

Comment mettre fin à la pêche illégale :

LES NAVIRES APATRIDES



**AFRICAN PORTS
NETWORK**
to stop illegal fishing

QU'EST-CE QU'UN NAVIRE APATRIDE ?

Un navire sans immatriculation appropriée, sans pavillon ou ayant plusieurs pavillons peut être considéré comme apatride.



© Jax Oliver/Sea Shepherd

La nationalité des navires représente le pilier du maintien de l'ordre en haute mer : en effet, l'absence de toute autorité sur les navires en haute mer conduirait au chaos. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM) oblige les États à déterminer les conditions d'octroi de son pavillon — et donc de sa nationalité — aux navires.

C'est l'État du pavillon qui a toujours eu la responsabilité principale du contrôle de leurs navires en haute mer. Ils doivent exercer un « contrôle effectif » sur leurs navires, par exemple : en délivrant des autorisations de pêche en haute mer, en assurant le suivi, le contrôle et la surveillance (SCS) du navire et sa conformité avec le droit national, régional et international ainsi que les mesures des organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), et en faisant en sorte que le navire ne compromette pas l'efficacité des mesures des ORGP.

La communauté internationale continue d'élaborer des règles — et des mécanismes d'application — à l'échelle mondiale et régionale pour faire face aux « mauvais acteurs » en haute mer et pour contrôler les activités des navires non nationaux dans les zones relevant de la juridiction nationale.

Les règles viennent répondre à un large éventail de défis présentés par les navires apatrides qui tentent de :

- pêcher illégalement en haute mer, en contournant les obligations de déclaration et les mesures de gestion convenues par les ORGP ;
- réaliser des transbordements en mer et « blanchir » du poisson capturé illégalement ;
- se soustraire aux obligations de déclaration d'informations telles que l'identité des armateurs ou des exploitants des navires ;

- se soustraire aux contrôles et aux obligations ;
- se soustraire au paiement des frais d'immatriculation et des exigences légales nationales ;
- se livrer au trafic d'armes, au passage de clandestins ou de prendre part à autres crimes transnationaux ;
- contourner les exigences en matière de sécurité des navires, d'environnement et du droit du travail ; ou
- poursuivre leurs activités de pêche malgré leur radiation par un État du pavillon.

Un autre défi est le développement de mécanismes juridiques et de contrôle qui s'appliquent aux navires apatrides en haute mer. L'arraisonnement et l'inspection en haute mer de navires en cas de soupçon raisonnable d'apatridie sont autorisés en vertu de la CNUDM (article 110), mais cela doit d'abord être exigé par les lois nationales du gouvernement dont le navire est impliqué dans l'arrestation.

La législation doit également prévoir des infractions spécifiques pour les propriétaires et opérateurs de navires apatrides qui participent à des opérations de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) en haute mer, le cas échéant, en lien avec les mesures et décisions des ORGP. Cela peut également inclure la présomption qu'un navire de pêche pratiquait la pêche INN s'il n'a pas de nationalité et est donc apatride conformément au droit international.

QUE SIGNIFIE L'APATRIDIE POUR L'ARRAISONNEMENT, L'INSPECTION ET LE CONTRÔLE ?



DROIT ET POLITIQUE

CADRE JURIDIQUE

Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM)

- Exige que les navires naviguent sous le pavillon d'un État et prévoit que le navire soit soumis à la juridiction exclusive de cet État en haute mer, sauf dans les cas exceptionnels prévus par les traités internationaux.
- Interdit aux navires de changer de pavillon en cours de transit ou au port, sauf en cas de transfert réel de propriété ou de changement d'immatriculation.
- Prévoit que les navires puissent être considérés comme sans nationalité lorsqu'ils naviguent sous les pavillons de plusieurs États, selon leur convenance — ces navires ne peuvent revendiquer aucune des nationalités.

En général, un État du pavillon a le même droit exclusif d'exercer sa compétence législative et de contrôle sur ses navires en haute mer et sur son territoire. À l'inverse, cela signifie que les navires sans nationalité — ou les navires apatrides — ne peuvent prétendre à la protection d'aucun État.

Les navires apatrides ne peuvent pas bénéficier de la liberté de la haute mer parce que cette liberté n'appartient qu'aux États et non aux navires individuels. Cependant, l'exploitation d'un navire apatride n'est pas un crime universel.

Plan d'action international de 2001 de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) visant à lutter contre la pêche INN (PAI-INN)

La définition de la « pêche non réglementée » issue du PAI-INN comprend les activités de pêche qui sont menées par des navires sans nationalité dans la zone d'une ORGP.

Le PAI-INN encourage également les États à prendre des mesures conformes au droit international en ce qui concerne les navires apatrides impliqués dans la pêche INN en haute mer.

HAUTE MER



© Jax Oliver/Sea Shepherd

En haute mer, les États peuvent arraisonner et inspecter les navires en cas de soupçon d'apatridie. Concernant les contrôles de suivi et autres mesures, les États devraient idéalement adopter une législation ayant un effet extraterritorial et/ou des procédures intégrant des normes régionales ou internationales.

Un **État** est en mesure d'arraisonner et inspecter des navires de pêche en haute mer lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'ils sont sans nationalité. Lorsqu'il existe des preuves de cela, l'État peut prendre les mesures appropriées conformément au droit international.¹

Le droit international n'énonce pas clairement la base de « l'action appropriée » et trois approches ont été adoptées :

1. Puisque les navires apatrides ne bénéficient de la protection d'aucun État, tous les États peuvent exercer leur juridiction sur ces navires. Cette approche de la carte blanche peut inclure une détention lorsqu'il existe des preuves de pêche INN, mais elle peut également présenter des limites pratiques en ce qui concerne d'autres « mesures appropriées ».
2. Les États devraient adopter une *base juridictionnelle* qui étend leurs lois de façon extraterritoriale, y compris aux navires de pêche apatrides et aux activités de contrôle réalisées par ses fonctionnaires en haute mer, comme décrit ci-dessous. Cette approche rendrait clairement possibles des contrôles et des poursuites après l'arraisonnement et l'inspection des navires. Essentiellement, elle reconnaît que le fait de faire valoir sa juridiction sur un navire apatride pour l'unique raison de son manque de protection diplomatique ferait abstraction de la possibilité que les individus à bord du navire bénéficient tout de même de la protection diplomatique de leurs États nationaux.

3. Dans les cas où un État n'aurait pas adopté de base juridictionnelle sur les navires apatrides, il devrait agir conformément aux *normes régionales ou internationales acceptables d'arraisonnement, d'inspection et de détention*. Il peut, par exemple, imposer des mesures au navire apatride, telle que l'interdiction d'utiliser le port, mais il se peut qu'il n'y ait pas de base légale pour des poursuites.

La base *juridictionnelle* recommandée dans la deuxième approche fournirait une plate-forme à un contrôle plus robuste des activités des navires apatrides en haute mer. La législation nationale devrait :

- avoir une application extraterritoriale, y compris sur ses propres navires et pour les activités de ses fonctionnaires habilités ;
- soumettre les navires apatrides à sa juridiction ;
- exiger que le navire apatride soit traité comme l'un des siens ;
- mettre en œuvre les mesures pertinentes des ORGP concernant les navires apatrides ;
- prévoir, le cas échéant, que la propriété et l'exploitation d'un navire de pêche apatride constituent un crime.

Cela signifie que l'État d'inspection peut exercer ses pouvoirs et poursuivre le navire apatride en vertu de toute loi applicable à ses propres navires.

¹Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons, article 21 (17), basé sur l'article 110 de la CNUDM.

EAUX NATIONALES

Dans la juridiction de l'État d'exécution, le navire apatride est soumis à l'ensemble de la législation nationale.

Lorsque le navire apatride est inspecté, arraisonné et détenu sous la juridiction de l'État d'exécution, il est soumis à l'intégralité de la législation nationale applicable et peut être inspecté, détenu et poursuivi conformément à toutes les lois pertinentes.



ZONE D'UNE ORGP

Dans la zone de compétence d'une ORGP, un programme d'arraisonnement et d'inspection doit être établi ; y compris des mesures de suivi.

Les arraisonnements et les inspections peuvent être effectués sous l'autorité des ORGP dans leurs zones de juridiction, conformément à un système convenu. Par exemple, le programme de la CTOI est mis en œuvre par des inspecteurs et des navires d'inspection qui lui sont affectés par une Partie contractante ; des fonctionnaires doivent être habilités pour de telles activités.

Les ORGP ont adopté des mesures visant les navires sans nationalité, lesquelles présument généralement que les navires apatrides se livrent à la pêche INN. Par exemple, la Résolution 16/05 de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) sur les navires sans nationalité stipule de facto que les navires apatrides pêchant dans la zone de la CTOI portent atteinte à l'Accord de la CTOI et se livrent à la pêche INN. Les activités de suivi de la CTOI concernant les navires apatrides identifiés comprennent l'encouragement d'actions effectives telles que l'interdiction des débarquements, des transbordements et de l'utilisation des services portuaires, l'adoption des mesures nécessaires, et le partage d'informations.

Cela se reflète, par exemple, dans une exigence de l'Union européenne imposant aux membres de veiller à ce que chaque navire apatride qui pénètre dans un port soit inspecté par leur autorité compétente, et d'interdire le débarquement et le transbordement lorsque le poisson est capturé contrairement aux mesures des ORGP.²

² Règlement (CE) No 1936/2001 du Conseil du 27 septembre 2001 établissant certaines mesures de contrôle applicables aux activités de pêche de certains stocks de poissons grands migrateurs.

UN NAVIRE APATRIDE PEUT-IL ACCÉDER LÉGALEMENT AUX SERVICES PORTUAIRES ?

CADRE JURIDIQUE

Accord de 2009 de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN (AMEP).

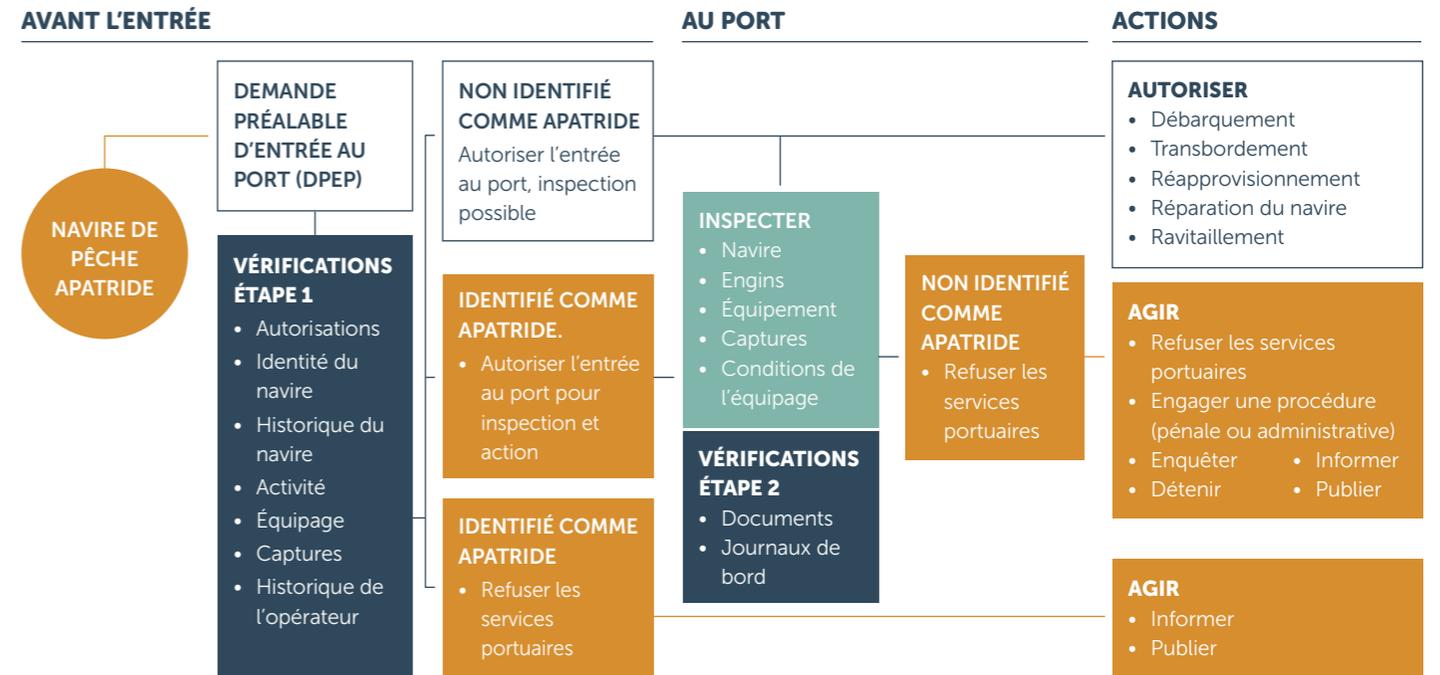
DROIT ET POLITIQUE

Lorsqu'il existe des preuves suffisantes que le navire apatride a été impliqué dans des activités de pêche INN ou des activités liées à la pêche INN :

- le refus d'entrée et d'utilisation des services portuaires est requis ;
- toutefois, l'entrée au port peut être autorisée exclusivement pour l'inspection du navire ainsi que la prise d'autres mesures appropriées dont l'efficacité est au moins égale au refus d'entrée au port ; et

- l'utilisation du port doit être refusée pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson et pour d'autres services portuaires, y compris, entre autres, le ravitaillement et le réapprovisionnement, l'entretien et la mise en cale sèche.

Un État du port n'est pas légalement obligé d'accorder l'entrée au port ou l'utilisation des services portuaires à un navire, y compris aux navires apatrides, car il a la souveraineté sur ses ports. En fait, les membres des ORGP tels que la CTOI encouragent les États du port à interdire les débarquements, les transbordements et l'accès aux services portuaires aux navires apatrides.





QUE SIGNIFIE L'APATRIDIE DU NAVIRE POUR L'ÉQUIPAGE ?

L'apatridie du navire — et l'absence de protection de l'État du pavillon — n'empêcherait pas la protection de l'équipage par leurs gouvernements nationaux en vertu de leur citoyenneté.

Les membres d'équipage pourraient être protégés lorsque la législation d'un État d'exécution prévoit que les navires apatrides doivent être traités de la même manière que leurs navires et exige certaines normes pour l'équipage. Même sans une telle législation, dans certains cas, le pays d'exécution peut protéger les membres d'équipage et les rapatrier.

Cependant, les membres d'équipage pourraient se trouver sans protection là où les lois du pays d'exécution autorisent la poursuite des membres d'équipage ou lorsqu'ils sont emprisonnés sans procédure légale et que leurs gouvernements nationaux ne les soutiennent pas. Dans ce cas, l'équipage ne serait pas protégé par la CNUDM, qui interdit l'emprisonnement ou les châtimements corporels uniquement pour les infractions de pêche commises dans la zone économique exclusive.

Il est difficile, voire impossible, pour les membres d'équipage d'obtenir un recours contre l'opérateur du navire. D'une part, un navire apatride n'est lié par les lois d'aucun pays, y compris en ce qui concerne les droits et conditions de travail des membres d'équipage. Toutefois, diverses voies de soutien des droits des membres d'équipage et une aide humanitaire pourraient être proposées par l'État d'exécution, une ORGP pertinente, ou encore la société civile.



QUE SIGNIFIE L'APATRIDIE POUR L'ASSURANCE DU NAVIRE ?

Il est possible que les navires apatrides détiennent une assurance. Il est conséquemment révoltant de constater que l'opérateur serait ainsi en mesure de couler le navire afin d'éliminer toute preuve de pêche INN et éviter ainsi de lourdes amendes et pénalités, tout en réclamant une compensation pour la perte du navire.

Il appartient souvent aux compagnies d'assurance individuelles de décider d'assurer ou non les navires non conformes. Une étude réalisée en 2016 par Oceana a révélé que les navires inclus dans les listes de navires INN des ORGP semblaient être assurés aussi souvent que les navires battant des pavillons conformes, de sorte que pour certaines sociétés, l'apatridie ou les activités illégales du navire ne dissuadent pas les assureurs d'accorder une couverture.³

Cependant, les compagnies d'assurance peuvent être contrôlées par la législation nationale. Par exemple, l'Union européenne a érigé en infraction le fait d'aider et

d'encourager la pêche illégale, y compris de l'assurer, mais laisse à ses pays membres le soin d'imposer des sanctions.⁴

Les États devraient adopter et appliquer une législation exigeant la vérification de certaines informations avant d'octroyer une police d'assurance aux navires de pêche. Cela devrait inclure des détails complets sur le propriétaire, l'opérateur et le capitaine, le pavillon et les activités du navire (antérieurs et actuels), la vérification de l'absence du navire sur une liste INN, et la certitude qu'il ne s'agit pas d'un « mauvais élément ». Sous certaines conditions, y compris l'apatridie, cela devrait signifier la résiliation de l'assurance sans remboursement.

³ https://eu.oceana.org/sites/default/files/oceana_iuu_and_marine_insurance_brochure.pdf

⁴ http://www.slate.com/articles/health_and_science/science/2016/07/the_self_sunk_pirate_ship_the_thunder_and_recent_research_expose_how_insurance.html?via=gdpr-consent

RÉSUMÉ

Comment, quand et par qui les navires apatrides peuvent-ils être arraisonnés, inspectés ou détenus ?

Les navires apatrides en haute mer peuvent être arraisonnés et inspectés :

- par des personnes habilitées par tout État, à condition qu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'ils sont sans nationalité ; ou
- conformément à un programme d'arraisonnement et d'inspection pertinent d'une ORGP.

Lorsqu'il existe des preuves d'apatridie, les États peuvent mettre en œuvre des actions et mesures appropriées conformément au droit international, notamment :

- l'exercice de la juridiction sur un navire apatride lorsqu'il existe des preuves de pêche INN, y compris la détention ;
- celles convenues par une ORGP en relation avec la pêche non réglementée ; et
- celles autorisées par la législation nationale de l'État d'exécution.

Les mesures contre les navires apatrides et leurs propriétaires et opérateurs peuvent inclure :

- le refus de débarquement, de transbordement et d'autres utilisations des services portuaires ;
- la poursuite du navire conformément aux lois de l'État d'exécution ; et
- la proposition d'inclure le navire sur la liste des navires INN d'une ORGP pertinente.

RESSOURCES

Disponible sur www.stopillegalfishing.org

CAS PRÉSENTANT DES NAVIRES APATRIDES :

- **Navires inscrits sur une liste INN et radiés** (enquête FISH-i Africa no 3)
- **Un récidiviste amené à rendre des comptes : le NESSA 7** (enquête FISH-i Africa no 9)
- **Coup de filet sur un navire illégal grâce à la coopération régionale et internationale** (enquête FISH-i Africa no 16)
- **COBIJA exploite les états faibles pour échapper aux sanctions** (enquête FISH-i Africa no 22)
- **Poursuite du TAWARIQ 1** (étude de cas SIF no 14)

RESSOURCES POUR IDENTIFIER ET CONTRÔLER LES NAVIRES APATRIDES :

- Manuel de vérification des documents pour le contrôle des pêches
- Manuel de photographie pour le contrôle des pêches
- Manuel de collecte de pièces à conviction pour le contrôle des pêches

ACRONYMS

AMEP/PSMA	Accord de la FAO de l'ONU relatif aux mesures du ressort de l'État du port (Port State Measures Agreement of the FAO of the UN)
BMZ	Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (Food and Agriculture Organization of the United Nations)
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
INN	Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
PAI-INN	Plan d'action international visant à lutter contre la pêche INN
PSM-SIF	Port State Measures to Stop Illegal Fishing
SIF	Stop Illegal Fishing

La série « Comment mettre fin à la pêche illégale » vise à renforcer la connaissance et la compréhension des rôles et des responsabilités des différents acteurs dans la lutte contre la pêche illégale. Comme c'est le cas de toutes les publications de SIF, cette édition se concentre sur les besoins des pêcheries et des pays d'Afrique ; elle est basée sur des éléments probants et des analyses, et considère la légalité du secteur de la pêche comme un élément essentiel du développement durable.

Ces orientations ont été compilées avec l'aide de Judith Swan et se sont appuyées sur des éléments de preuve produits par le Groupe de Travail FISH-i Africa et l'Unité d'Enquête de Stop Illegal Fishing.

La publication de ce support a reçu le soutien de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), pour le compte du ministère fédéral allemand pour la coopération économique et le développement (BMZ), dans le cadre du projet Port State Measures to Stop Illegal Fishing (PSM-SIF).



PORT STATE
TOOLKIT



COASTAL STATE
TOOLKIT

Stop Illegal Fishing travaille à un niveau pratique et politique pour aider les États côtiers, du pavillon, du port, du marché et de l'équipage à lutter contre la pêche illégale. Cette publication fait partie des Boîtes à outils pour les États du port et côtiers.

Cette publication doit être citée comme suit :

Français : Stop Illegal Fishing (2021) Comment mettre fin à la pêche illégale : les navires apatrides.

Anglais : Stop Illegal Fishing (2021) How to Stop Illegal Fishing: Stateless Vessels.

Pour plus d'informations sur la lutte contre la pêche illégale, consultez www.stopillegalfishing.org



Facebook.com/stopillegalfishing



Twitter.com/S_I_F



stop illegal fishing



PORT STATE
MEASURES
to stop illegal fishing



AFRICAN PORTS
NETWORK
to stop illegal fishing



german
cooperation
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Implemented by



thewaterloofoundation*

