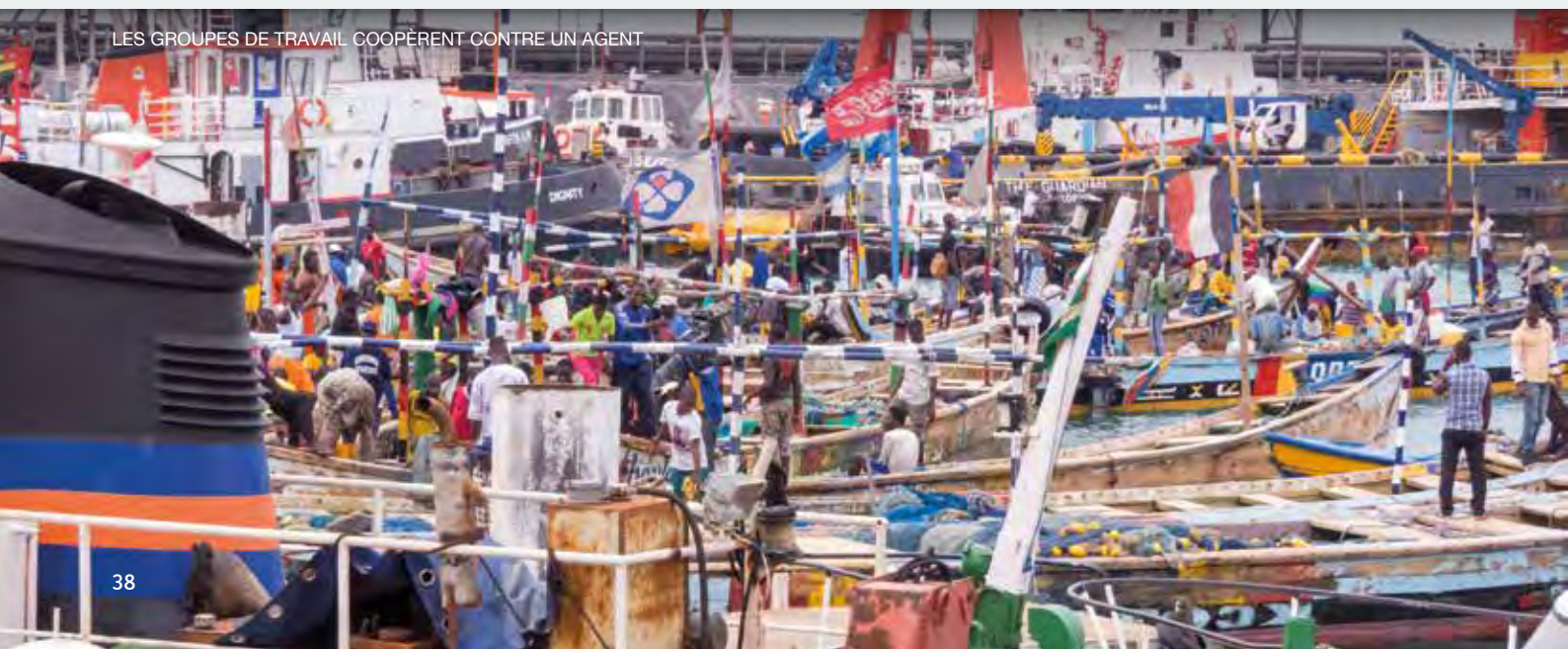
combien ou quels navires opéraient sous leur pavillon, et aucun moyen de contrôler les activités des navires pêchant loin de leurs eaux.

Un manque d'informations publiques sur les navires sous licence, les escales et l'immatriculation du pavillon permet aux opérateurs illégaux d'abuser du système à leur avantage.

CONCLUSION

Les informations fournies par le GTAQ ont permis aux Comores de mieux comprendre les opérations de leur flotte. Toute preuve d'activité illégale pourrait mener à la révocation de l'immatriculation du navire par les Comores.

LES GROUPES DE TRAVAIL COOPÈRENT CONTRE UN AGENT



LE NIGÉRIA MONTRE L'EXEMPLE SUR LES NUMÉROS OMI

PAR UNE MANŒUVRE VISANT À CONTRÔLER LES NAVIRES DE PÊCHE BATTANT PAVILLON NIGÉRIAN, LE DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES PÊCHES (FDF) DU MINISTÈRE FÉDÉRAL DE L'AGRICULTURE ET DU DÉVELOPPEMENT RURAL DU NIGÉRIA A OBLIGÉ TOUS LES NAVIRES DE PÊCHE PAVILLONNÉS PAR L'ADMINISTRATION NATIONALE OU PAR LES ETATS FÉDÉRÉS À OBTENIR ET PORTER UN NUMÉRO DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI) AVANT LE 1ER MARS 2017.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

2016 – IHS, l'organisation chargée de recevoir les demandes et d'attribuer les numéros OMI pour le compte de l'OMI, a ajusté les procédures de soumission des demandes de numéro OMI en coopération avec TMT, qui comprennent désormais la possibilité pour les États du pavillon de faire des demandes pour une flotte entière. Des directives expliquant le processus ont été produites et distribuées au GTAO.

Les numéros OMI fournissent un identifiant unique qui reste associé à un navire de pêche pour toute la durée de sa vie opérationnelle. Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (Food and Agriculture Organization – FAO), les numéros OMI sont cruciaux pour leur Registre mondial des navires de pêche, et sont considérés comme un outil rendant difficile pour les navires de pêche d'opérer de manière illégale.

Novembre 2016 – En réponse à une prise de conscience croissante de l'utilisation abusive des informations d'identité par les navires de pêche et des retards causés par les contrôles et les

vérifications des informations des navires, les Autorités nigérianes ont introduit des numéros OMI obligatoires pour tous les navires de pêche sous licence nigériane ou battant le pavillon du Nigéria.

Mars 2017 – Tous les navires nigériens sont confirmés comme ayant des numéros OMI attribués et clairement marqués sur leurs coques. L'Administration maritime fait en sorte que les nouveaux navires de pêche ne soient immatriculés que s'ils ont un numéro OMI ; la marine a pour mandat d'arrêter les navires de pêche qui n'ont pas de numéro OMI ou d'indicatif d'appel radio. Le FDF ne délivrera de licence de pêche qu'aux navires qui ont à la fois un numéro OMI et un indicatif d'appel radio.

COOPÉRATION

- Nationale.

ACTEURS CLÉS

- Département fédéral des pêches du Nigéria (FDF).
- Autorité portuaire du Nigéria (Nigerian Ports Authority – NPA).
- Administration Maritime et Agence de Sécurité nigériane (Nigerian Maritime

Administration and Safety Agency – NIMASA).

- Marine nigériane.
- TMT.

COLLABORATION

- Diverses institutions nigérianes ont collaboré avec IHS et le GTAO.

COMMUNICATION

- Les détails de cette action ont été partagés en tant que « meilleures pratiques » au sein du GTAO et au-delà.

CONCLUSION

Des avantages immédiats de la modification de la réglementation ont été constatés, par exemple, lors de l'arrestation du navire nigérian STAR SHRIMPER XXV par le Libéria avec le soutien de Sea Shepherd, le numéro OMI a facilité l'obtention d'informations détaillées sur le navire.

Il est prévu que ces nouvelles réglementations fassent partie de la nouvelle loi sur les pêches maritimes du Nigeria.



LE NIGÉRIA MONTRE L'EXEMPLE SUR LES NUMÉROS OMI

CONDUITE D'UNE INSPECTION INTER-AGENCES

LE RANGIROA A ÉTÉ INSPECTÉ AU TOGO DANS LE CADRE D'UN PROCESSUS INCLUANT LE MINISTÈRE DES PÊCHES ET DE L'AQUACULTURE, LE DÉPARTEMENT DES AFFAIRES MARITIMES, LA BRIGADE MARITIME ET LA MARINE.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

6-7 février 2016 – Le RANGIROA a été détecté dans les eaux du Ghana ; ses mouvements et sa vitesse ont soulevé des inquiétudes quant à d'éventuelles activités liées à la pêche illégale. Le navire s'est arrêté et a tenu sa position pendant 11 heures dans la ZEE du Ghana, ce qui a mis en évidence la possibilité qu'un transbordement en mer ait été réalisé. Le Ghana a demandé l'assistance de l'Équipe Technique et a demandé à ce que le Groupe de Travail soit sur le qui-vive.

11 Mars 2016 – Le navire est entré dans le port de Lomé, au Togo, où il a été inspecté le 16 mars. L'inspection impliquait le ministère des pêches et de l'aquaculture, le département des Affaires maritimes, la Brigade maritime et la Marine. C'était la première fois que le Togo inspectait un reefer, et le niveau élevé de coopération interinstitutions était un indicateur important des progrès accomplis.

COOPÉRATION

- Nationale.

ACTEURS CLÉS

- Ministère de la pêche et de l'aquaculture.
- Département des Affaires maritimes.
- Brigade maritime.
- Marine.

COLLABORATION

- Suivi routinier des activités des navires par le GTAO.

DIFFICULTÉS

- Les reefers n'avaient auparavant jamais été considérés comme des navires de pêche au Togo et par conséquent les responsables des pêches n'avaient aucune expérience dans l'inspection de ce type de navire.

CONCLUSION

Les résultats de l'enquête ont été partagés avec le GT et aucune activité illégale n'a été détectée. Le Togo a franchi une étape importante en inspectant un reefer pour la première fois.



CONDUITE D'UNE INSPECTION INTER-AGENCES

IDENTIFICATION DE DÉCLARATIONS D'IMMATRICULATION FRAUDULEUSES

IL Y A EU PLUSIEURS CAS DE NAVIRES PRENANT PART À DES ACTIVITÉS DE PÊCHE ILLÉGALE HORS DE LA RÉGION DU CPCO ET DÉCLARANT BATTRE LE PAVILLON D'UN MEMBRE DU GTAQ. LORSQU'UNE AFFAIRE TELLE QUE CELLE-LÀ EST IDENTIFIÉE, L'ÉQUIPE TECHNIQUE ALERTE LE MEMBRE DU GROUPE DE TRAVAIL CONCERNÉ ET FOURNIT UNE ASSISTANCE SI NÉCESSAIRE POUR CLARIFIER LE STATUT D'IMMATRICULATION DU NAVIRE ET COMMUNIQUER AVEC LES AUTORITÉS CONCERNÉES.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

Octobre 2016 – Le navire SKY WIND déclarant pavillon togolais a été arraisonné par la Russie pour pêche illégale dans le Pacifique Nord. La veille médiatique conduite par le GTAQ a permis d'identifier l'incident et le Togo a été alerté. Le Togo a confirmé que cette déclaration était fausse et qu'il n'y avait aucune trace de ce navire dans ses registres. Cette coopération a conduit à la découverte de l'utilisation frauduleuse du pavillon togolais.

Août 2016 – Le suivi systématique des sources d'information sur les navires a permis d'identifier le navire TCHAW, inscrit sur la liste des navires INN et photographié dans un port d'Espagne (où il aurait été détenu) arborant le pavillon togolais. Le Togo a été informé et a confirmé que le navire avait été radié en 2013. Le Togo a partagé le certificat de radiation du navire, qui incluait des

informations sur l'armement. Le GTAQ a facilité le partage de ces informations avec les Autorités espagnoles et INTERPOL.

COOPÉRATION

- Internationale.

ACTEURS CLÉS

- Russie.
- Espagne.
- Togo.
- INTERPOL.

COLLABORATION

- Surveillance systématique des sources médiatiques et des informations portuaires par le GTAQ.

COMMUNICATION

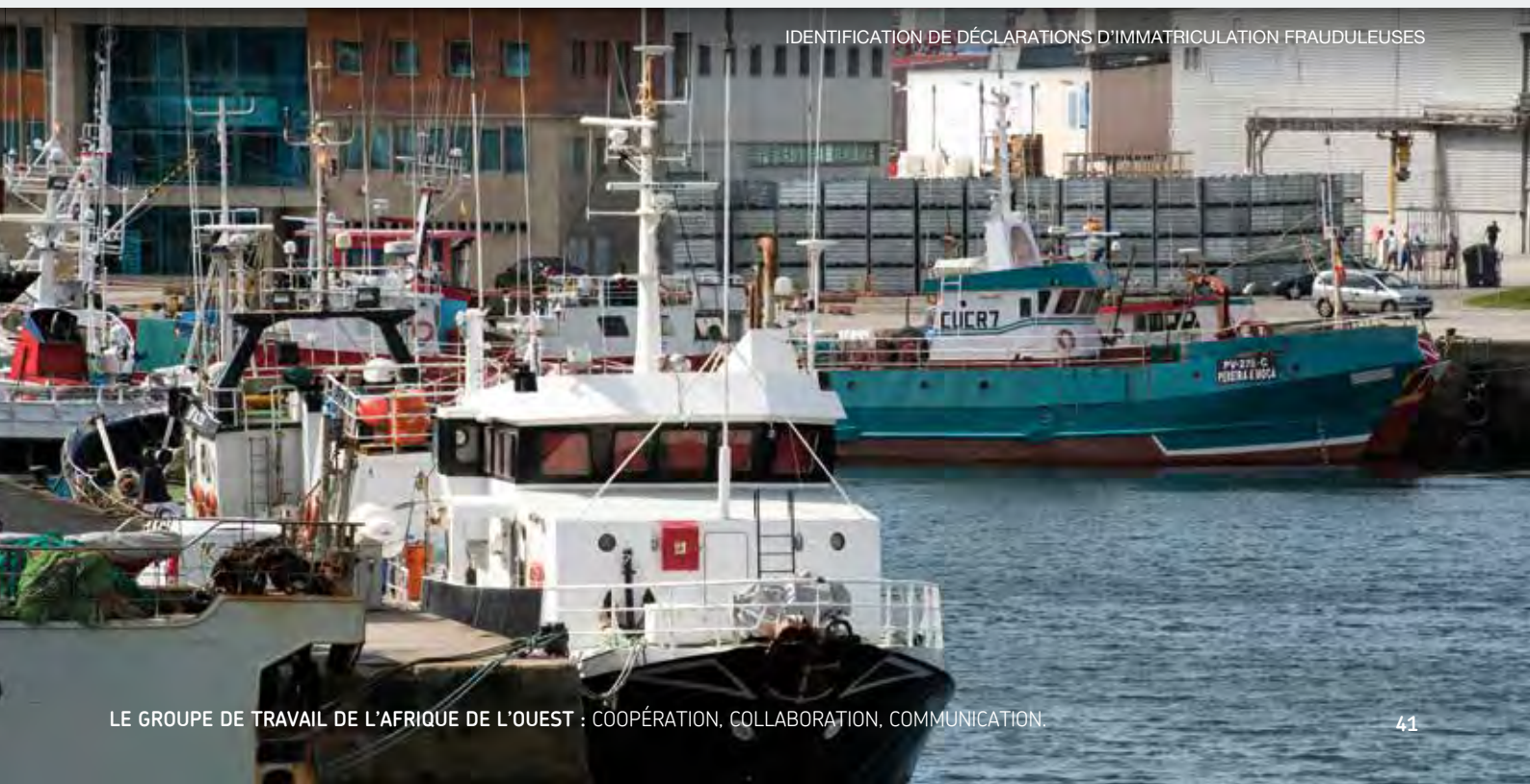
- État côtier.
- Institutions internationales d'application des lois.

DIFFICULTÉS

- Le manque de disponibilité des informations liées aux pavillons permet aux opérateurs illégaux de faire de fausses déclarations avec peu de chance de subir des contrôles. Ces cas permettent de mettre en avant la réaction nécessaire à avoir pour réfuter les fausses déclarations d'immatriculation.

CONCLUSION

Le GTAQ continue de surveiller l'activité des navires actifs dans la région et aussi de ceux qui prétendent avoir le pavillon d'un des Etats membres du GTAQ.



IDENTIFICATION DE DÉCLARATIONS D'IMMATRICULATION FRAUDULEUSES

TRANSBORDEMENT SOUPÇONNÉ, REEFER INSPECTÉ

L'ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DU REEFER GREEN MUSIC A MIS EN ÉVIDENCE UN TRANSBORDEMENT ILLÉGAL. LES ENQUÊTES ONT RÉVÉLÉ QUE LE COMPORTEMENT OBSERVÉ ÉTAIT LIÉ À LA SÉCURITÉ MARITIME PLUTÔT QU'À UNE QUELCONQUE ILLÉGALITÉ OU INFRACTION DANS LE DOMAINE DE LA PÊCHE.

ÉVÉNEMENTS CLÉS

Septembre 2015 – La surveillance routinière de l'AIS par le GTAO a identifié le navire de transport frigorifique GREEN MUSIC opérant dans la ZEE du Ghana et présentant des mouvements qui pourraient indiquer un transbordement en mer, ce qui est interdit dans la ZEE ghanéenne.

Le GREEN MUSIC a été localisé comme étant en transit vers Lagos, au Nigéria, où le Département fédéral des pêches avait été alerté et attendait son arrivée au port. À son arrivée, une équipe d'inspecteurs du département des pêches et de l'Administration portuaire a procédé à une inspection du navire. Les inspecteurs ont obtenu des copies du manifeste de cargaison du navire indiquant que le poisson à bord avait été embarqué dans les îles Féroé et aux Pays-Bas. Les registres des congélateurs ont également été inspectés - ceux-ci ont mis en évidence que la température de la cale était restée constante tout au long de la période d'intérêt, ce qui indique que le transbordement n'a probablement pas eu lieu.

Le Ghana a contacté les opérateurs du navire pour demander des informations sur les activités du navire dans la ZEE du Ghana pendant la période d'intérêt, ainsi que les documents à l'appui. L'opérateur

a répondu que le navire transportait des marchandises à décharger au Nigéria et avait choisi d'attendre dans la ZEE du Ghana qu'une place à Lagos soit disponible, en raison des risques de sécurité dans les eaux nigérianes. Les documents fournis ont confirmé le nombre de caisses de poisson embarquées aux îles Féroé et aux Pays-Bas, cependant il n'y avait pas d'informations permettant de corroborer cela avec la quantité de poisson déchargée à Lagos. Aucune suite n'a été donnée à cette affaire.

COOPÉRATION

- Nationale.
- Régionale.

ACTEURS CLÉS

- Département fédéral des pêches du Nigéria.
- Autorité portuaire du Nigéria.
- Marine du Nigéria.

COLLABORATION

- Suivi routinier des activités des navires par le GTAO.

COMMUNICATION

- La plateforme de communication du GTAO a été utilisée pour alerter le Nigeria de l'arrivée au port prévue du GREEN MUSIC.

DIFFICULTÉS

- Il est difficile pour les inspecteurs des pêches d'accéder aux navires de transport réfrigérés. Dans de nombreux ports de la région, les reefers accostent dans une zone du port qui n'est pas automatiquement accessible aux inspecteurs des pêches. Obtenir un accès pour effectuer des inspections peut donc se révéler difficile.
- Il est difficile de savoir si un transbordement illégal a eu lieu, car les mouvements (visibles sur l'AIS) de navires effectuant des transbordements sont très similaires à ceux de navires réalisant d'autres activités en mer.

CONCLUSION

Les niveaux élevés d'activité de reefers et d'importations de poisson dans la région montrent combien les inspecteurs des pêches doivent rester vigilants face à la possibilité que des navires réalisent des transbordements illégaux et blanchissent le poisson capturé illégalement en le mélangeant aux captures légales.





ET MAINTENANT ?

Les bases du succès ont été établies à travers le développement du GTAQ, ayant permis de concentrer et d'appuyer les efforts du CPCO. Pour construire sur les acquis du GTAQ, il faudra désormais renforcer les structures et la coopération déjà établies, afin de s'assurer que celles-ci continueront à fonctionner au profit de la région. Pour réaliser cela, il sera nécessaire de :

- Renforcer l'appropriation, la coopération et l'investissement, encourager la sensibilisation, diffuser les meilleures pratiques et consolider le soutien des institutions multiples qui composent les GTN.
- Aider à la formalisation de la coopération inter-agences là où elle n'existe pas, et aider à identifier les domaines dans lesquels le besoin de coopération est le plus important.
- Consolider le GTAQ en maintenant et en solidifiant les structures centrales du Groupe de Travail des pays du CPCO ainsi que les Équipes de Coordination et Technique qui le soutiennent.
- Construire sur les réussites initiales en matière de renforcement des capacités et d'amélioration de la coopération, y compris la formation et le soutien opérationnel des GTN, la formation régionale, le transfert d'expertise au sein de la région et au-delà, et le renforcement des capacités en matière de renseignements sur les pêches.
- Maintenir et développer la boîte à outils constituée des manuels pertinents et des supports de formation et de sensibilisation.
- Développer activement la coopération et la coordination avec d'autres organisations et initiatives pertinentes travaillant à l'échelle nationale et régionale.
- Étudier et mieux comprendre les opérations, les méthodes et les canaux de commercialisation utilisés par les opérateurs illégaux, dans le but d'accroître la capacité du GTAQ à identifier les risques, concentrer les efforts et améliorer la mise en conformité avec les réglementations tout au long de la chaîne de valeur.
- Établir des liens avec les autres États qui sont impliqués dans la chaîne de valeur des pêches et ont un impact dans la région de l'Afrique de l'Ouest ; par exemple, les États du port et les États du marché de destination des captures.
- Accroître la sensibilisation et le soutien de la classe politique à l'égard du Groupe de Travail et des priorités du SCS pour parvenir à une durabilité à long terme et mettre fin à la pêche illégale.
- Intégrer les mesures du ressort de l'État du port comme un objectif de coopération et de renforcement des capacités.
- Analyser la manière dont le respect des réglementations peut être amélioré par le biais de l'application de conditions à l'octroi de licences et à l'immatriculation par les États côtiers.
- Soutenir et intégrer le développement d'un mécanisme de SCS régional pour permettre des patrouilles régionales ainsi qu'un suivi régional conjoint du VMS et de l'AIS.
- Analyser le travail et les conclusions du GTAQ pour fournir des enseignements pouvant alimenter les discussions régionales et globales ainsi que les processus de formulation des politiques, y compris vers l'objectif de développement durable n° 14 des Nations Unies.

Le GTAQ se développera également en vue de concentrer et de cibler davantage les efforts visant à mettre un terme à la pêche illégale et au commerce du poisson capturé illégalement. Pour y parvenir, les prochaines étapes comprendront :



Le Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest regroupe les six pays Membres du CPCO – le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Libéria, le Nigéria et le Togo – pour lutter contre la pêche illégale et la criminalité dans le domaine de la pêche. Le Groupe de Travail est hébergé par le CPCO et soutenu par une Équipe Technique qui comprend TMT, Stop Illegal Fishing et NFDS, avec un financement du NORAD. En coopérant activement, en partageant des informations et en formant des Groupes de travail inter-agences nationaux, le Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest travaille de concert pour mettre fin à la pêche illégale.

Pour des informations supplémentaires, rendez-vous sur :
www.fcwc-fish.org