



MANUEL DE VÉRIFICATION DES DOCUMENTS POUR LE CONTRÔLE DES PÊCHES

IDENTITÉ DES NAVIRES



Le manuel de vérification des documents pour le contrôle des pêches a été produit par Stop Illegal Fishing et Trygg Matt Tracking dans le cadre de leur soutien au Groupe de Travail FISH-i Africa et au Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest, ainsi que par Stop Illegal Fishing pour intégrer la boîte à outils du Réseau des Ports Africains.

Les pratiques de sous-déclaration ou de déclaration erronée des captures, par exemple en utilisant des journaux de pêche et des certificats de capture falsifiés, afin de contourner des restrictions de capture, d'éviter des taxes sur les débarquements, ou de falsifier des rapports sanitaires ou l'étiquetage de certaines espèces, sont bien documentées.

Cependant, il y a peu d'écrits sur la fraude à l'identité des navires et sur la manière dont ce crime répandu est facilité par la falsification de documents. En 2018, INTERPOL a mis en garde contre la recrudescence de l'utilisation frauduleuse qui est faite par certains navires de pêche des registres de l'État du pavillon. Ceci est venu confirmer ce qui avait été observé le long des côtes africaines et au niveau international ces dernières années.

Ce manuel se concentre sur l'identité du navire – sa nationalité, le statut de ses autorisations, son historique opérationnel, etc. – et sur les pratiques frauduleuses qui y sont liées. Il examine donc principalement ce qu'un navire « dit » à propos de lui-même, plutôt que ce que ses captures « disent ». En raison de cette approche centrée sur le navire, le manuel ne traite pas d'autres formes de fraude documentaire liées aux captures.

Il est toutefois important de noter que la manipulation des captures est également exposée aux « usurpations d'identité », en particulier les opérations de transbordement et de débarquement au port où de faux documents peuvent être utilisés pour dissimuler l'origine illégale du poisson afin d'accéder au port et aux marchés. La frontière entre la fraude à l'identité du navire et la fraude à l'identité des captures est parfois très ténue.

Cette publication doit être citée comme suit : Stop Illegal Fishing et Trygg Mat Tracking (2019) Manuel de vérification des documents pour le contrôle des pêches : identité des navires. Gaborone. Botswana.

Nous encourageons l'utilisation, la reproduction et la diffusion des supports figurant dans cette publication. Il est autorisé de copier, télécharger et imprimer ces supports à des fins privées d'étude, de recherche et d'enseignement, ou afin qu'ils soient utilisés dans des produits ou des services non commerciaux, à condition que Stop Illegal Fishing et Trygg Mat Tracking soient dûment cités comme en étant les sources et les détenteurs du droit d'auteur.

Toutes les demandes de traduction et de reproduction doivent être envoyées à **info@stopillegalfishing.org** et **info@tm-tracking.org**.

Toutes les images sont protégées par le droit d'auteur de 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 que des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) ont eu lieu ou étaient de quelque manière que ce soit associées à ces images.

Photo de couverture : ©Sea Shepherd. Navire STS-50 poursuivi en mer par Sea Shepherd après qu'il s'est échappé du Mozambique, où il faisait l'objet d'une enquête. Le STS-50 a finalement été arraisonné par la Marine indonésienne.

MANUEL DE VÉRIFICATION DES DOCUMENTS

POUR LE CONTRÔLE DES PÊCHES

SOMMAIRE

Introduction	4	Vérification des informations.....	22
Raisons courantes derrière l'utilisation de faux documents.....	5	Communication avec les autorités émettrices.....	23
Types de documents.....	6	Que faire si un faux document est identifié	24
Types de faux documents.....	8	État du pavillon – demandes d'immatriculation.....	24
Fraude à l'identité des navires.....	9	État côtier – demandes de licence de pêche.....	24
Quand faut-il vérifier.....	10	État du port – demandes d'entrée au port.....	24
Utilisation d'une approche fondée sur le risque.....	11	Photographier et copier les documents pour les utiliser comme pièces à conviction	26
Vérification de l'authenticité des documents	12	Équipement.....	26
Analyse visuelle.....	13	Documents.....	26
Comparaison avec des documents authentiques.....	14	Étiquetage.....	27
Caractéristiques de sécurité des documents.....	14	Études de cas	28
Vérification croisée des informations.....	15	NEW BAI I 168.....	28
Vérification croisée avec les caractéristiques du navire.....	15	PREMIER.....	30
Vérification croisée avec les documents du navire.....	16	STS-50.....	32
Vérification croisée des numéros OMI.....	17	HWA KUN 168 et HSIANG FA 26.....	34
Vérification croisée avec des sources externes.....	18	GREKO 2.....	36
Vérification croisée à travers des mécanismes régionaux de partage d'informations.....	20	CHI HSIANG NO. 7.....	38
		Conclusion	40
		Sigles et abréviations	42

INTRODUCTION



Les documents présents à bord d'un navire de pêche peuvent fournir des informations sur son identité, son immatriculation, ses caractéristiques physiques, les activités qu'il est autorisé à mener et dans quelles zones, et peuvent permettre de confirmer si le navire a été certifié conforme aux règles de sécurité en vigueur.

Cependant, ces documents peuvent être modifiés, reproduits ou obtenus par des moyens illégaux, ce qui en fait des faux documents. Il est donc essentiel que les documents des navires soient systématiquement vérifiés dans le cadre du processus de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) des pêches.

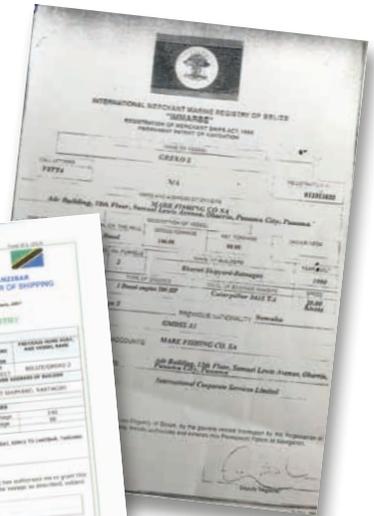
Les faux documents servent à dissimuler des activités illégales ou à éviter des obligations et des coûts. Les certificats d'immatriculation, les licences de pêche et les certificats de capture falsifiés sont des éléments clés dans de nombreuses affaires de pêche illégale, car les opérateurs

illégaux ont pour habitude de modifier des documents existants ou de créer des documents contrefaits.

Les termes « faux », « contrefait », « falsifié », « fabriqué » et « frauduleux » peuvent être utilisés pour indiquer différentes activités ou pour expliquer les motifs de l'activité. Ces termes peuvent rapidement devenir confus dans l'usage quotidien, en particulier lorsqu'ils sont traduits dans d'autres langues. Dans ce manuel, « faux » est utilisé comme un terme général qui englobe tous ces termes. Vous trouverez plus de détails dans le tableau de la page 8.

Raisons courantes d'utiliser de faux documents

- **Dissimuler la véritable identité d'un navire;** par exemple pour cacher des antécédents d'activités illégales ou de droits impayés, un armateur peut falsifier l'identité de son navire lorsqu'il cherche à obtenir un accès au port, une immatriculation ou une licence en utilisant des faux documents.
- **Éviter de se conformer aux règles de sécurité;** par exemple des certificats falsifiés peuvent être utilisés pour dissimuler le fait qu'un navire a échoué aux inspections de sécurité (entre autres, le matériel de sécurité peut être obsolète ou ne pas correspondre à la taille ou au type du navire).
- **Éviter ou réduire les redevances;** par exemple le coût de l'immatriculation, de la licence, de l'accès au port et d'autres services est souvent lié à la capacité ou à la taille des navires (les redevances des navires compris dans des catégories de jauge ou de taille supérieures sont plus élevées).
- **Obtenir un accès illégal à des ressources ou à des services;** par exemple les zones de pêche côtières peuvent être réservées à des navires de taille inférieure, ou l'autorisation de transborder peut n'être accordée qu'aux navires d'un certain type ou munis d'une licence de pêche donnée.
- **Bénéficier d'avantages supplémentaires;** par exemple lorsqu'un navire s'immatricule auprès d'un État du pavillon et obtient des documents authentiques tout en restant immatriculé auprès d'un deuxième État du pavillon, il peut disposer des avantages associés à chaque État du pavillon (entre autres, il peut accéder à des subventions sous un pavillon tout en ayant accès à des pêcheries sous un autre).



Types de documents

Les navires transportent de nombreux types de documents émis par diverses autorités. Les principaux documents sont les suivants :

Type de document	Finalité	Autorité émettrice	Facteurs de risque
Certificat d'immatriculation	Document d'identification du navire lui conférant sa nationalité.	État du pavillon	Il s'agit d'un document de base souvent utilisé par les opérateurs illégaux pour obtenir (ou créer) de nouveaux documents tels que des autorisations ou des documents de sécurité.
Certificat de classification	Confirmation de la classe à laquelle un navire appartient, définissant ses usages autorisés et déterminant les certifications qu'il doit posséder, ainsi que le régime d'inspection auquel il est tenu de se conformer.	État du pavillon, délivré par une société de classification	Utilisé pour obtenir le certificat d'immatriculation; donc si un faux est utilisé, il en résultera un faux certificat d'immatriculation.
Certificat de jauge	Certifie les dimensions et la jauge brute/nette du navire déterminées par un expert maritime.	État du pavillon ou organisme de certification agréé	La falsification du tonnage est un élément courant dans les activités frauduleuses visant à accéder aux ressources, procéder à des transbordements ou réduire les coûts.
Autorisation de pêche de l'Etat du pavillon)	Un navire doit être autorisé à pêcher par son État du pavillon. Les autorisations devraient : <ul style="list-style-type: none"> • Préciser où un navire est autorisé à pêcher, et peuvent indiquer les types d'engins ou les espèces ciblées. • Préciser si un navire est autorisé à pêcher en ZAJN. • Préciser l'autorisation de pêcher dans le cadre d'une ORGP. 	État du pavillon	Si un navire figure sur la liste des autorisations d'une ORGP, il est supposé que l'État du pavillon a fait preuve de diligence raisonnable, ce qui peut ne pas être le cas. Il n'existe souvent aucun document d'autorisation en tant que tel et les certificats de renouvellement sont souvent faxés aux navires en mer, rendant ainsi difficile de confirmer la validité du document.

Type de document	Finalité	Autorité émettrice	Facteurs de risque
Autorisation de pêche de l'Etat côtier	Un navire doit posséder une autorisation pour pêcher dans les eaux nationales, qu'il s'agisse de pêcher dans la ZEE de son État du pavillon ou d'un pays tiers. Le type d'engin autorisé, les espèces cibles autorisées et les zones interdites figureront sur la licence.	État côtier	Peut être contrefait ou falsifié pour dissimuler des activités de pêche illégale. Des photocopies sont souvent conservées à bord au lieu d'originaux, ce qui rend la vérification de leur validité difficile.
Autorisation de transbordement	Délivrée aux navires de pêche ou aux navires de transport frigorifiques (reefers) pour réaliser des transbordements en mer, généralement dans le cadre de programmes de transbordement d'ORGP ou sous la juridiction d'un État côtier.	État du pavillon État côtier ORGP	Il peut s'agir d'une autorisation générique permettant d'opérer dans le cadre d'un programme de transbordement, ou limitée à une seule opération de transbordement — cette dernière est cependant susceptible d'être contrefaite pour être réutilisée.
Licence radiomaritime	Obligatoire pour tous les navires équipés d'une radio maritime et ayant obtenu un identifiant radio de leur État du pavillon.	État du pavillon	Peut être contrefait ou falsifié pour présenter un faux indicatif d'appel ou numéro MMSI, et légitimer leur usage dans les communications radio. Les anciennes licences radio trouvées à bord peuvent indiquer les indicatifs utilisés précédemment.
Certificat de sécurité	Les exemples comprennent : • Certificat de conformité pour navire de pêche. • Certificat de sécurité radio. • Certificat de conformité de l'équipement de sécurité.	État du pavillon, délivré par une autorité de classification	L'utilisation de faux certificats de sécurité est un élément courant dans les affaires de crimes liés à la pêche, les opérateurs des navires cherchant à cacher leur innavigabilité ou des conditions de travail dangereuses.

Types de faux documents

Les faux documents peuvent prendre plusieurs formes. Il est donc important que le processus de vérification soit conçu pour les détecter toutes :

Type de document	Description	Langue utilisée pour ce type de document
Document obtenu frauduleusement	Document obtenu en fournissant des informations incorrectes ou d'autres faux documents/certificats.	Frauduleux Faux
Document obtenu par corruption	Utilisation de fonctionnaires corrompus pour obtenir un document authentique sans respecter toutes les exigences.	Frauduleux Faux
Document utilisé abusivement	Document authentique mal utilisé, par exemple par un navire différent, ou utilisation des mauvais documents d'équipage.	Frauduleux Faux
Document falsifié	Document authentique dans lequel certaines informations ont été modifiées.	Faux Modifié Altéré
Documents non authentiques		
Copie ajustée d'un document	Copie d'un document authentique dans laquelle certaines informations ont été modifiées.	Contrefait Falsifié Faux
Document reproduit	Imitation/fabrication d'un document totalement faux — peut être basé ou non sur le modèle d'un document authentique.	Contrefait Falsifié Faux
Copie d'un document authentique utilisée abusivement	La copie d'un document authentique utilisée, par exemple, par un navire différent.	Frauduleux Falsifié Faux



Fraude à l'identité des navires

La fraude à l'identité des navires est utilisée pour dissimuler l'historique opérationnel et les activités passées, réduire les coûts, désinformer et confondre les autorités chargées de la délivrance des licences, de l'immatriculation et des inspections, dissimuler les antécédents de pêche INN et échapper aux sanctions imposées en cas de violation de la réglementation.

Trois formes principales de fraude à l'identité des navires sont couramment observées - parfois plusieurs à la fois :

- Un navire peut utiliser la véritable identité d'un autre navire, ce qui signifie que deux navires ou plus utilisent simultanément la même identité ; des cas impliquant jusqu'à cinq navires utilisant la même identité ont été détectés.
- Un même navire peut utiliser plusieurs identités, apparaissant sous différents noms, pavillons, etc. dans différentes juridictions et registres.
- Un navire peut utiliser une nouvelle identité qui n'a pas été enregistrée auprès d'une autorité nationale.

La fraude à l'identité peut permettre à un navire d'opérer illégalement sous couvert de l'identité légale et autorisée d'un autre navire ; par exemple un opérateur peut acquérir une licence de pêche légale, qui en plus d'être utilisée par le navire dont le nom figure sur la licence est utilisée par plusieurs autres navires qui usurent cette identité.

La fraude à l'identité des navires repose sur l'utilisation de faux documents ainsi que sur des modifications de l'aspect physique des navires. Outre la vérification des documents, les inspecteurs devraient rechercher des indications que le nom du navire, son indicatif d'appel radio et d'autres identifiants ont été repeints ou modifiés. Il est également important de vérifier que tous les noms précédents ou autres identifiants visibles sous la peinture de la coque correspondent à l'historique que présente l'identité actuelle du navire ; cela peut être effectué par des vérifications auprès de l'État du pavillon et en utilisant des sources telles que les listes de navires autorisés des ORGP.

L'utilisation de photographies de navires est un outil important pour détecter les fraudes à l'identité ; pour plus d'informations sur l'utilisation et la collecte systématique de photographies de navires à l'appui du SCS des pêches, reportez-vous au Guide de photographie pour le contrôle des pêches.

Quand faut-il vérifier

La vérification des documents relatifs aux navires de pêche est un élément clé du SCS des pêches. Les éléments devraient être examinés et vérifiés lorsque :

- Un navire de pêche est inspecté lors d'inspections en mer ou au port.
- L'opérateur d'un navire de pêche fournit des documents à une autorité, comme cela est souvent nécessaire; par exemple pour obtenir une licence de pêche.

Les points clés à vérifier sont :

	Quand	Documents principaux
États du pavillon	<ul style="list-style-type: none"> • Demande d'immatriculation. • Demandes de transbordement. • Délivrance de certificats de capture. • Demande d'autorisation de pêche en ZAJN ou dans les zones des ORGP. • Inspections des navires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Certificat d'immatriculation. • Certificat de classification. • Certificat de jauge. • Autorisation de pêche en ZAJN ou d'ORG. • Autorisation de pêche en ZEE. • Autorisation de transbordement. • Certificat de sécurité. • Certificat de capture.
États côtiers	<ul style="list-style-type: none"> • Demande de licence de pêche. • Demande de transbordement. • Inspections, y compris avant et après la pêche, et en mer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Certificat d'immatriculation. • Certificat de classification. • Certificat de jauge. • Autorisation de pêche en ZAJN. • Autorisation de pêche en ZEE. • Autorisation de transbordement. • Licence radiomaritime. • Certificat de sécurité. • Certificat de capture.
États du port	<ul style="list-style-type: none"> • Demandes d'entrée au port. • Inspections liées aux MEP ou débarquement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Certificat d'immatriculation. • Autorisation de pêche en ZAJN ou d'ORG. • Autorisation de pêche en ZEE. • Autorisation de transbordement. • Certificat de sécurité. • Certificat de capture.
États du marché	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation des certificats de capture. • Inspections des importations. 	<ul style="list-style-type: none"> • Certificat d'immatriculation. • Autorisation de pêche en ZAJN ou d'ORG. • Autorisation de pêche en ZEE. • Autorisation de transbordement. • Certificat de capture.

Utilisation d'une approche fondée sur le risque

En raison de limites de temps et de ressources, il peut s'avérer impossible de mener un processus de vérification complet pour chaque document. C'est pourquoi il est recommandé d'appliquer une approche fondée sur le risque similaire à celle utilisée pour déterminer l'affectation des ressources disponibles pour les inspections.

Une procédure d'évaluation des risques identifiera les navires à haut risque sur la base de l'État du pavillon, de l'historique d'immatriculation, de l'historique de conformité, des opérations récentes, du propriétaire et d'autres facteurs pertinents.

L'analyse visuelle des documents et une simple vérification croisée des informations devraient faire partie intégrante du processus d'évaluation des risques.

Les navires identifiés comme présentant un risque élevé suite à l'analyse initiale des documents ou selon d'autres facteurs devraient être soumis au processus complet de vérification des documents.

Si c'est faisable, il est recommandé d'intégrer la vérification auprès des autorités émettrices des documents à chacune des procédures de routine, telles que les demandes de licence et d'immatriculation.



© SEA SHEPHERD

VÉRIFICATION DE L'AUTHENTICITÉ DES DOCUMENTS



© TRYGG MAT TRACKING

La qualité des documents contrefaits varie considérablement; certains ont peu de ressemblance avec le document authentique, présentant des différences évidentes de format, de cachet, de signature et d'autorité émettrice. Dans d'autres cas, les navires peuvent utiliser des contrefaçons de haute qualité qui ne peuvent pas être détectées par une simple analyse visuelle.

Il existe trois méthodes principales pour la vérification des documents :

- Analyse visuelle
- Vérification croisée des informations
- Authentification par les autorités émettrices

Pour être efficaces et maximiser la probabilité de détecter les documents contrefaits, les régimes de SCS doivent incorporer les trois méthodes de vérification des documents.

L'examen visuel d'un document peut révéler des signes indiquant qu'il a peut-être été falsifié ou n'est pas authentique.

Liste de contrôle

- Police de caractères — existe-t-il des différences dans la police, la taille de la police, le type d'encre ou la couleur ?
- Texte altéré — est-ce que des taches et des caractères flous sont observés ?
- Cachet — chaque cachet a sa propre « empreinte », comportant des fissures ou des zones usées qui sont reproduites lors de son utilisation ; le cachet du document a-t-il la même « empreinte » que celle visible sur les documents authentiques ?
- Numéro de série — le numéro de série est-il semblable aux numéros de série d'autres licences authentiques délivrées à peu près à la même période, ou est-il beaucoup plus élevé ou plus bas que prévu ?
- Papier — certaines autorités utilisent un type de papier spécifique lors de la délivrance de documents ; le papier est-il similaire à d'autres documents authentiques ?
- Signature — le nom et la signature correspondent-ils à ceux observés sur d'autres documents authentiques ?
- Fautes d'orthographe — des fautes de frappe ou d'orthographe et des erreurs dans les noms officiels peuvent indiquer une contrefaçon ; cela est-il le cas ?
- Mise en forme — vérifiez s'il y a des incohérences dans la couleur et la qualité ?
- Caractéristiques de sécurité – les dispositifs connus, comme les filigranes ou hologrammes, sont-ils présents et conformes ?

Des logiciels peuvent aider à vérifier si des documents PDF ont été altérés. Dans certains documents contrefaits, vous pouvez détecter les zones qui ont été recouvertes par des « objets » supplémentaires.

Comparaison avec des documents authentiques

L'analyse visuelle devrait également inclure une comparaison avec des exemples de documents authentiques, afin d'identifier toute variation de modèle ou de format. Des exemples de documents authentiques peuvent être obtenus sur demande auprès des autorités émettrices, tels que les États du pavillon.

Certaines initiatives de partage systématique de modèles de documents existent déjà :

- La Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) gère un référentiel en ligne d'exemples de documents officiels soumis par ses États membres et accessibles aux autres membres de la CTOI.
- Les pays participant aux Groupes de Travail régionaux tels que FISH-i Africa et le Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest partagent régulièrement des documents de navires et les inspecteurs des pêches de ces pays ont facilement accès à différents modèles et exemplaires.

Dispositifs de sécurité des documents

La technologie visant à empêcher la contrefaçon de documents s'améliore constamment et de nombreuses autorités protègent désormais leurs documents à l'aide de dispositifs supplémentaires d'authentification et de lutte contre la contrefaçon, qui rendent difficiles les imitations. Ces mesures ne sont évidemment efficaces que si les documents sont vérifiés et que les autorités de contrôle savent quoi chercher.

Les dispositifs de sécurité des documents peuvent inclure :

- Cachets holographiques.
- Papier sécurisé.
- Filigranes.
- Micro texte — texte de si petite taille qu'il est invisible à l'œil nu ; ce qui s'avère extrêmement difficile à reproduire pour les contrefacteurs.
- Codes barres ou codes QR — contactez l'autorité émettrice pour savoir comment les lire et les vérifier.
- Encre magnétique.



© TRYGG MAT TRACKING

Vérification croisée des informations

Vérification croisée avec les caractéristiques du navire

Les informations contenues dans un document devraient être comparées avec les caractéristiques visibles du navire. Les incohérences avec les informations présentées dans les documents peuvent révéler une contrefaçon et/ou une fraude à l'identité.

Liste de contrôle

- Recherchez des incohérences entre les caractéristiques physiques réelles et sur papier du navire, telles que celles présentées dans les documents d'immatriculation.
 - Dimensions du navire.
 - Type d'engin du navire.
 - Âge du navire.
- Comparez les marquages visibles avec les identifiants du navire présentés dans les documents.
 - Numéro de l'Organisation maritime internationale (OMI).
 - Numéro de registre national.
 - Indicatif international d'appel radio (International radio call sign - IRCS)
 - Numéros d'autorisation de pêche.
- Recherchez des marquages temporaires ou des modifications récentes.
 - Nom du navire sur un panneau amovible.
 - Signes de modification.
 - Nom du navire mal orthographié.
 - Peinture récente du nom du navire, d'une partie du nom et d'autres identifiants.
 - Nom de navire différent, par exemple sur les bouées de sauvetage.
- Comparez le nom et le numéro d'identité de service mobile maritime (Maritime Mobile Service Identity - MMSI) indiqués dans les documents et les informations du navire tels qu'ils sont diffusés sur le système d'identification automatique (Automatic Identification System - AIS) au moment de l'inspection (et par le passé, si possible).
- Effectuez une analyse de photographies à l'aide d'anciennes images du navire (voir le Manuel de photographie pour le contrôle des pêches).



Vérification croisée avec les documents du navire

Des divergences entre les sources peuvent également indiquer qu'un navire utilise des documents contrefaits.

Liste de contrôle

- Vérifiez les identifiants du navire (nom, OMI, IRCS, numéro de registre national, numéro de licence) dans les différents documents et en se référant aux sources externes disponibles telles que les listes de navires autorisés par les ORGP.
- Comparez la jauge déclarée du navire avec le tonnage renseigné dans d'autres certificats et d'autres sources, comme les listes de navires autorisés par les ORGP.
- Comparez les documents aux documents soumis précédemment (tels que les demandes de licence précédentes), car le navire peut avoir déclaré une jauge différente au fil du temps.
- Vérifiez les éléments spécifiques où des divergences entre documents ou avec d'autres sources peuvent aider à détecter des contrefaçons, tels que :
 - L'année et le lieu de construction.
 - Caractéristiques physiques telles que la jauge, la longueur et la largeur.
 - Détails des machines.
 - Noms précédents.
 - Pavillons précédents.
- Vérifiez que la chronologie des documents a du sens ; par exemple si un document a été délivré à la suite d'une inspection du navire au port le 25 novembre 2018 et que le système AIS ou VMS (système de surveillance des navires - SSN) indique que le navire se trouvait à un autre endroit à cette date, il peut s'agir d'un faux document.
- Comparez les informations d'un navire avec des bases de données externes, car cela peut révéler une fausse identité (absence d'immatriculation) ou une double immatriculation.



Vérification croisée des numéros OMI

Le système de numéros de l'Organisation maritime internationale (OMI) est un système d'identification mondial pour les navires, conçu pour empêcher la fraude et améliorer la sûreté et la sécurité. Un numéro OMI est un numéro unique à sept chiffres attribué à un navire pour la durée de sa vie, indépendamment de ses changements de nom ou de pavillon. L'utilisation d'un numéro OMI empêche les navires de passer inaperçu en changeant simplement de nom et de pavillon, l'historique d'identité du navire étant lié à son numéro OMI.

Les États du pavillon, du port et côtiers exigent de plus en plus que les navires éligibles aient un numéro OMI afin de pouvoir s'immatriculer, entrer au port ou acquérir une licence. En outre, la majorité des ORGP exigent désormais que les navires éligibles autorisés à opérer dans leurs pêcheries aient un numéro OMI.

L'immatriculation du navire et la plupart des documents d'autorisation comprennent le numéro OMI du navire; c'est l'une des premières choses à vérifier dans le cadre du processus de vérification croisée. La vérification du numéro OMI dans les bases de données des navires (y compris la plupart des listes de navires autorisés des ORGP) devrait permettre d'obtenir les identités précédentes du navire. Si celles-ci ne correspondent pas aux identités précédentes visibles sur la coque du navire ou dans d'autres documents, il convient d'approfondir l'enquête.

Actuellement, il n'est pas obligatoire d'estamper le numéro OMI en relief, ni de le marquer d'une quelconque façon permanente sur le navire. Cela signifie qu'il est toujours exposé à des falsifications, ou peut être employé par plusieurs navires.

Ce n'est pas parce que les documents du navire comportent un numéro OMI qu'ils sont authentiques; le numéro OMI peut être falsifié, tout comme le nom du navire, l'indicatif d'appel radio et les autres identifiants. De même, un navire ayant un historique d'activités illégales peut omettre d'inclure son OMI dans les documents afin de dissimuler ses activités antérieures.

En raison des exigences des ORGP en matière de numéros OMI et des demandes du marché cible, un nombre croissant de navires de pêche industrielle possèdent désormais un numéro OMI. Si un navire éligible (en particulier un navire opérant dans la pêche d'une ORGP) présente des documents ne mentionnant pas de numéro OMI, il est recommandé de procéder à des vérifications auprès des bases de données pertinentes et auprès de l'État du pavillon pour déterminer s'il possède un numéro OMI ou non.

Vérification croisée avec des sources externes

Il existe de nombreuses sources d'informations en ligne sur l'identité et l'immatriculation des navires de pêche.

Quelques sites internet utiles:

Les **listes de navires autorisés des ORGP** contiennent des informations détaillées sur tous les navires autorisés par les ORGP, y compris les navires de pêche et les navires de transport frigorifique. Les détails fournis varient, mais comprennent souvent les identifiants du navire, le type d'engin, les caractéristiques du navire et l'année de construction. Des informations historiques peuvent également être fournies. Disponibles sur les sites internet des ORGP.

La **liste consolidée des navires autorisés (LCNA)** est une liste globale des navires thoniers autorisés. Mise à jour quotidiennement, elle représente un instantané dynamique des listes de navires autorisés des ORGP thonières. Il convient de consulter les sites internet individuels des ORGP pour obtenir les listes définitives.
<http://clav.iotc.org/>

Le **Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement** (Fichier mondial) est une initiative mondiale collaborative visant à mettre à disposition les données certifiées par les autorités étatiques concernant les navires et les activités liées aux navires.
<http://www.fao.org/global-record/tool/extended-search/en/>

Le **Système mondial intégré de renseignements maritimes (Global Integrated Shipping Information System - GISIS) de l'Organisation maritime internationale (OMI)** contient des informations sur les navires et prévoit la création en 2019 d'une base de données de contacts pour les registres de navires.

<https://gisis.imo.org/>

Listes des navires de pêche INN des ORGP. Les liens vers les navires listés INN des ORGP peuvent être consultés à partir de la liste tenue à jour par l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).

<http://www.fao.org/global-record/information-system/rfb-iuu-vessels-lists/fr/>

La **Combined IUU list** compilée et mise à jour par Trygg Mat Tracking fournit les meilleures informations disponibles à jour sur tous les navires figurant sur les listes de navires de pêche INN publiées par les ORGP et sur les navires de pêche ayant fait l'objet d'une notice violette d'INTERPOL.

<https://iuu-vessels.org/>

MarineTraffic fournit des informations sur les mouvements des navires, leur position actuelle et leur présence dans les havres et les ports, sur la base de données AIS. Une base de données contient également des informations non vérifiées (et, par conséquent, pas toujours fiables) sur les navires, y compris leurs dimensions, jauge brute et numéro OMI. Elle donne également accès aux photographies de navires soumises par les utilisateurs, qui peuvent être utiles à des fins de vérification.

<https://www.marinetraffic.com/fr/>

IHS SeaWeb est une base de données sur abonnement contenant des informations vérifiées sur les navires, les entreprises, les constructeurs, les ports et les mouvements des navires. IHS est le seul organisme émetteur mondial du système IMO de numérotation des navires, entreprises et armateurs.

<https://maritime.ihs.com/>

Shipspotting.com donne accès à des photographies de navires fournies par les utilisateurs. Cela peut constituer une ressource utile pour vérifier l'identité et les caractéristiques d'un navire.

<http://shipspotting.com/>



Vérification croisée à travers des mécanismes régionaux de partage d'informations

Une coopération opérationnelle visant à développer des canaux de communication et de partage d'informations peut être établie à travers les mécanismes régionaux issus de processus intergouvernementaux – comme les organes régionaux des pêches, les centres d'information régionaux, les centres SCS régionaux ou encore les Groupes de Travail.

Les Groupes de Travail régionaux ; qui rassemblent des états côtiers voisins – comme le Groupe de Travail FISH-i Africa ou le Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest – permettent de :

- Etablir des routines de partage d'informations ;
- Développer des listes combinées des navires autorisés à opérer dans la région ;
- Solliciter des informations sur des navires et demander la vérification de documents.

Ce modèle de partage d'informations est maintenant également utilisé par certains Etats du port dans le cadre des efforts de mise en œuvre de l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du port.

Les groupes de travail des Etats du port permettent de :

- Partager des informations entre administrations nationales avant l'entrée d'un navire au port ;
- Contre-vérifier les informations liées à l'identité du navire, ses autorisations et ses activités.

L'expertise technique et l'appui fournis par Stop Illegal Fishing et Trygg Mat Tracking sont accessibles à travers l'appartenance au groupe de travail, ce qui permet d'accéder à une équipe d'analystes spécialisés, à des bases de données et des services basés sur un abonnement.

Si les vérifications préalables décèlent des antécédents de non-conformité, les membres peuvent demander un rapport complet de diligence raisonnable afin de déterminer les actions à entreprendre aux niveaux national et régional.

Le partage des requêtes d'informations et des rapports de diligence raisonnable à travers les plateformes de communication des Groupes de Travail permettent une plus grande transparence.



黄远渔 186
HUANG YUAN YU



© TRYGG MAT TRACKING

Les contrefaçons de haute qualité peuvent ne pas être détectables par une analyse visuelle ou des vérifications croisées, et ces méthodes peuvent s'avérer inefficaces pour détecter des documents authentiques obtenus par des voies non officielles.

Afin de maximiser la probabilité de détecter tous les types de faux documents, l'authentification par les autorités émettrices est cruciale. Vérifier le statut d'un document auprès des autorités émettrices est le moyen le plus efficace de confirmer son authenticité.

En plus de confirmer si un document est authentique ou non, les autorités devraient également être en mesure de déterminer s'il a été obtenu par les voies officielles. L'authentification des documents est dès lors également importante pour aider les autorités émettrices à identifier des pratiques de corruption pouvant entraîner la délivrance de documents non valides.

Communication avec les autorités émettrices

La plupart des navires de pêche industrielle opèrent de manière transnationale et il n'est pas rare qu'un navire soit immatriculé dans un pays, que son armateur soit situé dans un autre pays et que le poisson capturé dans un troisième pays puis débarqué dans un quatrième. Compte tenu de la nature transnationale des opérations de pêche industrielle, il est essentiel que les autorités aient la possibilité de demander des informations rapidement et facilement aux autorités d'autres pays, y compris pour la vérification de documents.

Des canaux de communication devraient exister au niveau opérationnel, éliminant ainsi le recours aux voies diplomatiques, qui peuvent prendre beaucoup de temps.

Les ORGP représentent souvent un moyen rapide et efficace de communiquer avec d'autres pays également parties à l'ORGP. Les Groupes de Travail FISH-i Africa et de l'Afrique de l'Ouest ont démontré que la coopération multilatérale ou régionale peut également être un moyen efficace de développer des canaux de communication avec un certain nombre d'États clés.



État du pavillon

– demandes d'immatriculation

Lorsque des faux documents sont identifiés, l'État traitant la demande d'immatriculation informera :

- Les administrations nationales concernées telles que la police, les autorités portuaires et les services des pêches.
- Les Groupes de Travail régionaux tels que les groupes de travail FISH-i Africa et de l'Afrique de l'Ouest.
- Toute ORGP concernée.
- Le précédent État du pavillon du navire.

État côtier

– demandes de licence de pêche

Lorsque des faux documents sont identifiés, l'État côtier informera :

- Les administrations nationales concernées telles que les autorités maritimes, les autorités portuaires et la police.
- Les États côtiers voisins.
- Les Groupes de Travail régionaux tels que les groupes de travail FISH-i Africa et de l'Afrique de l'Ouest.
- Toute ORGP concernée.
- L'État du pavillon du navire.

État du port

– demandes d'entrée au port

Lorsque des faux documents sont identifiés, l'État du port informera :

- Les administrations nationales concernées telles que les services des pêches, la Marine, la Garde côtière et la police maritime.
- Les États de port voisins.
- Les Groupes de Travail régionaux tels que les groupes de travail FISH-i Africa et de l'Afrique de l'Ouest.
- Toute ORGP concernée.
- L'État du pavillon du navire.

En informant les administrations nationales appropriées, les autorités des pêches pourront :

- Obtenir un appui criminalistique et judiciaire supplémentaire
- Sécuriser le navire
- Enquêter sur de possibles infractions dans d'autres domaines

En communiquant avec les Etats et organisations appropriés, les autorités des pêches pourront :

- Obtenir un aperçu global des précédentes opérations du navire
- Prévenir les autres pays du risque que représente le navire
- Demander un appui international pour l'enquête

En fonction de la gravité de la fraude, et des potentiels crimes ainsi facilités, les mesures immédiates à prendre varieront – le navire peut simplement voir sa demande refusée, mais il peut également être immobilisé au port pendant que l'enquête est menée ou que les poursuites sont conduites.



PHOTOGRAPHER ET COPIER LES DOCUMENTS POUR LES UTILISER COMME PIÈCES À CONVICTION

Il est utile de conserver des copies ou des photographies des documents, des équipements et des identifiants des navires de pêche; elles peuvent servir de pièces à conviction dans le cadre d'enquêtes et de poursuites à l'encontre un navire impliqué dans des activités illégales, ou de référence dans le cadre de vérifications de documents ultérieures.

Équipement

Cela peut inclure les instruments de la passerelle, les ordinateurs portables et les autres appareils électroniques, le matériel de sécurité, et autres équipements similaires. Les écrans des instruments peuvent également être photographiés pour recueillir des informations pertinentes.

Documents

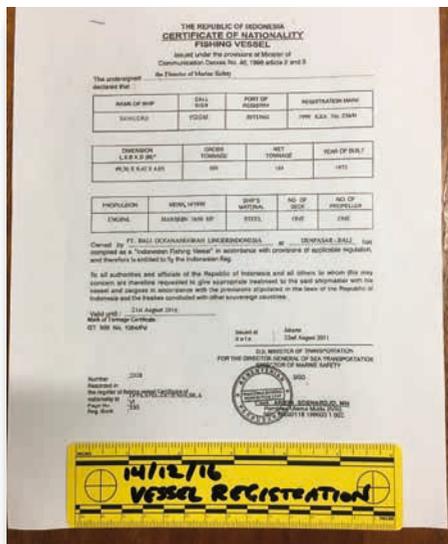
Un appareil photo peut être utilisé pour faire des « copies » des documents et des journaux de bord. La mise au point sur des documents individuels peut s'avérer difficile, mais il est essentiel de s'assurer que toutes les photos soient nettes afin qu'elles puissent être clairement lues plus tard. Prenez plusieurs photos de chaque document pour vous assurer que cela soit réussi. Vous devrez peut-être allumer ou éteindre le flash pour y parvenir, en fonction des conditions d'éclairage.



© NFDS/DUNCAN COPELAND

Étiquetage

Dans la mesure du possible, il est recommandé de placer un repère dans les photos pour disposer ainsi d'un point de référence physique. INTERPOL a développé un outil utile qui peut être utilisé à cette fin (voir photo). Cela fournit non seulement une échelle pratique pour la photo, mais permet également à la date et à d'autres informations d'être écrites à la main pour fournir un point de référence. Ceci réduit le risque que les informations contenues dans la photo soient contestées juridiquement. ▶



◀ Cependant, même si vous ne disposez pas d'un outil comme celui-là, il est toujours utile d'utiliser un point de référence sur la photo. Par exemple, vous pouvez utiliser le même stylo dans une série de photos, ce qui fournira une référence d'échelle commune.

Liste de contrôle

- Tous les documents relatifs à l'immatriculation et à la propriété du navire, à la fois actuelle et précédente.
- Toutes les pages pertinentes du journal de pêche, du journal de navigation et/ou des registres des congélateurs.
- Licences et autorisations.
- Tout autre document ayant trait aux opérations de pêche et aux débarquements.
- Liste des membres de l'équipage et passeports des officiers supérieurs.
- Tous les instruments de navigation pertinents — AIS, émetteur-récepteur VMS, GPS, radar, matériel de suivi des DCP, etc.
- Tout autre matériel d'intérêt, par exemple l'ordinateur portable du capitaine.
- Cartes papier si ces dernières montrent des zones opérationnelles.

NEW BAI I 168

Document d'immatriculation contrefait

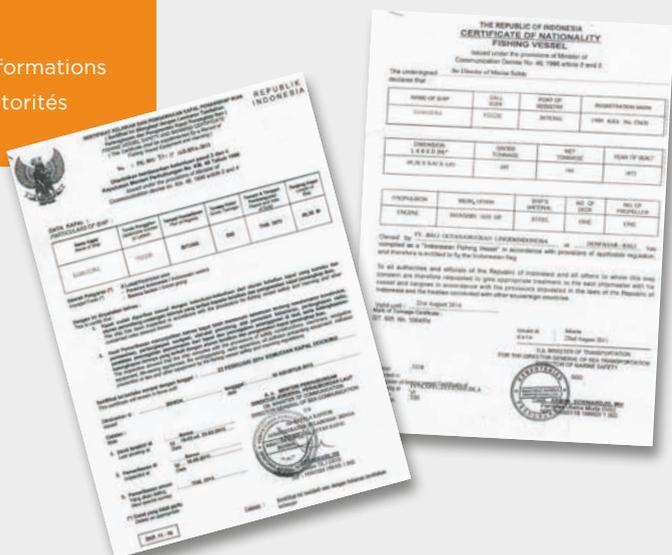
2015 : Alors qu'il naviguait avec un certificat d'immatriculation provisoire délivré par le Libéria, le NEW BAI I 168 a été inspecté au Sénégal et soupçonné d'avoir mené des opérations de transbordement illégales dans la zone de la Convention CICTA. Le navire était un palangrier converti en navire de transport frigorifique, ou « mini reefer ». Il opérait sans l'autorisation de la CICTA et servait de soutien aux opérations de pêche illégale menées par un groupe de navires de pêche non autorisés.

Cela a donné lieu à une enquête du Libéria et la vérification des documents a révélé que l'affirmation de l'opérateur selon laquelle le navire était auparavant immatriculé en Indonésie était frauduleuse. L'analyse initiale du certificat d'immatriculation indonésien présenté par l'opérateur avait suscité des doutes, car le nom et l'indicatif d'appel radio fournis ne correspondaient à aucune identité connue du navire. Le document a été communiqué aux autorités indonésiennes pour être vérifié, et il fut confirmé qu'il s'agissait d'un faux.

L'analyse des autres documents partagés par les autorités libériennes et sénégalaises a révélé un certain nombre d'incohérences supplémentaires révélatrices de la fraude à l'identité du navire, et a permis de découvrir l'identité et les activités précédentes du navire. L'immatriculation du navire au Libéria a par conséquent été refusée.

Méthode de vérification :

- Analyse visuelle
- Vérification croisée des informations
- Authentification par les autorités émettrices





© GOUVERNEMENT DU SÉNÉGAL



© GOUVERNEMENT DU SÉNÉGAL

PREMIER

Licence contrefaite

2012 : Le sennear battant pavillon sud-coréen PREMIER a été inspecté à Port-Louis (Maurice) après avoir été détecté alors qu'il opérait de manière suspecte en Afrique de l'Ouest. Le navire était soupçonné, sur la base d'une analyse des données de suivi AIS, d'avoir pêché illégalement au Libéria lors d'un moratoire.

Les inspecteurs ont découvert une copie faxée d'une licence de pêche libérienne à bord du navire, mais cette dernière ne correspondait toutefois pas au format de licence connu. Une vérification par le Libéria a confirmé qu'il s'agissait d'une contrefaçon. L'examen du journal de bord du navire a confirmé que des activités de pêche illégale avaient eu lieu au cours de la période couverte par la licence contrefaite, permettant ainsi au Libéria d'engager des poursuites contre le PREMIER.

2013 : Le navire s'est vu refuser l'accès au port pour débarquer ses captures, et plusieurs pays n'ont pas renouvelé ses licences de pêche. Au cours de la même période, plusieurs pays ont signalé avoir reçu des lettres censées provenir du gouvernement libérien, déchargeant le navire de toutes les accusations de pêche illégale. Il a été confirmé que ces lettres étaient également des contrefaçons.

Les propriétaires du navire ont finalement payé une amende d'un million de dollars américains au gouvernement du Libéria en règlement des accusations portées contre le PREMIER.

Méthode de vérification :

Comparaison avec des documents authentiques

Authentification par les autorités émettrices





STS-50

Documents contrefaits, faux numéro OMI

2018 : Les autorités malgaches ont inspecté un navire de pêche battant pavillon togolais, le STS-50. Les documents trouvés à bord comprenaient un numéro OMI, le nom STS-50, et indiquaient le pavillon actuel comme étant togolais. Cependant, un nom précédent, le STD NO. 2, était clairement visible sous la peinture de la coque et ne figurait pas dans les documents transportés à bord. Ce nom a été vérifié par recoupement avec des bases de données externes sur les navires, ce qui a révélé que le navire était très probablement le ANDREY DOLGOV, inscrit sur plusieurs listes INN, opérant sous une nouvelle identité.

Le ANDREY DOLGOV possède un numéro OMI, mais il ne correspondait pas à celui inscrit sur les documents du navire. L'enquête a ensuite révélé que le numéro OMI inscrit sur les documents du navire était invalide et n'avait jamais été associé à un navire quel qu'il soit ; il est donc présumé qu'il a été falsifié.

Une analyse plus poussée des documents a révélé un certain nombre de contrefaçons, notamment plusieurs certificats qui auraient été délivrés au nom du gouvernement du Togo. La société de classification mentionnée sur les certificats a été contactée pour vérifier les documents ; elle confirma ne les avoir jamais délivrés. Plusieurs éléments, notamment le nom et le cachet de l'inspecteur ainsi que les numéros des certificats ont permis d'identifier clairement la contrefaçon.

Le navire fut suivi dans la région de l'océan Indien occidental. Après avoir pris la fuite du Mozambique, où il faisait l'objet d'une enquête, il fut finalement arrêté par la Marine indonésienne.

Méthode de vérification :

- Analyse visuelle
- Vérification croisée des informations
- Authentification par les autorités émettrices





© SEA SHEPHERD



© SEA SHEPHERD

HWA KUN 168 et HSIANG FA 26

Licences délivrées frauduleusement

2012 : Deux palangriers thoniers ont été détectés sur AIS alors qu'ils pêchaient dans la ZEE tanzanienne, bien qu'ils ne figuraient pas sur la liste des navires autorisés à pêcher en Tanzanie. Des demandes ont été faites auprès de leurs États du pavillon respectifs, qui ont fourni des copies des prétendues licences de pêche tanzaniennes détenues par ces navires. La Tanzanie a confirmé qu'elles avaient été émises en dehors des voies officielles.

Un réseau délivrant de fausses licences tanzaniennes a été découvert lorsque neuf autres navires ont été identifiés comme porteurs de faux documents similaires, tandis que 20 autres navires étaient soupçonnés d'avoir reçu leurs licences via le même système. Un agent subalterne de la Deep Sea Fisheries Authority fut arrêté pour contrefaçon de documents, puis relâché. Les opérateurs des navires ont affirmé avoir acheté les licences de bonne foi à un agent, mais il a été souligné qu'aucun des navires impliqués ne fournissait les déclarations d'entrée et de sortie requises à la Tanzanie. En outre, aucune redevance n'avait été versée pour les licences sur le compte du gouvernement, bien que l'agent et l'opérateur du navire aient utilisé ce compte à d'autres occasions.

2015 : La découverte de cette fraude a permis de réprimer l'ensemble des navires utilisant de fausses licences, et les recettes de la Tanzanie issues des redevances des licences ont augmenté de 300 000 USD.

Méthode de vérification :

Authentification par les autorités émettrices





DONNÉES AIS FOURNIES
 PAR EXACT EARTH

GREKO 2

Jauge brute falsifiée

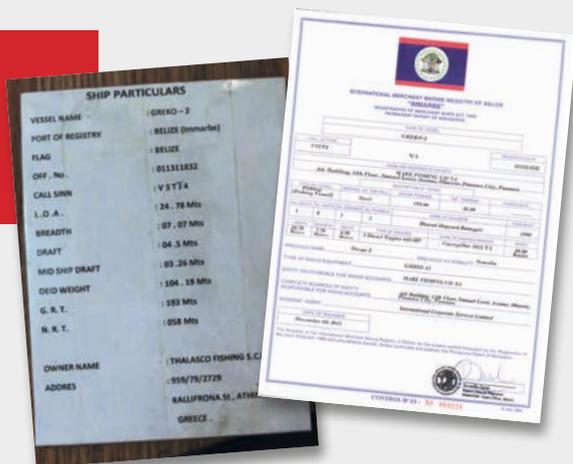
2015 : Le GREKO 1 et le GREKO 2 (battant pavillon du Belize) pêchaient en Somalie depuis plusieurs années et utilisaient le port de Mombasa, au Kenya, comme base et pour débarquer leurs prises. Le Kenya a tenté à plusieurs reprises de contacter la Somalie afin de vérifier les licences de pêche des GREKO 1 et GREKO 2, mais l'absence de canal de communication a rendu cela impossible. Les navires ont donc continué de débarquer leurs prises et d'opérer depuis ce port sans que leurs documents puissent être vérifiés.

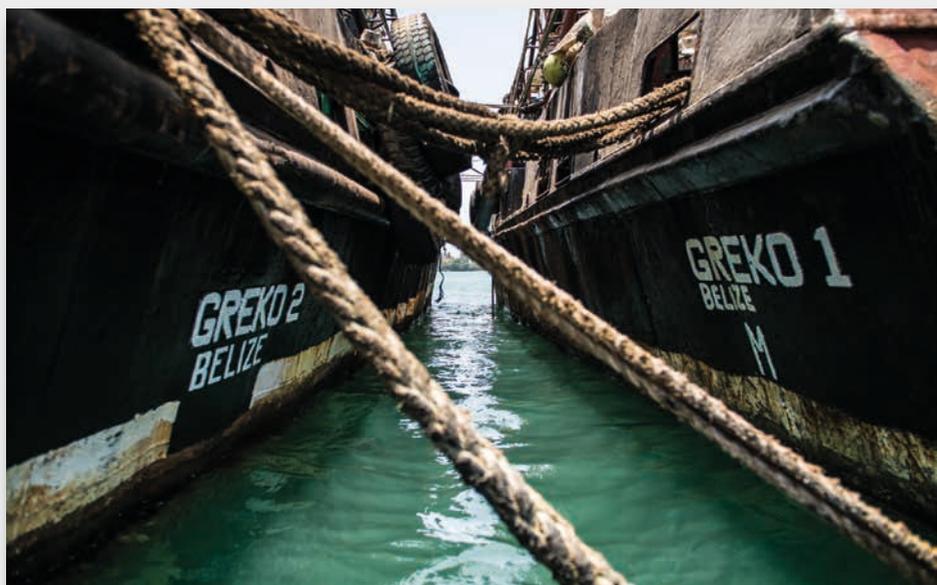
2016 : Ayant rejoint le Groupe de Travail FISH-i Africa, la Somalie a alerté les pays voisins sur les activités de pêche illégale du GREKO 1 et du GREKO 2. Le Groupe de Travail a créé un canal de communication opérationnelle entre le Kenya et la Somalie et lors de la tentative suivante du GREKO 1 de faire escale à Mombasa, le navire s'est vu refuser l'accès au port et est reparti à Mogadiscio. Le navire a finalement pu accéder au port de Mombasa après avoir invoqué un cas de « force majeure », et il fut inspecté. Des activités de pêche illégale furent confirmées et les armateurs des navires ont été condamnés à une amende de 65 000 USD.

2017 : L'armateur du GREKO 2 (désormais renommé HUIHANG 68) a fait une demande de réimmatriculation en Tanzanie. La vérification croisée des documents soumis dans le cadre du processus d'immatriculation a révélé que ceux-ci indiquaient une jauge brute de 148, alors que le précédent certificat d'immatriculation du Belize indiquait 193. Une fausse déclaration de jauge dans le but d'accéder aux pêcheries tanzaniennes fut soupçonnée, la limite maximale de jauge brute dans ces eaux étant de 150. Une procédure juridique est en cours au moment de cette publication.

Méthode de vérification :

Analyse visuelle
Vérification croisée des informations





CHI HSIANG NO. 7

Copies de documents utilisées pour fraude à l'identité du navire

2014 : Un navire prétendant être le KARYA WIJAYA 201 battant pavillon indonésien a été inspecté à Port-Louis (Maurice), où il a été remarqué qu'un navire portant le même nom avait fait escale au port au cours du même mois.

Le navire diffusait un nom différent sur AIS (CHI HSIANG NO. 7) de celui qui figurait sur la coque, laquelle avait été repeinte récemment, et les documents présentés aux inspecteurs semblaient être des copies plutôt que des originaux. Des photos du navire furent comparées aux photos archivées lors de l'escale précédente, mettant en évidence des différences dans la structure du navire. Ces deux constats pris ensemble indiquaient clairement que deux navires différents avaient utilisé l'identité du KARYA WIJAYA 201 et que le deuxième navire falsifiait son identité. Il était soupçonné que les documents présentés étaient des copies des documents authentiques appartenant au véritable KARYA WIJAYA 201.

Une analyse de photographies a révélé que le deuxième navire ayant fait escale à Port-Louis présentait de fortes similitudes avec un navire photographié à Mombasa et arborant un nom différent, le BINTANG SAMUDRA - 68, mais transmettant également sous le nom de CHI HSIANG NO. 7 sur AIS.

Méthode de vérification :

Analyse visuelle

Vérification croisée des informations





© GOUVERNEMENT DU KENYA



© GOUVERNEMENT DE MAURICE

CONCLUSION

La vérification des documents joue un rôle important pour garantir la légalité des opérations des navires de pêche. En réalisant une analyse visuelle, une vérification croisée des informations et une authentification des informations auprès des autorités émettrices, les agents des pêches effectuant des inspections ou faisant preuve de diligence raisonnable sont en mesure d'identifier des navires à haut risque et des opérateurs susceptibles de commettre des infractions.





SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AIS	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)
APN	African Ports Network
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
CPCO	Comité des pêches pour le Centre-Ouest du Golfe de Guinée
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
DCP	Dispositif de concentration de poissons
GISIS	Système mondial intégré de renseignements maritimes (Global Integrated Shipping Information System)
GPS	Système de positionnement mondial (Global Positioning System)
GT	Jauge brute (Gross tonnage)
GTAO	Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest
INN	Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
IRCS	Indicatif international d'appel radio (International Radio Call Sign)
LCNA	Liste consolidée des navires autorisés
MEP	Mesure du ressort de l'État du port
MMSI	Identité de service mobile maritime (Maritime Mobile Service Identity)
OMI	Organisation maritime internationale
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
PDF	Portable Document Format
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
SSN/VMS	Système de surveillance de navires (Vessel Monitoring System)
UE	Union européenne
USA	États-Unis d'Amérique
ZAJN	Zone au-delà des juridictions nationales
ZEE	Zone économique exclusive



FISH-i Africa est un groupe de travail opérationnel développé par huit pays d'Afrique de l'Est et par Stop Illegal Fishing pour combattre la pêche illégale dans le Sud-ouest de l'Océan Indien. FISH-i est sur le point d'être adopté par la Communauté de développement de l'Afrique australe et fera partie intégrante du Centre Régional de Coordination de Suivi, Contrôle et Surveillance. FISH-i est soutenu par une équipe technique composée de Stop Illegal Fishing, NFDS et Trygg Mat Tracking.



CPCO
Le Comité des pêches du
Centre-Ouest du Golfe de Guinée



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) pour lutter contre la pêche illégale et les crimes liés à la pêche. Le Groupe de Travail constitue le mécanisme de SCS du CPCO ; il est soutenu par une Equipe Technique qui comprend Trygg Mat Tracking et Stop Illegal Fishing, et est financé par la Norad.



**AFRICAN PORTS
NETWORK**
to stop illegal fishing

L'African Ports Network (APN) pour lutter contre la pêche illégale s'emploie à mettre en œuvre efficacement l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Partant d'un rôle de soutien aux autorités du Ghana, de Madagascar et du Mozambique, l'APN a pour objectif de développer un réseau opérationnel de ports dans toute l'Afrique afin d'empêcher les navires pratiquant la pêche illégale, et le poisson capturé illégalement, de pénétrer dans les ports africains.





AIDEZ À METTRE FIN À LA PÊCHE ILLÉGALE.

Envoyez vos photos de navires de pêche à :
info@stopillegalfishing.org et info@tm-tracking.org