



West Africa Task Force
Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest

LE TRANSBORDEMENT :

ENJEUX ET MESURES DANS LA RÉGION
DU CPCO





West Africa Task Force
Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest

LE GROUPE DE TRAVAIL DE L'AFRIQUE DE L'OUEST REGROUPE LES SIX PAYS MEMBRES DU COMITÉ DES PÊCHES DU CENTRE- GHANA, LE LIBÉRIA, LE NIGÉRIA ET LE TOGO – POUR LUTTER CONTRE LA GHANA, LE LIBÉRIA, LE NIGÉRIA ET LE TOGO – POUR LUTTER CONTRE LA PÊCHE ILLÉGALE 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 TM-Tracking (TMT) et Stop Illegal Fishing, avec un financement de la 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 illégale.

« Le transbordement : Enjeux et mesures dans la région du CPCO » a été produit par Stop Illegal Fishing, TM-Tracking et le Secrétariat du CPCO.

Cette publication doit être citée comme suit : Stop Illegal Fishing, TM-Tracking, Secrétariat du CPCO (2022) Le transbordement : Enjeux et mesures dans la région du CPCO.



Norad

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. Ce rapport s'appuie sur diverses sources, y compris les communications et les opérations du Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest, une analyse des opérations des navires frigorifiques (reefers) menée par TMT et Global Fishing Watch pour le CPCO, des cartes de référence de MarineRegions, des données de suivi d'exactEarth ainsi que des informations issues de IHS Markit et de Global Fishing Watch.

LE TRANSBORDEMENT : ENJEUX ET MESURES DANS LA RÉGION DU CPCO

TABLE OF CONTENTS

AVANT-PROPOS	4
1. LA RÉGION	6
1.1 Introduction	8
1.2 Les pays	10
1.3 Le commerce	24
1.4 Le poisson	28
2. LE TRANSBORDEMENT	38
2.1 Introduction	40
2.2 Transbordements et reefers	48
2.3 Transbordements et conteneurs	96
2.4 Transbordements et navires-usines	104
2.5 Transbordements et navires de pêche convertis	110
2.6 Transbordements et petites navires de transport	114
3. ENJEUX ET SOLUTIONS LIÉS AU TRANSBORDEMENT DANS LA RÉGION DU CPCO	120
3.1 Enjeux liés au transbordement	122
3.2 Mesures relatives au transbordement	132
SIGLES ET ABRÉVIATIONS	136
SOURCES	138



AVANT-PROPOS

La communauté internationale reconnaît la nécessité de comprendre le rôle que joue le transbordement dans le secteur des pêches et l'économie bleue, ainsi que le besoin d'appliquer ces connaissances de manière à améliorer la gestion du transbordement. Cela a conduit le Comité des pêches des Nations Unies à demander à l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) de prendre en charge l'élaboration de directives internationales relatives au transbordement dans le secteur des pêches, dans le but d'améliorer la clarté et le niveau de régulation et de contrôle des activités de transbordement. Ce processus est actuellement en cours.

Au sein du Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée (CPCO), nous suivons et étudions la dynamique du transbordement depuis plusieurs années. En 2017, notre Conférence des ministres a adopté une stratégie sur le transbordement en mer pour lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN). En plus de représenter une étape politique importante, la mise en œuvre de la stratégie nous a permis d'ouvrir les yeux sur la complexité du transbordement et sur la manière dont cette activité relie nos différents stocks de poissons, pêcheurs et navires à travers la région et au-delà.

À bien des égards, le transbordement du poisson et des produits de la mer est essentiel pour notre région. Par exemple, nous importons 24 fois plus de poisson en volume que nous n'en exportons - la majeure partie de ce poisson est destinée à nourrir une partie des 280 millions d'habitants de notre région. Ce sont nos pays les plus peuplés - le Nigéria, la Côte d'Ivoire et le Ghana - qui importent l'essentiel de ce poisson à un coût d'environ un dollar américain (USD) le kilogramme. Par opposition, notre poisson exporté se vend en moyenne 8 USD par kilogramme. Avec cette idée à l'esprit, nous avons réalisé une analyse du transbordement en vue de déterminer les options s'offrant à nous pour répondre aux défis et capitaliser sur les opportunités que le transbordement apporte à la région du CPCO. Nous donnerons la priorité à l'alimentation de notre population tout en protégeant nos pêcheries, et nous devons le faire en étant conscients de la pression exercée sur les stocks de poissons par la pêche INN, la surpêche, le changement climatique, les subventions néfastes et la croissance démographique.

Comme beaucoup d'autres, nous avons pris note de la préoccupation de la communauté internationale vis-à-vis du rôle que le transbordement joue dans la facilitation de la pêche illégale, du commerce de poisson pêché illégalement et de la criminalité liée à la pêche - en particulier la traite des êtres humains et l'esclavage moderne - mais il nous est évident que ce lien a souvent été difficile à confirmer ou à quantifier. Par conséquent, le transbordement - ce qui est transféré et la manière dont cela est transféré - est au cœur de ce rapport. Nous explorons cela dans le contexte et par rapport aux besoins de nos régions (Section 1), puis nous établissons la connexion avec nos recherches sur les opérations de transbordement

(Section 2). Ceci nous permet ensuite de décrire les principaux enjeux relatifs au transbordement (Section 3), qui comprennent un mélange intéressant de défis auxquels nous sommes confrontés.

Par exemple, l'opacité et les divergences dans les définitions, qui contribuent à créer des écarts entre ce qui est contrôlé et ce qui ne l'est pas. Ou bien, le déséquilibre entre les cadres réglementaires, qui crée des situations où des pêcheries bien réglementées opèrent côte à côte avec des pêcheries non réglementées, ce qui se traduit par une approche partielle de la mise en œuvre du suivi, du contrôle et de la surveillance (SCS) qui se concentre principalement sur les pêcheries réglementées. Ou encore, une préoccupation similaire concernant le détournement des efforts de SCS au détriment des pêcheries à faible valeur commerciale et à haute valeur nutritive, pour se concentrer à la place sur la traçabilité du poisson destiné au consommateur riche et averti, ce qui a un impact direct sur notre capacité à mettre en œuvre une surveillance à l'échelle de l'écosystème. La fragmentation des responsabilités représente un autre enjeu très préoccupant ; en effet, les États du port assument la majorité des responsabilités et des efforts relatifs au contrôle du transbordement et aux mesures du ressort de l'État du port, tandis que la responsabilité et la contribution des États du pavillon sont bien moindres.

Les fils conducteurs reliant ces enjeux et d'autres questions permettent d'identifier des mesures communes, telles que la nécessité d'améliorer la qualité et l'inclusivité du partage d'informations et de la prise de responsabilité, ainsi que l'élaboration d'approches complètes et écosystémiques de la façon dont nous pensons, réglementons et contrôlons le transbordement dans la région du CPCO.

Enfin, puis-je faire remarquer que le CPCO se félicite de l'attention portée au transbordement par la FAO. Ce rapport représente notre contribution à cette discussion, il fournit un aperçu et des éléments de contexte afin d'expliquer pourquoi nous considérons que les directives internationales relatives au transbordement devraient être inclusives et équilibrées pour qu'elles soient utiles et bénéfiques au niveau international.

Séraphin Dedi Nadje
Secrétaire général du CPCO



01

LA RÉGION

1.1	Introduction	08
1.2	Les pays	10
1.3	Le commerce	24
1.4	Le poisson	28



© Stop Illegal Fishing

1.1 INTRODUCTION

La demande de produits de la pêche

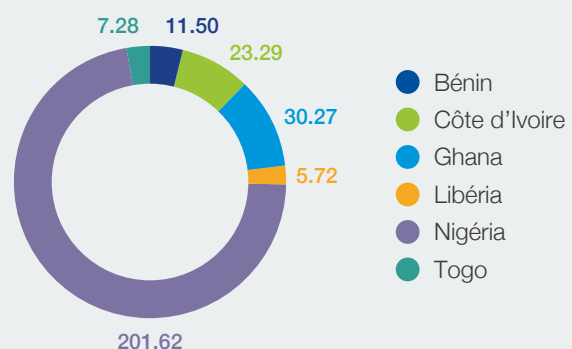
Environ 280 millions de personnes vivent dans la région du CPCO. La majorité, 72 % d'entre elles, vivent au Nigéria (voir la figure 1.1). Leur bien-être – espérance de vie, accès à l'éducation et niveau de vie – est généralement relativement médiocre.

L'indice mondial de développement humain (IDH) place les pays du CPCO entre le rang 138 pour le Ghana et le rang 175 pour le Libéria, sur la base d'une échelle globale allant de 1 à 189 (voir le tableau 1.1 ; 1 étant le plus élevé et 189 le plus bas). En outre, le Bénin, le Libéria et le Togo sont classés par les Nations Unies parmi les pays les moins avancés (PMA), ce qui indique un faible développement socio-économique.

Lutter contre cette pauvreté pour améliorer la vie des gens nécessite des mesures multidimensionnelles. Pour le CPCO, cela commence par sécuriser des ressources halieutiques durables afin de former la base du développement social et économique, y compris la « croissance bleue ».

Les pays du CPCO déclarent environ 1,5 million de tonnes de captures de poissons et produits de la mer marins par an. Ces produits sont une source vitale de nutrition et contribuent au développement socio-économique. Si les pêcheries de la région sont bien gérées, ces importantes ressources renouvelables contribueront non seulement à subvenir aux besoins de la population actuelle, mais aussi des populations futures, estimées à 500 millions de personnes d'ici 2050.

Figure 1.1: l'échelle de la région, et présente les principaux groupes de poissons et de produits de la mer qui sont commercialisés.





© Stop Illegal Fishing

Tableau 1.1: Indicateurs de développement pour le CPCO et les pays voisins (2020)

	Population (millions)	Classement IDH	Espérance de vie à la naissance	Revenu national brut par habitant (USD)
Pays du CPCO				
Bénin	11.50	158	61.8	3,254
Côte d'Ivoire	23.29	162	57.8	5,069
Ghana	30.27	138	64.1	5,269
Libéria	5.72	175	64.1	1,258
Nigéria	201.62	161	54.7	4,910
Togo	7.28	167	61.0	1,602
Pays voisins enclavés				
Burkina Faso	21.68	182	61.6	2,133
Chad	14.55	187	54.2	1,555
Mali	20.40	184	59.3	2,269
Niger	21.85	189	62.4	1,201

Les importations de poissons et de produits de la mer sont un autre élément important de la nutrition et de la création d'emplois à l'échelle de la région, et leur valeur est estimée en 2017 à environ 1,5 milliard de dollars pour 1,5 million de tonnes de produits. Ces importations ne sont pas seulement importantes pour les pays du CPCO, mais elles le sont aussi pour la nutrition dans les pays voisins enclavés que sont le Burkina Faso, le Tchad, le Mali et le Niger. Le poisson importé par les ports du CPCO fournit une alimentation vitale aux près de 80 millions de personnes vivant dans ces pays – quatre des pays les plus pauvres du monde (voir le tableau 1.1).

Le transbordement de poisson et de produits de la mer est entraîné par une combinaison de l'emplacement de la demande de différents types de produits de la pêche et de l'endroit où les

poissons et les produits de la mer sont capturés, ce qui fait du poisson l'un des produits les plus échangés au monde. Par exemple, le poisson est le principal produit agricole d'exportation sur le continent africain, avec une contribution s'élevant à 19 % en volume et 6 % en valeur¹

La section suivante explore les six pays qui composent la région du CPCO, en examinant de plus près leurs poissons et pêcheries, leurs importations et exportations de produits de la pêche, leurs principaux ports, ainsi que le cadre juridique susceptible d'influencer la façon dont ils traitent le transbordement. Elle fournit un aperçu du commerce de poisson et de produits de la pêche à l'échelle de la région, et présente les principaux groupes de poissons et de produits de la mer qui sont commercialisés.

¹ https://www.riob.org/sites/default/files/documents/AfDB%20Blue%20Economy%20Flagship%20_%20Briefing%20Note_November%202018.pdf

1.2 LES PAYS

Le CPCO est un organisme régional des pêches créé en 2007, dont les membres sont six pays d'Afrique de l'Ouest : le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Libéria, le Nigéria et le Togo. Les ressources halieutiques sont d'une grande importance pour les six pays, qui partagent plusieurs stocks de poissons et pêcheries. Les navires de pêche se déplacent entre les eaux côtières, les zones économiques exclusives (ZEE) et les ports de la région, et le poisson est commercialisé entre les pays et via les ports.

LIBÉRIA

Navires autorisés : **63**
 Navires de pêche inscrits au registre : **2**
 Reefers inscrits au registre : **30**

PORT

Monrovia

Escales portuaires mensuelles par des reefers : **occasionnelles**

CÔTE D'IVOIRE

Navires autorisés : **143**
 Navires de pêche inscrits au registre : **33**
 Reefers inscrits au registre : **0**

PORTS

Abidjan

Escales portuaires mensuelles par des reefers : **15**

San Pedro

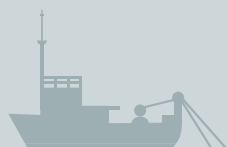
Escales portuaires mensuelles par des reefers : **occasionnelles**

Navires de pêche sous licence

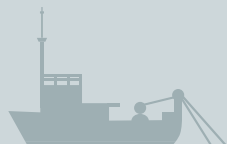
En 2021, 523 licences ont été octroyées à des navires de pêche industriels et semi-industriels dans la région du CPCO, assistés de 3 navires de soutien.

PAR ENGIN:

CHALUT MIXTE
166



CHALUT CREVETTES
141



PALANGRE THON
2



SENNE PETITS PÉLAGIQUES
18

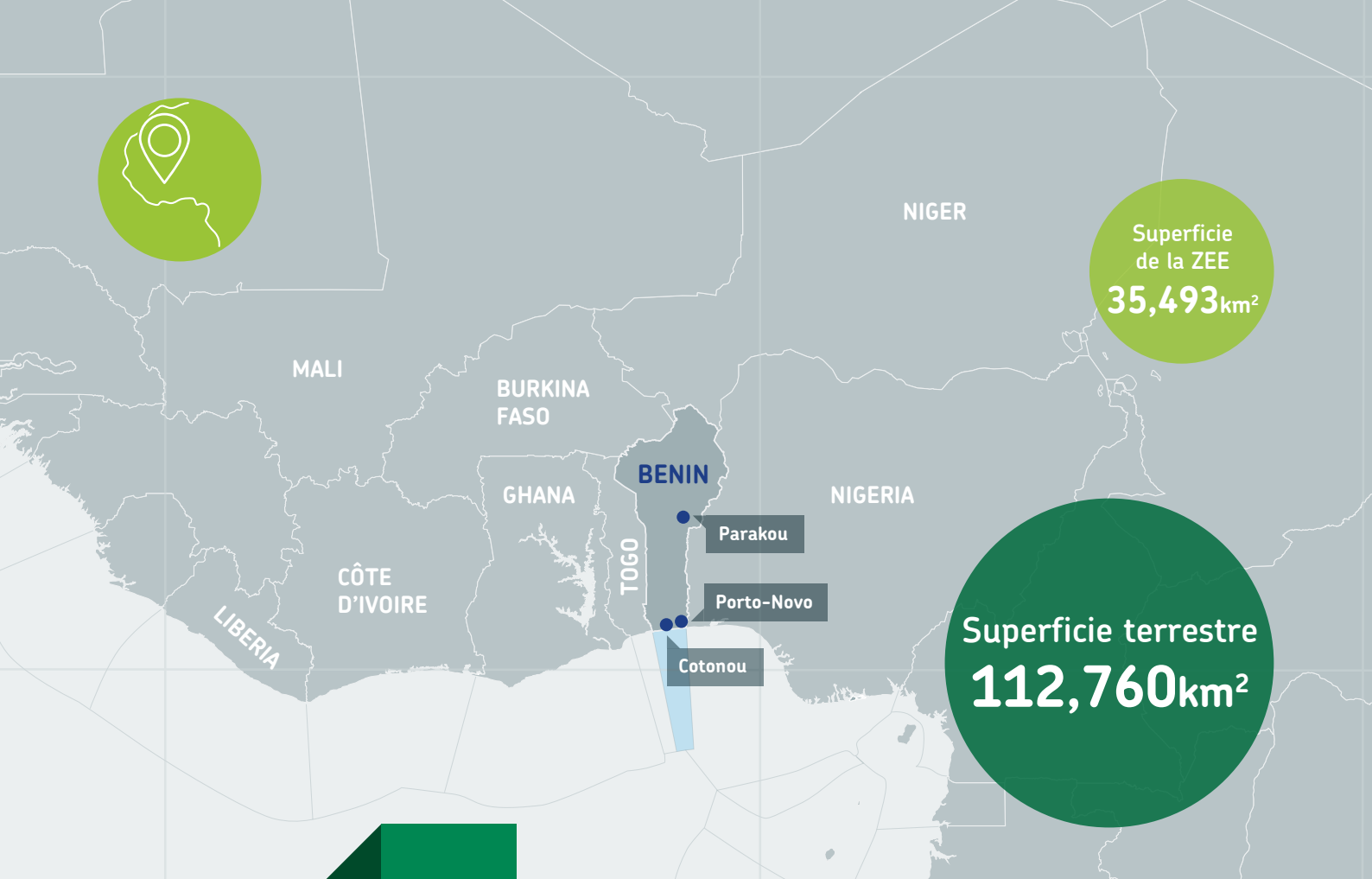


PAR ETAT CÔTIER:



Du fait de cette interconnectivité, les six pays du CPCO ont identifié un besoin de coopération afin de gérer ces ressources pour le bien-être des populations de la région. Tandis que la coopération était initialement axée sur le partage d'informations et de capacités entre les pays, le CPCO s'oriente désormais vers des accords conjoints sur la manière d'aborder les problèmes liés à la pêche dont les impacts affectent l'ensemble de la région et qui nécessitent une réponse coordonnée. Le transbordement fait partie de ces problèmes.





LE BÉNIN



Aperçu

Bordé par le Togo, le Nigéria, le Burkina Faso et le Niger, le Bénin possède un littoral relativement court d'une longueur de 121 km, soit 4,5 % du littoral total de la région du CPCO. La population dépasse à peine 12 millions d'habitants et, malgré des améliorations récentes, le taux de pauvreté reste élevé, à 46,4 % (2018). L'économie béninoise est fortement tributaire du commerce informel de réexportation et de transit avec le Nigéria (estimé à environ 20 % du produit intérieur brut [PIB]), et de l'agriculture.



Le poisson et la pêche

L'importance du poisson et des ressources halieutiques

Contribution au % de protéines animales consommées	4.8%
Personnes employées	40,000
Production de poisson (tonnes)	54,959

Navires autorisés

10 x chalutiers
5 x senneurs
7 x canneurs

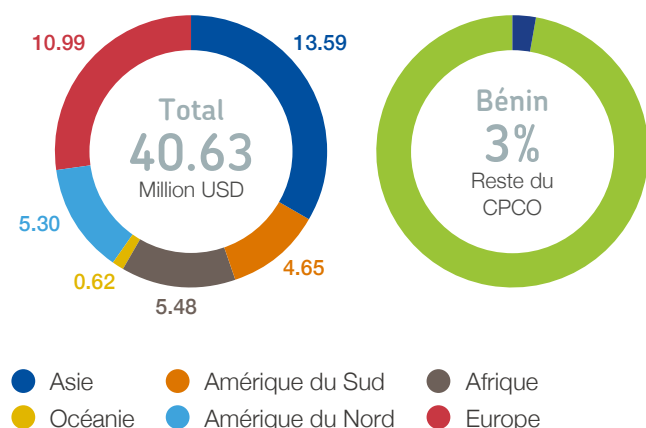
Navires inscrits au registre

5 x navires de pêche



Imports

Importations de poisson et de produits de la pêche en valeur, 2017



Les ports

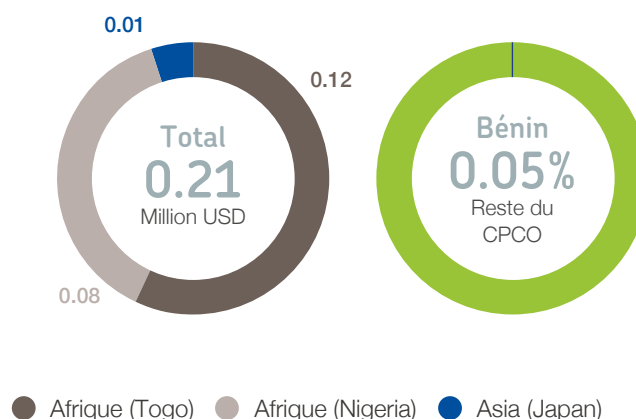
Le port de **Cotonou** est important sur le plan économique, prenant en charge 90 % du commerce extérieur du Bénin, traitant 12 millions de tonnes de fret par an et générant plus de 60% de son PIB. Cotonou est un port de transit de fret clé en Afrique de l'Ouest et attire des marchandises à destination de voisins enclavés tels que le Burkina Faso, le Niger et le Mali, ainsi qu'à destination du Nigéria. Les marchandises destinées à l'intérieur du Bénin sont transportées depuis le port de Cotonou par des camions, ou via un chemin de fer jusqu'à Parakou.

Les navires de transport, y compris les navires cargo frigorifiques (reefers) transportant du poisson congelé, font régulièrement escale au port de Cotonou : en moyenne quatre par mois. Ils accostent généralement à un quai pour débarquer des petits pélagiques congelés destinés au marché local et régional, notamment en ce qui concerne le Nigéria.

Il n'y a pas de transbordement au port de Cotonou, cependant des cargos frigorifiques y débarquent. Le port dispose d'un espace d'accostage pour les quelques chalutiers de taille moyenne battant pavillon local qui y sont basés, d'une rampe d'échouage pour les pirogues et d'une rampe de mise en cale sèche. Bien que le Bénin autorise annuellement environ 12 thoniers battant pavillon ghanéen (senneurs et canneurs), ces navires ne font pas escale à Cotonou.

Exports

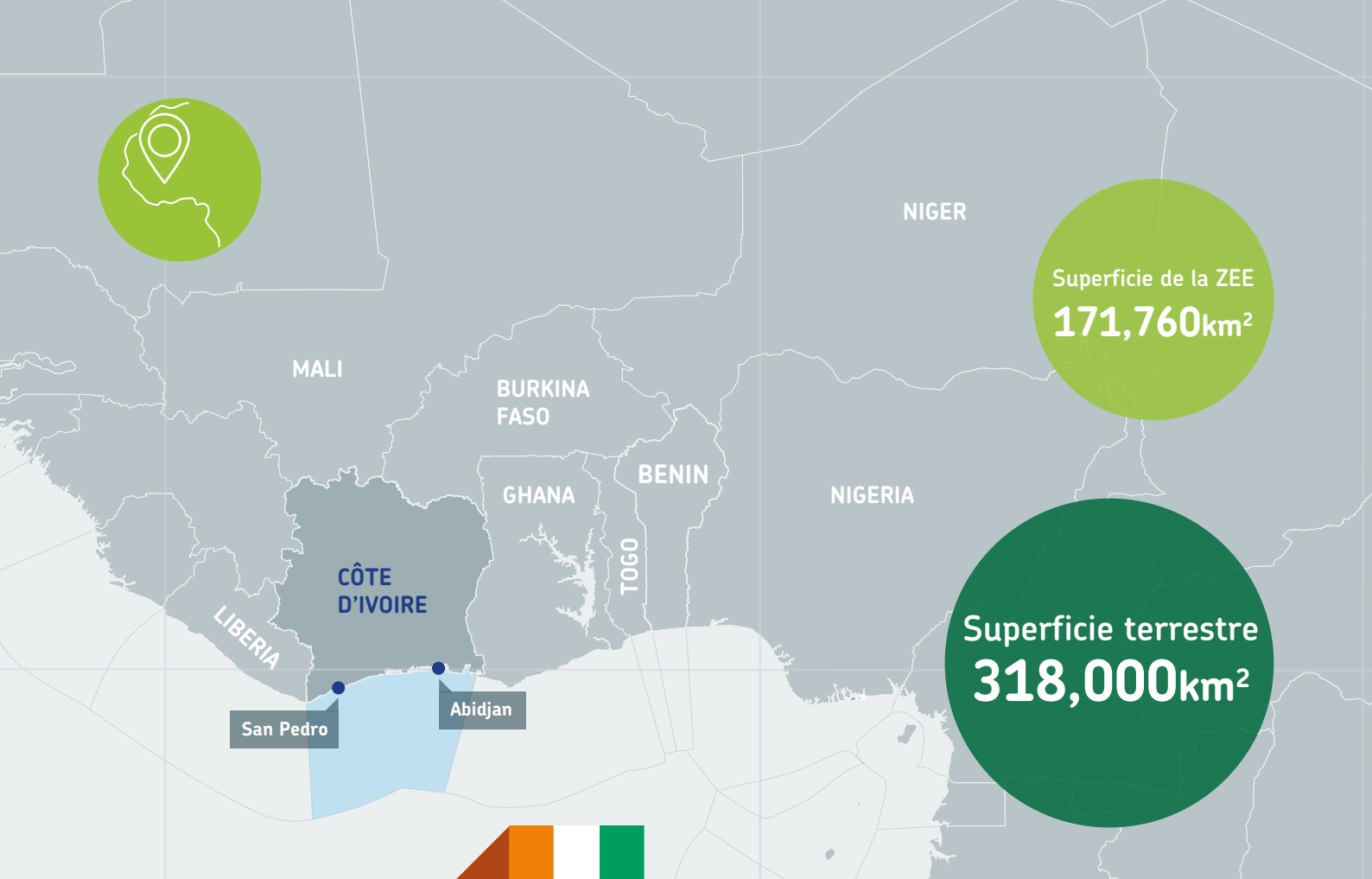
Exportations de poisson et de produits de la pêche du Bénin en valeur (en millions d'USD), 2017



Le cadre légal national

La gestion des pêches relève des compétences du ministère de l'Agriculture, de l'Élevage et de la Pêche (MAEP) tandis que l'immatriculation des navires de pêche relève du ministère des Infrastructures et des Transports. La principale législation sur la pêche est la loi-cadre de 2014 sur la pêche et l'aquaculture, soutenue par les règlements adoptés en vertu de la précédente loi sur la pêche. Il s'agit notamment de l'arrêté interministériel no 694 de novembre 1999 fixant les conditions des activités de pêche dans les eaux sous juridiction nationale et de l'arrêté no 31 de juin 1970 réglementant son application.

Le transbordement en mer dans les eaux sous juridiction béninoise est soumis à autorisation ; les conditions et formalités relatives au transbordement sont fixées par arrêté du MAEP. Le Bénin ne dispose pas de dispositions gérant le transbordement en mer des navires béninois dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale béninoise.



CÔTE D'IVOIRE



Aperçu

Bordée par le Libéria, la Guinée, le Mali, le Burkina Faso et le Ghana, la Côte d'Ivoire possède un littoral long de 515 km, soit 20,7 % du littoral total de la région du CPCO. L'économie a connu une croissance moyenne de 8 % par an depuis 2011, faisant de la Côte d'Ivoire l'une des économies à la croissance la plus rapide au monde. Avec une population d'environ 23 millions d'habitants, le taux de pauvreté a fortement augmenté, passant de 10 % à 51 % de la population entre 1985 et 2011, bien qu'il soit retombé à 46,3 %.



Le poisson et la pêche

L'importance du poisson et des ressources halieutiques

Contribution au % de protéines animales consommées	6.7%
Personnes employées	97,102
Production de poisson (tonnes)	105,529

Navires autorisés

2 x palangriers
64 x chalutiers
18 x senneurs à petits pélagiques
59 x thoniers senneurs
3 x navires de soutien

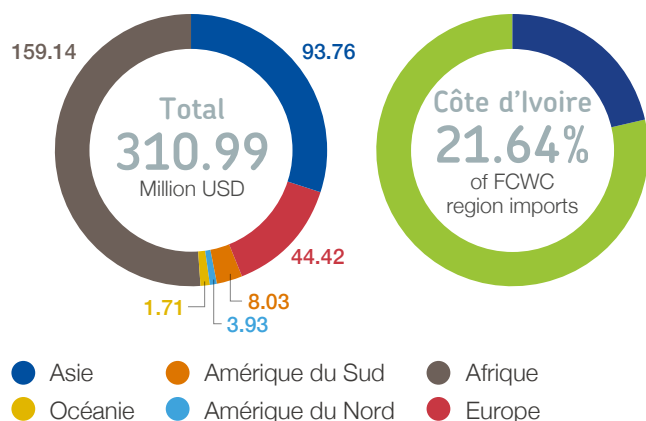
Navires inscrits au registre

33 x navires de pêche



Imports

Importations de poisson et de produits de la pêche en valeur, 2017



Les ports

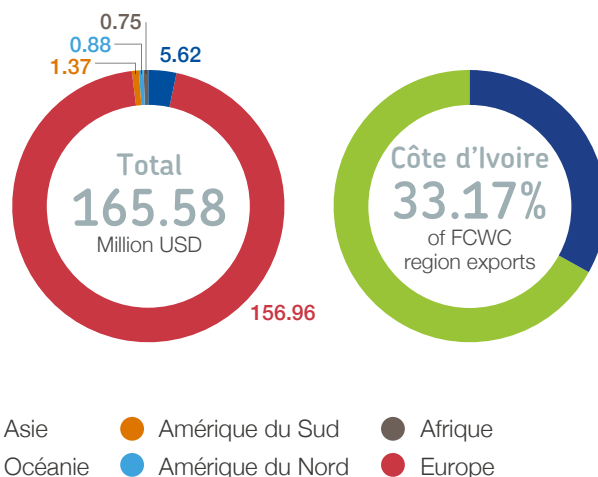
Abidjan est le port le plus important pour le thon en Afrique. C'est le port opérationnel de nombreux thoniers senners battant pavillon étranger et navires de soutien opérant dans le milieu de l'Atlantique, y compris dans plusieurs ZEE d'Afrique de l'Ouest. Récemment, il est devenu le port opérationnel et d'attache d'une flotte de palangriers thoniers battant pavillon local opérant en haute mer. Le port de pêche abrite également une flotte de chalutiers démersaux battant pavillon local et de petits senners pélagiques opérant dans les eaux côtières du pays.

Par ailleurs, le port d'Abidjan connaît un important trafic de navires de transport, y compris des reefers - avec une moyenne de 15 escales par mois - faisant escale au port de pêche ou de fret. Ces navires débarquent des espèces de petits pélagiques congelés destinés au marché local et du thon pour la conserverie. Les reefers débarquent également des poissons démersaux à Abidjan, provenant principalement d'autres pêcheries chalutières d'Afrique de l'Ouest.

En dehors du port de pêche, les terminaux à conteneurs sont équipés pour accueillir des porte-conteneurs frigorifiques, avec une moyenne de 12 escales de ces navires par mois. Abidjan offre un port naturel pour effectuer des opérations de transbordement de thon au mouillage entre navires de pêche et navires de transport, en particulier en ce qui concerne le thon destiné à d'autres plaques tournantes de transformation à travers le monde.

Exports

Exportations de poisson et de produits de la pêche du Bénin en valeur (en millions d'USD), 2017



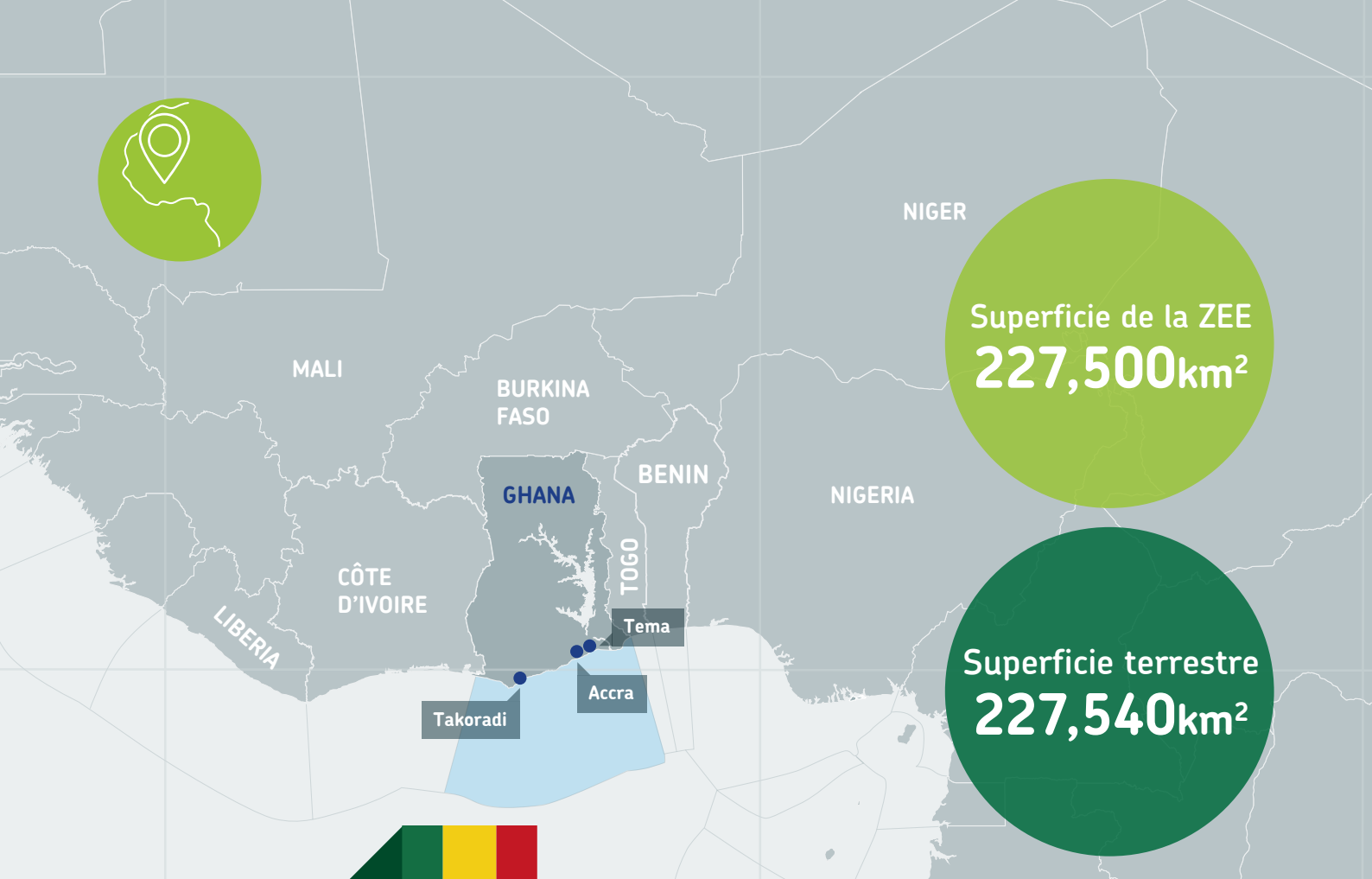
San Pedro est le deuxième port de Côte d'Ivoire, il sert de port de transit pour les pays voisins enclavés. San Pedro est principalement utilisé pour l'exportation de produits agricoles vers les marchés internationaux. Le port accueille un trafic marginal de reefers. Aucun navire de pêche industrielle n'est basé à San Pedro, mais le port comprend un quai de pêche artisanale.



Le cadre légal national

La gestion des pêches relève des compétences du ministère des Ressources Animales et Halieutiques, tandis que l'immatriculation des navires de pêche relève du ministère des Transports. La principale législation sur la pêche est la loi de 2016 sur la pêche et l'aquaculture; à ce jour, la réglementation d'application est celle de la précédente loi de 1986 sur la pêche tant que les dispositions ne sont pas contraires à la loi de 2016.

Le transbordement en mer est interdit sauf autorisation écrite du ministre chargé des ressources halieutiques. S'il est autorisé, le transbordement en mer doit être effectué sous contrôle douanier et vétérinaire et en présence d'observateurs.



LE GHANA



Aperçu

Bordée par le Libéria, la Guinée, le Mali, le Burkina Faso et le Ghana, la Côte d'Ivoire possède un littoral long de 515 km, soit 20,7 % du littoral total de la région du CPCO. L'économie a connu une croissance moyenne de 8 % par an depuis 2011, faisant de la Côte d'Ivoire l'une des économies à la croissance la plus rapide au monde. Avec une population d'environ 23 millions d'habitants, le taux de pauvreté a fortement augmenté, passant de 10 % à 51 % de la population entre 1985 et 2011, bien qu'il soit retombé à 46,3 %.



Le poisson et la pêche

L'importance du poisson et des ressources halieutiques

Contribution au % de protéines animales consommées	8.2%
Personnes employées	790,000
Production de poisson (tonnes)	376,767

Navires autorisés

33 x senneurs
67 x chalutiers
11 x canneurs
2 x reefers

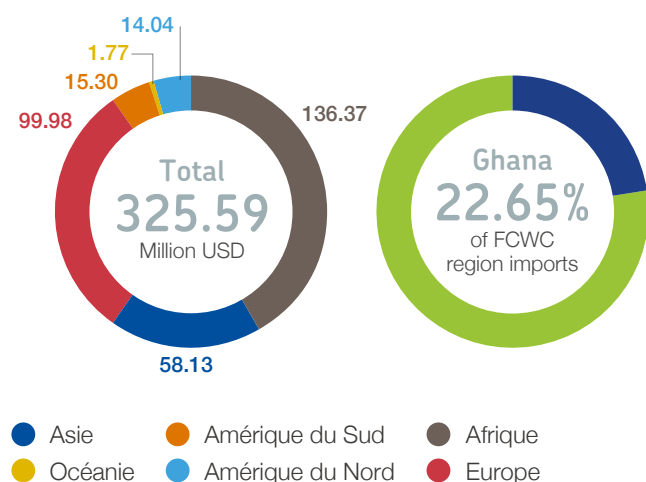
Navires inscrits au registre

134 x navires de pêche
1 x reefer



Imports

Importations de poisson et de produits de la pêche en valeur, 2017



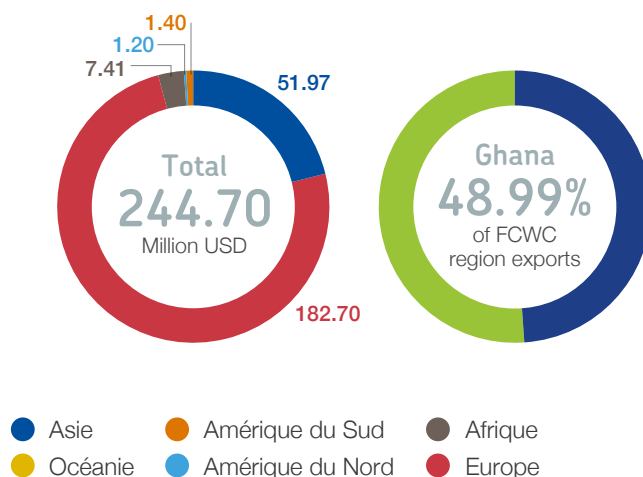
Les ports

Le Ghana possède deux ports en eau profonde à Tema et Takoradi ; ils traitent la plupart des importations et des exportations du Ghana. Bien qu'ils traitent de gros volumes de marchandises, leur capacité est limitée par rapport à la demande de services, c'est pourquoi les deux ports sont en cours d'expansion et de réhabilitation, y compris leurs liaisons routières et ferroviaires.

Tema est un port maritime majeur en Afrique de l'Ouest et une plaque tournante pour le thon. C'est la base opérationnelle des thoniers senners et canneurs industriels battant pavillon ghanéen et d'une importante flotte de chalutiers démersaux battant pavillon ghanéen, qui approvisionnent tous les usines de transformation locales. Des senners semi-industriels ciblant les petits pélagiques opèrent également à partir du port de Tema. Les reefers font escale à Tema - en moyenne 15 escales par mois - débarquant principalement des petits pélagiques pour le marché local, du thon pour la conserverie et des espèces démersales collectées dans diverses pêcheries chalutières d'Afrique de l'Ouest. Les zones portuaires visitées par les navires frigorifiques varient selon le type de produits débarqués - les produits non liés aux entreprises de pêche basées au Ghana étant généralement débarqués en dehors de la zone du port de pêche, dans d'autres terminaux. Le terminal à conteneurs reçoit des visites régulières de porte-conteneurs frigorifiques, en moyenne sept escales par mois. Des transbordements ont également lieu dans la zone portuaire entre les thoniers senners et les reefers battant pavillon ghanéen, principalement pour l'exportation vers la Côte d'Ivoire.

Exports

Exportations de poisson et de produits de la pêche du Bénin en valeur (en millions d'USD), 2017



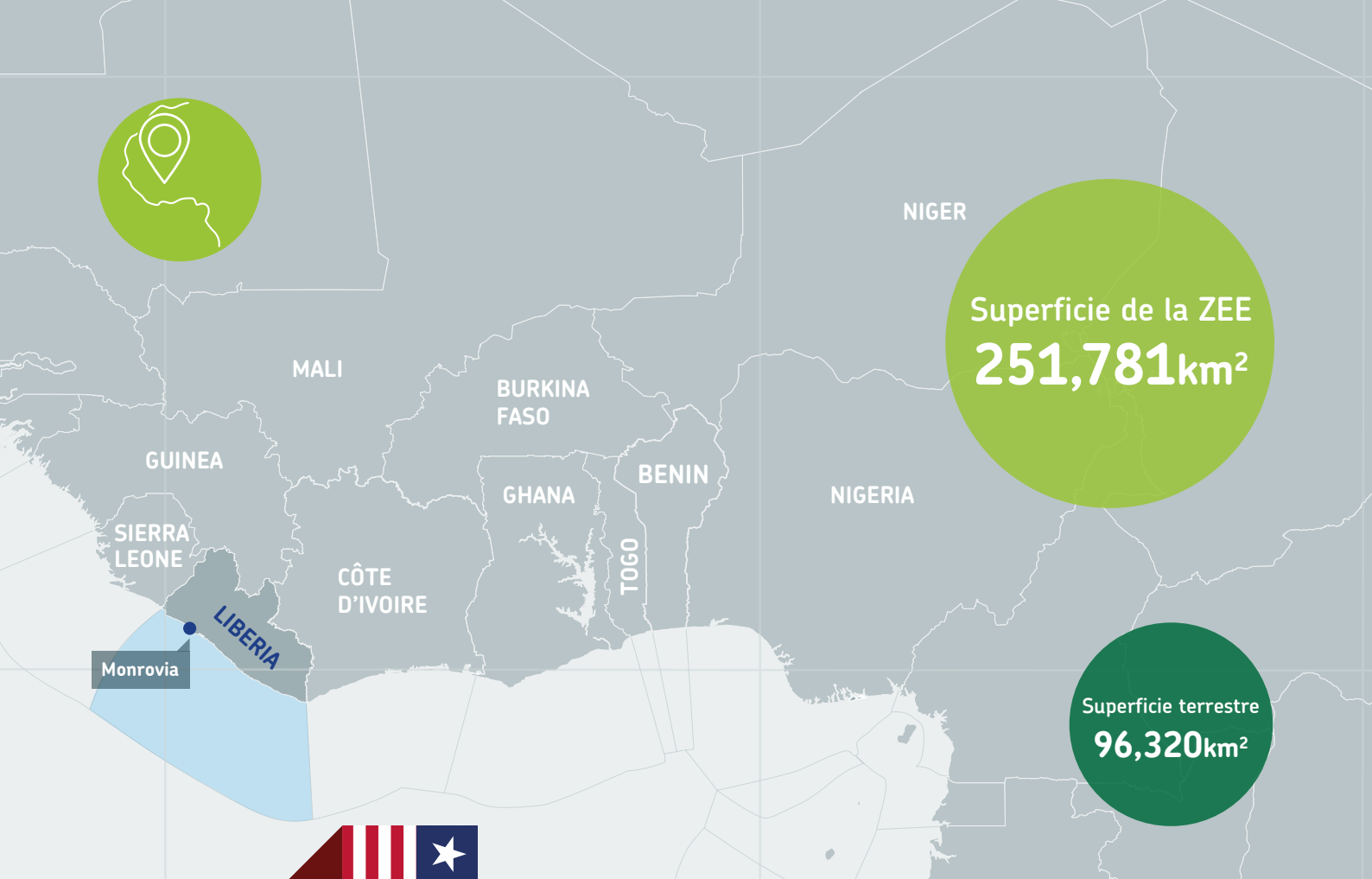
Takoradi est le plus ancien port du Ghana et le principal port d'exportation. C'est également la principale base opérationnelle de l'industrie pétrolière offshore ghanéenne. Le quai de pêche abrite une flottille de pirogues et de senners semi-industriels. Takoradi est le port d'attache d'un certain nombre de navires de pêche industrielle battant pavillon ghanéen, bien que leur base opérationnelle soit Tema. Les deux transporteurs de poisson qui soutiennent la flotte de senners sont basés à Takoradi, où ils effectuent des opérations de transbordement dans le port avant de transporter le poisson à Abidjan ou à Tema. Ces transporteurs battent le pavillon du Ghana de longue date, mais l'un d'eux a été réinscrit au registre du Panama fin 2020. Les reefers font occasionnellement escale au port de Takoradi, en moyenne trois escales par mois ; 75% de ces escales étant effectuées par les deux reefers qui y sont stationnés. Le port est parfois visité par des navires de pêche battant pavillon étranger à des fins de mise en cale sèche.



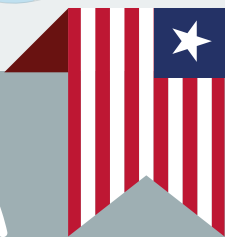
Le cadre légal national

La gestion des pêches relève des compétences du ministère du Développement de la Pêche et de l'Aquaculture (*Ministry of Fisheries and Aquaculture Development - MOFAD*), tandis que l'immatriculation des navires de pêche relève du ministère des Transports. La principale législation sur la pêche est la loi sur la pêche de 2002, qui a été modifiée en 2014. La loi est mise en œuvre par les réglementations sur la pêche de 2010, qui ont été modifiées en 2015.

Le transbordement en mer est interdit, sauf entre pirogues dans des situations d'urgence vérifiables, voir les réglementations sur la pêche de 2010, Article 33.



LIBÉRIA



Aperçu

Bordé par la Sierra Leone, la Guinée et la Côte d'Ivoire, le Libéria a un littoral de 579 km, soit 21,7 % du littoral total de la région du CPCO. Entre 2009 et 2018, en moyenne 62,9 % de la population libérienne souffrait de pauvreté multidimensionnelle. En 2017, la production totale de la pêche maritime était d'environ 12 600 tonnes, et la production de la pêche continentale était estimée à 2 200 tonnes. Le secteur emploie environ 15 000 pêcheurs, ainsi que 25 000 transformateurs et commerçants de poisson supplémentaires, et les produits de la mer contribuent aux besoins nationaux en protéines.



Le poisson et la pêche

L'importance du poisson et des ressources halieutiques

Contribution au % de protéines animales consommées	1.3%
Production de poisson (tonnes)	14,115

Navires autorisés

56 x senneurs
7 x chalutiers

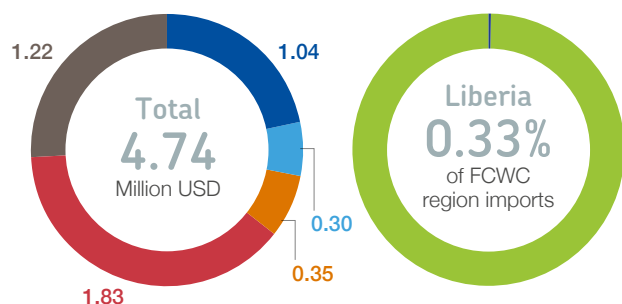
Navires inscrits au registre

2 x navires de pêche
30 x reefers



Imports

Importations de poisson et de produits de la pêche en valeur, 2017



- Asie
- Amérique du Sud
- Afrique
- Océanie
- Amérique du Nord
- Europe



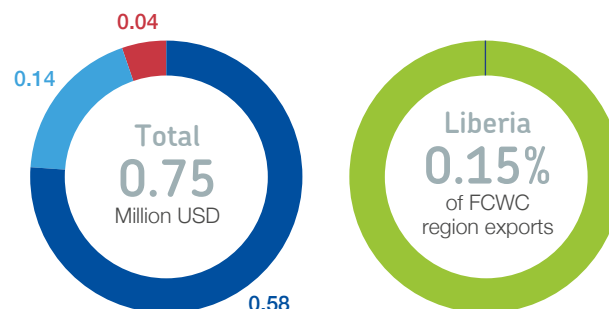
Les ports

Monrovia est moins intégré dans le commerce régional que les autres ports d'Afrique de l'Ouest et reçoit moins d'escales de porte-conteneurs. La capacité portuaire limitée et l'insuffisance des infrastructures intérieures font que Monrovia est uniquement utilisé comme plaque tournante nationale, et sert de principal point de transit pour la plupart des produits d'exportation du Libéria, notamment le minerai de fer, le caoutchouc et les produits de la mer. Le port franc de Monrovia sert de principal point d'entrée pour plus de 80 % des importations du Libéria et représente environ 85 % de toutes les recettes douanières perçues par le gouvernement libérien.

L'infrastructure du port ne se compose que d'un quai de chargement principal et de quelques jetées dans une baie abritée artificiellement. La plupart des navires de pêche battant pavillon étranger opérant dans les eaux libériennes - qui sont principalement des thoniers - ne font pas escale à Monrovia, et seule une poignée de chalutiers étrangers et battant pavillon libérien y sont basés.

Exports

Exportations de poisson et de produits de la pêche du Bénin en valeur (en millions d'USD), 2017



- Asie
- Amérique du Sud
- Afrique
- Océanie
- Amérique du Nord
- Europe

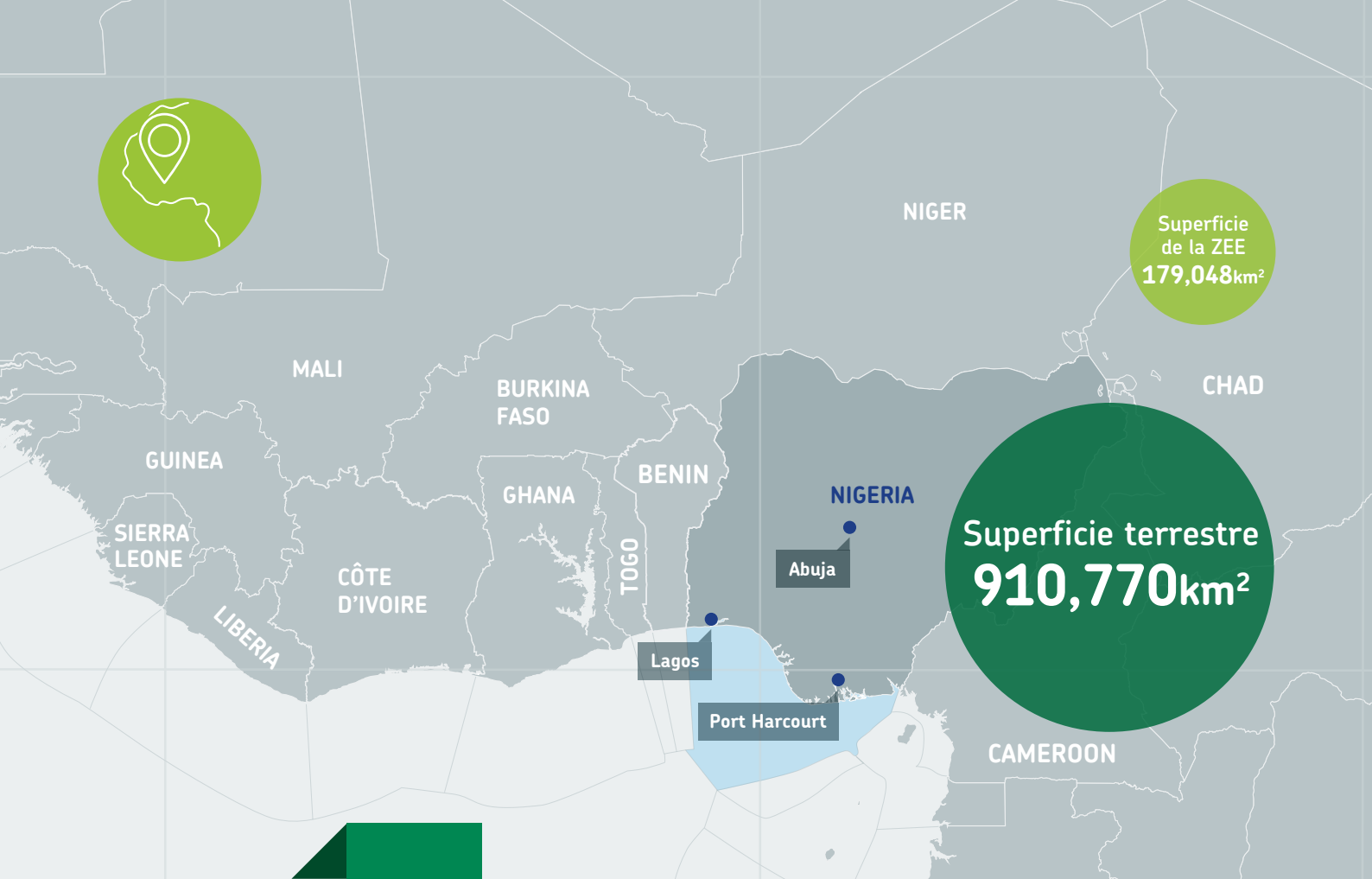


Le cadre légal national

La gestion des pêches relève des compétences de l'Autorité nationale des pêches et de l'aquaculture (*National Fisheries and Aquaculture Authority - NaFAA*), tandis que l'immatriculation des navires a été sous-traitée à la Liberian International Ship and Corporate Registry, une société privée aux États-Unis. L'Autorité maritime du Libéria gère le registre national, et reste responsable de l'immatriculation des navires de pêche.

La principale législation sur la pêche est la loi de 2019 sur la gestion et le développement de la pêche et de l'aquaculture (2019 Fisheries and Aquaculture Management and Development Law), qui modifie la loi nationale de 2017 sur la pêche et l'aquaculture (2017 National Fisheries and Aquaculture Act). Le règlement sur la pêche de 2010 (2010 Fisheries Regulations) reste en vigueur dans la mesure où il n'entre pas en conflit avec les dispositions de la loi de 2017 telle que modifiée en 2019.

Le transbordement en mer est interdit, sauf lorsque le Directeur général de la NaFAA déclare des circonstances exceptionnelles telles que l'indisponibilité des installations portuaires pour le transbordement. Des observateurs ou des inspecteurs doivent être placés à bord avant ou pendant le transbordement.



NIGÉRIA



Aperçu

Le Nigéria borde le Bénin, le Cameroun, le Niger et le Tchad et possède un littoral de 853 km, représentant 32% du littoral total de la région du CPCO. Le Nigéria représente environ la moitié de la population de l'Afrique de l'Ouest avec environ 202 millions d'habitants, et l'une des plus grandes populations de jeunes au monde. C'est le plus grand exportateur de pétrole d'Afrique, et le pays possède également les plus grandes réserves de gaz naturel du continent. En 2015, la production halieutique totale était estimée à 878 155 tonnes, à laquelle les captures marines contribuaient pour 36 %, les captures des eaux intérieures pour 33 % et l'aquaculture pour 31 %. Le secteur de la pêche contribuait à 0,5% du PIB national en 2015.



Le poisson et la pêche

L'importance du poisson et des ressources halieutiques

Contribution au % de protéines animales consommées	2.7%
Personnes employées	790,000
Production de poisson (tonnes)	878,155

Navires autorisés

13 x chalutiers
141 x crevettiers

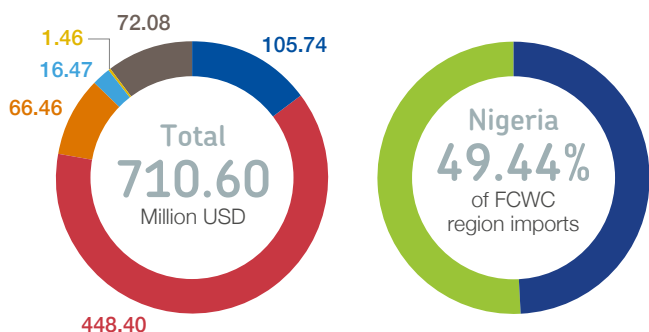
Navires inscrits au registre

319 x navires de pêche
1 x navire-usine
1 x reefer



Imports

Importations de poisson et de produits de la pêche en valeur, 2017



- Asie
- Amérique du Sud
- Afrique
- Océanie
- Amérique du Nord
- Europe



Les ports

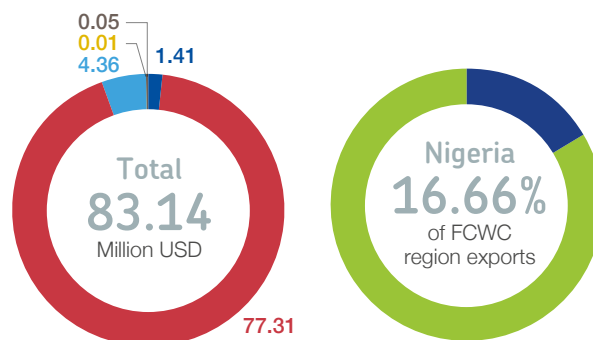
Les deux ports maritimes de Lagos, plaque tournante commerciale de l'Afrique de l'Ouest, sont confrontés à de graves problèmes d'engorgement. Les ports et installations maritimes nigériens sont actuellement plus coûteux que ceux des pays voisins tels que Port-Novo au Bénin ou Tema au Ghana. Bien que le niveau de trafic dans le port de Lagos reste élevé, la congestion et les coûts ont contribué à réduire ce trafic au cours de la dernière décennie. Le gouvernement poursuit des stratégies pour renforcer la capacité du commerce maritime, notamment un projet de construction d'un nouveau port en eau profonde à Warri, dans l'État du Delta, avec des investissements chinois.

Le complexe portuaire de **Lagos** constitue le point d'entrée du plus grand marché unique du continent africain et est constitué de plusieurs ports situés dans la lagune de Lagos, le principal étant Apapa, qui contient lui-même plusieurs terminaux. En dehors des terminaux principaux, le port contient plusieurs chantiers navals, jetées, chantiers navals et complexes navals, faisant de Lagos le port le plus grand et le plus fréquenté d'Afrique de l'Ouest. De même, les quais de pêche – pour la plupart privés – sont dispersés dans les criques et le long du canal de Lagos. Ils abritent des chalutiers démersaux et crevettiers industriels nationaux, chaque entreprise exploitant son propre quai doté d'une infrastructure de débarquement et de transformation.

Les reefers effectuent en moyenne sept escales par mois et accostent généralement dans la zone de fret général du port d'Apapa, pour débarquer de petits pélagiques provenant principalement des pêcheries de l'Atlantique Nord et de l'Afrique de l'Ouest.

Exports

Exportations de poisson et de produits de la pêche du Bénin en valeur (en millions d'USD), 2017



- Asie
- Amérique du Sud
- Afrique
- Océanie
- Amérique du Nord
- Europe

Port Harcourt fait partie du deuxième complexe portuaire du Nigéria, appelé le complexe Rivers Port. Port Harcourt est un quai polyvalent entouré de plusieurs terminaux spécialisés, le plus moderne étant Onne, qui comprend un terminal à conteneurs et une « zone franche pétrolière et gazière » soutenant l'industrie pétrolière. Port Harcourt abrite également une partie de la flotte de pêche du pays, y compris certains des chalutiers battant pavillon nigérien qui opèrent dans la partie orientale des eaux côtières nigérianes. Les reefers font occasionnellement escale au principal terminal de fret général de Port Harcourt, ce qui représente en moyenne deux escales par mois.

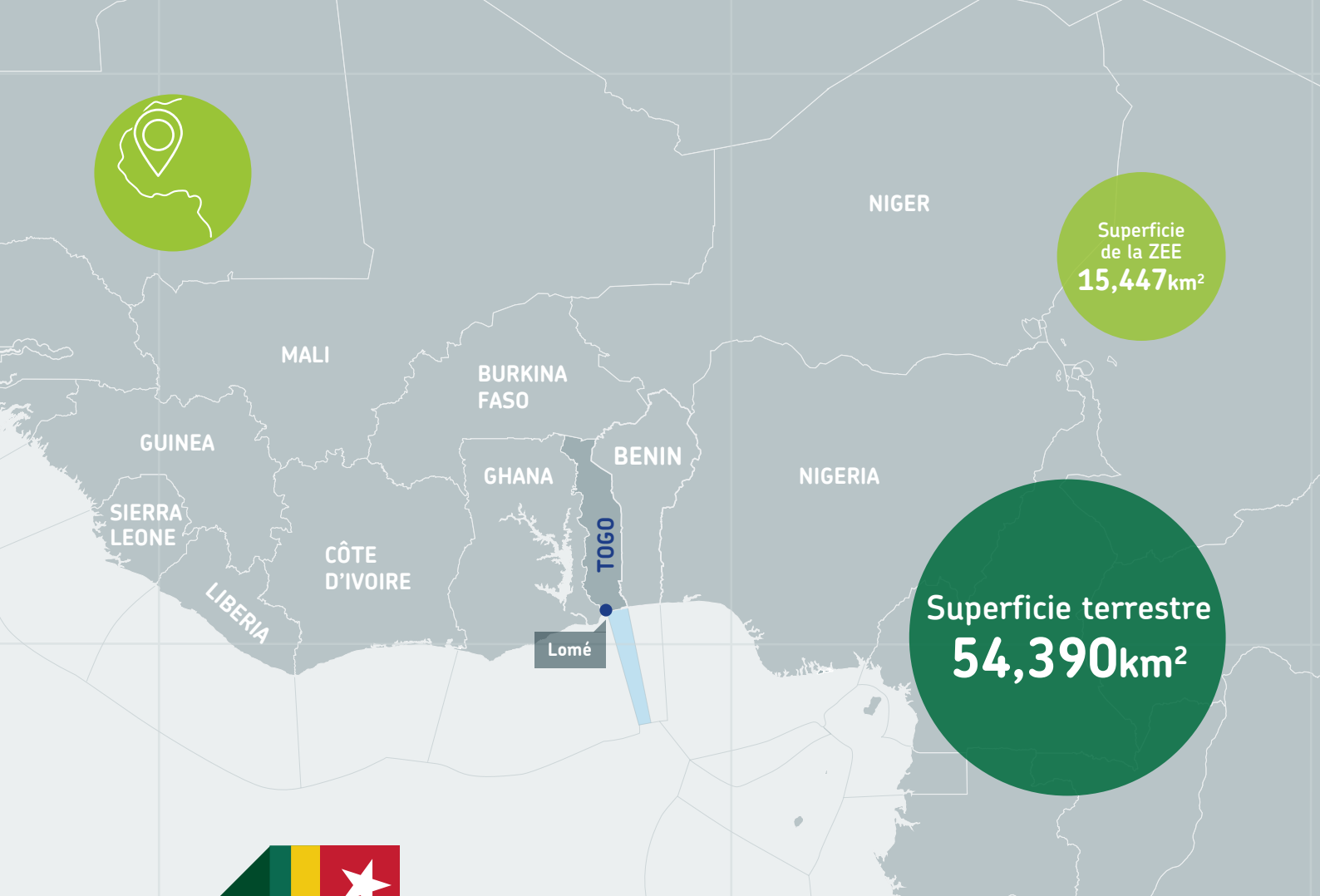


Le cadre légal national

La gestion des pêches relève des compétences du ministère fédéral de l'Agriculture et du Développement Rural (*Federal Ministry of Agriculture and Rural Development - FMARD*) tandis que l'immatriculation des navires relève des compétences de l'Agence nigérienne d'administration et de sécurité maritimes (*Nigerian Maritime Administration and Safety Agency - NIMASA*).

La principale législation sur la pêche est la loi de 1992 sur la pêche maritime (1992 Sea Fisheries Act), qui est mise en œuvre par le règlement de 1992 sur les licences (1992 Licensing Regulations) et le règlement de 1992 sur la pêche (1992 Fishing Regulations).

La législation nationale ne traite pas du transbordement.



TOGO



Aperçu

Le Togo est bordé par le Bénin, le Ghana et le Burkina Faso. Sa capitale Lomé est située sur la côte longue de 56 km. Son littoral est le plus court d’Afrique de l’Ouest, représentant 2,1 % du littoral total de la région du CPCO. Le Togo compte environ 7,3 millions d’habitants. Le taux de pauvreté au Togo est passé de 61,7 % à 55,1 % entre 2006 et 2015, et la croissance économique entre 2011 et 2015 a permis d’améliorer les conditions de vie d’une grande partie de la population, y compris les personnes comprises dans les 40 % inférieurs de l’échelle de distribution des revenus.



Le poisson et la pêche

L’importance du poisson et des ressources halieutiques

Contribution au % de protéines animales consommées	3.4%
Personnes employées	31,393
Production de poisson (tonnes)	24,620

Navires autorisés

5 x chalutiers

Navires inscrits au registre

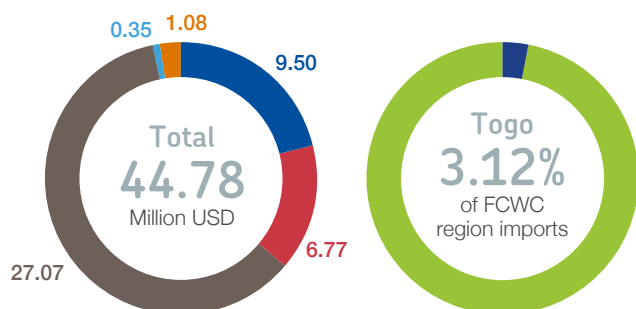
6 x navires de pêche

11 x reefers



Imports

Importations de poisson et de produits de la pêche en valeur, 2017



- Asie
- Amérique du Sud
- Afrique
- Océanie
- Amérique du Nord
- Europe



Les ports

Le Togo revêt une grande importance pour la sous-région ouest-africaine en tant que plaque tournante pour le transbordement et plate-forme logistique.

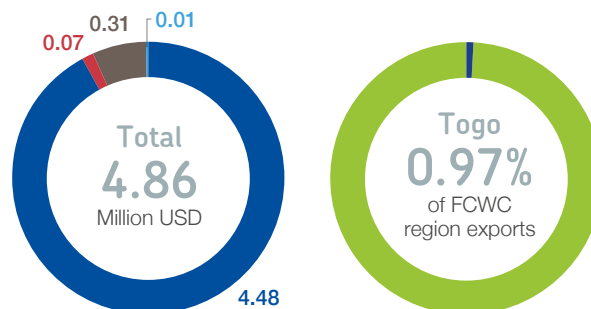
Lomé est un port en eau profonde et le plus grand port à conteneurs d'Afrique de l'Ouest. En 2017, la capitale togolaise a été classée première plate-forme portuaire à conteneurs de la sous-région par l'analyste néerlandais Dynamar, et sa croissance devrait se poursuivre.

Tandis que le port à conteneurs de Lomé est le seul port en eau profonde et le port le plus compétitif d'Afrique de l'Ouest, son port de pêche a une capacité d'accostage très limitée en raison de la grande taille du terminal à conteneurs. Son quai de pêche est principalement utilisé par les pirogues tandis que les quelques chalutiers de taille moyenne battant pavillon local sont temporairement autorisés à débarquer dans d'autres zones du port. Avec la construction récente d'un nouveau port de pêche pour les pirogues et les navires semi-industriels, davantage d'espace sera disponible pour les navires de pêche de plus grande taille.

Seuls quelques navires de pêche industrielle battant pavillon étranger font escale à Lomé, principalement pour effectuer des réparations à la cale sèche, car la cale de halage est située à proximité du quai de pêche. Le port de Lomé reçoit des visites régulières de reefers - en moyenne six par mois - qui débarquent principalement des petits pélagiques pour le marché local et les pays voisins.

Exports

Exportations de poisson et de produits de la pêche du Bénin en valeur (en millions d'USD), 2017



- Asie
- Amérique du Sud
- Afrique
- Océanie
- Amérique du Nord
- Europe



Le cadre légal national

La gestion des pêches relève des compétences du ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière. Tandis que l'immatriculation des navires relève des compétences du ministère des Infrastructures et des Transports, l'immatriculation des navires sur le registre ouvert semble être effectuée par l'International Registration Bureau, dont les principaux bureaux sont en Grèce.

La principale législation sur la pêche est la loi de 2016 sur la pêche et l'aquaculture. La législation d'application est en cours d'élaboration. La loi de 2016 prévoit que les dispositions de la précédente loi sur la pêche, en particulier la loi de 1998 sur la pêche, restent en vigueur tant que les dispositions ne sont pas contraires à la loi de 2016.

Le transbordement en mer dans les eaux relevant de la juridiction nationale du Togo est interdit, de même que le transbordement en mer par des navires battant pavillon togolais dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale. Tout transbordement doit avoir lieu au port, avec l'autorisation de l'État du port et de l'État du pavillon, en présence du personnel compétent pour superviser les opérations, et sous réserve des redevances applicables en vertu de la législation pertinente.



1.3 LE COMMERCE

Le commerce des produits de la pêche

© Stop Illegal Fishing

Un aperçu des flux commerciaux pour la région peut être réalisé en ce qui concerne les volumes de poissons et produits de la mer échangés, en tonnes, et la valeur de ceux-ci en USD. Bien que des comparaisons directes ne soient pas possibles en raison des différents systèmes de comptabilité, il est néanmoins possible d'en dériver certaines informations et indications intéressantes.

Le volume total des importations déclaré était de 1 499 304 tonnes en 2017 et les exportations étaient de 62 808 tonnes sur une période similaire. Cela signifie que le volume des importations est environ 24 fois supérieur au volume des exportations. La valeur totale des importations en 2017 était de 1 437 millions de dollars tandis que les exportations s'élevaient à 499 millions de dollars, ce qui signifie que les importations valaient environ trois fois plus que les exportations.

Le prix moyen des importations en volume - principalement du poisson congelé - était de 1 USD par kilogramme. Le prix moyen des exportations en volume, qui couvrait une gamme de produits comprenant du poisson congelé et frais, des mollusques et des crustacés, était de 8 USD par kilogramme.

Le volume et la valeur des importations et des exportations (voir les figures 1.2 et 1.3) montrent qu'il existe une relation complexe entre le volume du produit et sa valeur, qui varie en fonction de la condition et de l'utilisation prévue du produit de la pêche. Le poisson nécessaire pour améliorer la situation de la sécurité alimentaire dans la région est généralement d'une valeur inférieure (c'est le cas par exemple des petits pélagiques congelés). Ces poissons d'une grande importance sont

généralement importés en vrac sans avoir subi de transformation. À l'inverse, pour générer des emplois dans la région grâce à la transformation et des revenus étrangers grâce aux recettes d'exportation, les espèces de grande valeur (telles que les mollusques et les crustacés ou le thon en conserve) seront transformées et conditionnées pour l'exportation, ce qui entraînera l'exportation de produits de grande valeur à faible volume.

Les quelque 1,5 million de tonnes d'importations sont principalement débarquées dans les ports de la région, soit directement par des navires de pêche étrangers, soit par des navires de transport (reefers et conteneurs). Ces derniers incluent souvent des reefers qui ont effectué des opérations de transbordement avec des navires de pêche sur les zones de pêche ou dans d'autres ports - principalement en dehors de la région CPCO. Les débarquements réalisés par ces navires de transport nécessitent donc une surveillance par les autorités des pêches afin de garantir que les mesures du ressort de l'État du port sont appliquées et pour que la région protège ses ports et ses marchés contre l'importation de poisson issu de la pêche INN.

Figure 1.2: Flux commerciaux des produits de la pêche en volume de poisson (2017)

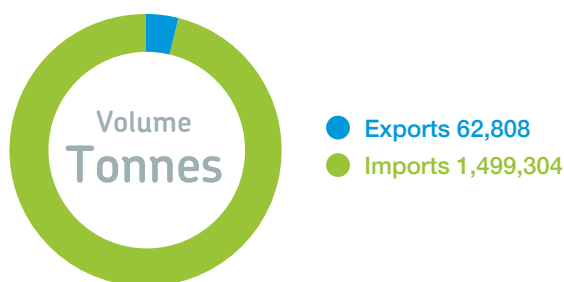


Figure 1.3: Flux commerciaux des produits de la pêche en valeur de poisson (2017)

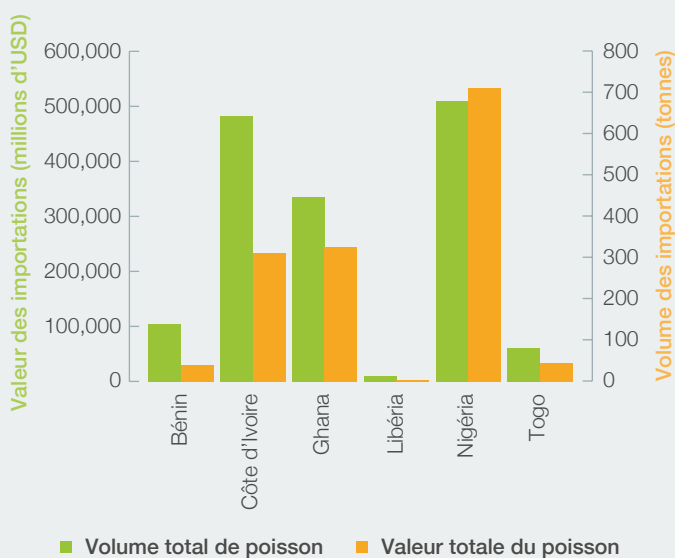




Le volume et la valeur des importations et des exportations par pays (voir les figures 1.4 et 1.5) indiquent que les trois pays les plus peuplés, le Nigéria, la Côte d'Ivoire et le Ghana, sont les principaux pays importateurs en valeur et en volume.

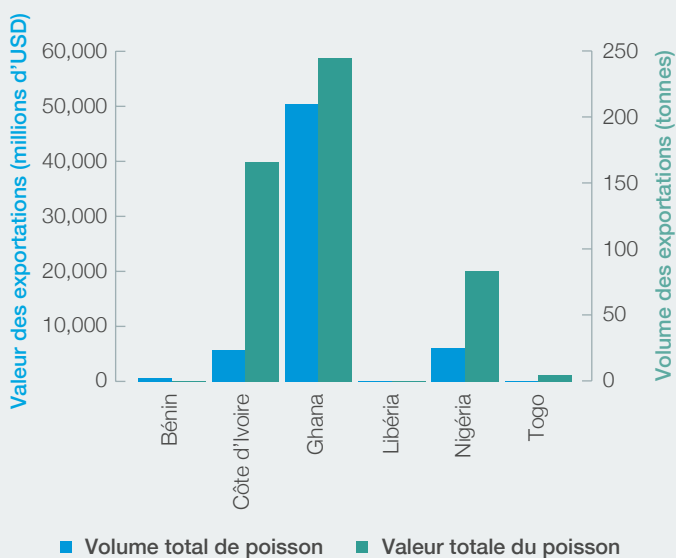
Le Ghana suivi de la Côte d'Ivoire sont les deux principaux exportateurs de produits de la pêche de la région en valeur. De plus, le Ghana exporte beaucoup plus en volume que les autres pays de la région, et il s'agirait principalement de poisson congelé.

Figure 1.4: Volume et valeur des importations de produits de la pêche dans les pays du CPCO (2017)



Remarque : Les données de volume du Nigéria et du Libéria remontent à 2018

Figure 1.5: Volume et valeur des exportations de produits de la pêche dans les pays du CPCO (2017)



Remarque : Les données de volume du Ghana et du Togo remontent à 2018



PARTENAIRES COMMERCIAUX

La région échange du poisson et des produits de la pêche avec le monde entier. Aux fins d'analyse, les pays sont regroupés en partenaires commerciaux régionaux : Afrique, Asie, Europe, Amérique du Sud, Amérique du Nord et Océanie.

La somme des exportations et des importations représente environ deux milliards de dollars de commerce formel de produits de la pêche dans la région. La moitié de ce commerce se fait avec les pays européens, à hauteur de 1 029 millions d'USD, puis 410 millions d'USD avec les autres pays africains et 345 millions d'USD avec les pays asiatiques.

En termes de balance commerciale, c'est-à-dire les exportations moins les importations, toutes les régions partenaires sont des exportateurs nets vers la région du CPCO, ce qui signifie que le CPCO importe plus de poisson en valeur depuis toutes les

régions du monde qu'il n'en exporte (voir la figure 1.8). Ceci est en corrélation avec les informations sur le volume, ce qui suggère également que la région du CPCO est un importateur net de poisson en volume.

Les pays africains constituent le plus grand partenaire commercial net en valeur, avec une importation nette dans la région du CPCO de près de 400 millions de dollars. L'Asie et l'Europe sont similaires en tant que partenaires commerciaux nets avec environ 200 millions de dollars d'exportations nettes (voir la figure 1.8).



Figure 1.6: Importations dans la région du CPCO par région exportatrice (2017)



● Afrique ● Europe ● Amérique du Nord
● Asie ● Amérique du Sud ● Océanie

Figure 1.7: Exportations dans la région du CPCO par région importatrice (2017)

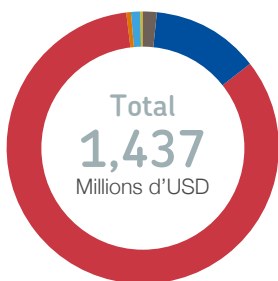
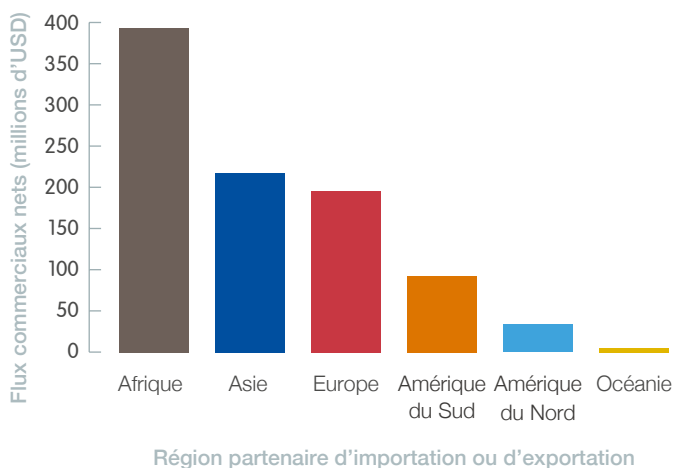


Figure 1.8: Valeur nette du commerce du poisson et des produits de la pêche du CPCO par région commerciale (2017)





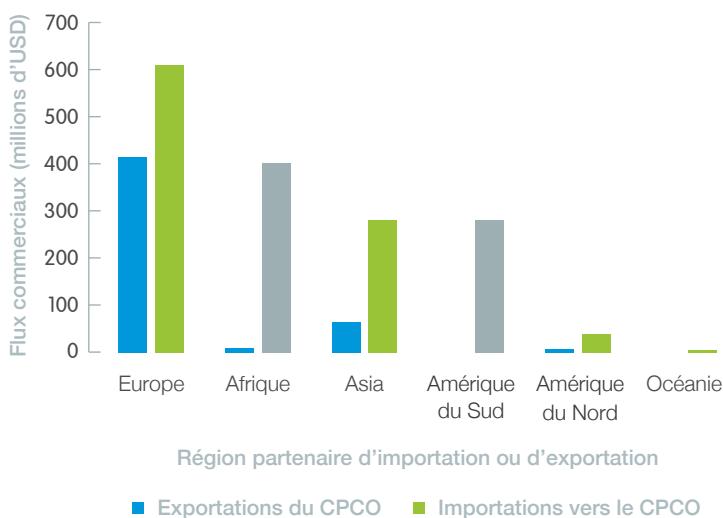
© Stop Illegal Fishing

Le commerce du poisson et des produits de la pêche revêt une importance considérable pour la région du CPCO. L'analyse de ces flux commerciaux (voir la figure 1.9) donne un aperçu utile pour orienter les priorités régionales en matière de surveillance et de protection des stocks halieutiques. Par exemple, l'importance relative du grand volume de poisson importé pour l'alimentation et la nutrition par rapport à la moindre importance du poisson importé pour la transformation et l'exportation, principalement vers l'Europe, destiné à la consommation en dehors de la région.

La section suivante explore ce sujet plus en détail, en considérant les différents groupes d'espèces qui sont commercialisés dans la région et les implications que ceux-ci peuvent avoir pour le transbordement.

Les priorités doivent être définies car la capacité de surveiller les transbordements est limitée. Par conséquent, une stratégie valable peut consister à concentrer les efforts sur le suivi des transbordements liés aux stocks de poissons qui sont importants pour les besoins régionaux, plutôt que les besoins des partenaires commerciaux.

Figure 1.9: Valeur des importations vers et des exportations depuis la région du CPCO par région commerciale (2017)





1.4 LE POISSON

Les informations commerciales montrent que le poisson pêché et le poisson consommé dans la région du CPCO sont souvent différents. Du point de vue du transbordement, les deux doivent être pris en compte pour s'assurer que la pêche et le commerce du poisson sont menés légalement.

La surveillance du transbordement a lieu pour s'assurer que la capture du poisson et le commerce ultérieur de ce poisson sont menés de manière légale. Toutefois, ce processus vise en fin de compte à garantir que les stocks de poissons restent durables, que l'environnement n'est pas compromis et que les pays du CPCO tirent des bénéfices économiques et sociaux de leurs ressources halieutiques.

Différentes espèces jouent différents rôles au sein de l'écosystème naturel et contribuent de manières différentes aux bénéfices tirés par la région. Différentes espèces sont capturées par différents types de navires utilisant différents engins de pêche, et certaines de ces espèces sont plus vulnérables que d'autres aux pressions telles que la surpêche ou le changement climatique.

Tous ces facteurs doivent être pris en compte lors de la prise de décisions concernant les priorités régionales en matière de suivi, de contrôle et de surveillance.

L'espèce ou le type de poisson que la région commercialise et transborde varie considérablement selon qu'il est importé ou exporté, sa destination et le type de produit dont il se compose. Les importations sont principalement constituées de deux groupes d'espèces - les petits pélagiques et espèces démersales - tandis que les exportations sont principalement constituées de deux autres groupes - les thons et espèces apparentées ainsi que les crustacés et mollusques (voir les figures 1.10 et 1.11.).

Figure 1.10: Valeur des importations vers la région du CPCO par groupe d'espèces et région commerciale partenaire

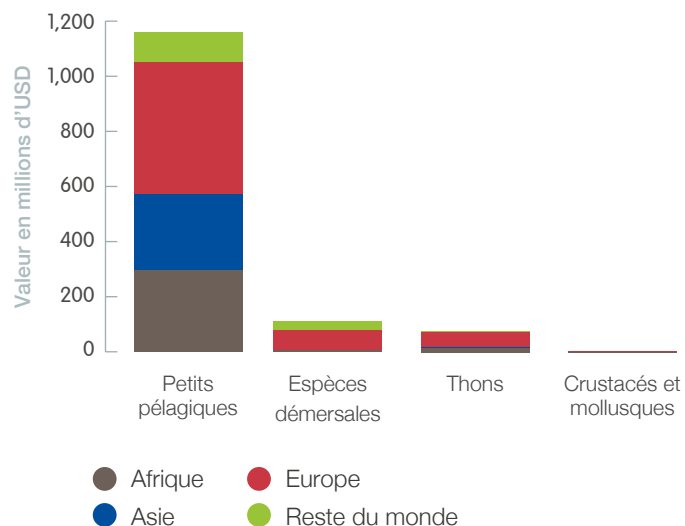
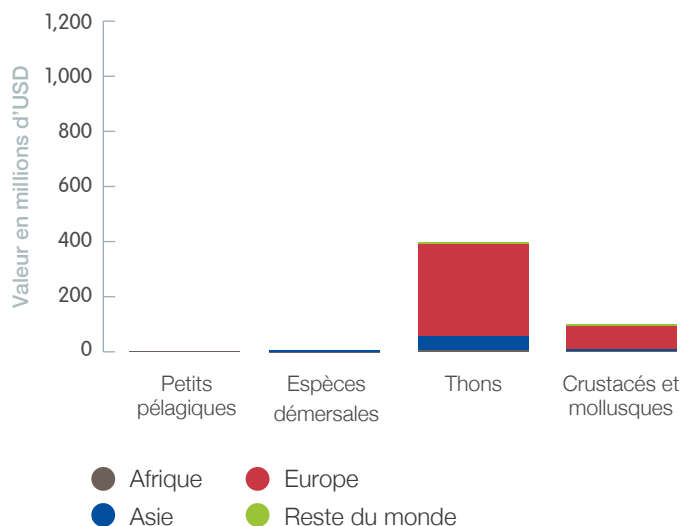


Figure 1.11: Valeur des exportations depuis la région du CPCO par groupe d'espèces et région commerciale partenaire





Bien que ces informations reflètent le poisson et les produits de la pêche officiellement commercialisés, en valeur, et démontrent l'importance des importations de petits pélagiques et des exportations de thon, elles ne tiennent pas compte du poisson débarqué directement par les navires de pêche nationaux ou du poisson transbordé en transit (et non débarqué) par des navires étrangers dans les ports du CPCO.

Le poisson débarqué par des navires battant pavillon national n'est pas pris en compte dans les statistiques d'importation, même lorsque ces navires sont exploités et détenus par des intérêts étrangers, que le poisson provient d'une ZEE du CPCO ou de la haute mer et entre directement sur les marchés locaux ou est destiné à être transformé, cependant cela peut être très important pour le suivi des transbordements. Ce poisson est saisi dans les statistiques d'exportation s'il est ensuite transbordé pour l'exportation, ou transformé et exporté.

Le poisson capturé par des navires de pêche battant pavillon étranger dans une ZEE du CPCO ou en haute mer, puis transbordé dans des ports régionaux via des porte-conteneurs ou des reefers pour être transporté à nouveau n'est pas pris en compte dans les statistiques d'exportation, à moins qu'il ne soit d'abord débarqué et importé dans un pays du CPCO.

Bien que cela crée un écart dans les informations disponibles, étant donné qu'il existe des statistiques limitées sur le transbordement de poisson au port - vers des reefers ou des porte-conteneurs - il convient de noter que, comme ce poisson n'est pas capturé par des navires battant pavillon national et n'est pas destiné à être consommé dans la région, il relève d'une priorité moindre du point de vue du contrôle que le poisson qui apporte des avantages plus élevés à la région. Cependant, si le poisson a été capturé dans des stocks de poissons du CPCO, ou des stocks importants pour la région, il peut s'avérer plus important de contrôler ces captures et d'en évaluer la légalité.

La section suivante contient davantage de détails sur les quatre principaux groupes d'espèces et le rôle qu'ils jouent dans la région.



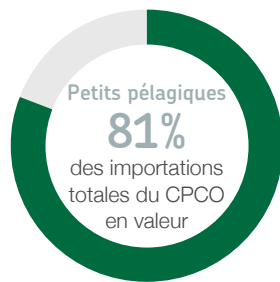
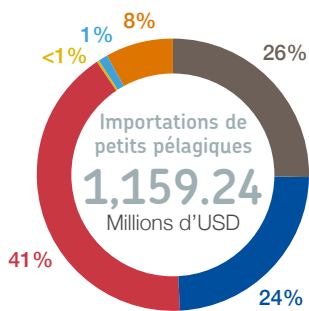
© Stop Illegal Fishing



LES PETITS PÉLAGIQUES

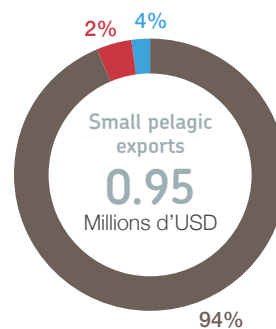
Les petits poissons pélagiques sont généralement des poissons-fourrages au cycle de vie court qui se nourrissent de plancton et mesurent moins de 20 centimètres de long. Ils restent souvent ensemble en bancs et peuvent migrer sur de grandes distances entre les frayères et les aires d'alimentation. Ces poissons comprennent le merlan bleu, le hareng, le maquereau et le chinchard, la sardine et l'éperlan. Les petits pélagiques sont des pêcheries en dents de scie car ils sont vulnérables aux changements climatiques et à la surpêche.

Importations



- Afrique
- Asie
- Europe
- Océanie
- Amérique du Nord
- Amérique du Sud

Exportations



- Afrique
- Europe
- Amérique du Nord
- Petits pélagiques

Rôle régional Poisson bon marché très important à haute valeur nutritionnelle - essentiel pour la sécurité alimentaire et nutritionnelle. Souvent séché et consommé entier dans une sauce ou un ragoût sur un aliment de base comme le manioc, le sorgho ou le riz.

Lieu de capture On les trouve particulièrement dans les régions de courant ascendant (upwelling) de l'Atlantique nord-est (en particulier la Mauritanie), au large des côtes du Japon et au large des côtes ouest de l'Afrique australe (Angola et Namibie) et de l'Amérique du Sud (Chili et Pérou).

Dans la région du CPCO, les petits pélagiques sont principalement ciblés par les navires artisanaux et semi-industriels. Dans les pêcheries chalutières de la région ils sont considérés comme des prises accessoires, bien qu'un marché se soit développé pour ces captures, générant des conflits.

Importations Les petits poissons pélagiques sont importés du monde entier dans la région du CPCO. L'Europe, l'Asie et l'Afrique sont les principaux fournisseurs, avec 78,95 % des petits pélagiques importés dans la région du CPCO en valeur, soit 915,21 millions d'USD, provenant de dix pays. Les trois pays plus importants sont : les Pays-Bas, la Chine et la Mauritanie.

Principaux pays d'origine	Valeur des importations (millions d'USD)	Pourcentage en valeur des importations totales
Pays-Bas	209.34	18.06
Chine	172.63	14.89
Mauritanie	106.16	9.16
Sénégal	83.03	7.16
Japon	81.19	7.00
Danemark	70.06	6.04
Maroc	56.54	4.88
Irlande	54.21	4.68
Chili	46.23	3.99
Belgique-Luxembourg	35.81	3.09
	915.21	78.95
	1,568	

Méthode de capture Les chaluts pélagiques, les filets dérivants, les chaluts bœuf ou les sennes coulissantes peuvent tous être utilisés pour capturer de petits poissons pélagiques à partir de petits ou de grands navires travaillant parfois ensemble, ou depuis la côte avec des sennes de plage.

Débarquement Dans tous les ports de la région du CPCO.
Congelé ou séché depuis des porte-conteneurs, des reefers ou des navires de pêche

Transbordement Opérations de transbordement au mouillage en Mauritanie, en Guinée-Bissau et dans d'autres sites régionaux et mondiaux.
Points chauds du transbordement en mer au large de la Mauritanie et de l'Angola.
Transbordement Saiko au Ghana.

Exportations Il y a des exportations négligeables d'espèces de petits pélagiques depuis la région du CPCO.



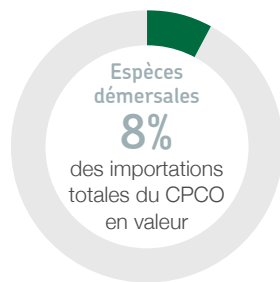
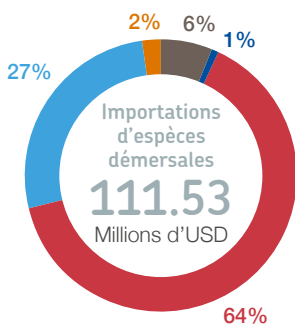
© Stop Illegal Fishing



ESPÈCES DÉMERSALES

Les poissons démersaux ou de fond vivent et se nourrissent sur ou près du fond des mers ou des lacs. Dans l'océan, on les trouve généralement sur ou à proximité du plateau continental. Les poissons démersaux pêchés dans les régions tempérées comprennent le cabillaud, le merlu et la sole. En Afrique de l'Ouest, ils comprennent généralement des grondins, des vivaneaux, des mérus, des dorades et des courbines - dans l'ensemble, ils sont souvent commercialisés sous le terme de «mélange africain» (African mix).

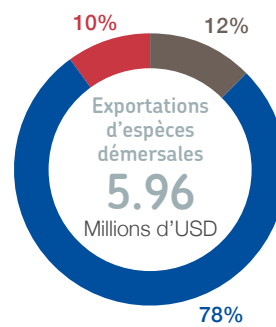
Importations



- Afrique
- Asie
- Europe
- Océanie
- Amérique du Nord
- Amérique du Sud

● Démersale

Exportations



- Afrique
- Asie
- Europe

● Démersale

Rôle régional Les poissons démersaux sont pêchés et largement consommés dans la région, qu'ils soient consommés frais ou fumés à chaud ou à froid. En outre, une quantité importante de poisson séché salé ou non salé, en particulier de la morue, est importée dans la région, principalement via le Nigéria, et transportée dans tous les pays comme une contribution hautement nutritionnelle à la sécurité alimentaire et nutritionnelle régionale.

Lieu de capture Atlantique Nord (espèces tempérées) et le long de la côte de l'Afrique de l'Ouest (espèces du plateau continental tropical).

Dans la région du CPCO, ils sont ciblés par les pêcheurs artisanaux, mais représentent également les principales espèces cibles de la plupart des flottes de chalutiers appartenant à des intérêts étrangers.

Importations 84,17 % des poissons démersaux importés dans la région du CPCO en valeur, soit 93,87 millions d'USD, proviennent de trois pays : 38,67%, d'une valeur de 43,12 millions d'USD, proviennent d'Islande, 24,69%, d'une valeur de 27,53 millions d'USD, proviennent des États-Unis d'Amérique, et 20,81%, d'une valeur de 23,21 millions d'USD, proviennent de Norvège.

Principaux pays d'origine	Valeur des importations (millions d'USD)	Pourcentage en valeur des importations totales
Islande	43.12	38.67
États-Unis	27.53	24.69
Norvège	23.21	20.81
	93.87	84.17
	111.53	

Méthode de capture Pêche au chalut de fond.

Débarquement Initialement dans le pays de capture (Islande, Norvège ou États-Unis) et transformé en poisson séché. Ensuite, généralement transporté dans des conteneurs vers l'Afrique de l'Ouest, principalement vers le Nigeria. Les poissons provenant de l'Atlantique Nord sont généralement débarqués du navire de pêche dans des ports étrangers, puis transformés, avant d'être placés dans des conteneurs, qui sont ensuite transportés sur des navires de transport vers la région pour être débarqués à Lagos et Port Harcourt, avant d'être transportés ultérieurement vers le Nigeria et l'arrière-pays. Étant donné que le poisson arrive dans des conteneurs et qu'il a déjà été débarqué, il ne sera pas soumis à la surveillance associée au secteur de la pêche dans la région du CPCO.

Transbordement Les poissons provenant des pêcheries ouest-africaines sont généralement transbordés au port ou sur les lieux de pêche sur des reefers "navettes" desservant les flottes de pêche affiliées, avant d'être transportés soit directement vers la région du CPCO, soit indirectement après un transit vers une autre plaque tournante ouest-africaine.

Exportations Très peu de poissons démersaux sont exportés depuis la région du CPCO, les seules exportations notables sont la morue séchée du Togo vers Hong Kong pour une valeur de 2,59 millions de dollars, ainsi que 1,65 million de dollars de poissons plats entiers congelés du Ghana vers la Chine.



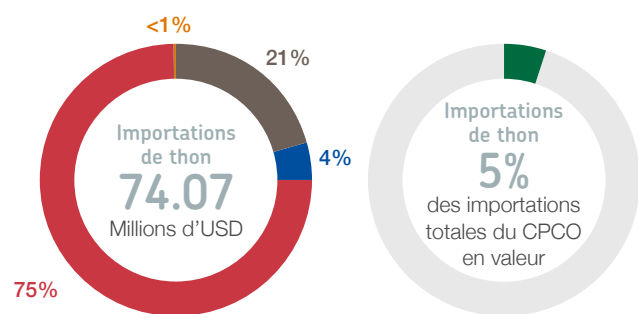
© Greenpeace



THONS ET ESPÈCES APPARENTÉES

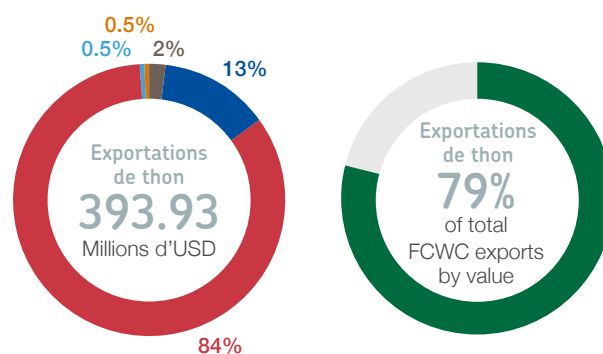
Douze espèces de thons et espèces apparentées sont capturées dans la zone relevant de l'organisation régionale de gestion des pêches (ORGP) de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA). Les principaux thons sont le germon, le listao, l'albacore et le thon rouge et les espèces apparentées les plus courantes sont l'espadon, le makaira, les requins et les raies. Le thon peut tolérer une grande échelle de température d'eau et est donc capable de migrer sur de grandes distances.

Importations



- Afrique
- Asie
- Europe
- Océanie
- Amérique du Nord
- Amérique du Sud

Exportations



- Afrique
- Asie
- Europe
- Océanie
- Amérique du Nord
- Amérique du Sud

Rôle régional Le thon est une importante source de revenus pour la région, créant des emplois sur les navires, dans les ports et dans les usines au Ghana et en Côte d'Ivoire. Bien qu'il y ait des importations de thon entier congelé dans la région, cela n'est destiné qu'à la transformation et à l'exportation, principalement dans des boîtes de conserve, et ce produit n'est généralement pas consommé dans la région.

Lieu de capture Atlantique nord-est et centre.

Importations 90,45 % du thon importé dans la région du CPCO en valeur, soit 67 millions d'USD, proviennent de trois pays : 45,99%, d'une valeur de 34,06 millions d'USD, proviennent de France, 28,53%, d'une valeur de 21,13 millions d'USD, proviennent d'Espagne, et 15,93%, d'une valeur de 11,80 millions d'USD, proviennent du Sénégal.

Principaux pays d'origine	Valeur des importations (millions d'USD)	Pourcentage en valeur des importations totales
France	34.06	45.99
Spain	21.13	28.53
Senegal	11.80	15.93
	67.00	90.45

Méthode de capture
 Senne coulissante
 Palangre
 Canne

Débarquement Par des navires battant pavillon étranger - principalement par des senneurs européens (français et espagnols) et des navires de transport - principalement à Abidjan et également à Tema.
 Des senneurs et canneurs étrangers battant pavillon ghanéen débarquent également du thon au Ghana.
 Transformé dans les conserveries d'Abidjan et de Tema avant exportation, principalement vers l'Europe.

Transbordement Le transbordement du thon est réglementé par les organisations régionales de gestion des pêches.
 Le thon importé dans les pays du CPCO peut avoir été transbordé en mer ou débarqué au port.
 Transbordement (au mouillage) et à destination d'autres plaques tournantes régionales ou mondiales de transformation.

Exportations 90,69% du thon exporté depuis la région du CPCO en valeur, pour 357 millions d'USD, aboutit dans neuf pays : les trois plus importants étant en Europe, la France pour 122,17 millions d'USD et 28,48%, le Royaume-Uni pour 88,17 millions d'USD et 22,38%, et l'Italie pour 70,81 millions d'USD et 17,97% des exportations totales.

Principaux pays de destination	Valeur des exportations (millions d'USD)	Pourcentage en valeur des exportations totales
France	112.17	28.48
Royaume-Uni	88.17	22.38
Italie	70.81	17.97
Pays-Bas	17.28	4.39
Japon	15.20	3.86
Allemagne	14.75	3.74
Iran	13.99	3.55
Espagne	13.79	3.50
Thaïlande	11.08	2.81
	357.25	90.69



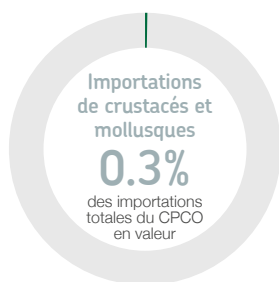
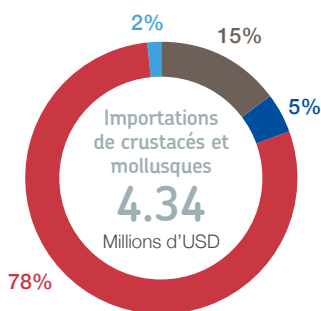
© Stop Illegal Fishing



CRUSTACÉS ET MOLLUSQUES

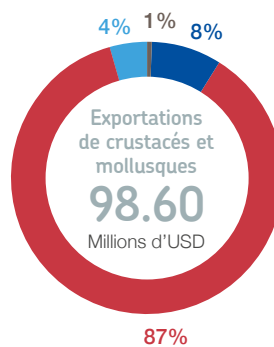
Les crustacés comprennent les crabes, les homards, les écrevisses et les crevettes. Les mollusques comprennent les seiches, les poulpes, les calmars et certains coquillages. Ces invertébrés sont des espèces de grande valeur qui sont généralement capturées pour l'exportation, bien que certains soient également consommés localement, comme le calmar et le poulpe. La plupart sont des espèces de fond vivant sur le plateau continental.

Importations



- Afrique
- Asie
- Europe
- Océanie
- Amérique du Nord
- Amérique du Sud

Exportations



- Afrique
- Asie
- Europe
- Océanie
- Amérique du Nord
- Amérique du Sud

Rôle régional	Ces pêcheries génèrent des emplois à bord des navires de pêche industrielle (principalement des chalutiers ciblant les crevettes, les seiches et les poulpes) et dans le secteur artisanal capturant des crustacés et des mollusques près des côtes et sur le plateau continental. D'autres étapes de transformation ont lieu à terre, générant davantage d'emplois et créant des devises et des revenus grâce à l'exportation.
Lieu de capture	ZEE du CPCO, en particulier le Nigeria (crevette) et le Ghana (seiche et poulpe).
Importations	Il n'y a pas d'importations significatives de crustacés et de mollusques.
Méthode de capture	Chalut, casiers et collecte par les pêcheurs (par exemple, poulpe et homard).
Débarquement	Dans de nombreux ports et sites de débarquement de la région.
Transbordement	Il n'y a pas de transbordement significatif du produit brut, cependant, le produit transformé est principalement expédié vers l'Europe dans des conteneurs sur des navires de transport ou par avion.
Exportations	72,91% des crustacés et mollusques exportés depuis la région du CPCO en valeur, soit 71,89 millions d'USD, vont vers trois pays européens. Comme pour le thon, la France est le principal importateur de crustacés et de mollusques d'Afrique de l'Ouest, en important 88,17 millions d'USD en 2017, soit 22,38% du total exporté ; les Pays-Bas en importent 18,13 millions d'USD pour 18,39%, et la Belgique-Luxembourg en importent 17,35 millions d'USD pour 17,60% des exportations totales.

Principaux pays d'origine	Valeur des importations (millions d'USD)	Pourcentage en valeur des importations totales
France	36.41	36.92
Pays-Bas	18.13	18.39
Belgique-Luxembourg	17.35	17.60
	71.89	72.91
	98.59	



02

LE TRANSBORDEMENT

2.1	Introduction	40
2.2	Transbordements et reefers	48
2.3	Transbordements et conteneurs	96
2.4	Transbordements et navires-usines	104
2.5	Transbordements et navires de pêche convertis	110
2.6	Transbordements et petites navires de transport	114



2.1 INTRODUCTION

Comprendre la dynamique du transbordement est essentiel pour permettre à la région du CPCO de mettre en place des mesures garantissant que les poissons et produits de mer transitant par leurs ports proviennent de pêcheries durables et sont capturés conformément aux règles et réglementations applicables.

Cette section explore le rôle du transbordement dans le déplacement des poissons capturés et commercialisés au niveau régional via les ports du CPCO. Il décrit tout d'abord les différents navires concernés et détaille le cadre réglementaire applicable au transbordement. L'introduction est suivie de plus de détails sur les cinq types de transbordements pertinents pour la région du CPCO. Chacune de ces sections commence par un aperçu schématique expliquant les éléments clés de chaque type de transbordement. Les détails inclus pour chaque type de transbordement varient en fonction de la disponibilité des informations et de la complexité de la méthode de transbordement.

Les études de cas illustrent différents types d'opérations et, à moins qu'il ne soit spécifiquement fait mention d'une non-conformité, ne présument pas une quelconque non-conformité. Les cas fournissent des indications sur les caractéristiques et les facteurs qui peuvent être pris en considération pour déterminer le risque INN associé à des opérations spécifiques. Les types de transbordement suivants sont abordés :



TRANSBORDEMENTS ET REEFERS

Les reefers effectuent fréquemment des voyages impliquant plusieurs ports. Le point de chargement ou de débarquement du poisson entrant et sortant de la région du CPCO ne sera dans de nombreux cas pas le port d'escale précédent ou suivant, à l'intérieur ou à l'extérieur de la région du CPCO. Les reefers dédiés au transport de poisson se caractérisent principalement par des transits directs de port à port, ou des voyages vers des zones de pêche pour effectuer des opérations de transbordement en mer. Bien que les navires soient susceptibles de modifier leur mode opératoire en fonction de la demande et de divers facteurs de marché, la connaissance préalable du mode opératoire d'un navire peut fournir des informations sur le type d'opérations et les facteurs de risque à prendre en considération. Les résultats d'une étude sur les modes opératoires des reefers sont fournis ainsi qu'une analyse des facteurs de risque de non-conformité associés.



© Stop Illegal Fishing



TRANSBORDEMENTS ET CONTENEURS

Ces vingt dernières années ont vu croître l'utilisation de conteneurs pour le transport du poisson. Les navires de pêche et les reefers débarquent directement dans des conteneurs dans les ports de la région du CPCO ; les conteneurs et les porte-conteneurs sont un moyen important d'importer et d'exporter du poisson dans la région du CPCO. Ces navires opèrent généralement en dehors des zones de compétence des autorités des pêches, se rendant fréquemment dans des zones portuaires inaccessibles au personnel des pêches.



TRANSBORDEMENTS ET NAVIRES-USINES

Au cours des dix dernières années, un certain nombre de navires ont été exploités en tant que navires-usines en Afrique de l'Ouest, fournissant du poisson et de la farine de poisson sur les marchés locaux et internationaux. Ces navires sont souvent d'anciens navires de pêche convertis en navires-usines. Ces navires peuvent s'approvisionner en poisson auprès de navires de pêche industrielle ou de pêcheries artisanales locales, agissant parfois comme des « navires mères » pour une flotte de pirogues.



TRANSBORDEMENTS ET NAVIRES DE PÊCHE CONVERTIS

Ces dernières années, un nouveau type de navire de transbordement est apparu dans la région étendue de l'Afrique de l'Ouest. Certains navires de pêche transforment leurs opérations, passant d'activités de capture de poisson à des activités de transport de poisson, et sont parfois appelés « mini-reefers ». Visuellement, ces navires peuvent être difficiles à distinguer des navires de pêche actifs. Ils peuvent être reconfigurés pour disposer d'une plus grande capacité de chargement et de congélation et être équipés de grues de pont et de flèches pour effectuer des opérations de transbordement en mer ; de plus, ils peuvent arborer des pare-battages de type « Yokohama » pour leur permettre de se mettre à couple d'un autre navire en mer en toute sécurité. Ils peuvent également tout simplement faire retirer ou arrimer les engins de pêche, et les cales sont alors dédiées au stockage du poisson transbordé.



TRANSBORDEMENTS ET PETITS NAVIRES DE TRANSPORT

Le transbordement de poisson depuis des navires de pêche industrielle vers des navires plus petits était à l'origine un moyen de « troquer » du poisson contre des marchandises. Ces dernières années, dans certaines pêcheries, cela est devenu une activité lucrative qui permet aux navires de pêche industrielle de débarquer des prises non désirées, endommagées, sous-taille ou illicites hors des zones portuaires, tout en évitant les contrôles. Observée en particulier dans les pêcheries au chalut, cette pratique est considérée comme dévastatrice pour les stocks, car elle crée de la demande pour des poissons sous-taille.



VOLTA GLORY

BULBOUS BOW

7M
6
5
4
3
2
1
0
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0



© Stop Illegal Fishing

LES NAVIRES IMPLIQUÉS DANS DES TRANSBORDEMENTS

La FAO définit un navire de pêche de manière très large. Bien que cela puisse être utile pour les interprétations juridiques et leurs applications, des difficultés peuvent en découler dans des situations opérationnelles.

La définition de la FAO d'un navire de pêche est : « Tout navire, bateau, vaisseau ou autre embarcation qui est équipé et utilisé pour la pêche ou à l'appui d'une telle activité. À des fins de gestion, en particulier pour le suivi et la surveillance, on peut envisager d'inclure tout navire aidant ou assistant un ou plusieurs navires en mer dans l'exercice de toute activité liée à la pêche, y compris, mais sans s'y limiter, la préparation, le ravitaillement, le stockage, la réfrigération, le transport ou la transformation (par exemple, les navires mères). »

Une fois que le poisson a été capturé par le navire de capture, il doit être transporté vers un port ou un site de débarquement. Ce transport peut être effectué par le navire de capture, ou bien le poisson peut être transbordé en mer vers un navire de transport. Le poisson peut également être transbordé en mer ou au port vers un navire-usine. Une fois le poisson arrivé dans un port ou sur un site de débarquement, il peut être transbordé directement ou indirectement vers un autre navire de transport après avoir subi une éventuelle transformation ou un reconditionnement, puis transporté à nouveau.

Dans cette publication, à des fins de compréhension technique et sauf indication contraire, la terminologie associée au navire est utilisée pour décrire l'utilisation opérationnelle qui en est faite, notant qu'un navire peut servir plusieurs utilisations opérationnelles :

- Le terme « **navire de pêche** » est utilisé pour le navire de capture, y compris les navires industriels, semi-industriels et les embarcations de pêche artisanale qui capturent du poisson et des produits de la mer. Les navires de pêche peuvent être de différentes tailles, utiliser des matériaux de construction variés et utiliser divers engins de pêche, tels qu'une senne coulissante, des chaluts ou des filets maillants, des palangres ou des cannes à pêche.
- Le terme « **navire de soutien** » est utilisé pour décrire les navires qui desservent le navire de pêche en mer. Cela comprend des services tels qu'une assistance à l'utilisation de dispositifs de concentration de poissons (DCP), le ravitaillement en carburant, la fourniture de produits tels que la nourriture et les appâts, la rotation d'équipage et l'entretien. Un navire de soutien peut également prendre le nom de navire de ravitaillement.
- Le terme « **navire de transport** » est utilisé pour décrire les navires qui transportent du poisson et des produits de la mer. Ils comprennent les reefers (navires de transport frigorifiques — qui peuvent également être appelés transporteurs de poisson), les navires porte-conteneurs, les navires de pêche convertis fonctionnant comme des navires de transport (également appelés mini-reefers) et les petites embarcations de transport (souvent des canots ou des pirogues en bois).
- Le terme « **navire-usine** » est utilisé pour décrire les navires qui transforment le poisson, généralement en farine de poisson ou en différentes formes de produits tels que des filets, ou bien étêtés et éviscérés. Ils sont également connus sous le nom de « navires mères » qui soutiennent leur propre groupe de navires de pêche plus petits, ou bien ils peuvent opérer de manière indépendante en obtenant du poisson depuis divers navires de pêche.

RÉGLEMENTATIONS APPLICABLES AU TRANSBORDEMENT

La définition du transbordement varie selon les différents cadres nationaux, régionaux et internationaux, ce qui donne lieu à des interprétations et des applications différentes : de même, le régime réglementaire qui s'applique au transbordement est complexe et présente des écarts et des chevauchements qui peuvent entraîner une interprétation peu claire et une application variable.

Au sein de la région du CPCO, les règlements relatifs au transbordement de poissons et de produits de la pêche dépendront du lieu où la pêche a eu lieu, par exemple dans une ZEE du CPCO, une ZEE d'un autre pays ou en haute mer, du pavillon des navires de pêche et de transport, de l'espèce et de la forme du produit transbordé, et s'il a déjà été transbordé ou débarqué. Ces considérations peuvent compliquer la tâche d'un fonctionnaire en charge du SCS qui souhaiterait savoir quelles

règles s'appliquent à un navire et ce qu'il convient de surveiller et valider, ou la manière de hiérarchiser les transbordements à surveiller.

Les sections suivantes donnent un aperçu des cadres nationaux, régionaux et internationaux applicables aux transbordements dans la région du CPCO.



Le transbordement en mer est dans la plupart des cas illégal dans la région du CPCO.

Les États membres du CPCO, dans leurs cadres juridiques nationaux, ont soit interdit le transbordement en mer ou exigent une autorisation spéciale. Les conventions du CPCO n'autorisent le transbordement en mer que dans des situations d'urgence¹.

Pays	En mer	Au port/au mouillage	Navires immatriculés opérant dans des zones situées au-delà de la juridiction nationale
Bénin	Autorisation requise.	Autorisation requise.	Aucune disposition.
Côte d'Ivoire	Autorisation requise. Doit être effectué sous contrôle douanier et vétérinaire et en présence d'observateurs.	Autorisation requise.	Aucune disposition.
Ghana	Interdit, sauf quelques exceptions de sécurité.	Autorisation requise.	Interdit.
Libéria	Interdit, sauf circonstances exceptionnelles. Un observateur/inspecteur peut être placé à bord avant/pendant le transbordement.	Autorisation requise.	Autorisation requise.
Nigéria	Aucune disposition.	Aucune disposition.	Aucune disposition.
Togo	Interdit.	Autorisation requise. Doit être réalisé en présence du personnel compétent pour superviser les opérations.	En mer - interdit. Le transbordement dans un port d'un autre État nécessite l'autorisation de l'État du port ainsi que du Togo.

¹ Article 16, paragraphe trois de la Convention de 2013 sur les conditions minimales d'accès aux ressources halieutiques de la Zone du CPCO.



Adhésion des pays du CPCO aux organismes régionaux des pêches pertinents pour le transbordement

La gestion régionale et la dimension politique des pêcheries internationales sont assurées par une série d'organismes régionaux des pêches (ORP). La plupart des ORP ne fournissent que des conseils à leurs membres et sont connus sous l'appellation d'organes consultatifs régionaux des pêches (OCRP), tandis que les ORGP ont pour mandat d'adopter des mesures de conservation et de gestion juridiquement contraignantes fondées sur les meilleures données scientifiques. Les ORP jouent un rôle dans la transposition et la mise en œuvre des instruments et processus mondiaux au niveau régional et dans le soutien de leur transposition au niveau national.

	Réglementations sur Organisation le transbordement		Bénin	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo	Libéria	Nigéria
États côtiers ORP avec mandat consultatif	Stratégie du CPCO	Comité des pêches du Centre Ouest du Golfe de Guinée (CPCO)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Aucune identifiée	Comité des Pêches pour l'Atlantique Centre-Est (COPACE)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Aucune identifiée	Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les États Africains Riverains de l'Océan Atlantique (COMHAFAT)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
ORGP Recommandations juridiquement contraignantes	Oui	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA)	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Participation de l'État du pavillon aux ORGP	Oui	Commission des thons de l'océan Indien (CTOI)	Non	Non	Non	Oui	Non	Non
	Oui	Commission interaméricaine du thon tropical (CIATT)	Non	Non	Non	Oui	Non	Non
	Oui	Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique Sud (ORGPPS)	Non	Non	Non	Oui	Non	Non



Adhésion des pays du CPCO aux instruments internationaux pertinents pour le transbordement

Les membres du CPCO sont également parties ou signataires d'une multitude d'accords internationaux visant à réglementer et à contrôler l'océan, les ressources halieutiques et ceux qui se livrent à la pêche. Il s'agit notamment d'une série d'instruments de différentes organisations des Nations Unies qui sont pertinents pour le transbordement, y compris :

	Bénin	Côte d'Ivoire	Ghana	Libéria	Nigéria	Togo
Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS)	Partie	Partie	Partie	Partie	Partie	Partie
Accord de conformité de la FAO (FAOCA)	Partie	Non partie	Partie	Non partie	Non partie	Non partie
Accord des Nations Unies sur les Stocks de Poissons (ANUSP)	Partie	Signataire	Partie	Partie	Partie	Non partie
Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN (AMEP)	Partie	Partie	Partie	Partie	Non partie	Partie
Convention de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le Travail dans la Pêche (C188)	Non partie	Non partie	Non partie	Non partie	Non partie	Non partie
Accord du Cap (CTA) de l'Organisation maritime internationale (OMI)	Non partie	Non partie	Signataire de la Déclaration de Torremolinos	Signataire de la Déclaration de Torremolinos	Signataire de la Déclaration de Torremolinos	Signataire de la Déclaration de Torremolinos



RÈGLES DE TRANSBORDEMENT DE LA CICTA

La Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) interdit le transbordement en mer, à l'exception des transbordements autorisés conformément au Programme régional d'observateurs (PRO) pour les poissons provenant de grands palangriers pélagiques (large scale pelagic longliner vessels - LSPLV) transbordés vers des reefers².



LE TRANSBORDEMENT EN MER

La recommandation 16-15 interdit le transbordement en mer de thons, d'espèces apparentées et de requins :

- dans la zone de la Convention CICTA.
- en dehors de la zone de la Convention pour les thonidés, les espèces apparentées et les requins capturés dans la zone de la Convention CICTA.

L'exception à cette règle est le transbordement en mer entre les LSPLV et les navires de transport autorisés à recevoir des transbordements depuis ces navires en mer.

² Recommandation 16-15 de la CICTA.

	Navires de pêche	Navires de transport
Prérequis pour transborder	<p>Être inscrit sur la liste CICTA des navires de pêche autorisés.</p> <p>Battre pavillon d'un État qui autorise ses LSPLV à transborder en mer dans le cadre du PRO.</p>	<p>Être inscrit sur la liste CICTA des navires de transport autorisés (renseigné par l'État du pavillon des navires de transport).</p> <p>Maintenir et utiliser un système de surveillance des navires (SSN).</p> <p>Avoir un observateur PRO à bord.</p>
Avant	<p>Demander l'autorisation préalable de son État pavillon pour chaque opération, au moins du 24 heures à l'avance.</p> <p>Recevoir l'autorisation préalable de l'État côtier en cas de transbordement dans les eaux sous sa juridiction.</p> <p>L'observateur effectue des vérifications avant le transbordement et monte à bord du LSPLV si les conditions le permettent.</p>	
Pendant		L'observateur vérifie que les quantités transbordées sont conformes aux espèces déclarées et à la quantité à transborder.
Après : sous 24 heures		Soumettre la déclaration de transbordement de la CICTA et son numéro CICTA au Secrétariat de la CICTA et à l'État du pavillon du LSPLV.
Après : sous 15 jours	Soumettre la déclaration de transbordement de la CICTA à son État du pavillon et, le cas échéant, à l'État côtier dans les 15 jours suivant le transbordement.	
Débarquement		<p>48 heures avant le débarquement des prises transbordées, soumettre la même déclaration de transbordement de la CICTA à l'État du port concerné ainsi que le numéro CICTA du navire de transport.</p> <p>La déclaration doit accompagner un lot qui est importé ou débarqué dans une CPC (parties contractantes et parties non contractantes coopérantes) jusqu'au premier point de vente.</p>



TRANSBORDEMENT AU PORT

La Résolution 19/06 prévoit des conditions relatives au transbordement au port pour tous les navires de pêche à grande échelle transbordant du thon, des espèces apparentées ou des requins capturés en association avec ces espèces.

Bien que les États du pavillon des navires de pêche et de transport aient des exigences de déclaration, il n'y a pas d'exigences d'observateurs et les navires de transport n'ont pas besoin d'être autorisés. L'État du port peut autoriser ou refuser le transbordement ; cependant, aucune autorisation n'est requise de la part de l'État ou des États du pavillon.

	Navires de pêche	Navires de transport
Prérequis pour transborder	Être inscrit sur la liste CICTA des navires de pêche autorisés.	
Avant	Notifier l'État du port au moins 48 heures avant le transbordement, en fournissant les informations spécifiées	Notifier l'État du port au moins 24 heures avant le transbordement, en fournissant les informations spécifiées
Pendant	Au moment du transbordement, soumettre les informations spécifiées à son État du pavillon. Surveillance requise pour 5 % des transbordements au port.	Surveillance requise pour 5 % des transbordements au port.
Immédiatement après		Déclarer à l'État du port les quantités de thon, d'espèces apparentées et de requin reçues lors du transbordement.
Après : sous 24 heures		Remplir et soumettre la déclaration de transbordement de la CICTA aux autorités compétentes.
Après : sous 15 jours	Remplir la déclaration de transbordement de la CICTA et la soumettre à son État de pavillon, accompagnée de son numéro CICTA, au plus tard 15 jours après le transbordement.	
Débarquement	48 heures avant le débarquement, soumettre la déclaration de transbordement de la CICTA à l'État de débarquement.	

2.2 TRANSBORDEMENTS ET REEFERS

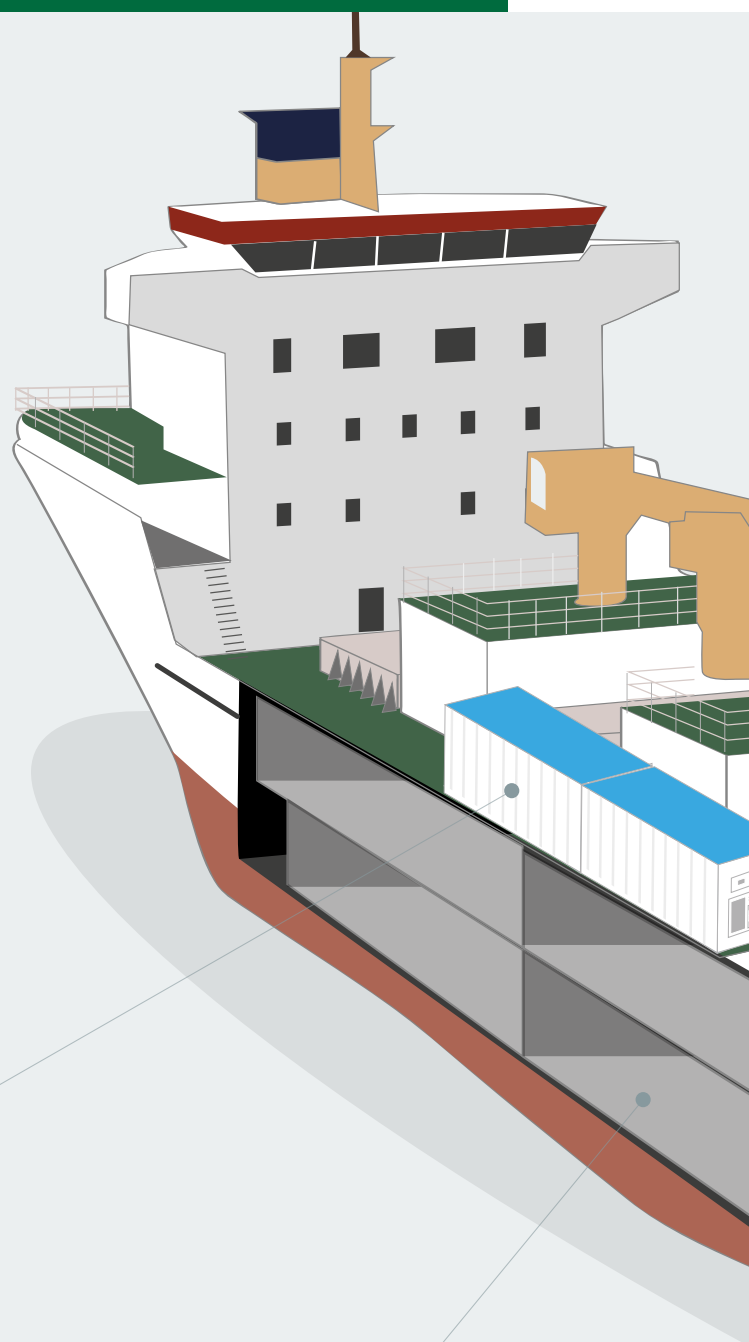
Depuis les années 1960, les navires de transport frigorifiques, ou reefers, transportent des produits périssables qui doivent être stockés à des températures spécifiques. Environ 500 de ces navires opèrent dans le monde. Les reefers sont spécialement conçus pour transporter des marchandises en vrac à moindre coût dans leurs cales à des températures et des niveaux d'oxygène contrôlés. Les reefers permettent le transbordement en mer, rencontrant généralement les navires de pêche sur rendez-vous préalable. Ils fournissent souvent des marchandises telles que de la nourriture et des appâts aux navires de pêche.

Les opérations des reefers contribuent à une image déjà complexe du domaine maritime dans la zone du CPCO et dans la région étendue de l'Afrique de l'Ouest. Bien que les reefers utilisent régulièrement les ports de la région du CPCO pour charger et débarquer des produits de la pêche depuis de nombreuses années, les opérations globales des reefers sont mal connues. Cela est en partie dû au fait que ces navires opèrent généralement en dehors des zones de compétence des autorités des pêches, se rendant même parfois dans des zones portuaires inaccessibles au personnel des pêches.

Les sections suivantes contiennent des informations sur trois aspects importants du transbordement associé aux reefers : les modes opératoires des reefers, les facteurs de risque associés aux reefers et des études de cas concernant des reefers.

Certains reefers peuvent maximiser leur capacité en transportant des conteneurs placés sur leurs ponts ; il peut s'agir de conteneurs réfrigérés pouvant également transporter du poisson.

Bien que ces navires soient construits pour être des navires de type cargo transportant des marchandises en vrac - appelés cargos frigorifiques, ou reefers - le fait qu'ils transportent également des conteneurs leur confère également l'appellation de navires porte-conteneurs réfrigérés, ou reefers porte-conteneurs.



Les captures transbordées depuis différents navires peuvent être séparées à l'aide de filets ou de bâches et différents compartiments peuvent conserver le poisson stocké à différentes températures.



Depuis : **Navires de pêche, reefers, navires-usines**
Vers : **Port, reefers, porte-conteneurs**

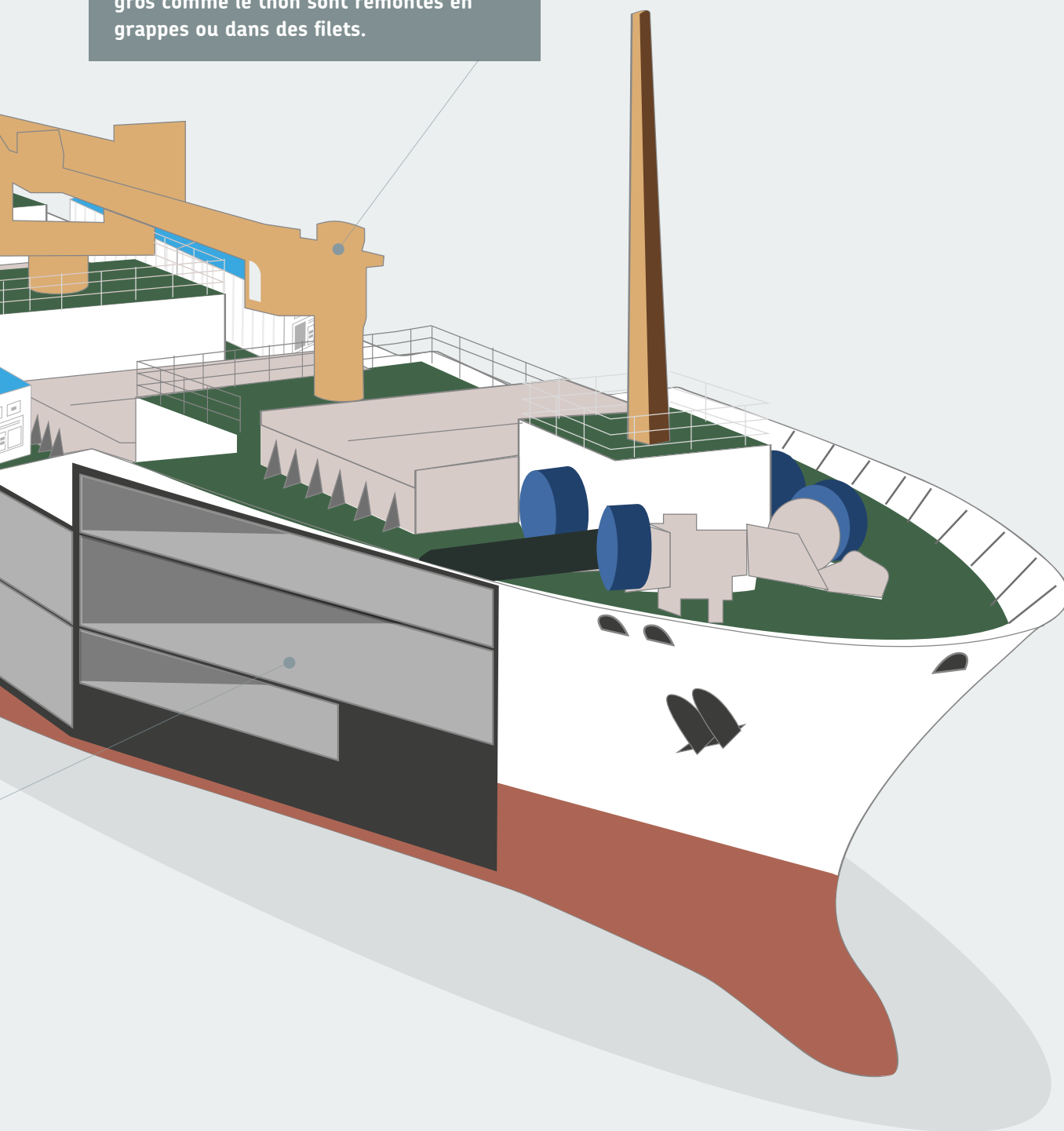


Thon
Petits pélagiques
Espèces démersales



Port
En mer

Des grues sont utilisées pour charger et décharger le poisson via des écoutilles sur le pont. Elles peuvent décharger du poisson palettisé ou en caisse. Les poissons plus gros comme le thon sont remontés en grappes ou dans des filets.



LES MODES OPÉRATOIRES DES REEFERS

Il existe différents modes opératoires selon que les reefers transportent uniquement du poisson ou transportent du poisson et d'autres marchandises. Les reefers dédiés au transport de poisson se caractérisent principalement par des transits directs de port à port, ou des voyages vers des zones de pêche pour effectuer des opérations de transbordement en mer. Les réglementations variables dans la région du CPCO et les règles opaques sur le transbordement en mer rendent difficile la vérification de la légalité des opérations de transbordement.

Une analyse des reefers présumés actifs dans la zone du CPCO en 2018 a été menée par TM-Tracking et Global Fishing Watch (GFW).

Cela vise à mieux comprendre les opérations des reefers qui ont un impact sur la région du CPCO, les facteurs de risque associés et les défis pour le SCS.

Les reefers effectuent fréquemment des voyages reliant plusieurs ports, et le point de chargement ou de déchargement du poisson entrant et sortant de la région du CPCO ne sera dans de nombreux cas pas le port d'escale précédent ou suivant, à l'intérieur ou à l'extérieur de la région du CPCO.

Par conséquent, les escales des navires dans les ports ont été analysées à l'échelle mondiale pour déterminer s'il existait des modes opératoires ou des voyages communs pour les reefers visitant la région.

Bien que les navires soient susceptibles de modifier leur mode opératoire en fonction de la demande et de divers facteurs de marché, la connaissance préalable du mode opératoire d'un navire peut fournir des informations sur le type d'opérations et les facteurs de risque à prendre en considération.

Pour préparer la liste, les transmissions de 2018 du système d'identification automatique (AIS) émises depuis les ZEE des six États membres du CPCO ont été recoupées avec un certain nombre de sources, notamment :

- Listes des reefers actifs partagées par les membres du CPCO.
- Photographies de navires prises dans les ports de la région du CPCO en 2018.
- La base de données des navires FACT de TMT.
- La liste de GFW des « reefers spécialisés » présumés capables de transborder des captures en mer.
- La base de données IHS des navires auxquels ont été attribués des numéros OMI.

Cela a donné une liste finale de 149 reefers actifs dans la région en 2018. « Actif » a été défini comme tout reefer qui a fait escale dans un port de la région du CPCO ou a transité par une ZEE du CPCO durant l'année 2018. Cette analyse de référence donne un aperçu du trafic des reefers opérant dans les eaux des États membres du (CPCO) ainsi que de leurs opérations au sens large.

Les données AIS ont également été utilisées pour cartographier les éventuelles rencontres en mer que les 149 reefers auraient pu avoir avec d'autres navires en 2018, et identifier les facteurs de risque en fonction des circonstances de ces rencontres (lieu/pêcherie-source, type et profil de risque du navire rencontré, etc.) et toute configuration d'intérêt (points chauds/zones de regroupement, etc.). L'analyse est basée uniquement sur les données de 2018, de sorte que les opérations des navires durant d'autres années pourraient les placer dans des catégories différentes. Par exemple, des navires identifiés comme étant des spécialistes de l'Afrique peuvent avoir effectué des escales portuaires sur d'autres continents avant ou après 2018.

De même, il faut s'attendre à ce que le mode opératoire d'un navire puisse changer non seulement en réponse aux forces du marché et aux demandes du secteur, mais également lors d'un changement d'armateur. Par conséquent, ces catégories ne doivent pas être considérées comme figées pour des navires individuels. Elles sont destinées à fournir des informations sur les modes opératoires typiques des navires faisant escale dans les ports de la région ; dans de nombreux cas, le mode opératoire du navire n'a pas changé de manière significative depuis 2018.

Cette analyse générale a permis d'identifier des spécialisations géographiques, des modes opératoires et des points chauds de transbordement, ainsi que des facteurs de risque pouvant être utilisés dans l'évaluation des risques et dans les contrôles relevant du devoir de vigilance requis pour l'octroi de licences, l'immatriculation et l'autorisation de transbordement, en plus d'être utiles pour la mise en œuvre des processus de prise de décision relatifs aux mesures du ressort de l'État du port.

Aperçu des reefer identifiés

L'âge des reefer identifiés variait de 2 ans à 51 ans avec un âge moyen de 28 ans, et la plupart des navires avaient entre 20 et 40 ans (voir la figure 2.1). En ce qui concerne la capacité des navires, le plus petit navire avait une jauge brute de 943 tjb et le plus grand 17 411 tjb, avec une capacité moyenne de près de 7 000 tjb (voir la figure 2.2). La comparaison de l'âge et de la capacité a révélé une tendance pour les nouveaux navires à être plus grands.

Lorsque l'âge et la capacité sont comparés à la zone d'opération, les reefer actifs au-delà de la région du CPCO étaient les navires les plus récents et de plus grandes tailles, tandis que les navires spécialistes de l'Afrique avaient un âge moyen plus élevé et une moindre capacité (voir la figure 2.3).

Sur les 149 reefer identifiés, 23 ont été identifiés comme ayant deux pavillons en 2018, tandis que les autres n'avaient qu'un changé de État du pavillon identifié. Les trois principaux États du pavillon étaient les Bahamas, le Panama et le Libéria, chacun comptant au moins 30 navires actifs en 2018 (voir la figure 2.4).

Figure 2.1: Âge des reefer en années actives dans la région du CPCO, 2018

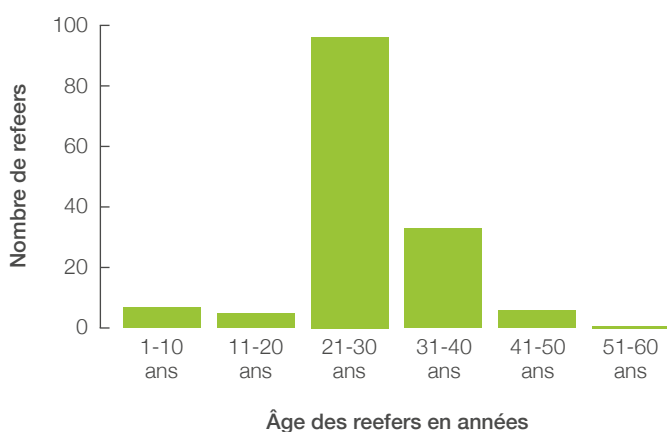


Figure 2.2: Capacité des reefer en tonnage brut actifs dans la région du CPCO, 2018

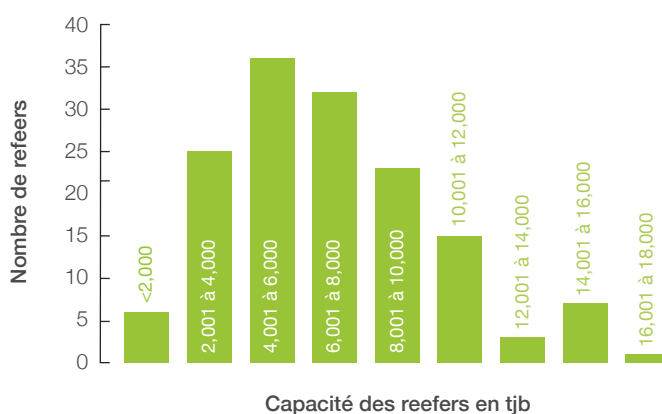


Figure 2.3: États du pavillon des reefer avec plus de cinq reefer actifs dans la région du CPCO, 2018

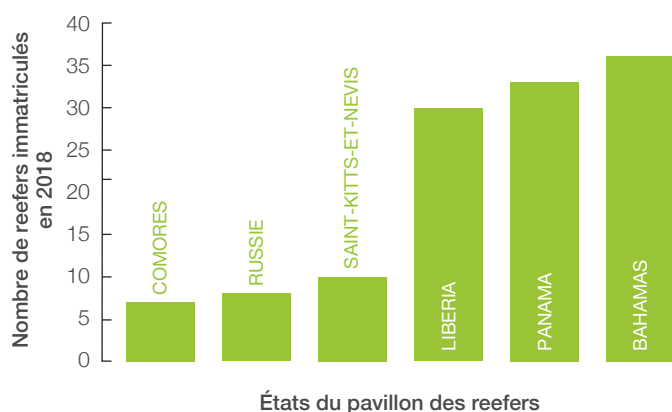
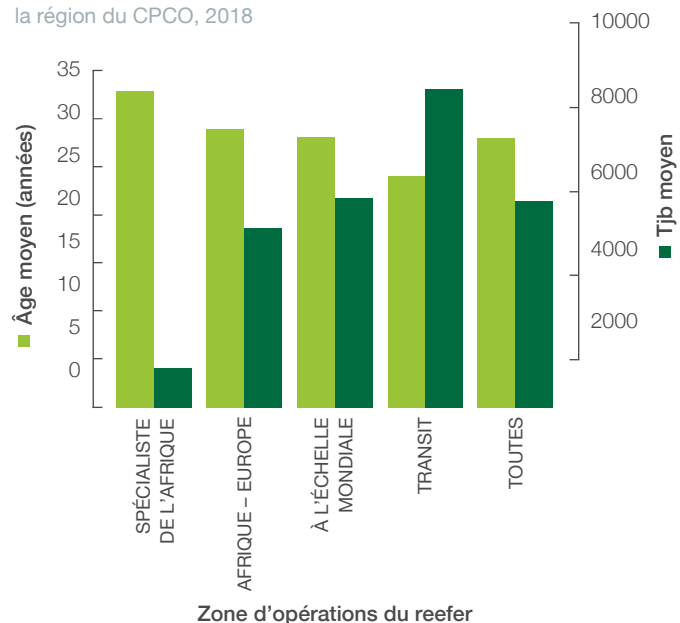


Figure 2.4: Type, âge et tonnage brut des reefer actifs dans la région du CPCO, 2018



Les quatre sections suivantes décrivent les quatre principales zones opérationnelles des reefer identifiées dans cette étude.



Opérations de reefers spécialisées sur l'Afrique



**16 navires
en activité en 2018**



**Âge moyen 33 ans
Écart d'âge 24 à 43 ans**



**Tjb moyen 2 928
Écart de tjb 943 à 4 964**

La plupart des navires ne transportent que des marchandises en vrac

Trois avec une capacité de transport jusqu'à 13 EVP

Ports d'Afrique de l'Ouest uniquement

Sept reefers opéraient exclusivement en Afrique de l'Ouest. Deux d'entre eux, le VOLTA GLORY et le VOLTA VICTORY, exploitaient une liaison régulière transportant du thon entre les ports du Ghana et de la Côte d'Ivoire.

Sur les cinq reefers restants, quatre opéraient des liaisons régulières entre des ports d'Afrique de l'Ouest non-membres du CPCO tels que Freetown, en Sierra Leone, Bissau, en Guinée-Bissau et Dakar, au Sénégal, faisant escale dans des ports régionaux du CPCO, notamment Tema, au Ghana et Abidjan, en Côte d'Ivoire. L'exception était le ZHOU YU LENG 7, qui ne présentait pas de mode opératoire habituel, mais était impliqué dans le transport de poisson en provenance de Guinée-Bissau et du Ghana vers des ports régionaux, notamment Dakar et Abidjan.

Les reefers impliqués dans des opérations régulières de type navette entre des pays d'Afrique de l'Ouest desservent généralement des flottes de pêche affiliées. Le MENG XIN YU YUN 369 et le HAI FENG 823 sont deux bons exemples de navires présentant ce mode opératoire. Leurs opérations reflètent le fait que certains armateurs qui opèrent dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest par le biais de diverses filiales et sociétés mixtes utilisent leurs propres reefers pour transporter leurs captures vers des plaques tournantes clés, où il se peut qu'ils possèdent des installations de stockage frigorifique et aient accès à des services d'exportation mondiaux. Dans de nombreux cas, les captures contenues à bord de ces reefers sont débarquées dans des ports dotés de terminaux à conteneurs tels que Dakar, Tema ou Abidjan où elles sont transportées vers les marchés mondiaux via des navires porte-conteneurs.

Le TAVR opérait exclusivement en Afrique de l'Ouest durant la première moitié de 2018, mais a quitté la région en juin 2018 et opère depuis entre des ports européens sous un nouveau pavillon et un nouvel armateur.

Ports à l'échelle de l'Afrique

Neuf navires ont effectué toutes leurs escales uniquement dans des ports africains. Les zones d'opération se concentraient sur l'Atlantique, la plupart étant impliquées dans le transbordement en mer, desservant des navires ciblant les petits pélagiques au large de l'Angola, de la Namibie, de la Mauritanie et du Sénégal, avec des liaisons régulières vers des ports de la région du CPCO pour le débarquement.

Les navires HAI FENG 895, HAI FENG 898 et DUBREKA présentent un mode opératoire distinct, effectuant plus de 90 % de leurs escales portuaires en Afrique de l'Ouest (couvrant les pays allant de la Mauritanie au Nigéria). Les navires HAI FENG 895 et HAI FENG 898 empruntaient une liaison régulière entre la Mauritanie, le Sénégal et des pays du golfe de Guinée dont la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo et le Bénin. Alors que les opérations du HAI FENG 898 semblent reposer principalement sur des transits directs entre les ports de la région, les opérations du HAI FENG 895 comprennent des visites régulières des zones de pêche au Sénégal, en Guinée-Bissau, en Guinée, en Sierra Leone et au Libéria, avec des indications de transbordements potentiels en mer.

Le DUBREKA transite régulièrement entre la Sierra Leone, le Libéria et le Ghana, mais réalise également des escales en Mauritanie, en Angola et en Guinée, où des transbordements avec des navires industriels ciblant les petits pélagiques ont été documentés.



Opérations de reefers entre l'Afrique et Las Palmas



12 navires
en activité en 2018



Âge moyen 35 ans
Écart d'âge 25 à 41 ans



Tjb moyen 3 656
Écart de tjb 943 à 6 989
Tous les navires sauf un ne transportent que des marchandises en vrac
Un navire peut transporter jusqu'à 32 EVP

Le port de Las Palmas à Gran Canaria en Espagne est une plaque tournante de transbordement et de transit pour les produits de la pêche capturés en Afrique de l'Ouest et dans les zones de haute mer adjacentes (par exemple les céphalopodes, les petits pélagiques, le thon, etc.).

En tant que tel, il est particulièrement important pour les opérations de pêche dans la région du CPCO et constitue une escale régulière pour de nombreux reefers opérant en Afrique, dont bon nombre ne visitent pas d'autres ports européens. Las Palmas était historiquement un port de non-conformité, utilisé pour faire entrer le poisson sur le marché de l'UE avec un minimum de surveillance ; cependant, ces dernières années, les contrôles se sont considérablement améliorés.

En 2018, trois reefers (GABU REEFER, SALY REEFER, ZHOU YU LENG 8) ont opéré exclusivement entre les ports d'Afrique de l'Ouest et Las Palmas. Les GABU REEFER et SALY REEFER sont spécialisés dans le transport de petits pélagiques congelés,

principalement transbordés depuis des navires de pêche en Guinée-Bissau. Les deux navires font également escale à Las Palmas, où ils sont basés et exploités par la société West Coast Frozen Fish SA.

Neuf navires ont effectué 100 % de leurs escales dans des ports africains et Las Palmas. Plus de 50 % de leurs escales en 2018 étaient vers des ports d'Afrique de l'Ouest, mais des ports d'Afrique du Sud et du Mozambique ont également été visités. L'analyse de la séquence des escales portuaires et de la localisation des opérations de transbordement probables indique que ces navires sont impliqués, partiellement ou exclusivement, dans le transport de petits pélagiques capturés par de grands chalutiers congélateurs et transbordés en Mauritanie, en Angola ou en Namibie. Des escales régulières à Las Palmas pourraient également indiquer des opérations de transbordement réalisées dans cette zone.

Table 2.1: Analyse des reefers faisant escale exclusivement en Afrique et à Las Palmas

NOM DU NAVIRE	TJB	EVP	LIEUX DE CHARGEMENT POSSIBLES			PORTS DE TRANSIT, DE DÉBARQUEMENT ET DE CHARGEMENT						
			Angola	Namibia	Mauritania	Bénin	Côte d'Ivoire	Ghana	Libéria	Nigéria	Togo	Las Palmas
CHINA FROST	4,999	0	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
FORLINE 1	4,878	0	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
FOX BAY (désormais NEVSKIY)	3,835	32	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓
FRIO MURMANSK	6,989	0	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
ISLEMAN / SAN ELPIDIO	4,579	0	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
RANGIROA	3,246	0	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓
REINA (désaffecté)	3,138	n/a	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
SOLARTE	3,298	0	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓
TOKACHI FROST	3,936	0	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓



Opérations de reefers entre l'Afrique et l'Europe



**29 navires
en activité en 2018**



**Âge moyen 26 ans
Écart d'âge 10 à 45 ans**



Tjb moyen 7 317

Écart de tjb 1 327 à 15 292

**Seuls quatre navires n'ont pas
de capacité en EVP**

**et la plupart ont une capacité
considérable jusqu'à un**

maximum de 352 EVP

Un grand nombre de navires semblent être engagés dans le transport de petits pélagiques depuis les zones de pêche d'Europe du Nord et d'Afrique vers les pays du golfe de Guinée. Ces opérations semblent reposer en grande partie sur le transbordement, y compris dans des zones où cette activité est connue pour faire l'objet d'une surveillance minimale.

Certains de ces navires semblent être impliqués dans un mode de commerce triangulaire : importation de petits pélagiques d'origine européenne sur le continent africain, commerce intra-régional d'un autre type de capture (généralement de petits pélagiques d'origine africaine) et transport d'un autre produit hors de la région (éventuellement du thon). Il est possible d'identifier des connexions entre les opérations de ce type par les reefers et les opérations des flottes de pêche sous contrôle européen en Afrique (Mauritanie, Angola, Côte d'Ivoire, etc.).

Dans cette catégorie, la plupart des navires font preuve d'un haut niveau de spécialisation dans les opérations africaines, avec 15 navires sur 21 effectuant plus de 50 % de leurs escales détectées dans la région Afrique, dont 5 navires ayant effectué plus de 50 % de leurs escales portuaires en Afrique de l'Ouest.

Certains semblent se spécialiser dans le commerce de petits pélagiques entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique australe, mais avec des escales supplémentaires en Europe du Nord. Le GREEN BODO et le GREEN EGGERSUND ont une liaison régulière entre la Mauritanie/l'Angola et l'Afrique de l'Ouest,

mais effectuent également des voyages réguliers vers des ports européens tel que les îles Féroé qui sont des sources de petits pélagiques.

D'autres navires concentrent leurs opérations dans les zones de pêche du nord de l'Europe pendant une partie de l'année, effectuant un nombre limité de voyages vers l'Afrique de l'Ouest. Il s'agit notamment du GREEN EXPLORER (escales portuaires dans les îles Féroé, en Islande, au Svalbard, etc.) et le NOVIY SVET (escales portuaires au Svalbard, opérations de transbordement en mer de Barents, etc.).

Il existe également plusieurs navires qui semblent alterner entre des opérations en Europe du Nord et des opérations intra-régionales en Afrique de l'Ouest. Le BASKUNCHAKSKIY et le SUNNY LISA, par exemple, opéraient en Europe du Nord (Svalbard, Mourmansk, etc.) pendant une partie de l'année, mais effectuaient également des allers-retours réguliers entre la Sierra Leone et le Ghana pendant plusieurs mois de l'année.

Enfin, il existe un certain nombre de navires aux opérations encore plus diversifiées. Le GREEN CRYSTAL, par exemple, a visité une variété de sites, y compris des pôles thoniers (dont les Seychelles et Maurice), des zones de pêche de petits pélagiques (y compris de potentiels transbordements en mer en Angola) et des ports européens, y compris des pôles thoniers et des zones de pêche de petits pélagiques (Espagne, Pays-Bas, îles Féroé, etc.).



Reefers opérant à l'échelle mondiale



**60 navires
en activité en 2018**



**Âge moyen 28 ans
Écart d'âge 2 à 51 ans**



Tjb moyen 6 957

Écart de tjb 2 689 à 12 406

**La plupart ont une capacité
considérable jusqu'à un
maximum de 258 EVP**

La plupart des reefers de ce groupe opérationnel étaient des reefers effectuant des escales en Afrique, en Europe et dans d'autres régions. Seuls six reefers opéraient en dehors de l'Afrique sans faire escale en Europe.

Il existe un haut niveau de spécialisation dans les opérations africaines (environ la moitié des navires effectuent plus de 50 % de leurs escales portuaires en Afrique, dont quatre navires effectuant plus de 50 % de leurs escales dans des ports de la sous-région Afrique de l'Ouest (ANDROMEDA, GREEN MALOY, MONTECRUZ et SARONIC BREEZE).

Plusieurs navires de ce groupe présentent des modes opérationnels indiquant qu'ils transportent du thon entre pôles thoniers d'Afrique de l'Ouest et d'Europe ou d'Amérique latine. Les navires frigorifiques MONTELAURA et MONTECRUZ, par exemple, réalisent des escales en Galice (Espagne), Manta (Équateur) et La Union (El Salvador) après leurs escales à Abidjan (Côte d'Ivoire), où l'on sait que des transbordements ont lieu entre ces navires et des senneurs battant des pavillons d'Amérique latine.

D'autres reefers de ce groupe semblent partager leurs activités entre le transport de thon entre l'Afrique et l'Amérique latine et le commerce des petits pélagiques. Par exemple, les navires GREEN AUSTEVOL, GREEN KARMOY, SIERRA LARA et SIERRA LEYRE visitent des pôles thoniers en Afrique : Abidjan (Côte d'Ivoire), Antsiranana (Madagascar), Port Victoria (Seychelles) et des hubs de transformation en Amérique latine, notamment Posorja (Équateur), Puerto Questzal (Guatemala) et La Union (El Salvador).

En outre, ils présentent également des modes opératoires compatibles avec le commerce de petits poissons pélagiques (par exemple, transbordement en mer avec un chalutier congélateur en Angola suivi d'une escale portuaire en RDC).

Certains de ces reefers sont connus pour effectuer des opérations de transbordement avec des chalutiers congélateurs pélagiques et avec des thoniers senneurs.



FACTEURS DE RISQUE ASSOCIÉS AUX REEFERS



Dans la région du CPCO, les possibilités de surveillance en mer des reefers par le biais de patrouilles sont limitées, et l'accès aux informations de VMS sur les reefers actifs dans la région est également limité. Par conséquent, l'évaluation des risques couramment associés aux reefers en évaluant différents critères permettant aux inspecteurs des pêches d'identifier les reefers à haut, moyen et faible risque est un outil des plus utiles.

Identifier les navires à inspecter en priorité lorsque les reefers entrent dans un port de la région fournit ainsi un moyen d'utiliser les capacités et les ressources de manière efficace. Cette méthode d'identification des risques est renforcée par un partage d'informations sur les critères de risque, suivi d'une approche coordonnée des inspections dans le cadre du GTAQ du CPCO.

Le risque peut être évalué de plusieurs façons, toutefois cette section explore les risques liés à cinq domaines :

- **Les rencontres**
- **Les épisodes de dérive**
- **Les écarts de transmission AIS**
- **L'historique de conformité**
- **Les questions d'immatriculation**

L'analyse et les informations fournies dans cette section sont basées sur l'étude de 2019 de TMT et GFW utilisant les données de 2018 sur les reefers associés à la région du CPCO et le transbordement de poisson ou de produits de la pêche.

Les quatre premiers domaines de risque sont associés à l'interprétation des données AIS pour comprendre les rencontres, le soutage, les épisodes de dérive et les écarts de transmission AIS. L'étude identifie les facteurs de risque associés aux reefers, en fonction des circonstances des rencontres de transbordement potentielles, telles que l'emplacement, la pêcherie source, le type et le profil de risque des navires voisins et tout schéma d'intérêt, tel que les points chauds de transbordement. Cependant, étant donné que l'AIS n'est pas un outil développé pour la gestion des pêches, mais plutôt pour la sécurité des navires, et que son utilisation n'est pas obligatoire en ce qui concerne les activités de pêche, y compris le transbordement, les informations sont associées à des mises en garde. Par conséquent, deux autres évaluations sont incluses pour les navires identifiés sur l'AIS : une évaluation de l'historique de conformité des navires et de leurs armateurs et exploitants, et l'historique d'immatriculation du navire.



©TM-TRACKING

RENCONTRES ENTRE NAVIRES

Les rencontres entre navires sont identifiées à l'aide des données AIS. Une rencontre est une interaction entre deux navires où, en fonction de la direction et de la vitesse, il peut être déterminé que les deux navires sont venus se mettre côte à côte. Les rencontres ne représentent pas toutes des transbordements de captures. Il existe de nombreuses raisons pour lesquelles les navires se rencontrent en mer ; les raisons potentielles incluent :

- La rotation de l'équipage.
- L'approvisionnement ou l'échange de marchandises telles que la nourriture, l'eau et les médicaments.
- L'échange ou le déplacement de marchandises.
- L'approvisionnement de DCP ou d'autres engins par des navires de soutien.
- L'approvisionnement en carburant.
- L'entretien ou la réparation des navires, ou la fourniture de pièces.
- Le transbordement de captures.

Le transbordement de poisson entre un navire de pêche industrielle et un reefer ou un navire-usine prend généralement plusieurs heures, voire plusieurs jours et s'effectue à très faible vitesse ou à l'arrêt. Les rencontres n'indiquent pas qu'une activité illégale a eu lieu, mais elles indiquent l'emplacement de l'activité de transbordement potentielle et permettent d'identifier

les navires impliqués. Dans les cas où une opération de transbordement est suspectée, ces informations peuvent être vérifiées pour s'assurer que les autorisations appropriées avaient été obtenues.

Il n'est pas possible de déterminer la raison d'une rencontre ou la légalité d'un transbordement à partir des seules données AIS. Cependant, la prise en compte de l'historique de conformité des deux navires, de la conformité de l'entreprise, de la zone de pêche, et le fait de savoir si le transbordement potentiel a eu lieu dans des zones sensibles connues, peut aider à identifier les navires qui peuvent être ciblés ou être inspectés en priorité en mer ou au port.

Pour déterminer le niveau de risque d'un reefer ou d'un navire de pêche impliqué dans une rencontre, trois indicateurs de risque sont généralement pris en compte : la durée, la localisation et la vitesse du navire.

ANALYSE DES RENCONTRES ENTRE NAVIRES EN 2018

L'étude de 2018 sur les reefers actifs dans la région du CPCO comprenait l'identification des rencontres potentiellement réalisées par les reefers. L'algorithme utilisé ne détecte pas les rencontres dans les zones portuaires ou de mouillage définies, de sorte que le transbordement des captures entre des navires de pêche et des reefers au mouillage ou au port n'est pas inclus dans cette analyse. Cela explique pourquoi certaines pêcheries sources clés sont absentes de ces données, par exemple la Mauritanie, où la majorité des transbordements est connue pour avoir lieu au port.

Rencontres en mer dans la région du CPCO

Figure 2.5: Positions des rencontres détectées entre des reefers et des navires de soutage/pétroliers en 2018



En 2018, 26 reefers ont été détectés lors de rencontres dans les ZEE de la région du CPCO. Au total, 35 rencontres ont été détectées, dont 25 ont eu lieu dans la ZEE du Ghana et 10 dans la ZEE de Côte d'Ivoire.

Aucune rencontre n'a été détectée avec des navires de pêche, mais cela ne signifie pas nécessairement qu'aucune rencontre n'a eu lieu. Étant donné que le transbordement en mer est interdit dans toute la région du CPCO, il faut s'attendre à ce que tout transbordement implique que l'un ou les deux navires interrompent leur AIS ; de ce fait, si de tels événements ont eu lieu en 2018, ils seraient plus susceptibles d'avoir été détectés comme l'épisode de dérive d'un navire unique.

Toutes les rencontres détectées concernaient 11 navires de soutage/pétroliers. 4 navires seulement étaient responsables de 26 des 35 rencontres ; un navire (le CURACAO TRADER) était responsable d'environ un tiers (11) des rencontres détectées. Un peu plus de la moitié (six des 11 navires de soutage/pétroliers) ont été détectés lors d'au moins une rencontre avec un reefer dans les ZEE du Ghana et de Côte d'Ivoire en 2018.

Le soutage permet aux navires de pêche industrielle de rester en mer plus longtemps et augmente leur efficacité opérationnelle et économique. L'opération de soutage nécessite des manœuvres similaires au transbordement vers un navire de transport : les deux navires évoluent côte à côte à des vitesses très faibles. La surveillance de ces activités à l'aide des données de position des navires nécessite une approche similaire. Les navires de pêche et les reefers sont ravitaillés en carburant par des navires de soutage. La réglementation du soutage varie considérablement à l'échelle mondiale ; dans certains pays et ORGP, l'activité est soumise à un certain niveau de réglementation, dans d'autres, elle n'est ni réglementée ni supervisée.



Rencontres en mer dans la ZEE angolaise

Il y a eu 22 rencontres détectées dans la ZEE angolaise, impliquant cinq chalutiers-usines et 12 reefers.

Caractéristiques de risque des navires de pêche :

- Transmissions AIS très irrégulières en 2018. Tous les navires ne semblaient émettre sur AIS que pendant de courtes périodes lors d'escales dans des ports et de rencontres avec d'autres navires. La plupart des activités de pêche de ces navires n'était pas visibles sur AIS.
- Au moment des rencontres détectées, les cinq navires battaient pavillon de la Géorgie. La majorité d'entre eux a changé de pavillon pour le Cameroun en 2019. La Géorgie et le Cameroun sont tous deux considérés comme des États du pavillon à haut risque en raison des faibles niveaux de surveillance et de contrôle des flottes.
- Plusieurs de ces navires ont également des antécédents de changement fréquent de pavillon ou ont déjà opéré sous d'autres États du pavillon à registre ouvert et à haut risque.

Caractéristiques de risque des reefers :

- Des reefers ont été détectés opérant dans la ZEE pendant une période allant jusqu'à deux semaines, avec une seule rencontre détectée pendant cette période. Cela suggère que les reefers effectuent potentiellement des transbordements avec des navires de pêche qui ne sont pas visibles sur AIS.
- L'analyse des voyages des reefers indique que la majorité d'entre eux s'est rendue dans la région du CPCO peu de temps après les rencontres détectées en Angola, ce qui indique une certaine probabilité que le poisson provenant de ces navires soit importé dans la région du CPCO.

Deux des navires, le FREDRIKSHAMN et le OLUTORSKY, ont présenté des écarts dans leurs transmissions AIS lors de leur transit dans la ZEE namibienne. Leur vitesse déduite (basée sur la distance parcourue et le temps écoulé) était nettement inférieure à la vitesse de transit habituelle des navires, indiquant qu'ils ont potentiellement pu réaliser des opérations de transbordement durant ces périodes.



Figure 2.6: Tracés AIS du FREDRIKSHAMN (en bleu) et OLUTORSKY (en jaune) montrant des écarts significatifs (pointillé en rouge) dans leurs transmissions AIS au sein de la ZEE namibienne en rouge (2018)

Écart 1

Le FREDRIKSHAMN a disparu de l'AIS à environ 100 nm à l'extérieur de Walvis Bay et est réapparu juste à l'intérieur de la limite de la ZEE angolaise ; vitesse déduite d'environ 5,5 nœuds (24-27 mai).

Écart 2

Le OLUTORSKY a disparu de l'AIS à environ 100 nm à l'extérieur de Walvis Bay et est réapparu au port ; vitesse déduite d'environ 2,5 nœuds (5 - 7 juin).

Écart 3

Le OLUTORSKY a disparu de l'AIS à environ 17 nm à l'extérieur de Walvis Bay et est réapparu à l'intérieur de la ZEE angolaise (8 - 11 juin).

Rencontres en mer à l'échelle mondiale

Les rencontres en mer en dehors des ZEE du CPCO ont été analysées à l'échelle mondiale pour les 116 navires qui ont effectué au moins une escale dans la région du CPCO. Bien que les rencontres qui se produisent en dehors de la région du CPCO ne représentent pas un risque de transbordement illégal ou d'autres opérations illégales à l'intérieur des ZEE du CPCO, elles peuvent fournir une indication de la source probable des captures entrant dans la région et du risque INN associé.

Sur les 116 navires analysés, 60 furent détectés lors d'une ou plusieurs rencontres dans le monde, avec un total de 314 rencontres détectées (y compris celles qui ont eu lieu dans les ZEE du CPCO). Celles-ci comprenaient un total de 187 rencontres en mer avec des navires de pêche, qui ont toutes eu lieu en dehors de la région du CPCO, et qui n'ont impliqué que 22 reefers.

Les 314 rencontres impliquaient 127 navires voisins, dont 89 étaient des navires de pêche.

Plus de 40 % de toutes les rencontres avec des navires de pêche ont eu lieu dans la ZEE russe (83 rencontres impliquant 32 navires de pêche). Les reefers opérant dans cette pêcherie faisaient des escales régulières dans les ports des pays voisins, ce qui indique que la majorité de ces captures n'a probablement pas été transportée hors de la région. Cependant, certains reefers opérant dans le nord-ouest du Pacifique se sont rendus en Afrique de l'Ouest directement ou peu de temps après leur départ de la région, ce qui suggère qu'il existe un commerce potentiel de produits de la pêche du Pacifique Nord-Ouest vers la région du CPCO.

Figure 2.7: Répartition mondiale des rencontres détectées (2018)

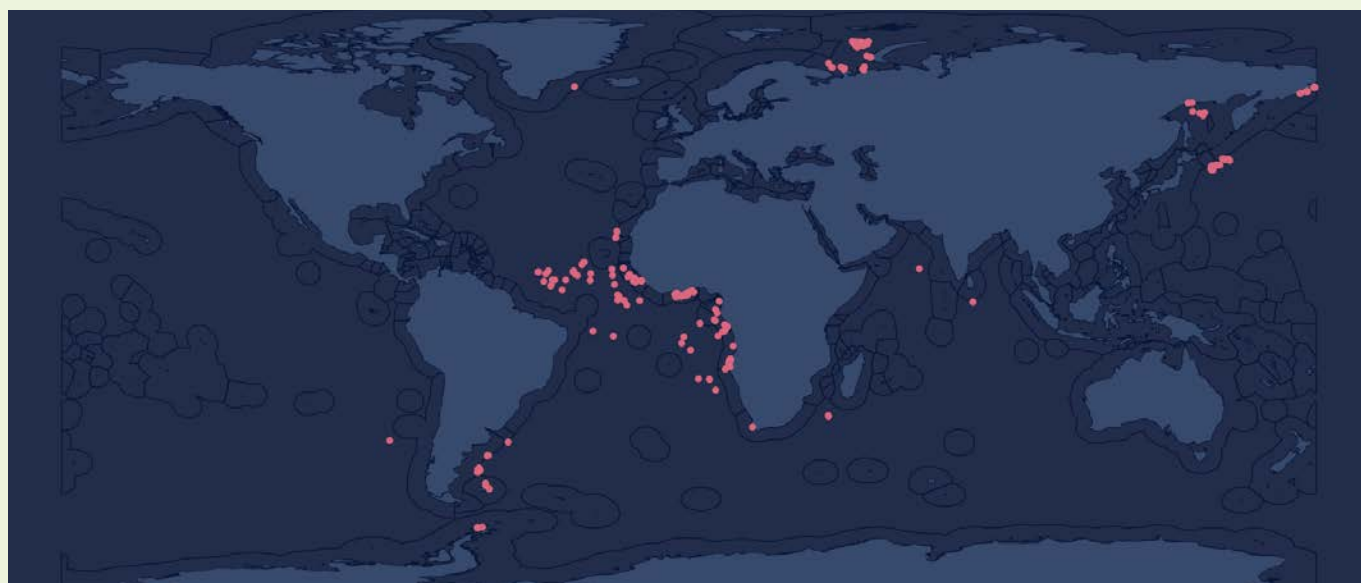


Table 2.2. Nombre de rencontres avec différentes catégories de navires voisins (2018)

Catégorie de navire voisin	Nombre de rencontres	Nombre de navires voisins
Inconnu	1	1
Navire cargo	20	9
Navire de patrouille des pêches	1	1
Navire de pêche	187	89
Navire d'approvisionnement de plate-forme	1	1
Navire pétrolier	101	25
Navire pétrolier/cargo	3	1
Total	314	127



©TM-TRACKING

LES ÉPISODES DE DÉRIVE

Les épisodes de dérive se produisent lorsqu'un navire présente un comportement de dérive en mer similaire à celui observé lors d'une rencontre en mer, mais qu'aucun autre navire n'est détecté à ses côtés.

Il existe de nombreuses raisons pour lesquelles les reefers dérivent en mer :

- En attente d'ordres.
- En attente d'une place libre au port.
- En attente ou en cours de réparation.
- En attente d'un rendez-vous ou d'un transbordement.

Cependant, ces événements peuvent également être indicateurs de rencontres en mer avec des navires qui n'émettaient pas sur AIS (navires de pêche, de ravitaillement ou de soutien), lesquelles peuvent être légales ou non en fonction de leur localisation. Il n'est pas possible de déterminer de manière concluante la raison d'un épisode de dérive en se basant uniquement sur l'analyse des données AIS. Cependant, en analysant la fréquence et la distribution des épisodes de dérive par navire et localisation, il est possible d'obtenir des informations sur les navires et les zones qui pourraient faire l'objet d'efforts de SCS particuliers, visant à détecter et à empêcher les transbordements illégaux en mer.

Aux fins de cette analyse, un épisode de dérive a été défini comme un navire dérivant ou évoluant à faible vitesse (inférieure à 4 nœuds) pendant une durée de plus de quatre heures, à une distance moyenne de la côte de plus de 20 nm.

Épisodes de dérive lors de voyages vers la région du CPCO

Au total, 1 208 épisodes de dérive ont été détectés en dehors de la région du CPCO par des navires qui sont entrés plus tard dans la région, pour une durée cumulée totale de 57 318 heures, ce qui représente une durée moyenne de dérive de 47,2 heures.

Les épisodes de dérive hors de la région du CPCO revêtent un intérêt particulier, car cela pourrait indiquer d'éventuels transbordements de captures importées dans la région. Par conséquent, ceux qui ont eu lieu pendant les voyages à destination d'un port de la zone CPCO sont les plus pertinents ;

on en compte 174. Les navires dans la figure 2.9 sont responsables de la moitié de ces épisodes :

Figure 2.8: Principales zones de dérive (sauf région du CPCO), sur la base des épisodes à l'échelle mondiale

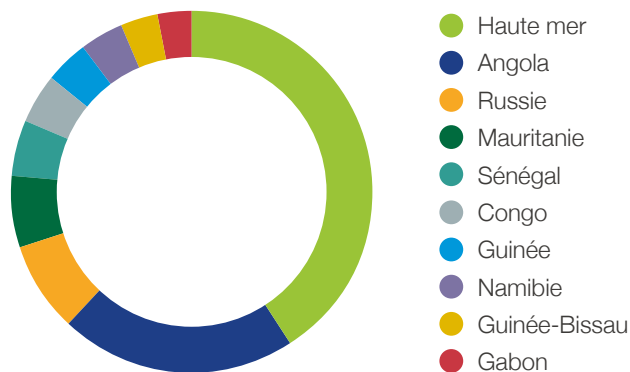
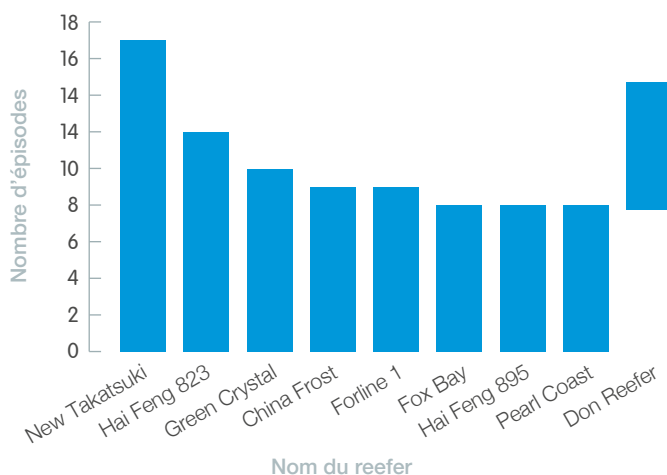


Figure 2.9: Principaux navires de transport dérivants avec des épisodes lors de trajets vers la région du CPCO (2018)



POINTS CHAUDS DE DÉRIVE

Au niveau mondial, trois groupes d'épisodes de dérive lors de voyages vers la région du CPCO ont été identifiés.

Dans la ZEE angolaise

75 sur 169, soit 44 % des épisodes de dérive identifiés ont eu lieu dans la ZEE de l'Angola. La durée moyenne de ces épisodes de dérive était de 42 heures. Dans 45 cas sur 75, le port d'escale suivant après l'épisode de dérive en Angola était Tema, au Ghana.

Il est probable qu'au moins certains de ces épisodes de dérive aient impliqué des opérations de transbordement en mer, car l'Angola est une source bien connue de petits pélagiques exportés vers la région du CPCO. Ceci expliquerait le nombre relativement faible de rencontres en mer détectées par rapport au temps passé en Angola par les reefers.

Bien que le transbordement en mer ne soit pas illégal dans la ZEE angolaise (une autorisation est requise), le fait que des transbordements puissent avoir lieu avec des navires qui n'émettent pas sur AIS peut être considéré comme une source de risque, car l'identité et les opérations des navires de pêche concernés ne sont pas connues.

15 reefers sont responsables des 75 épisodes de dérive détectés dans la ZEE angolaise, les quatre principaux navires représentant la moitié des épisodes détectés.

Table 2.3: Principaux épisodes de dérive dans la ZEE angolaise

Nom du navire	Nombre d'épisodes	Nombre total d'heures de dérive	Durée moyenne
NEW TAKATSUKI	17	502	29
GREEN CRYSTAL	10	229	22
PEARL COAST	7	168	24
FORLINE 1	6	217	36
FOX BAY	6	271	45
DON REEFER	4	284	71
NOVAYA ZEMLYA	4	152	38
SCOMBRUS	4	127	31
DELTA REEFER	3	391	130
GREEN CONCORDIA	3	191	63
GREEN EGGERSUND	3	215	71
GREEN MALOY	3	88	29
GREEN SELJE	2	128	64
NOVA CALEDONIA	2	176	88
GREEN BODO	1	4	4

En haute mer hors de la ZEE angolaise

12 des 35 événements qui ont eu lieu en haute mer étaient situés juste à l'extérieur de la ZEE angolaise, 11 d'entre eux se produisant lors de trajets à destination du Bénin (en provenance de Namibie ou du Nigéria). La durée moyenne de ces épisodes de dérive était de 44,9 heures.

5 reefers sont responsables de ces 12 épisodes de dérive, le navire principal CHINA FROST représentant à lui seul la moitié de ces épisodes de dérive.

Table 2.4: Principaux épisodes de dérive en haute mer en dehors de la ZEE angolaise

Nom du navire	Nombre d'épisodes	Nombre total d'heures de dérive	Durée moyenne
CHINA FROST	6	301	50
DON REEFER	2	84	42
TOKACHI FROST	2	68	34
REINA	1	18	18
SOLARTE	1	55	55

En haute mer hors de la ZEE nigériane

9 des 35 événements qui ont eu lieu en haute mer se sont déroulés juste à l'extérieur de la ZEE nigériane et ils se sont tous produits lors de trajets à destination du Nigéria. Ce point chaud est associé à un mode opératoire consistant à attendre avant le transit dans la ZEE du Nigeria, les reefers dérivant souvent dans des zones d'attente loin au large en attendant un poste d'amarrage libre dans les ports nigériens, le tout pour éviter les risques de piraterie. Aucun niveau de risque INN n'est attribué à ces épisodes. La durée moyenne de ces épisodes de dérive était de 31 heures.

Une tendance similaire est observée dans la zone de développement conjoint Nigéria - Sao Tomé-et-Principe, où 8 épisodes de dérive (dont 7 ont eu lieu lors de trajets à destination du Nigéria) ont été détectés.



© Stop Illegal Fishing



© Stop Illegal Fishing

LES ÉCARTS DE TRANSMISSION AIS

Les transpondeurs ou unités AIS sont conçus pour fournir des informations de position et d'identification sur les navires de manière routinière et automatique, via des récepteurs satellites ou terrestres. En 2000, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté une nouvelle réglementation qui exige que des transpondeurs AIS soient installés à bord de tous les navires de 300 tjb et plus effectuant des voyages internationaux, ainsi que des cargos de 500 tjb et plus n'effectuant pas de voyages internationaux. Le navire est tenu de maintenir son transpondeur AIS opérationnel à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations de navigation. Les reefers qui éteignent intentionnellement leurs transpondeurs AIS sans raison valable enfreignent la législation internationale.

Lorsque les données transmises par un transpondeur AIS sont interrompues, cela s'appelle un « écart de transmission AIS ». Les écarts de transmission AIS peuvent être dus à des problèmes techniques, par exemple :

- **Défaillance de l'unité AIS** – entraînant le non-fonctionnement du transpondeur et l'écart dans les transmissions AIS.
- **Défaillance du récepteur** – entraînant des écarts dans la couverture en raison du fait que les récepteurs satellites ou terrestres ne sont pas totalement fonctionnels.
- **Signal faible** – cela peut se produire en particulier si un transpondeur AIS de classe B est installé³, car ceux-ci ont tendance à utiliser des signaux plus faibles qui peuvent ne pas être détectés, principalement si un navire se trouve dans des zones à trafic dense.

Des écarts de transmission AIS peuvent également se produire suite à la désactivation ou à l'atténuation délibérée des transpondeurs AIS ; cela peut être effectué pour :

- **Éviter la détection par les autorités** – par exemple pour cacher leur localisation, leur activité ou leur contact avec d'autres navires, ce qui pourrait constituer une indication de pêche INN ou d'une autre activité illégale.

- **Éviter la détection par les pirates** – pour réduire le risque de détection dans les zones à haut risque de piratage.

Il n'est pas possible de déterminer à partir des seules données AIS la cause d'un écart de transmission AIS spécifique, ou la raison pour laquelle la couverture AIS est interrompue. Cependant, l'analyse des écarts de transmission AIS peut donner un aperçu du risque possible de pêche INN, car les navires qui disparaissent régulièrement de l'AIS ou qui le maintiennent éteint pendant de longues périodes sont plus difficiles à suivre à des fins de SCS, ce qui crée des soupçons quant à la raison pour laquelle ils ont, très probablement, délibérément éteint leur unité d'AIS.

Les reefers et les navires de type cargo qui éteignent régulièrement leur AIS sont particulièrement préoccupants pour les responsables du SCS, car il est peu probable que ces navires soient visibles sur le système de surveillance des navires (VMS) d'un État côtier. Les navires qui éteignent régulièrement ou systématiquement leur unité AIS représentent un haut risque potentiel du point de vue du SCS. Ces navires seraient alors une cible ou une priorité pour les inspections par les services des pêches en mer ou au port.

³ Lorsque l'AIS a été développé, il n'existait qu'un seul type de transpondeur, que l'on connaît aujourd'hui sous le nom de "Classe A". En 2006, de nouvelles unités AIS moins onéreuses et moins robustes ont été mises en circulation, appelées "Classe B". Il est plus commun pour les cargos frigorifiques d'embarquer un transpondeur de Classe A.



© Stop Illegal Fishing

Pour déterminer le niveau de risque d'un reefer ou d'un navire cargo présentant des écarts de transmission AIS, quatre indicateurs de risque sont généralement pris en compte :

Indicateur de risque	Niveau de risque
Durée	Plus un écart de transmission AIS est long, plus il est probable que l'écart soit dû à un comportement délibéré indiquant que des activités de pêche INN ou d'autres activités illégales ont eu lieu.
Localisation	Si un écart de transmission AIS se produit près du rivage, on considère que des opérations de pêche INN ou d'autres activités illégales sont moins susceptibles d'avoir eu lieu, car celles-ci sont plus susceptibles d'être dissuadées par d'autres moyens de SCS.
Distance couverte par l'écart	Plus la distance couverte par un écart de transmission AIS est grande, plus il est probable que l'écart soit dû à un comportement délibéré, indiquant que des opérations de pêche INN ou d'autres activités illégales sont plus susceptibles d'avoir eu lieu.
Vitesse du navire	La vitesse déduite, basée sur le temps écoulé et la distance parcourue en ligne droite entre les points de début et de fin d'un écart de transmission AIS, indique si le navire a navigué à vitesse de croisière ou s'il a possiblement opéré à faible vitesse (en-dessous de 5 nœuds), mouillé ou visité un port. Pendant des écarts plus longs, la vitesse déduite sera généralement supérieure à 5 nœuds même si le navire a passé une partie du temps à dériver ; cette méthode n'est donc utile que pour identifier les opérations potentielles pendant des écarts relativement courts dans les transmissions AIS.

LES ÉCARTS DE TRANSMISSION AIS : LA RÉGION DU CPCO

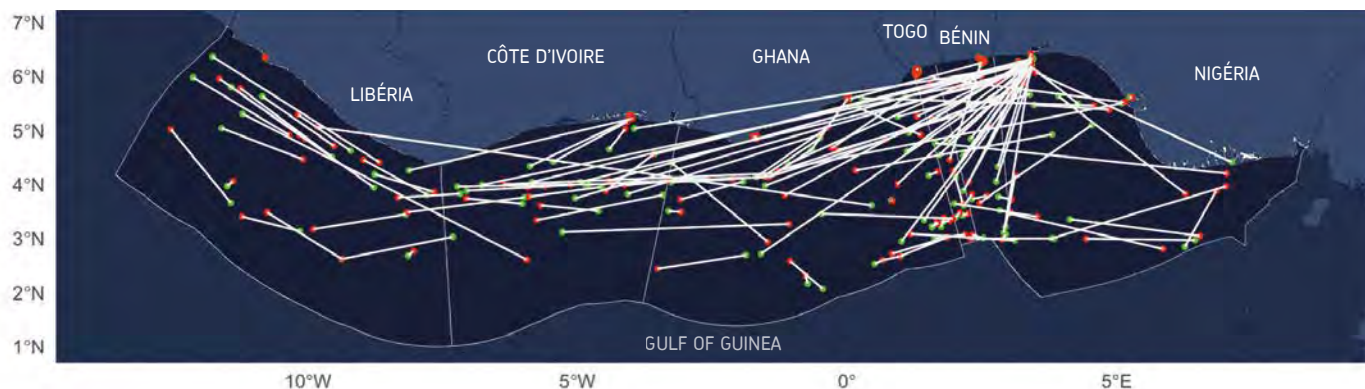


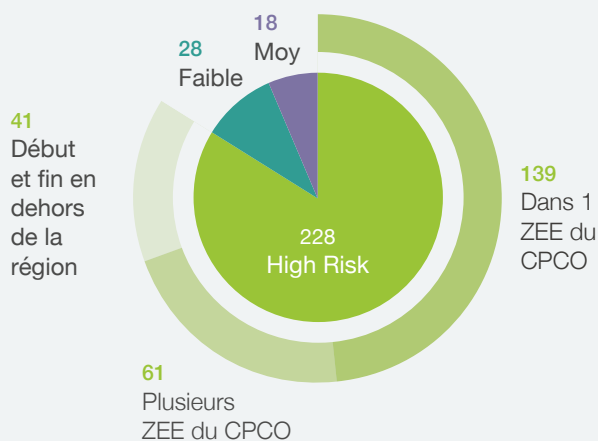
Figure 2.10: Écarts de transmission AIS de reefers conventionnels et de navires porte-conteneurs frigorifiques de plus de sept heures, qui commencent et se terminent dans la ZEE d'un pays du FCWC (2018). Points de début (vert) et de fin (rouge).

Sur la base des quatre indicateurs de risque, les écarts de transmission AIS qui ont commencé ou se sont terminés dans les ZEE du CPCO en 2018 ont été analysés et classés comme à haut risque, à risque moyen ou à faible risque à des fins de SCS.

Au total, 274 écarts de transmission AIS d'une durée de sept heures ou plus ont été détectés. La durée moyenne d'un écart à risque élevé était de 44 heures, tandis que les écarts de risque faible et moyen étaient considérablement plus courts.



Figure 2.11: Attribution d'une catégorie de risque aux écarts de transmission AIS dans la région du CPCO (2018)





Quelle que soit la catégorie, une concentration notable d'écart de transmission AIS commence ou se termine dans l'est du golfe de Guinée, dans les ZEE du Cameroun, de la Guinée équatoriale et de Sao Tomé et Principe.

Écart de transmission AIS dans une ZEE du CPCO

La majorité des écarts de transmission AIS à risque moyen et élevé détectés (139, 56 %) ont commencé et se sont terminés dans la même ZEE du CPCO. Au total, 62 de ces écarts (44 %) ont commencé et se sont terminés dans la ZEE du Ghana, avec une durée moyenne de 16 heures et couvrant une distance moyenne de 52 km. Les écarts commençant et finissant à l'intérieur de chacune des autres ZEE représentaient 7 à 12 % de tous les écarts à risque moyen à élevé par ZEE.

Écart de transmission AIS dans plusieurs ZEE du CPCO

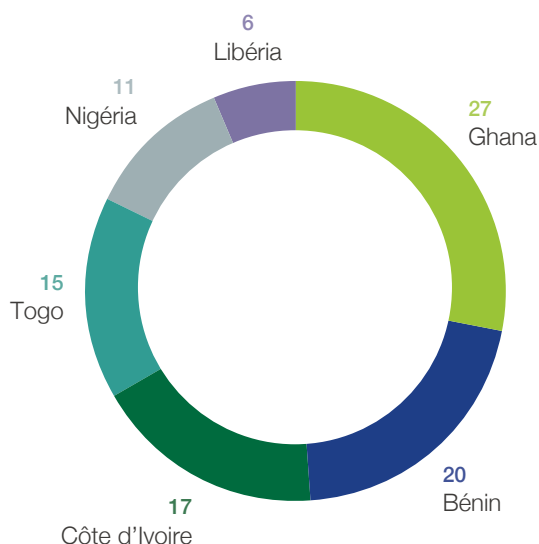
Dans l'ensemble, 27 % de tous les écarts à risque moyen et élevé détectés ont commencé et se sont terminés dans la région du CPCO (y compris la zone de gestion partagée Nigéria-Sao Tomé et Principe), mais se sont produits dans plusieurs ZEE.

Sur les 61 écarts qui entrent dans cette catégorie, près de la moitié (27) ont commencé ou se sont terminés au Ghana, et plus de la moitié (14) étaient des écarts de transmission AIS qui se sont produits entre les ZEE du Ghana et du Nigéria. Il est possible que cela reflète le fait que le voyage Ghana-Nigéria (et retour) est l'un des voyages intra-régionaux les plus courants pour les reefers. De plus, les navires sont davantage susceptibles de désactiver leur AIS pendant une partie du voyage en raison de problèmes de sécurité dans la ZEE nigériane.

Écart de transmission AIS commençant ou se terminant en dehors de la région du CPCO

Quelle que soit la catégorie, une concentration notable d'écart de transmission AIS commence ou se termine dans l'est du golfe de Guinée, dans les ZEE du Cameroun, de la Guinée équatoriale et de Sao Tomé et Principe. Cela peut signifier que des navires désactivent leur AIS en réponse aux risques de sécurité dans et autour de la ZEE nigériane.

Figure 2.12: Écart de transmission AIS à risque moyen et à haut risque détectés pour les navires cargo frigorifiques par EEZ du CPCO (2018)



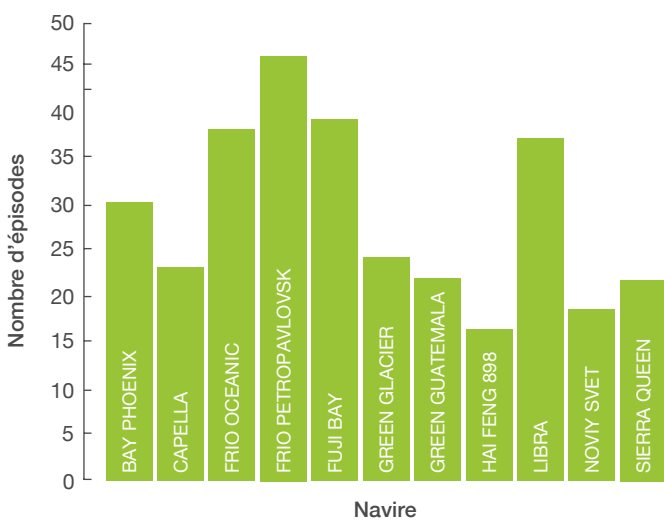
LES ÉCARTS DE TRANSMISSION AIS : À L'ÉCHELLE MONDIALE



Figure 2.13: Répartition mondiale des écarts de transmission AIS supérieurs à sept heures pour les navires cargo frigorifiques actifs du CPCO (2018). La carte montre le point de départ de l'écart.

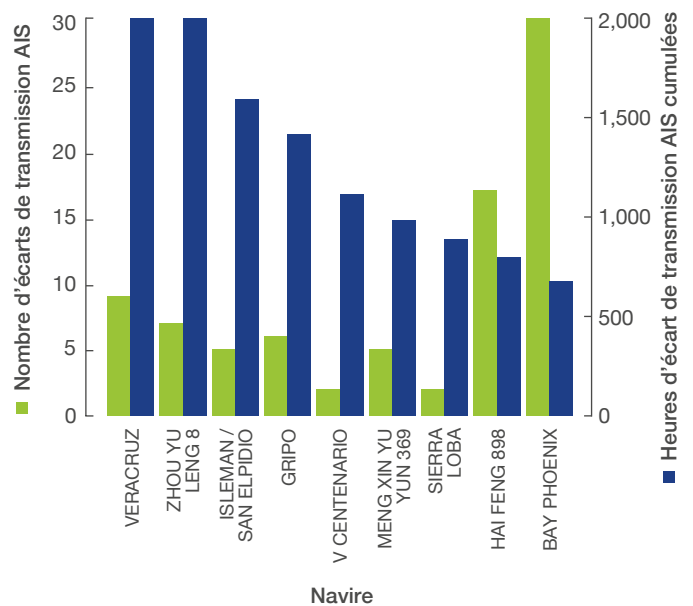
Dans l'analyse des navires cargo frigorifiques en 2018, un total de 4 154 écarts de transmission AIS ont été détectés dans le monde. Parmi ces événements d'écart, 638 ont été classés comme à haut risque sur la base de leur emplacement (commençant ou se terminant à plus de 5 km du rivage). Si ceux-ci avaient également une vitesse déduite de 5 nœuds ou moins, ils ont été classés comme des événements à faible vitesse et à haut risque. Ces 638 événements avaient une durée d'écart cumulée totale de 26 127 heures. Au total, 80 navires furent responsables de ces 638 événements, avec seulement 11 navires responsables de 50 % d'entre eux.

Figure 2.14: Navires cargo frigorifiques actifs du CPCO responsables de 50 % de tous les écarts de transmission AIS à faible vitesse et à haut risque dans le monde (2018)



La liste des navires avec la plus grande durée cumulée d'écarts durant l'année 2018 est légèrement différente, avec neuf navires responsables de 50 % du total des écarts de transmission AIS par durée (voir la figure 2.15 ci-dessous), dont seulement deux (le BAY PHOENIX et le HAI FENG 898) apparaissent également sur la liste des navires ayant eu le plus grand nombre total d'écarts. Cette comparaison identifie les navires susceptibles d'éteindre leur unité AIS pendant toute la durée des voyages entre les ports, ce qui est considéré comme une pratique à très haut risque non seulement du point de vue du SCS des pêches, mais également pour la sécurité de la navigation.

Figure 2.15: Navires cargo frigorifiques responsables de 50 % de tous les écarts de transmission AIS à faible vitesse et à haut risque dans le monde (2018)



LES ÉCARTS DE TRANSMISSION AIS : LES POINTS CHAUDS DU TRANSBORDEMENT

Tous les écarts à faible vitesse et à haut risque ont été tracés sur une carte mondiale pour évaluer leur répartition géographique. En plus des écarts de transmission AIS situés dans et autour de la zone du CPCO, trois groupes d'écarts à faible vitesse et à haut risque peuvent être observés le long de la côte atlantique de l'Afrique.

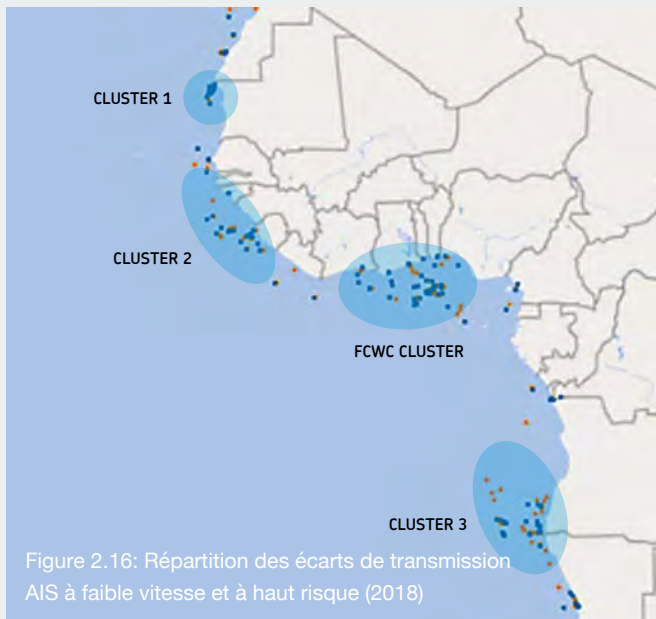


Figure 2.16: Répartition des écarts de transmission AIS à faible vitesse et à haut risque (2018)



Groupe 1 : Nouadhibou, Mauritanie

Un groupe de 135 écarts à faible vitesse et à haut risque a été détecté au large des côtes de la Mauritanie, la plupart des événements étant situés dans un rayon de 50 nm du port de Nouadhibou. 24 navires cargo frigorifiques sont responsables de ces 135 écarts, avec deux navires en représentant à eux seuls la moitié : Le LIBRA, le FRIO OCEANIC, le CAPELLA et le FOX BAY. Le LIBRA, qui en 2018 semblait être spécialisé dans le transport de poisson d'Europe du Nord et de Mauritanie vers les pays du golfe de Guinée (et visitant également des pôles thoniers tels que les Seychelles) compte 27 événements d'une durée moyenne de 9 heures.

Groupe 2 : Du Sénégal à la Sierra Leone

Un groupe de 26 écarts à faible vitesse et à haut risque a été détecté au large de la côte qui s'étend du Sénégal au nord à la Sierra Leone au sud. 8 navires cargo frigorifiques sont responsables de ces 26 écarts, avec deux navires en représentant à eux seuls la moitié : Le HAI FENG 823 et le ZHOU YU LENG 8. Le reefer HAI FENG 823 est spécialisé dans le soutien des flottes de pêche chinoises en Afrique de l'Ouest et compte 11 événements d'une durée moyenne de 22 heures.

Groupe 3 : Angola

Un groupe de 22 écarts de transmissions AIS à faible vitesse et à haut risque a été détecté au large des côtes de l'Angola ou près de la frontière entre l'Angola et la Namibie. Il s'agit d'une zone courante de dérive et dotée d'une forte intensité de rencontres. 9 navires cargo frigorifiques sont responsables de ces 22 écarts, avec deux navires en représentant à eux seuls la moitié : Le VERACRUZ et le NOVAYA ZEMLYA. Le VERACRUZ, qui en 2018 semblait se spécialiser dans le transport de poisson depuis la Namibie et l'Angola vers la Côte d'Ivoire (sur la base des rapports d'inspection produits lors d'escales au port à Abidjan, au Togo, au Bénin et en République démocratique du Congo), représente 7 événements d'une durée moyenne de 214 heures.



© Stop Illegal Fishing

ANTÉCÉDENTS DE NON-CONFORMITÉ

L'utilisation d'informations historiques sur les infractions ou les cas de non-conformité avec la réglementation est une méthode couramment utilisée dans le cadre des évaluations des risques préalables à l'immatriculation ou à l'autorisation d'un navire de pêche ou avant d'autoriser un navire de pêche à accéder au port et à utiliser les services portuaires. Une procédure similaire peut être utilisée dans le cadre de l'approche d'évaluation des risques pour les reefers ; il s'agit d'évaluer leur historique de non-conformité comme indicateur de risque.

Un historique de non-conformité peut concerner le navire lui-même, ou les armateurs ou exploitants. La non-conformité peut être documentée dans des sources accessibles au public telles que les listes de navires INN, ou des rapports d'affaires judiciaires et de sanctions, ou encore dans des dossiers plus informels tels que ceux compilés par le GTAQ et le Centre régional de SCS du CPCO.

Les registres régionaux d'antécédents sont extrêmement utiles et pertinents, et même lorsque les infractions n'ont pas entraîné de sanctions, cette information fournit toujours un indicateur que le navire ou les armateurs ou opérateurs de ce navire ont été impliqués dans des activités suspectes par le passé.

Les récidivistes doivent faire l'objet d'une attention particulière. Si un navire, ou les armateurs ou opérateurs, apparaissent régulièrement dans des événements passés de non-conformité, ils doivent être considérés comme à haut risque et prioritaires pour les inspections lorsque cela est possible, soit en mer ou au port.

La non-conformité peut impliquer des infractions à différents types de réglementations, y compris les règles nationales, régionales ou internationales qui s'appliquent aux reefers. Celles-ci peuvent être liées à législation des secteurs de la pêche, maritime, du travail ou à d'autres législations spécifiques à un secteur.

La non-conformité des reefers se produit dans quatre principaux domaines d'activité :

Infractions d'ordre opérationnel ou fraude à l'identité du navire

En général, les infractions des reefers soient moins complexes que celles des navires de pêche, car, par exemple, la plupart des législations relatives à la pêche ne s'appliqueront pas aux reefers. Cependant, les reefers sont soumis à des régimes maritimes internationaux dont les navires de pêche sont souvent exemptés.

- Non-respect des obligations de transmission sur AIS et/ou VMS comme cela est imposé par les exigences internationales et de l'État du pavillon.
- Identité du navire falsifiée ou frauduleuse.
- Falsification de la taille du navire ou de sa capacité.
- Non-respect des exigences de sécurité.
- Abus de l'équipage et violations des droits de l'homme.
- Pollution.

Transbordement non autorisé

Les infractions les plus courantes pour les reefers concernent le transbordement non autorisé, impliquant des opérations de transbordement au mauvais endroit ou sans les autorisations appropriées.

Cela peut être détecté par l'utilisation fautive ou frauduleuse de documents, l'absence de documentation appropriée et les données de suivi des navires. Des écarts dans les transmissions AIS ou des manquements aux obligations de transmission sur AIS et VMS peuvent indiquer la dissimulation d'une activité de transbordement.

Transport de poisson pêché illégalement

Bien que l'infraction initiale liée à la capture illégale de poisson incombe au navire de capture, le reefer s'expose à d'autres irrégularités en matière de conformité en acceptant les captures lors du transbordement.

Ces infractions sont identifiées par le biais des vérifications menées lors de l'évaluation des risques, des inspections et des procédés de suivi des navires.

Fausse déclaration ou sous-déclaration des débarquements de poisson

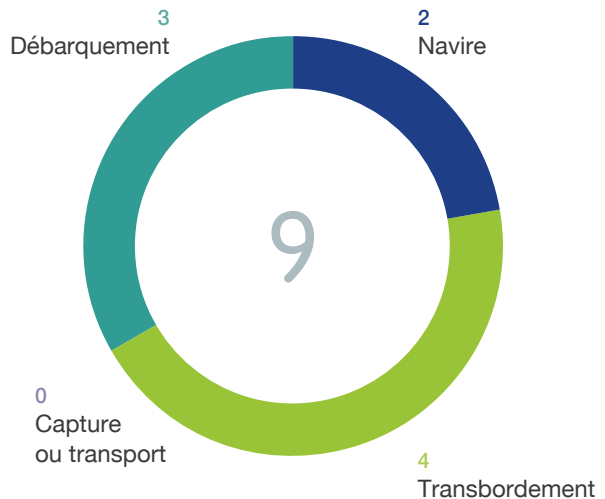
Cela peut se produire dans le but de dissimuler le débarquement de poisson pêché illégalement, ou cela peut impliquer la sous-représentation de la quantité de poisson à décharger dans le but d'éviter les taxes et les droits de douane.

Ces infractions sont identifiées par le biais des inspections et des procédés de suivi des navires.

Toutes ces infractions peuvent également impliquer ou être facilitées par des crimes connexes, notamment la falsification de documents, la fraude ou la corruption. L'exploitation des lacunes et des failles dans la réglementation juridique peut également inclure l'utilisation de pavillons de complaisance pour dissimuler l'identité des propriétaires et minimiser le risque de sanctions juridiques et de pénalités financières.

Des antécédents de comportements non conformes ont été détectés en lien avec des reefers ou des armateurs ou opérateurs de reefers qui étaient associés à la région du CPCO en 2018.

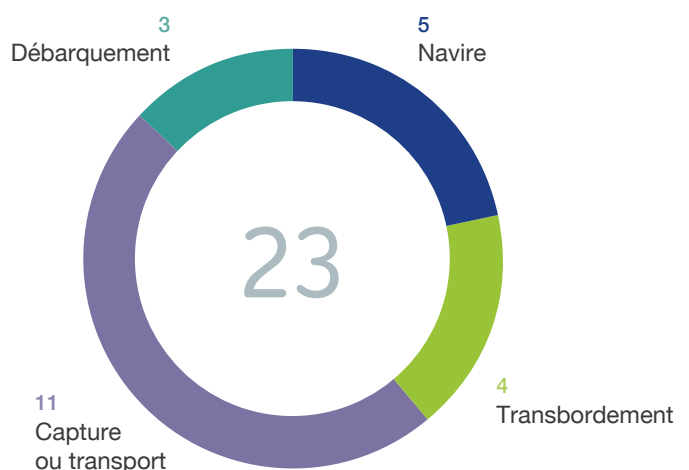
Figure 2.17: Navires ayant des antécédents de non-conformité. Neuf cas de non-conformité ont été identifiés.



Il a été constaté que neuf des navires ont des antécédents de non-conformité avérée ou soupçonnée acquis alors qu'ils opéraient sous la même propriété ou le même contrôle.

Il convient de noter que les antécédents de non-conformité des navires sont basés sur des incidents déjà analysés par le GTAO ou rendus publics, et qu'il est donc possible que d'autres navires figurant sur la liste soient liés à des activités non conformes qui n'ont pas été détectées ou signalées.

Figure 2.18: Armateurs et opérateurs ayant des antécédents de non-conformité. 23 cas de non-conformité ont été identifiés.



Il a été constaté que 78 des reefers de cette analyse appartenaient, étaient exploités ou gérés par des entreprises ayant des antécédents de non-conformité (cela comprend la non-conformité éventuelle d'un autre navire de la flotte de l'entreprise).



© Stop Illegal Fishing

LES ENJEUX LIÉS À L'IMMATRICULATION

Les armateurs et opérateurs de navires choisissent les États du pavillon de leurs navires pour diverses raisons, y compris des avantages fiscaux, l'anonymat, des niveaux élevés ou faibles d'adhésion aux traités et normes internationaux et la facilité de l'accès au registre.

« Flagging out »

Le terme « flagging out » est employé lorsqu'un navire est immatriculé dans une juridiction différente de celle où le bénéficiaire effectif est basé. La CNUDM stipule la nécessité d'un « lien substantiel » entre le véritable propriétaire d'un navire et le pavillon du navire. Les États du pavillon peuvent avoir plus de difficulté à faire appliquer les réglementations et à imposer des sanctions lorsque les bénéficiaires effectifs sont situés dans un pays tiers. Bien que la pratique du « flagging out » ne signifie pas que le navire n'est pas conforme, cela est considéré comme un facteur de risque de non-conformité.

Pavillons de complaisance

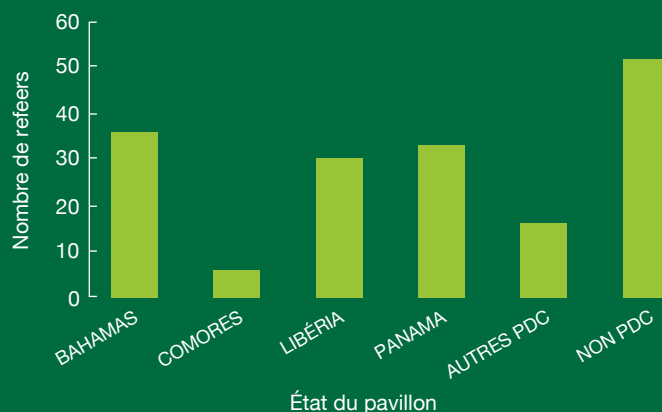
Le « flagging out » implique fréquemment l'utilisation de pavillons de complaisance (PdC). Ceux-ci sont considérés à haut risque en raison de leur capacité limitée à gérer et contrôler les navires qu'ils immatriculent et de la faible adoption des traités internationaux clés dans des domaines tels que la sécurité maritime. Dans de nombreux cas, les registres eux-mêmes ne sont même pas gérés depuis le pays du pavillon.

Bien qu'il n'y ait pas de liste de pavillons de complaisance convenue à l'échelle mondiale, plusieurs facteurs généralement reconnus font partie de leur mode opératoire, notamment :

- Pas d'exigence d'un lien substantiel entre le propriétaire et l'État du pavillon.
- Contrôles minimaux lors de l'immatriculation du navire.
- Supervision et réglementation minimales.
- Frais d'enregistrement bas.
- Peu ou pas d'impôts.
- Liberté d'employer de la main-d'œuvre bon marché sur le marché du travail mondial.

Une ventilation de tous les navires actifs dans la région du CPCO, par pavillon utilisé en 2018, sur la base de la liste des pavillons de complaisance de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) (cette liste répertorie les pays qui ont été déclarés pavillons de complaisance par le comité des pratiques équitables de l'ITF, un comité mixte des gens de mer et des dockers de l'ITF qui dirige la campagne de l'ITF contre les pavillons de complaisance).

Figure 2.19: Reefers actifs dans la région du CPCO utilisant des pavillons de complaisance déclarés par l'ITF (2018)





© Stop Illegal Fishing

Contrôles et responsabilité de l'État du pavillon

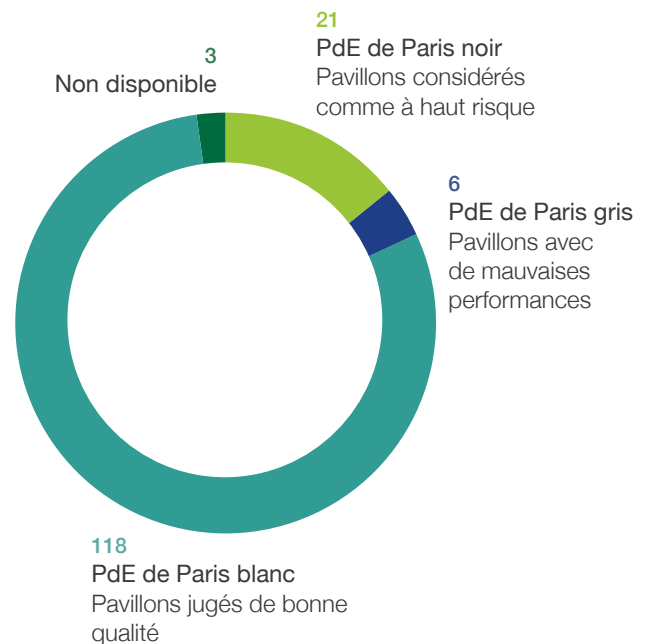
C'est l'État du pavillon d'un navire qui est responsable de s'assurer qu'un navire est conforme à toutes les lois requises. La législation que les armateurs et opérateurs de navires sont tenus de respecter dépendra de la législation nationale de l'État du pavillon, qui est déterminée par les accords internationaux auxquels l'État du pavillon est également devenu partie et ses engagements à l'égard de ces accords.

L'un de ces accords est le Protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'état du port, un accord administratif entre 27 autorités maritimes visant à éliminer l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes grâce à un système harmonisé de contrôles par l'État du port. Le Protocole a été développé à l'origine pour se focaliser sur les conditions de vie et de travail à bord, mais il couvre également les aspects de la sécurité de la vie humaine en mer et de la prévention de la pollution par les navires. Il repose sur le principe que la première responsabilité en matière de conformité incombe à l'armateur et à l'opérateur, tandis que la responsabilité d'assurer cette conformité incombe à l'État du pavillon.

Chaque année, le Protocole d'entente de Paris publie une liste normative des pavillons basée sur le nombre total d'inspections et de détentions sur une période glissante de trois ans pour les pavillons ayant au moins 30 inspections durant cette période. Plus de 17 000 inspections ont lieu annuellement à bord des navires étrangers dans les ports du PdE de Paris, garantissant que ces navires répondent aux normes internationales de sûreté, de sécurité et d'environnement, et que les membres d'équipage bénéficient de conditions de vie et de travail adéquates.

En ce qui concerne les reefers opérant dans la région du CPCO, nombre d'entre eux opèrent avec des pavillons qui sont considérés à haut risque en raison de la capacité limitée de l'État du pavillon à gérer et contrôler les navires qu'il immatricule, ainsi que de la faible adoption des traités internationaux clés dans des domaines tels que la sécurité maritime (voir la figure 2.20).

Figure 2.20: Reefers actifs dans la région du CPCO et leur statut relatif au PdE de Paris (2018)

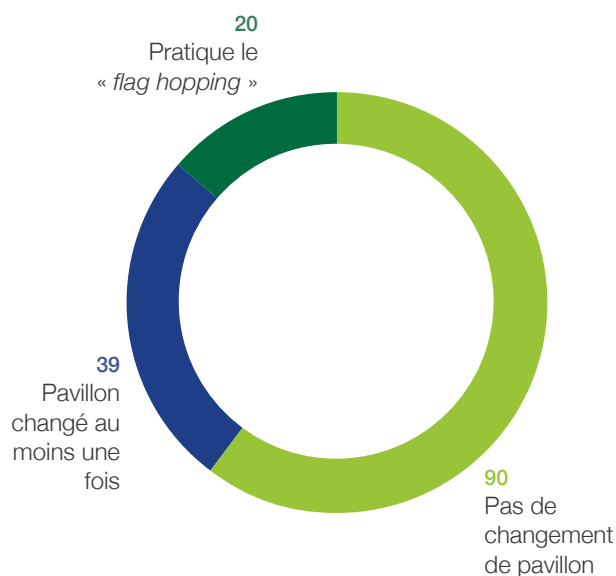




Changement d'État du pavillon

La propriété et l'historique d'immatriculation des navires ont été analysés pour identifier ceux d'entre eux qui se sont réinscrits sur un registre différent alors qu'ils étaient déjà sous leur contrôle actuel (2018) (définis comme les navires qui ont changé de pavillon depuis qu'ils sont passés sous le contrôle de leur propriétaire/opérateur actuel). L'historique d'immatriculation a également été analysé pour identifier les navires qui se sont livrés au « *flag hopping* » sous leur contrôle actuel.

Figure 2.21: Reefers actifs dans la région CPCO et leur fréquence de changement de pavillon (2018)



Le « *flag hopping* »

Le « *flag hopping* » (changements répétés de pavillon) fait référence aux navires changeant de pavillon plusieurs fois dans un laps de temps relativement court tout en restant sous le contrôle du même propriétaire effectif ou opérateur. Le « *flag hopping* » peut être utilisé afin de garantir l'accès à des avantages tels que l'accès à des ressources de pêche et à des subventions. Par exemple, dans les cas où un État du pavillon accorde des subventions avantageuses et un autre confère l'accès aux ressources, un navire peut basculer entre ces deux pavillons pour bénéficier des deux en même temps.

Cependant, dans certains cas, le « *flag hopping* » sert à échapper aux sanctions de l'État du pavillon ou a lieu en parallèle d'un changement de nom pour tenter d'échapper à la détection par les autorités. Par exemple, lorsqu'un navire a des antécédents de non-conformité sous un ancien nom et/ou pavillon.

Il n'existe actuellement aucune définition standard acceptée pour déterminer si le « *flag hopping* » a eu lieu ; aux fins de cette analyse, il est considéré qu'un navire a pratiqué le « *flag hopping* » s'il remplit l'un des critères suivants :

- Le navire a été immatriculé et radié plusieurs fois du même registre alors qu'il appartenait à son propriétaire actuel.
- Le navire a passé moins d'un an sous au moins un pavillon alors qu'il appartenait à son propriétaire actuel.
- Le navire a passé moins de deux ans sous au moins deux pavillons alors qu'il appartenait à son propriétaire actuel.



ÉTUDES DE CAS SUR LES REEFERS

Ces études de cas ont été sélectionnées pour fournir un instantané des activités de transbordement impliquant par les reefers. Elles illustrent les localisations, les espèces et la manière dont le poisson est transbordé, et mettent également en évidence les facteurs de risque associés à l'activité du navire.

 NOMS DES NAVIRES	PAGE	 ZONE OPÉRATIONNELLE				 LIEU DE TRANSBORDEMENT		 TYPE DE TRANSBORDEMENT	
		Spécialiste de l'Afrique	Afrique-Europe	Afrique-Europe du Nord	Mondial	Au port	En mer	Navire de pêche vers reefer	
VOLTA GLORY et VOLTA VICTORY	78	●				●	●	●	
MENG XIN YU YUN 369	80	●				●	●	●	
GABU REEFER, SALY REEFER et SILVER ICE	82	●	●			●	●	●	
GREEN AUSTEVOLL et GREEN MALOY	84				●	●	●	●	
ACONCAGUA BAY	86				●	●			
FLOTTE HAI FENG	88	●				●	●	●	
ZHOU YU LENG 8	90		●			●	●	●	
SAN ELPIDIO	91		●			●	●	●	
FRIO CHIKUMA	92				●	●	●	●	
VERACRUZ	94	●	●			●	●	●	

● IDENTIFIÉ ● SUSPECTÉ



ESPÈCES



INDICATEURS DE RISQUE

	Reefer vers reefer	Navire-usine vers reefer	Petits pélagiques	Espèces démersales	Thon	Crustacés et mollusques	Rencontres	Épisodes de dérive	Écarts de transmission AIS	Conformité	Questions d'immatriculation
			●	●	●			●	●	●	
			●	●	●			●	●	●	●
			●				●	●		●	●
			●	●	●			●	●		
			●	●	●			●	●		
	●	●	●	●			●	●	●	●	
	●	●	●	●			●	●	●		
	●	●	●	●			●	●	●		
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
			●					●	●		●



ÉTUDE DE CAS

VOLTA GLORY et VOLTA VICTORY

Reefers approvisionnant les conserveries de Tema et Abidjan en thon



Au port
En mer (suspecté)
Navire de pêche vers reefer
Reefer vers port



Thons



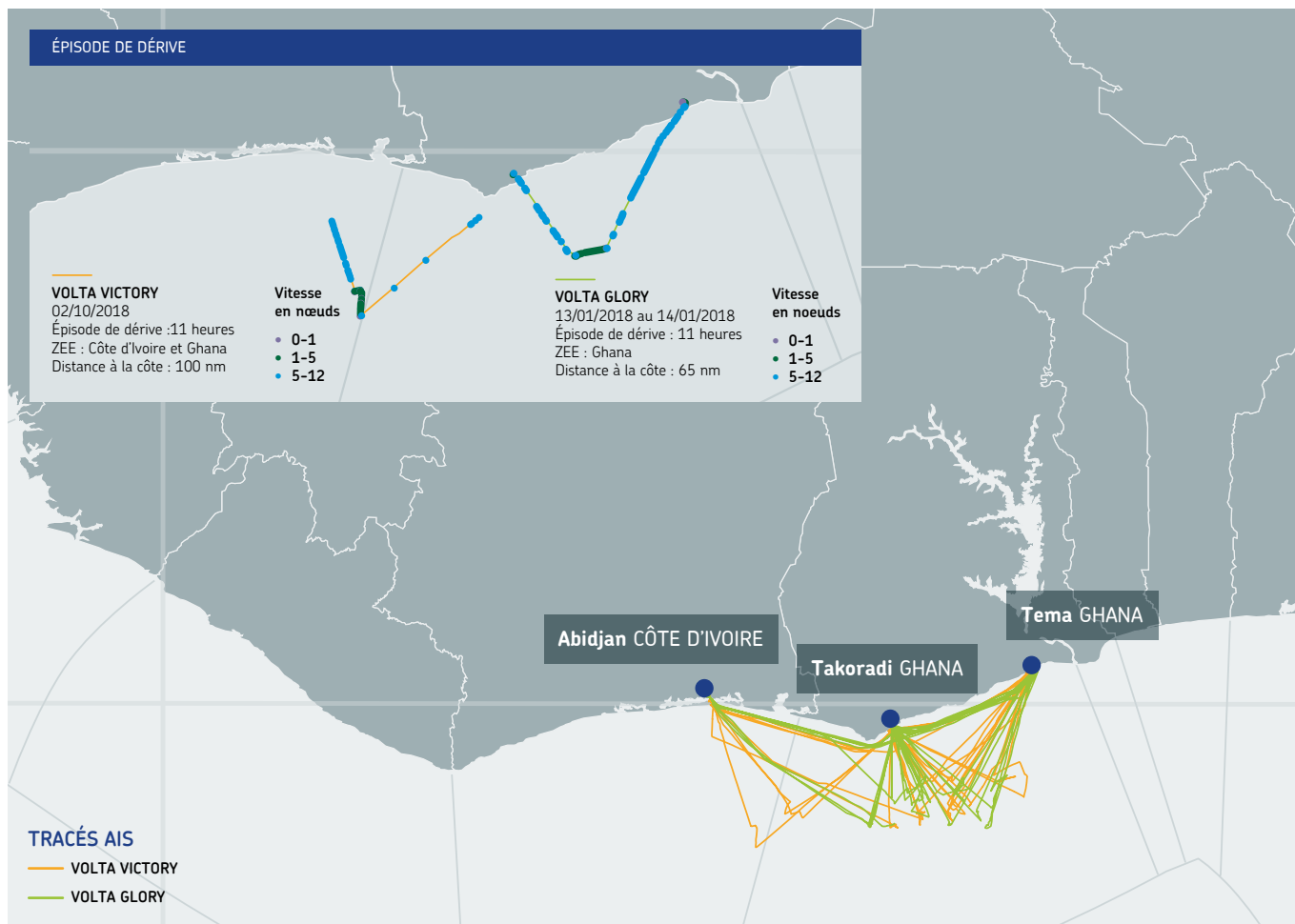
Conformité
Dérive
Épisodes de dérive

Les reefers battant pavillon ghanéen VOLTA GLORY et VOLTA VICTORY font partie de la flotte exploitée par la société PANOFI CO. LTD., une société mixte créée au Ghana en 2002 par le groupe coréen SILLA CO. LTD. La société exploite actuellement six thoniers senneurs dans les eaux du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Libéria, de la Sierra Leone ainsi qu'en haute mer. La flotte débarque des poissons à Tema et Abidjan, ou les navires transbordent leurs prises vers les deux reefers affiliés. Au port (au mouillage), des transbordements auraient lieu régulièrement à Tema et Takoradi, entre les senneurs PANOFI et les deux reefers.

Le VOLTA GLORY et le VOLTA VICTORY débarquent régulièrement du thon à Tema où les captures sont triées, transférées dans des entrepôts frigorifiques et vendues à des usines de transformation locales, y compris la conserverie exploitée par COSMO SEAFOOD CO. LTD., une autre filiale du groupe SILLA créée en 2011.

Les reefers débarquent également à Abidjan lorsque les prix payés par le secteur de la conserverie sont plus élevés que ceux du Ghana. Étant donné que la Côte d'Ivoire est un pays voisin, les frais de transport restent bas. Des opérations de transbordement auraient également lieu dans la zone portuaire d'Abidjan entre les senneurs PANOFI et les deux reefers.

Les deux reefers sont également connus pour débarquer des espèces non ciblées ainsi que des thons de petite taille ou de mauvaise qualité, appelés faux poisson ou faux thon, destinés à être vendus sur le marché local d'Abidjan.



Nom du navire	VOLTA GLORY	VOLTA VICTORY
Numéro OMI	8323604	9140102
Pavillon	Ghana	Ghana
Année de construction	1983	1996
TB	2,829	2,716
Capacité de stockage	3,957	4,276
TEU	0	0

Historique de non-conformité

En 2012, un potentiel transbordement illégal en mer a été identifié comme ayant eu lieu dans la ZEE du Libéria entre le senneur battant pavillon ghanéen PANOFI VOLUNTEER et le VOLTA VICTORY. Les règlements de l'ICCAT interdisent aux senneurs de transborder en mer, et le transbordement en mer était interdit au Libéria au moment de l'incident.

Cet incident a déclenché une analyse plus approfondie des mouvements du VOLTA VICTORY et de son navire jumeau le VOLTA GLORY ; les résultats ont indiqué que ces reefers ont effectué de fréquents transbordements en mer en 2011 et 2012 dans la ZEE du Libéria et dans de vastes zones de l'Atlantique central. Le Libéria a infligé des amendes aux deux navires, et la société PANOFI a par la suite fait l'objet d'enquêtes au Ghana.

La surveillance continue suggère un changement de mode opératoire avec moins de déplacements vers les zones de pêche en haute mer et davantage d'opérations de port à port entre Tema, Takoradi et Abidjan. Les deux navires empruntent souvent des itinéraires indirects entre leurs escales et présentent fréquemment des comportements de dérive qui suggèrent que des opérations sont toujours réalisées en mer, principalement à l'intérieur de la ZEE du Ghana. En 2018, 15 de ces « épisodes de dérive » ont été identifiés pour le VOLTA GLORY et 16 pour le VOLTA VICTORY. Certains peuvent correspondre à des opérations légitimes, telles que des opérations de soutage autorisées ou des transferts de vivres ou de matériel vers des navires de pêche, d'autres peuvent indiquer des opérations de transbordement.

En 2019 et 2020, probablement en réponse à une surveillance accrue de leurs activités, les deux navires ont généralement limité leurs déplacements à des trajets de port à port.



© TM-TRACKING

ÉTUDE DE CAS

MENG XIN YU YUN 369

Reefer faisant la navette entre la Sierra Leone et le Ghana



En mer
Navire de pêche vers reefer
Navire de pêche vers petite
embarcation de transport



Petits pélagiques
Espèces démersales



Dérive
Interruptions AIS
Conformité
Questions liées au pavillon

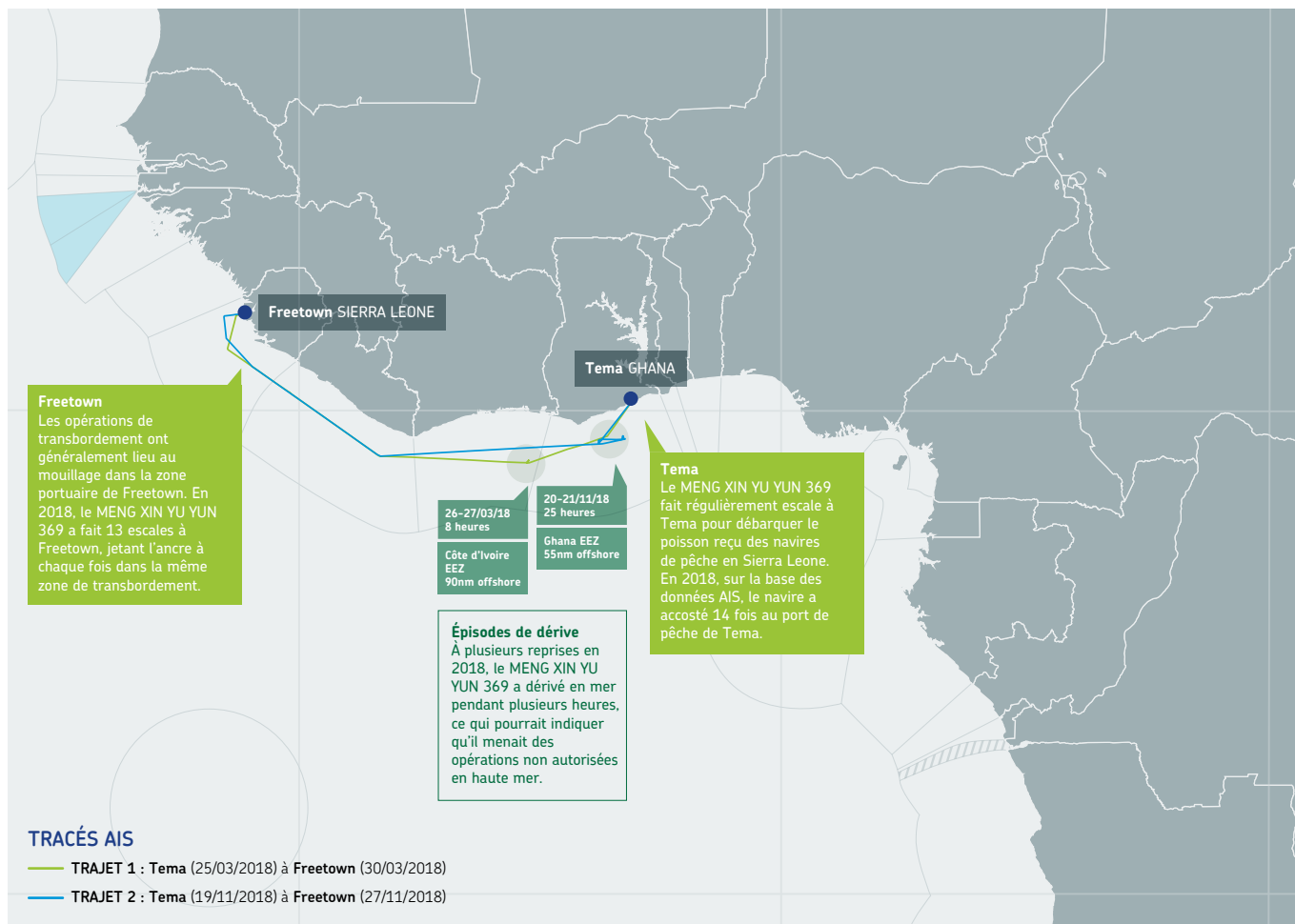
Le reefer MENG XIN YU YUN 369 dessert la flotte de pêche appartenant à DALIAN MENGXIN YUANYANG FISHERY CO., LTD.⁴, une entreprise publique chinoise autorisée en 2008 par la Chine à opérer en tant que société de pêche hauturière. La flotte comprend une trentaine de chalutiers construits vers 2012, dont les deux tiers environ opèrent au Ghana tandis que le reste opère en Sierra Leone.

Les opérations de transbordement ont généralement lieu au mouillage dans la zone portuaire de Freetown. Elles impliquent différents navires de pêche qui viennent se mettre à couple du navire de transport, soit simultanément ou les uns après les autres, pour transborder des captures. En même temps, les navires peuvent également transférer des cartons de poisson congelé vers des pirogues. Bien que le transbordement au port soit autorisé en Sierra Leone, ces opérations sont soumises à une surveillance limitée, augmentant ainsi le risque que du poisson capturé illégalement soit mélangé ou blanchi avec du poisson capturé légalement.

En vertu de la loi ghanéenne, tous les navires doivent être immatriculés et enregistrés au Ghana et être la propriété effective de citoyens ghanéens pour être autorisés à y pêcher. Neuf entreprises de façade locales ont été créées en tant que propriétaires enregistrés de la flotte MENG XIN, bien que les navires soient toujours la propriété effective de DALIAN MENGXIN YUANYANG FISHERY CO LTD. Cette configuration permet aux navires de pêche de battre pavillon ghanéen et de pêcher dans les eaux ghanéennes tout en dissimulant leur véritable propriété.

En Sierra Leone, les navires sont autorisés à opérer sous pavillon chinois par l'intermédiaire d'une entreprise locale. Selon la liste officielle chinoise d'inspection des navires de pêche hauturière à l'étranger de 2018, l'intégralité de la flotte active en Sierra Leone fait toujours partie de la flotte de pêche hauturière immatriculée en Chine (y compris les navires battant pavillon du Ghana), ce qui leur permet potentiellement de bénéficier de subventions de l'État et d'autres avantages.

⁴ Également appelée DALIAN MENGXING OCEAN FISHERIES CO LTD selon les traductions en anglais



Nom du navire	MING XIN YU YUN 369
Numéro OMI	—
Pavillon	Chine
Année de construction	2015
TB	987
Capacité de stockage	Non disponible
TEU	Non disponible

Historique de conformité de la puce de pêche

Un certain nombre de navires de pêche de la flotte MING XIN ont des antécédents de non-conformité au Ghana et en Sierra Leone. Les infractions courantes observées et/ou sanctionnées depuis leur arrivée dans la région en 2012 comprennent le transbordement non autorisé en mer (depuis des chalutiers vers des pirogues — une pratique connue sous le nom de « Saiko »

au Ghana — et entre chalutiers), l'utilisation d'engins illégaux, la pêche dans des zones interdites (zones interdites au chalutage, zones d'exclusion côtière réservées à la pêche artisanale, etc.), de fausses déclarations des activités de pêche et le rejet de poissons juvéniles⁵.

⁵ EIJ (2018) China's hidden fleet in West Africa: a spotlight on illegal practices within Ghana's industrial trawl sector



© Pierre Gleizes/Greenpeace

ÉTUDE DE CAS

GABU REEFER, SALY REEFER et SILVER ICE

Reefers spécialisés dans le transport de petits pélagiques



En mer
Navire de pêche
vers reefer



Petits pélagiques



Dérive
Rencontres
Conformité
Questions liées au pavillon

Les reefers SILVER ICE, GABU REEFER et SALY REEFER opèrent en Afrique de l'Ouest depuis 2009 sous la propriété de FISHING & CARGO SERVICES S.A., une société constituée au Panama et considérée comme une société écran créée pour dissimuler la propriété effective⁶. Les navires sont exploités et gérés par une société espagnole basée à Las Palmas : WEST COAST FROZEN FISH S.A.

La flotte de pêche desservie par les trois reefers est la flotte « FLIPPER », actuellement composée de trois chalutiers pélagiques de construction soviétique appartenant à d'autres sociétés écrans établies au Panama et exploitées à partir de Las Palmas par l'intermédiaire de la société SEA GROUP SL, qui serait également liée aux navires de transport⁷. Les navires de transport sont spécialisés dans le transport de petits pélagiques transbordés depuis les navires de pêche opérant en Guinée-Bissau. Le poisson est destiné au marché ouest-africain. L'analyse des données AIS suggère que jusqu'en 2017, les opérations des trois navires de transport reposaient

largement sur des transbordements en mer réguliers dans la ZEE de Guinée-Bissau, y compris dans la Zone Maritime Commune avec le Sénégal où les chalutiers FLIPPER sont régulièrement actifs.

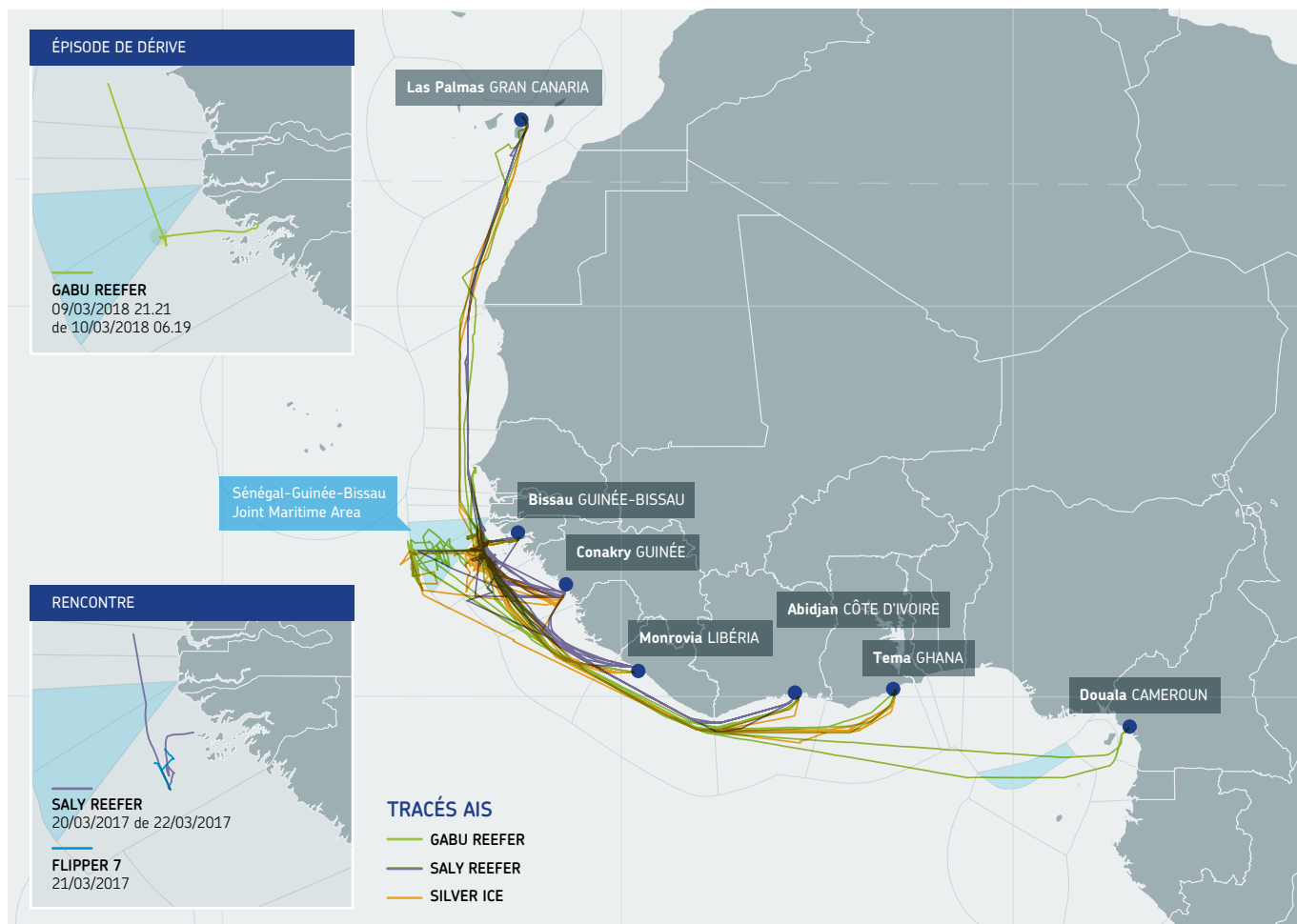
Les débarquements à Bissau sont considérés comme marginaux, la plupart du poisson étant acheminé vers la région du CPCO, où les principaux ports utilisés sont Monrovia, Abidjan et Tema.

Les propriétaires des reefers ont systématiquement adopté des pavillons à haut risque, y compris celui des Comores, un pays qui a reçu un carton rouge sous le règlement INN de l'UE pour avoir tenu un registre ouvert de navires de pêche sans pour autant avoir la capacité de surveiller correctement sa flotte. Les trois reefers ont été réinscrits au registre de la Moldavie entre 2018 et 2019, un pays également considéré comme un État du pavillon à haut risque.

⁶ TMT et C4ADS (2020), Spotlight sur : l'exploitation des structures d'entreprise par les opérateurs de la pêche illégale. <https://www.tm-tracking.org/post/illegal-fishing-operators-exploit-company-structures-to-cover-up-illegal-operations>

⁷ C4ADS (2019), Strings attached – Exploring the onshore networks behind Illegal, Unreported, & Unregulated fishing.

Obtenu de <https://static1.squarespace.com/static/566ef8b4d8af107232d5358a/t/5d7022301845f300016ee532/1567629912450/Strings+Attached.pdf>



Nom du navire	GABU REEFER	SALY REEFER	SILVER ICE
Numéro OMI	8300949	7813925	7819759
Pavillon	Moldavie	Moldavie	Moldavie
Année de construction	1983	1979	1979
TB	2,028	2,009	1,753
Capacité de stockage	3,620	2,253	2,570
TEU	0	0	12
Conformité	2014 – Condamné à une amende pour avoir tenté de débarquer du poisson au Libéria sans l'autorisation appropriée.	2017 – A transbordé illégalement avec des chalutiers-usines de la flotte FLIPPER dans la ZEE de Guinée-Bissau.	2014 – Condamné à une amende pour avoir tenté de débarquer du poisson au Libéria sans l'autorisation appropriée.

Cas de non-conformité

En mars 2017, le SALY REEFER a été arraisonné et détenu par les autorités de la Guinée-Bissau avec les navires de pêche FLIPPER 3, FLIPPER 4 et FLIPPER 5, pour avoir effectué des transbordements en mer — une pratique qui avait été interdite par la Guinée-Bissau en 2015.

L'opération était soutenue par l'ONG Greenpeace et a conduit à des enquêtes approfondies sur les navires de pêche, qui étaient également soupçonnés d'autres infractions, notamment l'utilisation d'engins interdits et le non-paiement d'amendes précédentes.

Les autorités de Guinée-Bissau ont réagi à l'arrestation du SALY REEFER en renforçant les mesures d'application de l'interdiction de transborder en mer, mettant en place l'obligation de réaliser toutes les opérations de transbordement au mouillage situé à l'embouchure de la rivière Geba, dans la zone portuaire de Bissau. L'augmentation du nombre de visites réalisées dans la zone de mouillage par les navires FLIPPER, qui battent désormais pavillon de la Guinée-Bissau, suggère que les transbordements ont désormais lieu dans la zone autorisée. Cependant, le comportement de dérive en mer des reefers continue d'être observé.



© Stop Illegal Fishing

ÉTUDE DE CAS

GREEN AUSTEVOLL et GREEN MALOY

Reefers pratiquant le « commerce triangulaire »



**En mer
Au port
Navire de pêche
vers reefer**



**Petits pélagiques
Thons**



**Interruptions AIS
Dérive**

Les GREEN AUSTEVOLL et GREEN MALOY sont impliqués dans un schéma de « commerce triangulaire », par lequel du poisson pêché en Europe est acheminé en Afrique de l'Ouest, du poisson capturé en Afrique de l'Ouest ou australe est commercialisé au niveau régional et du thon d'Afrique de l'Ouest est exporté vers des plaques tournantes en dehors du continent, d'où il sera finalement exporté vers l'Europe et d'autres marchés sous forme de produit en conserve.

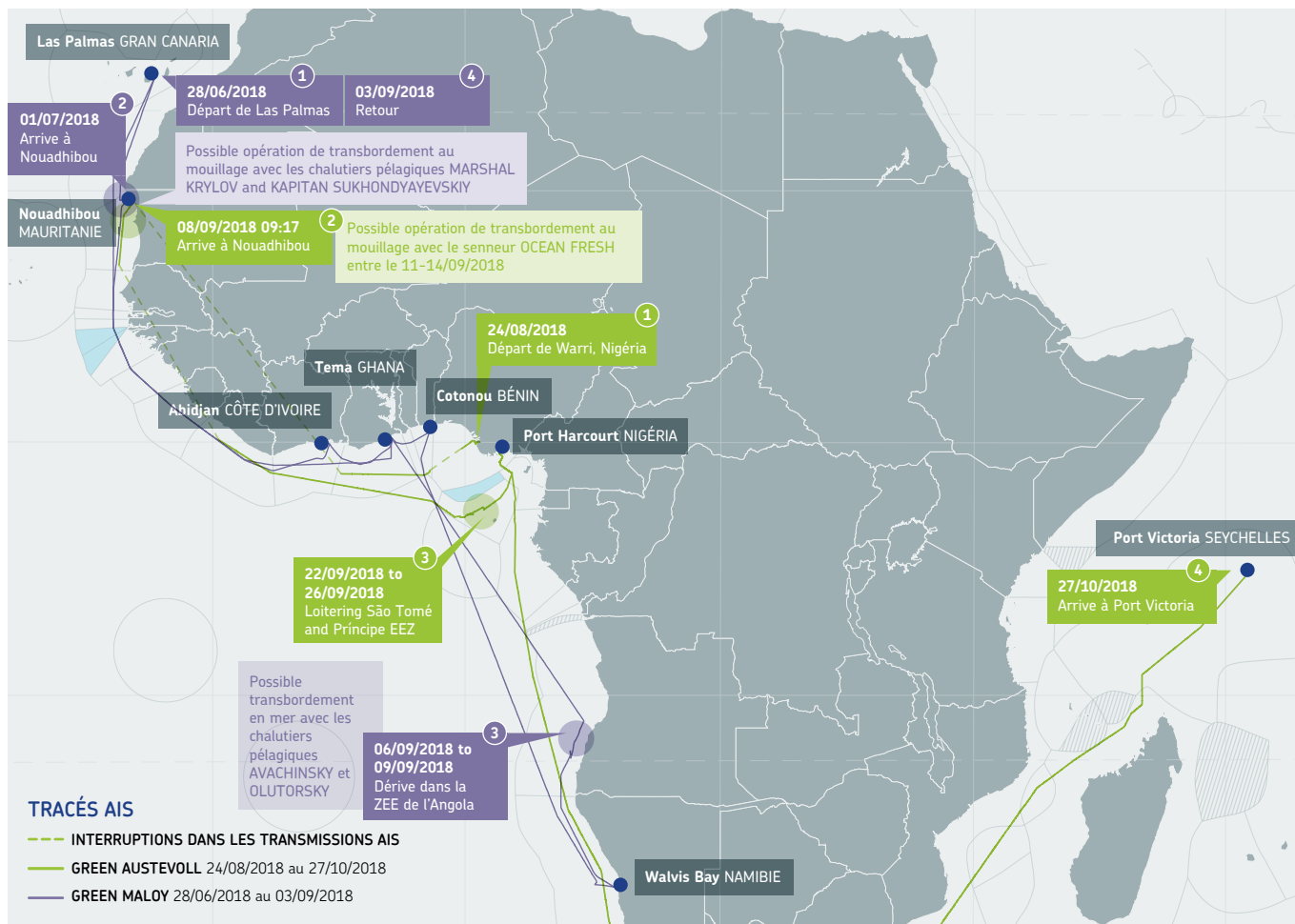
Le poisson est principalement chargé en Europe du Nord dans les ports des îles Féroé et des Pays-Bas, qui sont des points de chargement connus pour le merlan bleu, le hareng et le maquereau. Le poisson est également chargé en Mauritanie lors d'opérations de transbordement au large de Nouadhibou, et en Angola lors d'opérations de transbordement en mer.

L'analyse des données d'AIS montre qu'en plus du commerce atlantique de petits pélagiques, les deux navires sont également impliqués dans le transport de thon capturé dans la région du CPCO et dans les zones de haute mer adjacentes.

Cela comprend les prises des senneurs, qui sont transbordées au port d'Abidjan. Ces prises sont transportées vers des centres de transformation internationaux, tels que Port Victoria aux Seychelles et Manta, en Équateur.

GREEN AUSTEVOLL et GREEN MALOY battent pavillon des Bahamas et appartiennent à la société norvégienne GREEN SHIPPING AS, filiale du groupe GREEN REEFERS AS, spécialisée dans le transport de produits réfrigérés et surgelés. Toutes les sociétés d'armement et d'exploitation du groupe GREEN REEFERS appartiennent à CAIANO AS.

Les deux reefers sont exploités par GREEN SEA CHARTERING BVBA (GSC), une société belge créée en tant que pool maritime par GREEN REEFERS et le groupe SEATRADE — le plus grand opérateur de cargos réfrigérés au monde.



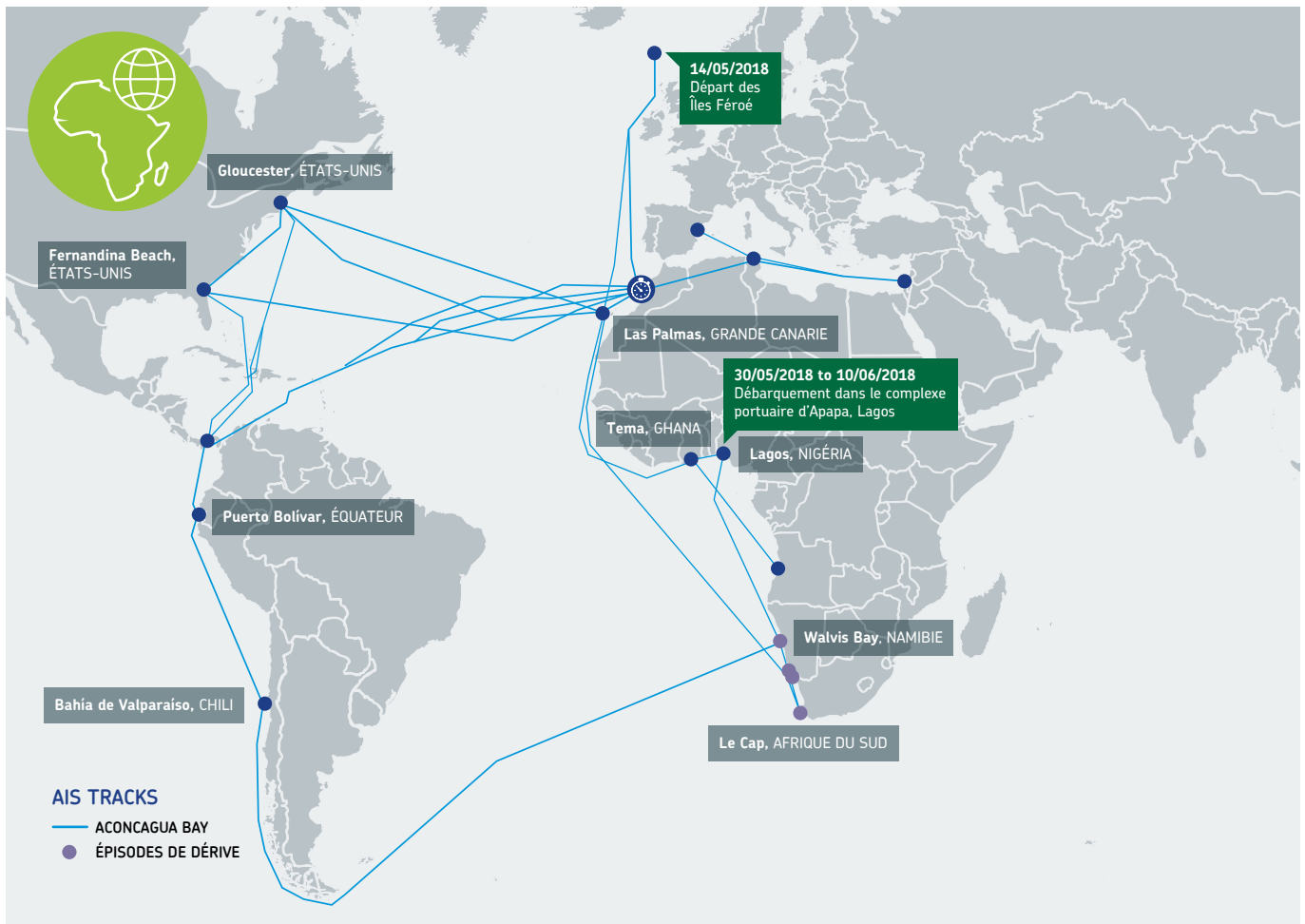
Nom du navire	GREEN AUSTEVOLL	GREEN MALOY
Numéro OMI	8819299	8804579
Pavillon	Bahamas	Bahamas
Année de construction	1991	1990
TB	5,084	5,084
Capacité de stockage	7,521	7,525
TEU	142	142

Facteurs de risque

Les détails du trajet présentés ici ne sont pas considérés comme indiquant une activité illégale, mais illustrent la complexité des mouvements des navires et la nécessité de prêter attention à des facteurs tels que le temps passé aux mouillages et au port, les comportements de dérive en mer, les rencontres et les interruptions dans les transmissions AIS lors de l'analyse des demandes d'entrée au port et des documents de bord qui les accompagnent. Les opérations de transbordement en mer en Angola ne se limitent pas aux reefers exploités par GREEN SEA CHARTERING et sont considérées à haut risque par le GTAO.

Ces opérations sont interdites en l'absence d'un observateur des pêches. Cependant, selon une évaluation récente, le nombre de transbordements surveillés est faible, ce qui soulève la possibilité que certaines captures à destination des ports ouest-africains aient été transbordées illégalement⁸. Le GTAO a également documenté des cas où des opérations de transbordement prétendument autorisées dans les eaux angolaises n'étaient pas étayées par des autorisations d'exportation valides.

⁸ Pramod, G. (2017) Angola — Country Report 8 pages, In : Policing the Open Seas: Global Assessment of Fisheries Monitoring Control and Surveillance in 84 countries, IUU Risk Intelligence – Policy Report No. 1, Canada



ÉTUDE DE CAS

ACONCAGUA BAY

Un reefer opérant à l'échelle mondiale débarquant au Nigeria

Nom du navire	ACONCAGUA BAY
Numéro OMI	9019652
Pavillon en 2018	Liberia
Année de construction	1992
TJB	11,581
Capacité isolée	14,508
EVP	20

L'ACONCAGUA BAY opère au sein du Groupe SEATRADE, un acteur majeur sur le marché des reefers conventionnels. SEATRADE exploite une flotte de 51 reefers conventionnels, y compris ceux employés par le pool GREENSEA ou affrétés à long terme. L'ACONCAGUA BAY est l'un des quatre navires exploités directement par SEATRADE : tous battent pavillon libérien et comptent parmi les plus importants de la flotte de navires de transport enregistrés auprès de la CICTA.

En 2018, l'ACONCAGUA BAY a participé au transport de poisson entre l'Europe, l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique du Sud, l'Amérique du Sud et l'Amérique du Nord. Cela comprenait l'approvisionnement de merlan bleu des îles Féroé au terminal à conteneurs du complexe portuaire d'Apapa à Lagos, au Nigeria. Il s'agit du complexe portuaire le plus grand et le plus fréquenté du Nigeria. La gestion du port est sous-traitée à des opérateurs privés, la Nigeria Port Authority agissant en tant que propriétaire et régulateur.





© Nicole Schafer/Sea Shepherd

ÉTUDE DE CAS

Flotte HAI FENG

Rencontres entre reefers



Au port

En mer (suspecté)

Navire de pêche vers reefer

Entre reefers (suspecté)



Espèces démersales

Petits pélagiques



Conformité

Dérive

Rencontres

Interruptions AIS

En 2018, 20 rencontres ont été détectées entre des reefers et d'autres cargos qui présentent un intérêt pour la région du CPCO. Bon nombre de ces reefers ont fait escale dans des ports du CPCO tandis que d'autres desservent des navires liés à la région du CPCO. Dix d'entre elles étaient des rencontres entre des reefers de la flotte HAI FENG. Ces dix rencontres ont eu lieu dans les ZEE de la Guinée, de la Guinée-Bissau, du Sénégal et de la Sierra Leone et ont impliqué les HAI FENG 823 et 895 (qui ont tous deux fait des escales dans des ports du CPCO) et le HAI FENG 896, qui bien qu'il n'opérait pas dans les ZEE du CPCO en 2018, était actif dans des ZEE plus au nord et a des liens avec la région du CPCO.

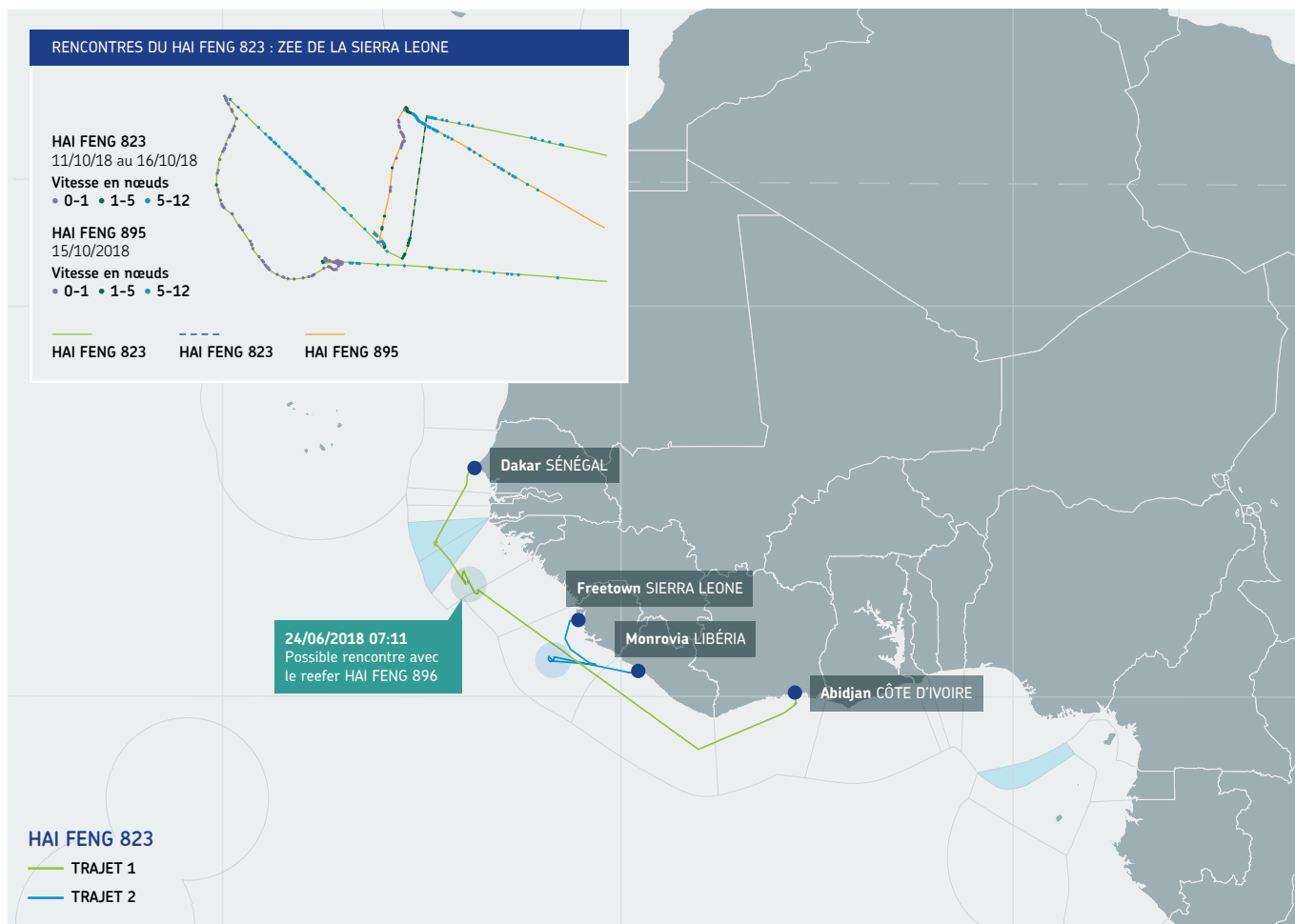
Les HAI FENG 823 et HAI FENG 896 appartiennent et sont exploités par ZHONGYU GLOBAL SEAFOOD CORP. (ZGSC), une société contrôlée par l'entreprise publique CHINA NATIONAL FISHERIES CORPORATION (CNFC). Le HAI FENG 895 est exploité par une société écran panaméenne, YUN FENG S.A., sous la même propriété effective.

Les reefers HAI FENG débarquent régulièrement du poisson dans la région du CPCO, principalement dans les ports de Monrovia, Abidjan et Tema.

À leur arrivée dans les ports du CPCO, les reefers HAI FENG sont donc susceptibles de transporter une variété de produits de la pêche chargés ou transbordés dans plusieurs ports et sites en mer dans plusieurs juridictions — ce qui présente un défi pour le SCS et les vérifications de diligence raisonnable.

Plusieurs reefers HAI FENG fréquentent régulièrement la zone de mouillage du port de Bissau, en Guinée-Bissau, où des opérations de transbordement auraient lieu avec les navires de pêche de ZGSC. Ils fréquentent également régulièrement la zone de transbordement du port de Freetown, en Sierra Leone, où plusieurs de leurs navires de pêche historiquement associés opèrent actuellement, y compris des navires de la flotte CNFC avec lesquels ils ont auparavant été accusés d'avoir transbordé illégalement en Guinée.

Certains fréquentent également le mouillage de Nouadhibou, en Mauritanie, où CNFC exploite une flotte de pêche et contrôle une entreprise de transformation du poisson, MAURITANO-CHINOISE DE PÊCHE. Ils fréquentent également régulièrement le port de Dakar pour charger du poisson capturé par les flottes affiliées (comme la société mixte SÉNÉGAL PÊCHE de CNFC).



Nom du navire	HAI FENG 823	HAI FENG 895	HAI FENG 896
Numéro OMI	8863496	8814237	8420751
Pavillon	Chine	Panama	Chine
Année de construction	1992	1989	1989
TB	1,328	3,503	1,599
Capacité de stockage	1,530	4,248	2,257
TEU	0	0	0

Historique de non-conformité

La flotte HAI FENG a des antécédents d'opérations et de transbordements illégaux en Afrique de l'Ouest. Plus récemment, le HAI FENG 823 a été arrêté par le Libéria en décembre 2018 pour avoir menti à un officier des garde-côtes libériens, présenté des documents falsifiés et conspiré en vue d'enfreindre les lois fiscales et douanières du Libéria.

Le navire déchargeait une cargaison de poisson qui avait été transbordée en mer en Sierra Leone et a présenté des faux documents qui sous-estimaient la quantité de poisson à bord. En outre, il a été signalé que le volume réel des captures à bord dépassait le volume autorisé sur le permis d'exportation de la

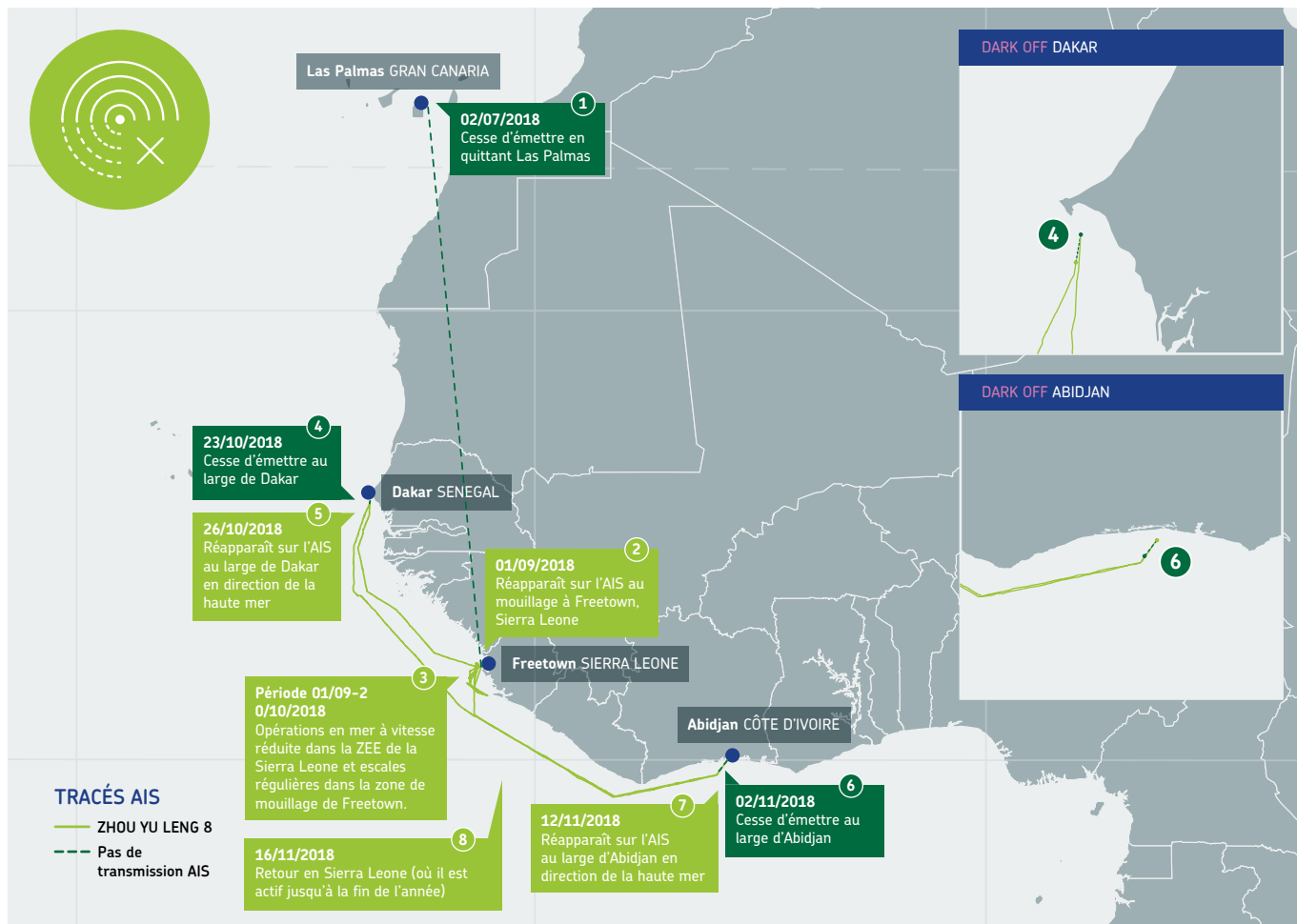
Sierra Leone⁹. Les navires HAI FENG 823, 829, 830 et 896 ont des antécédents documentés d'infractions, y compris des transbordements illégaux dans les eaux guinéennes et le contournement des autorités douanières lors du déchargement de captures en Espagne (2006)¹⁰.

Les reefers HAI FENG appartenaient et étaient directement exploités par CNFC et desservait la flotte de pêche du groupe en Afrique de l'Ouest. Historiquement, plusieurs opérations de transbordement en mer non autorisées entre les reefers HAI FENG et les navires de pêche CNFC ont été documentées, en particulier dans les eaux guinéennes¹¹.

⁹ <https://www.seashepherdglobal.org/latest-news/arrest-liberia-haifeng>

¹⁰EJF (2007) Pirate Fish on our Plate: Tracking illegally-caught fish from West Africa into the European market

¹¹EJF (2009) Dirty Fish – How EU Hygiene Standards facilitates illegal fishing in West Africa



ÉTUDE DE CAS

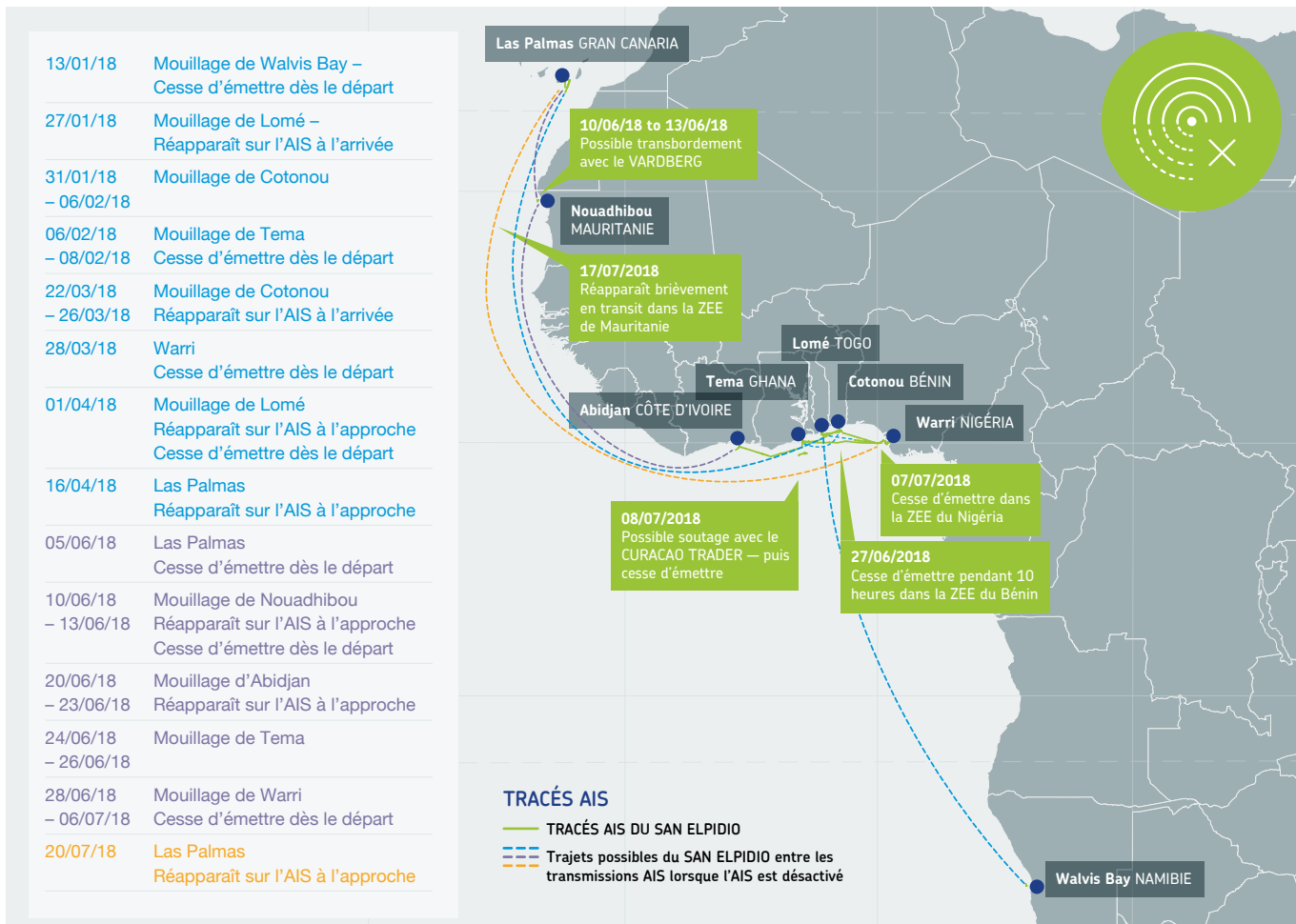
ZHOU YU LENG 8

Furtif à l'approche des ports

Nom du navire	ZHOU YU LENG 8
Numéro OMI	8887997
Pavillon	China
Année de construction	1995
TB	943
Capacité de stockage	1,285
TEU	0

Le navire de transport de poisson ZHOU YU LENG 8 est un exemple de navire qui n'apparaît pas sur l'AIS pendant de longues périodes, notamment lorsqu'il opère dans la région du CPCO et dans les zones des pêcheries-sources au nord. En 2018, aucune transmission AIS n'a été reçue de ce navire entre janvier et juin, bien que les registres portuaires de Dakar et d'Abidjan indiquent qu'il était actif dans la région du CPCO ainsi qu'au Sénégal pendant cette période. Il a émis brièvement depuis Las Palmas en juillet, puis a disparu de nouveau de l'AIS jusqu'en septembre ; pendant cette période, ses opérations sont inconnues. De septembre à décembre, le ZHOU YU LENG 8 émettait de manière plus constante sur AIS, mais présentait un nombre important d'interruptions de plus courtes durées dans ses transmissions AIS.

Ce navire de transport de poisson semblait émettre sur AIS lorsqu'il opérait en mer, mais disparaissait de l'AIS à l'approche du port de Dakar ou d'Abidjan, et ne réapparaissait qu'après l'escale au port. La désactivation de l'AIS pour entrer au port est un comportement particulièrement risqué du point de vue de la sécurité maritime, car l'AIS est important pour réduire le risque de collision dans les zones très fréquentées, telles que l'approche des ports. La raison de ces interruptions dans les transmissions AIS n'est pas claire, mais elles pourraient indiquer des tentatives de dissimulation de certaines opérations dans les zones côtières.



ÉTUDE DE CAS

SAN ELPIDIO

Interruptions AIS entre les ports

Nom du navire	SAN ELPIDIO
Numéro OMI	8814902
Pavillon	Panama
Année de construction	1989
TB	4,579
Capacité de stockage	5,580
TEU	0

Le SAN ELPIDIO est un reefer qui éteint presque toujours systématiquement son unité AIS entre les escales portuaires. Le SAN ELPIDIO était actif entre Walvis Bay au sud et Las Palmas au nord en 2018. Au cours de ces opérations, le navire a transité par la zone du CPCO et est entré au port au Togo, au Bénin, au Ghana et en Côte d'Ivoire. Durant cette période, il fut à l'origine de l'une des plus longues interruptions de transmission AIS enregistrées parmi les reefers suivis en 2018 ; l'interruption a commencé dans la ZEE du Ghana le 8 février 2018 et s'est terminée au Bénin le 22 mars 2018, soit un total de 1 005 heures.

Les interruptions dans les transmissions AIS, qui sont généralement observées lors du transit ou d'opérations en mer, peuvent se produire pour un certain nombre de raisons différentes, notamment pour dissimuler des activités légales et/ou illégales telles que le transbordement non autorisé.



©TM-TRACKING

ÉTUDE DE CAS

FRIO CHIKUMA

Risque d'importation potentiel résultant d'une rencontre à haut risque



En mer
Navire de pêche vers reefer
Au port



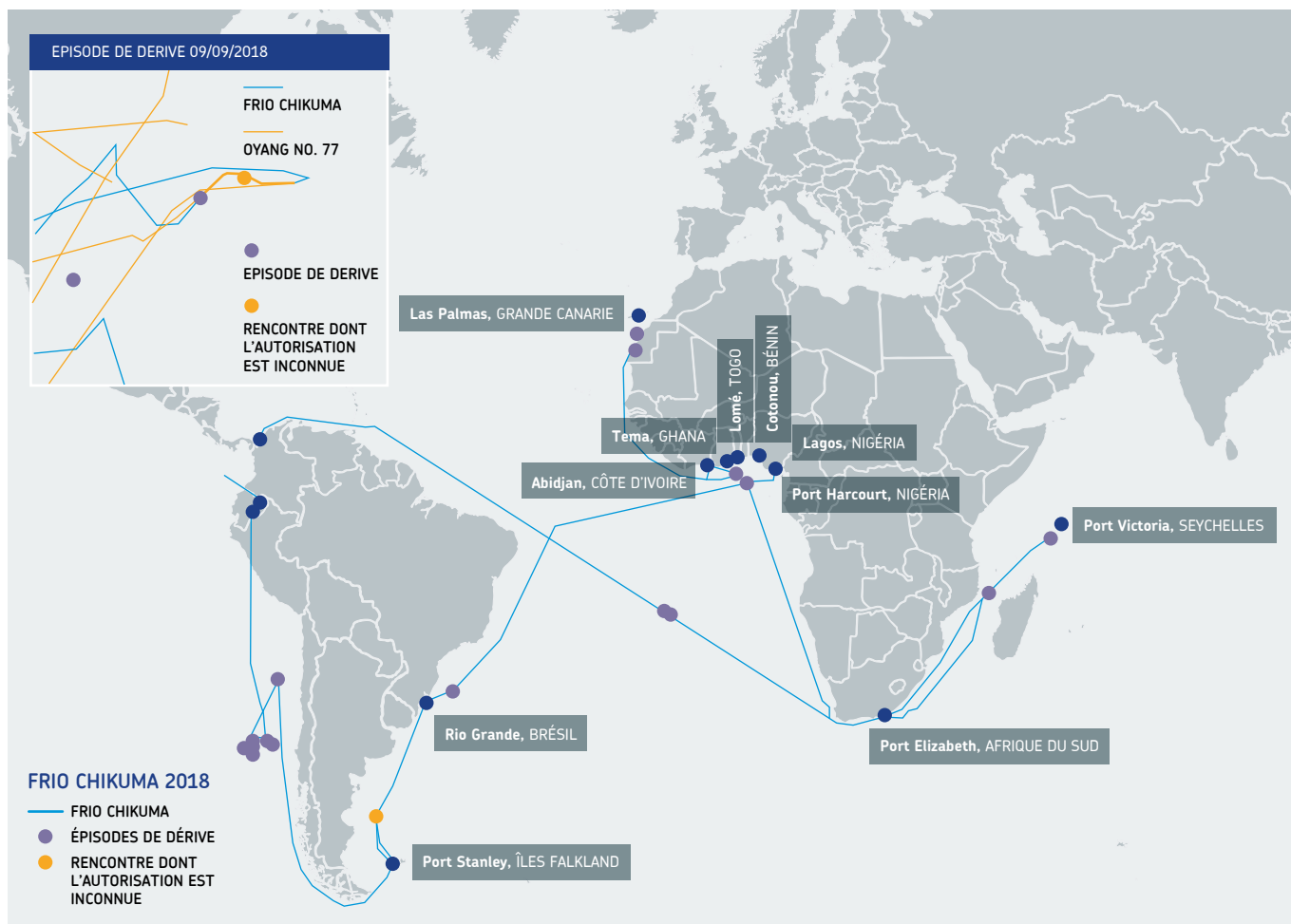
Petits pélagiques



Épisodes de dérive
Rencontres
Conformité
Questions d'immatriculation

En 2018, le chalutier OYANG NO. 77 et le navire-usine OYANG NO.75, tous deux appartenant à la SAJO OYANG CORPORATION, opéraient en haute mer dans l'Atlantique Sud-Ouest. L'AIS montre des indications de rencontres entre ces deux navires et quatre reefers. Les reefers impliqués étaient les AVUNDA REEFER, PAMYAT ILICHA et FRIO CHIKUMA (1 rencontre chacun), ainsi que le FRIO NAGATO (4 rencontres).

Alors que la majorité des reefers qui ont opéré dans l'Atlantique Sud-Ouest ne se sont pas rendus par la suite dans la région du CPCO, le FRIO CHIKUMA s'est déplacé directement d'une période d'opérations en mer (avec escales aux îles Falkland) jusqu'à Montevideo, et de là vers la région du CPCO avec des escales à Lagos et Port Harcourt. Après ses escales portuaires au Nigeria, le reefer s'est rendu à Las Palmas et en Mauritanie. Cet itinéraire soulève la possibilité que certaines captures de l'Atlantique Sud-Ouest ou de Montevideo puissent être importées dans la région du CPCO.



Nom du navire	FRIO CHIKUMA	OYANG NO. 77	OYANG NO. 75
Type de navire	Reefer	Navire de pêche	Navire-usine
Numéro OMI	9184536	7416612	8801175
Pavillon en 2018	Panama	Corée du Sud	Corée du Sud
Année de construction	1988	1974	1989
TJB	7,367	1,072	1,761
Capacité isolée	11,441	917	1,744
EVP	12	N/D	N/D

Antécédents de non-conformité

Les deux navires OYANG NO. 75 et OYANG NO. 77 ont des antécédents de pêche illégale et d'abus du droit du travail tout comme plusieurs autres navires de la flotte SAJO OYANG. Ils ont tous deux été arrêtés en Nouvelle-Zélande en 2012 pour des infractions impliquant des rejets illégaux d'espèces soumises à quota et de fausses déclarations des captures¹². En 2011, l'équipage indonésien de OYANG NO. 75 ont fui le navire, invoquant des abus physiques, psychologiques et sexuels de la part des officiers, ainsi que le non-paiement des salaires¹³.

Les deux navires ont été remis à la Nouvelle-Zélande, mais sont repartis suite au paiement de leurs cautions et opèrent dans l'Atlantique Sud depuis lors¹⁴.

Plus récemment, le OYANG NO. 77 a été condamné à une amende de 600 000 dollars pour pêche illégale dans la ZEE argentine. Le navire a prétendument été observé par un patrouilleur opérant dans la ZEE argentine avec ses filets déployés. Le navire a été ramené au port et 127 tonnes de captures ont été trouvées à bord ; il a également été découvert qu'il avait pêché à l'aide de filets à petites mailles illégaux.

¹²<https://www.theguardian.com/world/2019/sep/12/ship-of-horrors-deep-sea-fishing-oyang-70-new-zealand>

¹³<http://docs.business.auckland.ac.nz/Doc/11-01-Not-in-New-Zealand-waters-surely-NZAI-Working-Paper-Sept-2011.pdf>

¹⁴<https://www.stuff.co.nz/business/industries/64344741/wanted-south-korean-boat-found-in-uruguay-port>



© Stop Illegal Fishing

ÉTUDE DE CAS

VERACRUZ

« Flag hopping » (changement répété de pavillon)



**En mer
Au port
Navire de pêche vers reefer**



Petits pélagiques



**Écarts de transmission AIS
Épisodes de dérive
Questions d'immatriculation**

Le VERACRUZ est un exemple de navire qui a changé de pavillon en 2018, a pratiqué le « flag hopping » et a également battu des pavillons à haut risque.

Ce reefer est spécialisé dans le transport de poisson d'Angola et de Namibie vers l'Afrique centrale et de l'Ouest. Il appartient depuis 2016 à Atlantico Ltd, une société enregistrée au Belize. L'opérateur du navire depuis 2016 est répertorié sous le nom de Traleriu Laivynas, UAB, une société enregistrée en Lituanie. En juillet 2016, lorsque la propriété du navire fut enregistrée

comme étant transférée à Atlantico Ltd, il est passé du registre des Comores à celui du Belize. Cependant, il est resté sous immatriculation du Belize pendant une période de moins d'un an et aurait été réinscrit au registre des Comores en décembre 2016. Il a ensuite été inscrit au registre de la Moldavie en septembre 2018. Les Comores et la Moldavie sont tous deux considérés comme des États du pavillon à haut risque en raison des faibles niveaux de surveillance et de contrôle des flottes. La Moldavie a été utilisée comme État du pavillon par quatre reefers qui opéraient dans la région du CPCO en 2018.

Opère sous le pavillon des Comores	
05/01/18 – 09/01/18	Luanda
09/01/18 – 09/02/18	Actif dans les ZEE d'Angola et de Namibie
Épisodes de dérive	
09/02/18 – 21/02/18	Walvis Bay
08/03/18 – 11/03/18	Cotonou
12/03/18 – 13/03/18	Lomé
19/03/18 – 20/03/18	Boma
20/03/18 – 25/03/18	Matadi
04/04/18 – 12/04/18	Dérive dans les ZEE de Namibie et d'Angola
13/04/18 – 16/03/18	Walvis Bay
04/2018	Réinscrit au registre de Saint-Kitts-et-Nevis
04/2018 – 09/2018	Aucune donnée AIS disponible (pas de MMSI connu)
09/2018	Réinscrit au registre de Moldavie
15/09/2018 – 21/09/18	Matadi
26/09/18 – 30/09/18	Cotonou
Désactivation de l'AIS avant d'entrer dans la ZEE du Bénin	
Réapparaît sur l'AIS à l'approche	
Cesse d'émettre dès le départ	
09/10/18 – 18/10/18	Walvis Bay
Réapparaît sur l'AIS à l'approche	
Cesse d'émettre dès le départ	
12/11/18 – 15/11/18	Walvis Bay
Réapparaît sur l'AIS à l'approche	
Cesse d'émettre dès le départ	
26/11/18 – 27/11/18	Boma
27/11/18 – 05/12/18	Matadi
10/12/18 – 15/12/18	Cotonou
Désactivation de l'AIS avant d'entrer dans la ZEE du Bénin	
Cesse d'émettre dès le départ	
27/12/18 – 31/12/18	Luanda
Réapparaît sur l'AIS à l'approche	



Nom du navire	VERACRUZ
Numéro OMI	7508300
Pavillon en 2018	Comoros, St Kitts & Nevis, Moldova
Année de construction	1977
TJB	3,755
Capacité isolée	5,693
EVP	13

En 2018, le VERACRUZ était opérationnel dans les ZEE d'Angola et de Namibie et effectuait des escales portuaires régulières dans la région du CPCO dans les ports de Cotonou, au Bénin et de Lomé, au Togo.

On peut supposer que le VERACRUZ a réalisé des opérations de transbordement en mer, et les tracés des navires indiquent une activité de dérive dans les points chauds de transbordement. Étant donné que le VERACRUZ n'a pas transmis sur AIS entre les escales au port pour la majorité des voyages, il est probable que le changement de pavillon ait été utilisé pour échapper au suivi et à la surveillance sur VMS par l'État du pavillon et pour empêcher l'identification de d'activités de transbordement.

Le VERACRUZ a été démantelé en 2020 et n'est plus opérationnel.

2.3 TRANSBORDEMENTS ET CONTENEURS

Au cours des deux dernières décennies, les progrès technologiques ont accru la disponibilité et l'utilisation de conteneurs réfrigérés pour le transport maritime de produits thermosensibles.

Les « conteneurs frigorifiques » semblent presque identiques aux conteneurs ordinaires, mais fonctionnent comme de grands réfrigérateurs capables de contrôler la température de leur cargaison. Cela les rend idéaux pour le transport de marchandises telles que le poisson.

Les reefers et les navires porte-conteneurs ne sont pas exclusifs. La plupart des « reefers » ont la capacité de transporter des conteneurs frigorifiques (sur leur pont, au-dessus des cales, etc.) et de nombreux navires porte-conteneurs ont des cales réfrigérées dans lesquelles les marchandises en vrac ou palettisées peuvent être empilées comme cargaison secondaire.

NAVIRES DE PÊCHE

Déchargent directement le poisson en vrac ou en cartons dans des conteneurs.

GRUES



Depuis : **Navires de pêche, reefers ou installations de transformation**

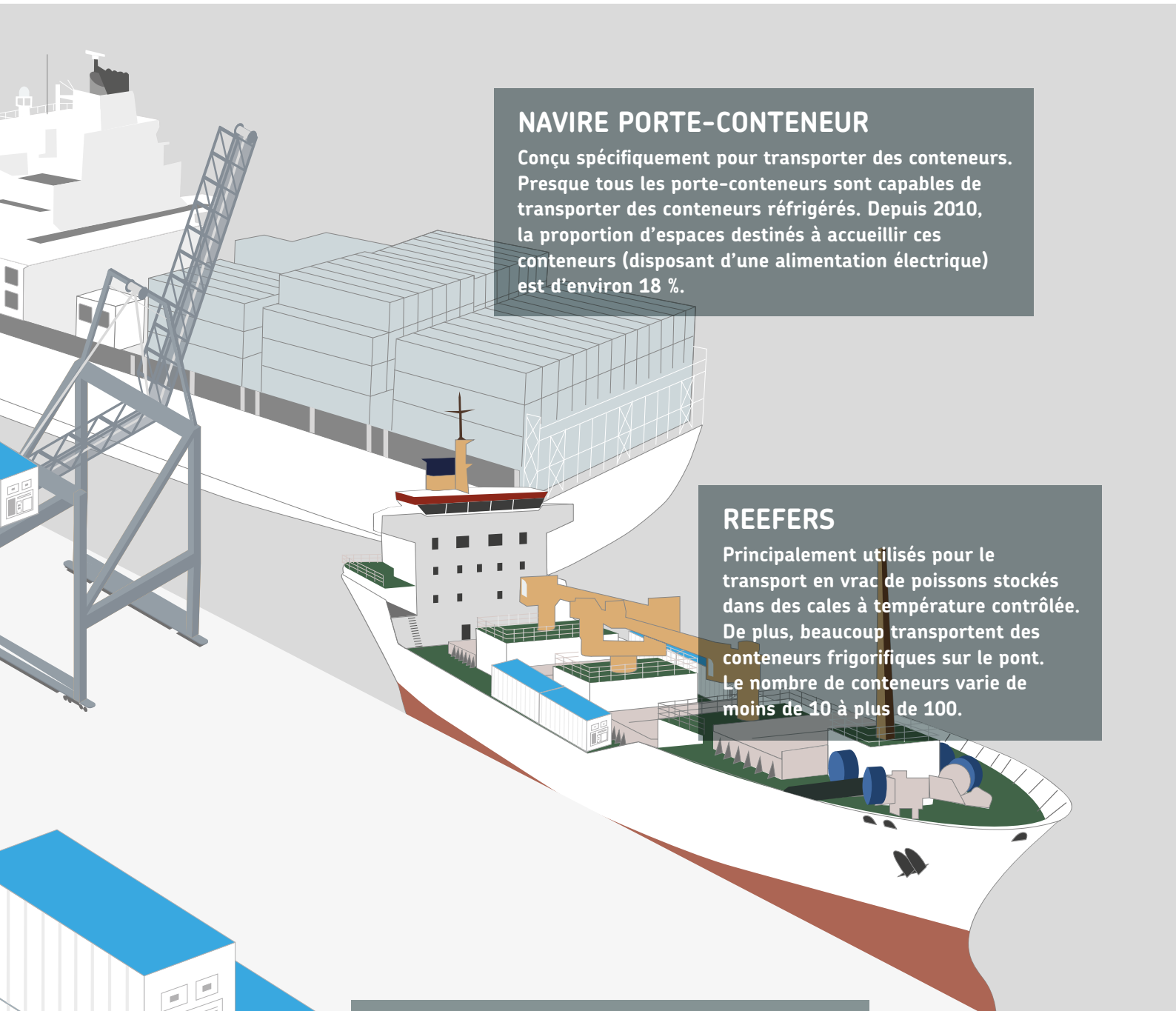
Vers : **Conteneur au port**



Thon
Petits pélagiques
Grands pélagiques
Espèces démersales



Port



NAVIRE PORTE-CONTENEUR

Conçu spécifiquement pour transporter des conteneurs. Presque tous les porte-conteneurs sont capables de transporter des conteneurs réfrigérés. Depuis 2010, la proportion d'espaces destinés à accueillir ces conteneurs (disposant d'une alimentation électrique) est d'environ 18 %.

REEFERS

Principalement utilisés pour le transport en vrac de poissons stockés dans des cales à température contrôlée. De plus, beaucoup transportent des conteneurs frigorifiques sur le pont. Le nombre de conteneurs varie de moins de 10 à plus de 100.

CONTENEURS FRIGORIFIQUES

Généralement d'une longueur de vingt pieds, leur taille standard les rend faciles à empiler et rentables sur le plan opérationnel.

Ils peuvent maintenir des températures de cargaison comprises entre -65 °C et $+40\text{ °C}$, quelles que soient les conditions environnementales extérieures.

Ils nécessitent un approvisionnement constant en électricité, fournie soit par le navire, soit par un générateur portatif.



© Stop Illegal Fishing

L'IMPORTANCE DES CONTENEURS

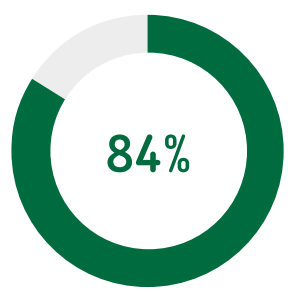
Au cours de la dernière décennie, les conteneurs frigorifiques ont concurrencé avec succès les navires frigorifiques et ont rapidement augmenté leur part de marché. Cela est en partie dû à l'industrie du transport maritime, l'existence de liaisons et d'horaires fixes et l'utilisation de conteneurs dont les dimensions standard rendent le passage au port, le transport par navire et l'acheminement des marchandises rapides et économes en énergie et en coûts. Les reefers continuent toutefois de jouer un rôle précieux et important dans la chaîne d'approvisionnement du secteur des pêches, offrant une flexibilité et un niveau de contrôle que les conteneurs ne peuvent égaler.

La croissance de l'utilisation des conteneurs est en partie facilitée par l'amélioration des infrastructures dans les principaux ports. Dans la région du CPO, les principaux ports à conteneurs sont Abidjan, Lagos-Apapa, Port Harcourt, Lomé et Tema. Cela est dû à la connectivité des lignes maritimes liées au port, au volume des échanges passant par le port, ainsi qu'à la taille et à la connectivité de l'arrière-pays au port.

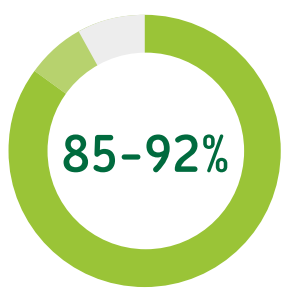
Les pénuries de conteneurs pendant la pandémie de COVID-19 ont inversé la tendance à l'augmentation des niveaux de conteneurisation.



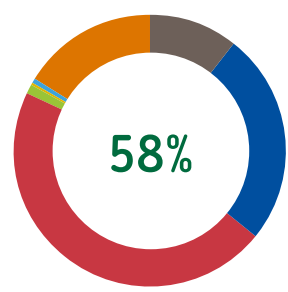
© Stop Illegal Fishing



des poissons et des produits de la pêche quittant l'Afrique de l'Ouest le font dans des conteneurs transportés par des navires¹⁵

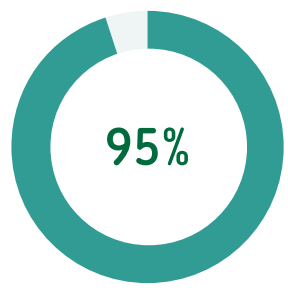


du poisson importé entre dans l'UE dans un conteneur¹⁶

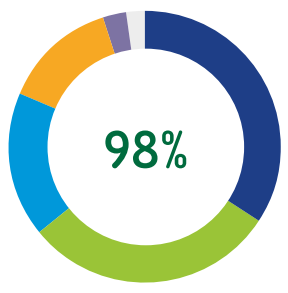


des importations de poisson du Nigéria proviennent de cinq principaux fournisseurs, tous basés en Europe

- Afrique
- Asie
- Europe
- Haute mer
- Océanie
- Amérique du Nord
- Amérique du Sud

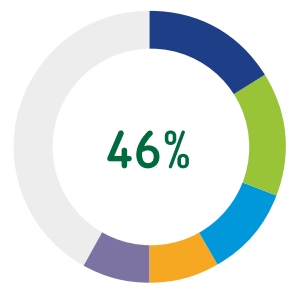


des importations de poisson du Nigéria arrivent par conteneur



des importations de poisson du Nigeria sont des petits pélagiques¹⁷

- Merlan bleu
- Maquereau
- Chinchard
- Hareng
- Sardine
- Autre



des importations de poisson du Nigeria proviennent d'Europe

- Royaume-Uni
- Royaume-Uni
- Chypre
- Pays-Bas
- Danemark
- Autre

¹⁵Overseas Development Institute 2016. Western Africa's missing fish: the impacts of illegal, unreported and unregulated fishing and under-reporting catches by foreign fleets (Les poissons manquants d'Afrique de l'Ouest : les impacts de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée et des captures sous-déclarées par les flottes étrangères) https://cdn.odi.org/media/documents/Western_Africas_missing_fish.pdf

¹⁶EJF, Oceana, Pew & WWF (2017). The EU IUU Regulation Analysis: Implementation of EU seafood import controls (L'analyse de la réglementation INN de l'UE : mise en œuvre des contrôles des importations de produits de la mer de l'UE)

¹⁷Basé sur l'analyse des données de 2018 menée par le Groupe de travail sur l'Afrique de l'Ouest

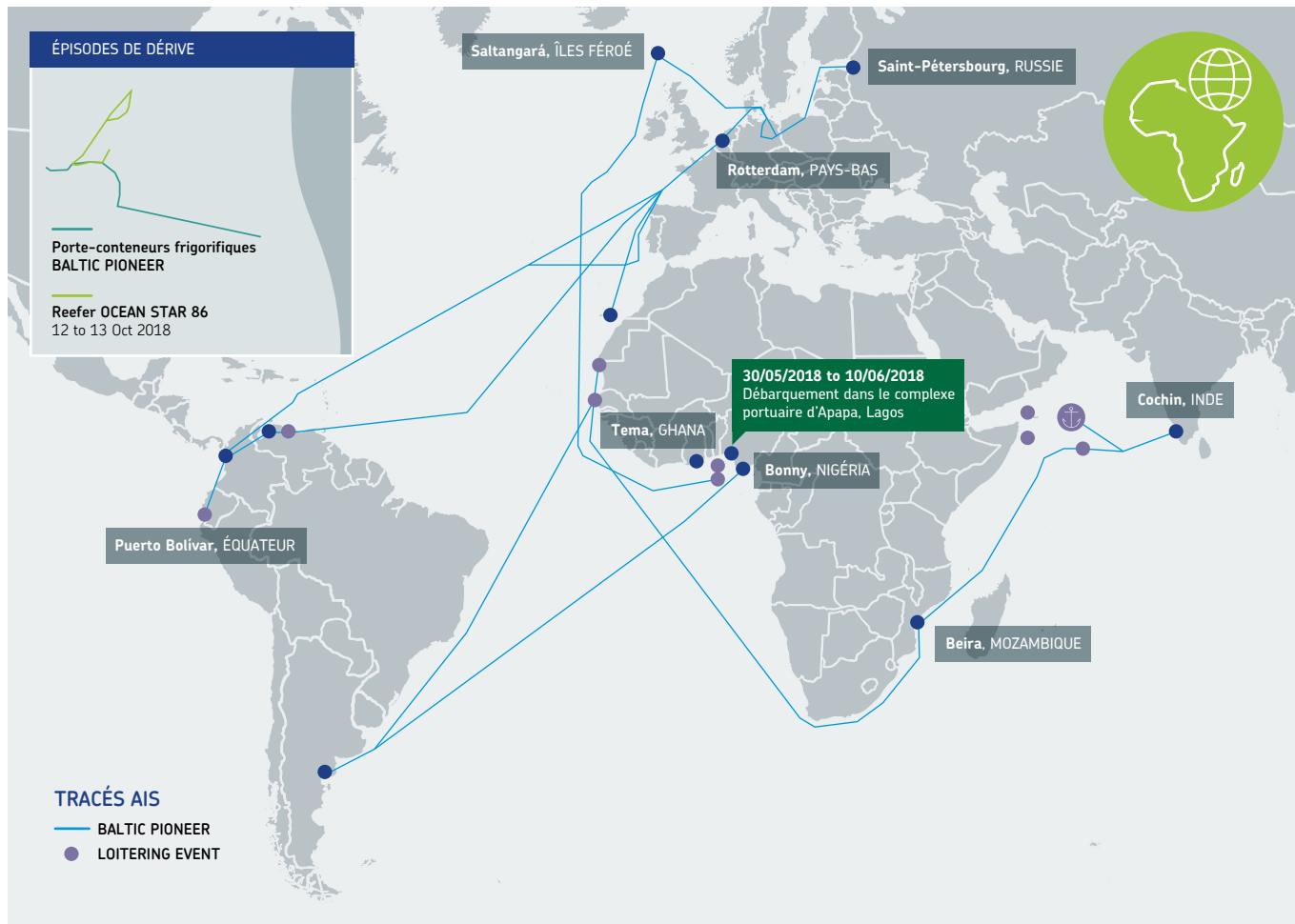


COMPARAISON ENTRE LES REEFERS ET LES NAVIRES PORTE-CONTENEURS

Aspect	Reefers	Navires porte-conteneurs
COÛTS DE TRANSPORT	<p>Supérieur</p> <p>Les coûts en carburant des reefers sont plus élevés.</p> <p>Davantage d'actions sont nécessaires tout au long de la chaîne d'approvisionnement.</p>	<p>Inférieur</p> <p>Stratégies de recouvrement des coûts et meilleur rendement énergétique.</p> <p>Les conteneurs sont intermodaux (par exemple, ils peuvent être chargés directement d'un navire à l'autre ou d'un navire à un camion), ce qui rend le transport généralement moins cher que le transport frigorifique conventionnel.</p>
TEMPS DE TRANSPORT	<p>Court</p> <p>Livraison directe du poisson, du navire de capture au grossiste/importateur.</p> <p>Des temps de transit plus courts entraînent des paiements plus rapides et une meilleure trésorerie.</p>	<p>Long</p> <p>Les navires porte-conteneurs opèrent selon des horaires et des liaisons fixes, généralement avec plusieurs escales et un temps de transit plus long. Les conteneurs passent également du temps au sein de plaques tournantes lorsqu'ils sont manutentionnés d'un navire à l'autre.</p>
CARBURANT	<p>Supérieur</p> <p>Les coûts en carburant des reefers sont plus élevés.</p> <p>La réglementation de l'OMI, en vigueur depuis 2020, adopte une norme mondiale de 0,5 % de teneur en soufre. L'augmentation des coûts associée au carburant à faible teneur en soufre peut impacter la viabilité des reefers plus anciens.</p>	<p>Inférieur</p> <p>Les navires porte-conteneurs sont généralement plus économes en carburant que les reefers.</p>
RISQUE LIÉ À LA TEMPÉRATURE	<p>Inférieur</p> <p>Meilleur système de refroidissement avec des paramètres mieux contrôlés. Aucune interruption du processus de refroidissement jusqu'à ce que le navire atteigne sa destination.</p>	<p>Supérieur</p> <p>Un chargement plus lent et des problèmes de fiabilité de la température des conteneurs peuvent présenter des risques pour la chaîne du froid.</p> <p>Interruptions du système de refroidissement lors du passage par les plaques tournantes, qui peuvent se produire plusieurs fois au cours d'un même voyage</p> <p>Les améliorations apportées à la technologie des conteneurs atténuent les risques liés à la chaîne du froid.</p>



Aspect	Reefers	Navires porte-conteneurs
EFFICIENCE DE CHARGEMENT	<p>Supérieur</p> <p>Avantages du transbordement de navire à navire : rapide et efficace, nécessitant moins de main-d'œuvre et d'étapes intermédiaires. Peut être réalisé en mer ou au port.</p>	<p>Inférieur</p> <p>Le chargement des conteneurs peut prendre du temps, par exemple, le déchargement d'un senneur vers un reefer peut prendre 3 à 4 jours, tandis que cela peut prendre 5 à 6 jours vers des conteneurs.</p> <p>Un temps de chargement plus long signifie des délais d'exécution plus longs et moins de temps de pêche.</p> <p>Les installations de chargement rendent les temps de chargement plus rapides.</p>
FLEXIBILITÉ DES ITINÉRAIRES	<p>Supérieur</p> <p>Lorsqu'un transbordement en mer est prévu, il est possible de réagir aux changements de conditions et de zones de pêche ainsi qu'à la demande du marché.</p>	<p>Inférieur</p> <p>Liaisons et horaires fixes.</p>
FLEXIBILITÉ DU PRODUIT	<p>Inférieur</p> <p>Idéal pour les grands lots de produits similaires qui peuvent être empilés et nécessitent les mêmes paramètres de température et de stockage.</p>	<p>Supérieur</p> <p>Les produits peuvent être expédiés en plus petites quantités avec des exigences spécifiques en matière de température et d'humidité.</p> <p>Capacité de trier et de classer le poisson pour maximiser la valeur.</p> <p>Capable de cibler le produit sur des marchés payant un prix plus élevé.</p>
INTERNATIONAL REGULATION AND CONTROL	<p>Plus</p> <p>Peut rendre la conformité plus fastidieuse, mais peut également permettre davantage de confiance pour la commercialisation.</p>	<p>Moins</p> <p>Peut réduire l'accès au marché.</p> <p>Risque accru de commercialisation de poisson INN.</p>



ÉTUDE DE CAS

BALTIC PIONEER

Importations de merlan bleu par conteneur

Nom du navire	BALTIC PIONEER
Numéro OMI	9070137
Pavillon en 2018	Liberia
Année de construction	1993
TJB	10,374
Capacité isolée	17,303
EVP	234

En 2018, le BALTIC PIONEER a débarqué un total de 138 857 cartons de merlan bleu pesant chacun 30 kg pour l'importation au Nigeria. Le merlan bleu est présent dans tout le nord-est de l'Atlantique, de l'Espagne à l'Islande et au Svalbard, mais il est le plus abondant pendant la période de frai printanier dans les eaux profondes à l'ouest de l'Écosse et de l'Irlande, et le long du canal Féroé-Shetland. Au Nigeria, le merlan bleu est destiné à la consommation humaine, et il joue un rôle important dans la sécurité alimentaire en fournissant une source de protéines nutritive et relativement bon marché.

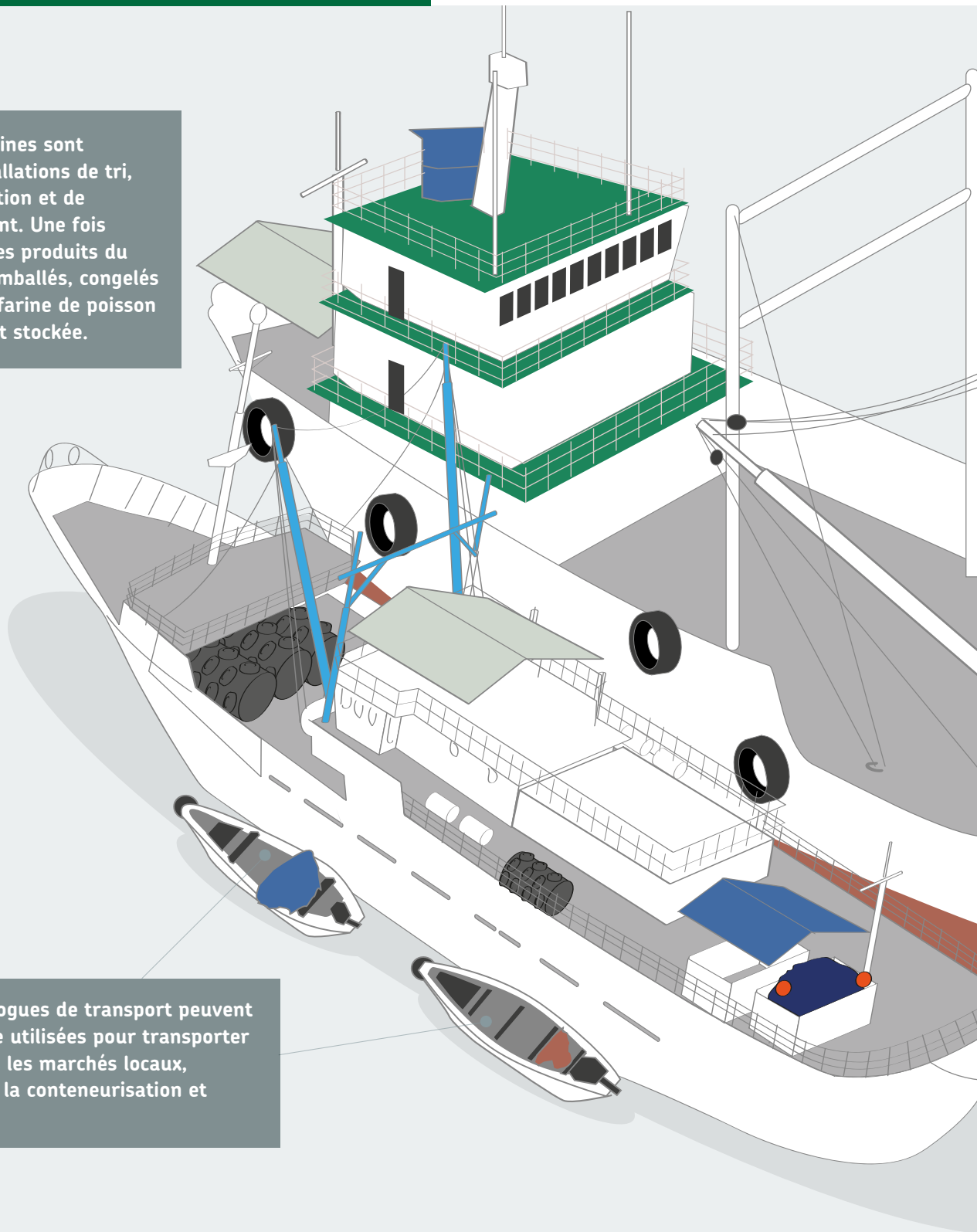
L'importation provient de grossistes européens. Les pays d'origine et les ports de chargement sont dominés par les îles Féroé, qui représentent 37 % des importations de merlan bleu du Nigeria, suivies de l'Irlande, 27 % et des Pays-Bas, 26 %.

Le BALTIC PIONEER a effectué une rencontre en mer dans la mer d'Oman avec le reefer OCEAN STAR 86.



2.4 TRANSBORDÈMENT ET NAVIRES-USINES

Les navires-usines sont équipés d'installations de tri, de transformation et de conditionnement. Une fois transformés, les produits du poisson sont emballés, congelés et stockés. La farine de poisson est ensachée et stockée.



Les petites pirogues de transport peuvent également être utilisées pour transporter le poisson vers les marchés locaux, ou même pour la conteneurisation et l'exportation.



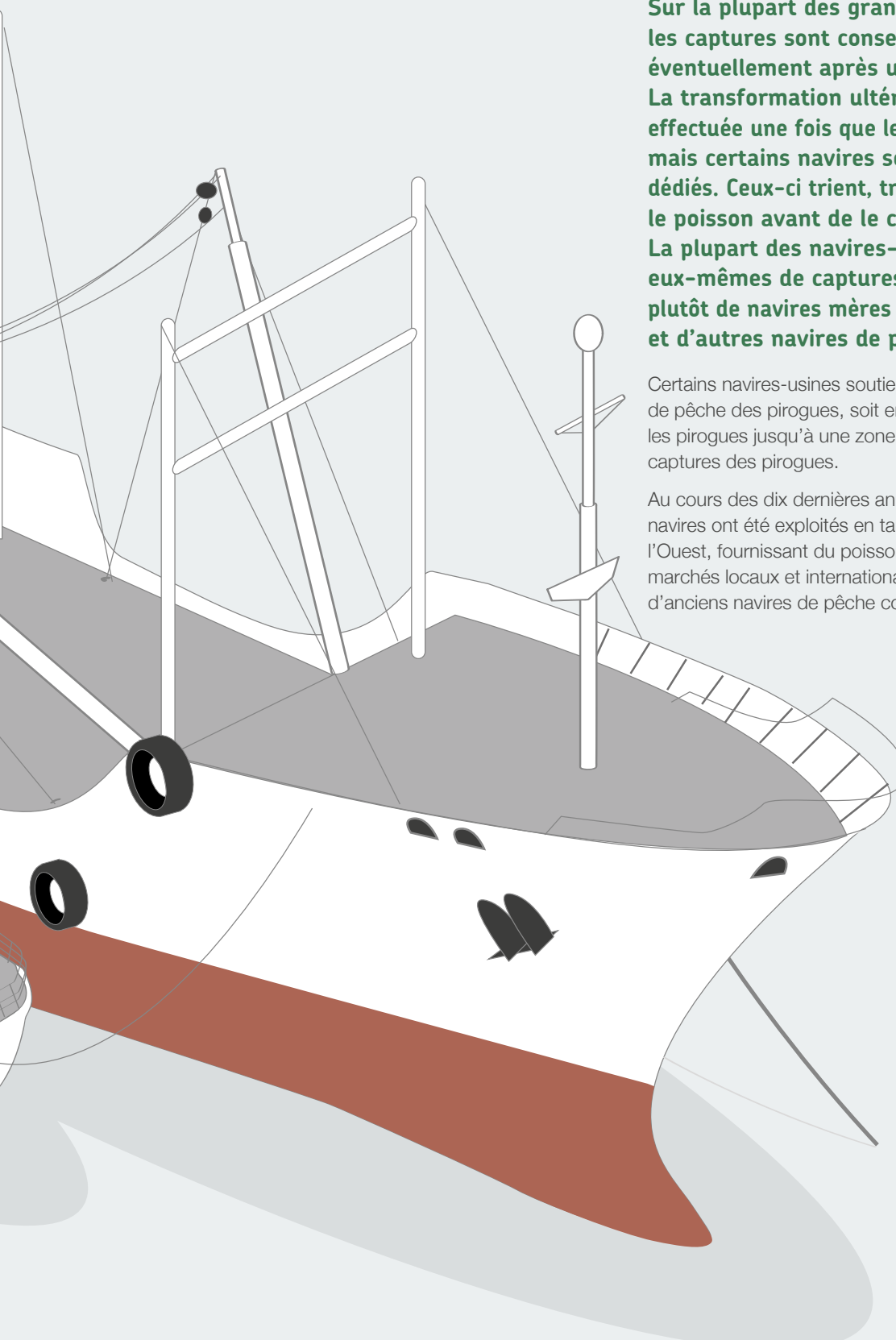
Depuis : **Navires de pêche, pirogues**
Vers : **Reefers, navires de transport**



Espèces **démersales**
Petits pélagiques



Mouillage – non officiel
ZEE
Port



Sur la plupart des grands navires de pêche, les captures sont conservées par congélation, éventuellement après une transformation de base. La transformation ultérieure est principalement effectuée une fois que les prises ont été débarquées, mais certains navires sont des navires-usines dédiés. Ceux-ci trient, transforment et conditionnent le poisson avant de le congeler et de le stocker. La plupart des navires-usines ne réalisent pas eux-mêmes de captures de poisson mais servent plutôt de navires mères pour une flotte de chalutiers et d'autres navires de pêche.

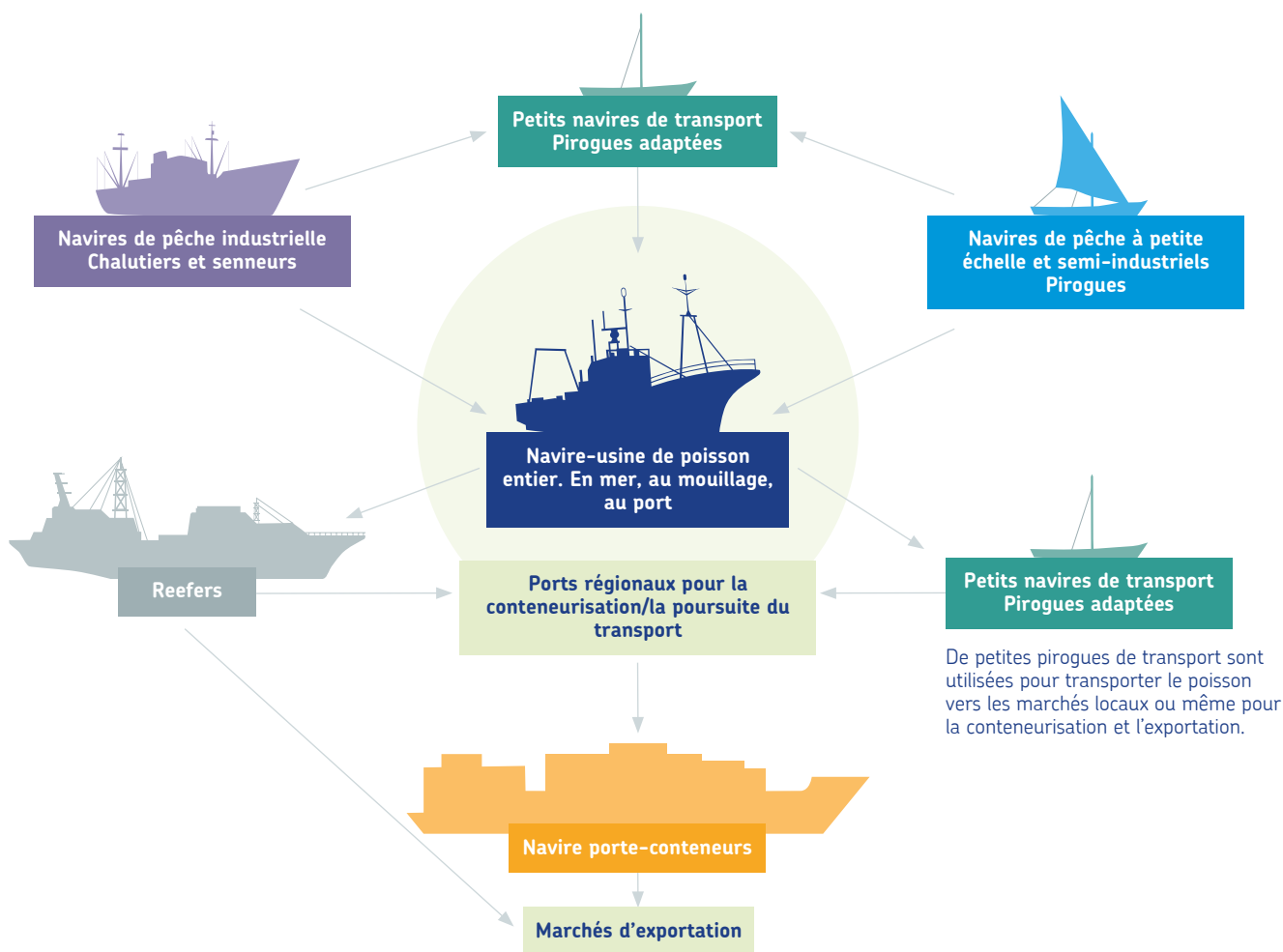
Certains navires-usines soutiennent activement les opérations de pêche des pirogues, soit en transportant soit en remorquant les pirogues jusqu'à une zone de pêche, puis en recevant les captures des pirogues.

Au cours des dix dernières années, un certain nombre de navires ont été exploités en tant que navires-usines en Afrique de l'Ouest, fournissant du poisson et de la farine de poisson sur les marchés locaux et internationaux. Ces navires sont souvent d'anciens navires de pêche convertis en navires-usines.

NAVIRES-USINES À POISSON ENTIER

Certains navires-usines se spécialisent dans la transformation du poisson entier. Les espèces de grande valeur (telles que les courbines) sont destinées au marché international ; il y a eu des cas documentés de transbordement depuis le navire-usine vers un reefer à cette fin. Certaines espèces de moindre valeur peuvent entrer sur le marché local. Ces navires peuvent également avoir la capacité de fabriquer de la farine et de l'huile de poisson à partir de déchets.

NAVIRES-USINES À POISSON ENTIER LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT



NAVIRES-USINES DE FARINE DE POISSON

Il existe également des navires-usines spécialisés dans la production de farine et d'huile de poisson. Le poisson entier, les parures de poisson ou d'autres sous-produits de la transformation du poisson peuvent être utilisés pour produire de la farine et de l'huile de poisson. Les espèces de petits pélagiques sont couramment utilisées pour cette production. La farine de poisson est obtenue après broyage et séchage du poisson ou de morceaux de poisson, tandis que l'huile de poisson est obtenue en pressant du poisson cuit et en passant le liquide obtenu à la centrifugeuse¹⁸.

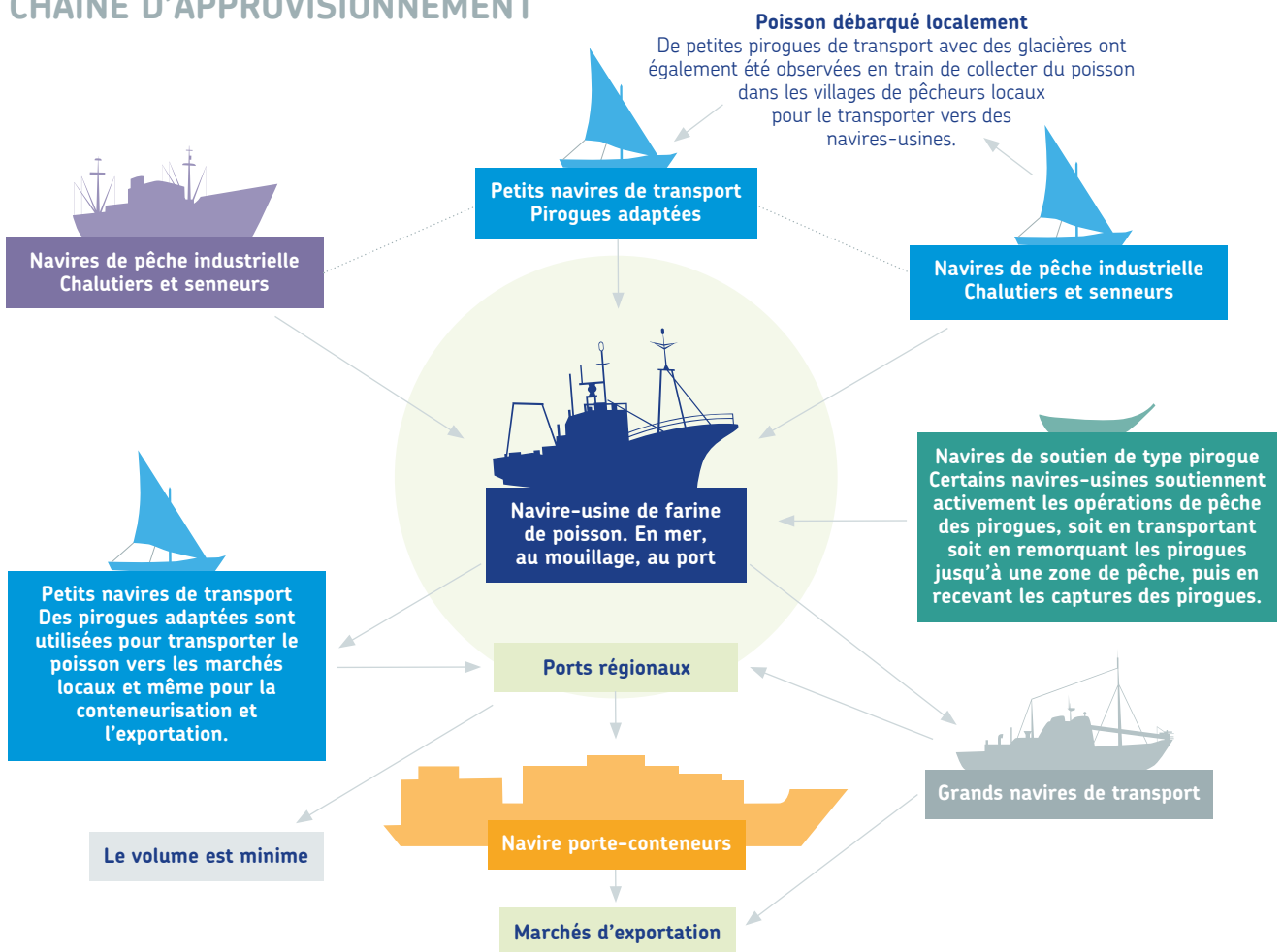
Ces dernières années, l'essor du secteur de la farine et de l'huile de poisson a conduit au développement d'installations de transformation produisant de la farine de poisson à terre et en mer, exploitant les stocks de petits pélagiques présents

dans les eaux côtières au large de l'Afrique du Nord-Ouest, en particulier en Mauritanie, au Sénégal et en Gambie. Cette croissance est principalement entraînée par les investisseurs étrangers. Les principaux importateurs de farine et d'huile de poisson d'Afrique de l'Ouest sont la Chine, l'Union européenne et la Turquie¹⁹.

La sécurité alimentaire locale est considérée comme menacée car les principales espèces pour l'industrie de la farine et de l'huile de poisson sont la sardinelle ronde et plate et le bonga, qui sont également essentiels à la sécurité alimentaire et aux moyens de subsistance des communautés de pêcheurs²⁰.

Aucun navire-usine de farine de poisson n'est actuellement actif dans la région du CPCO.

NAVIRES-USINES DE FARINE DE POISSON LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT



¹⁸FAO SOFIA. The state of world fisheries and aquaculture 2020. <http://www.fao.org/3/ca9229en/CA9229EN.pdf>

^{19,20} Greenpeace. A waste of fish – food security under threat from the fishmeal and fish oil industry in West Africa (Un gaspillage de poisson – la sécurité alimentaire menacée par l'industrie de la farine et de l'huile de poisson en Afrique de l'Ouest). Publié par Greenpeace International. Juin 2019.



© CFFA

ÉTUDE DE CAS

TIAN YI HE 6

Navire-usine de farine de poisson en activité en Afrique de l'Ouest



En mer (suspecté)
Navire de pêche vers
navire-usine
Navire-usine vers cargo



Petits pélagiques



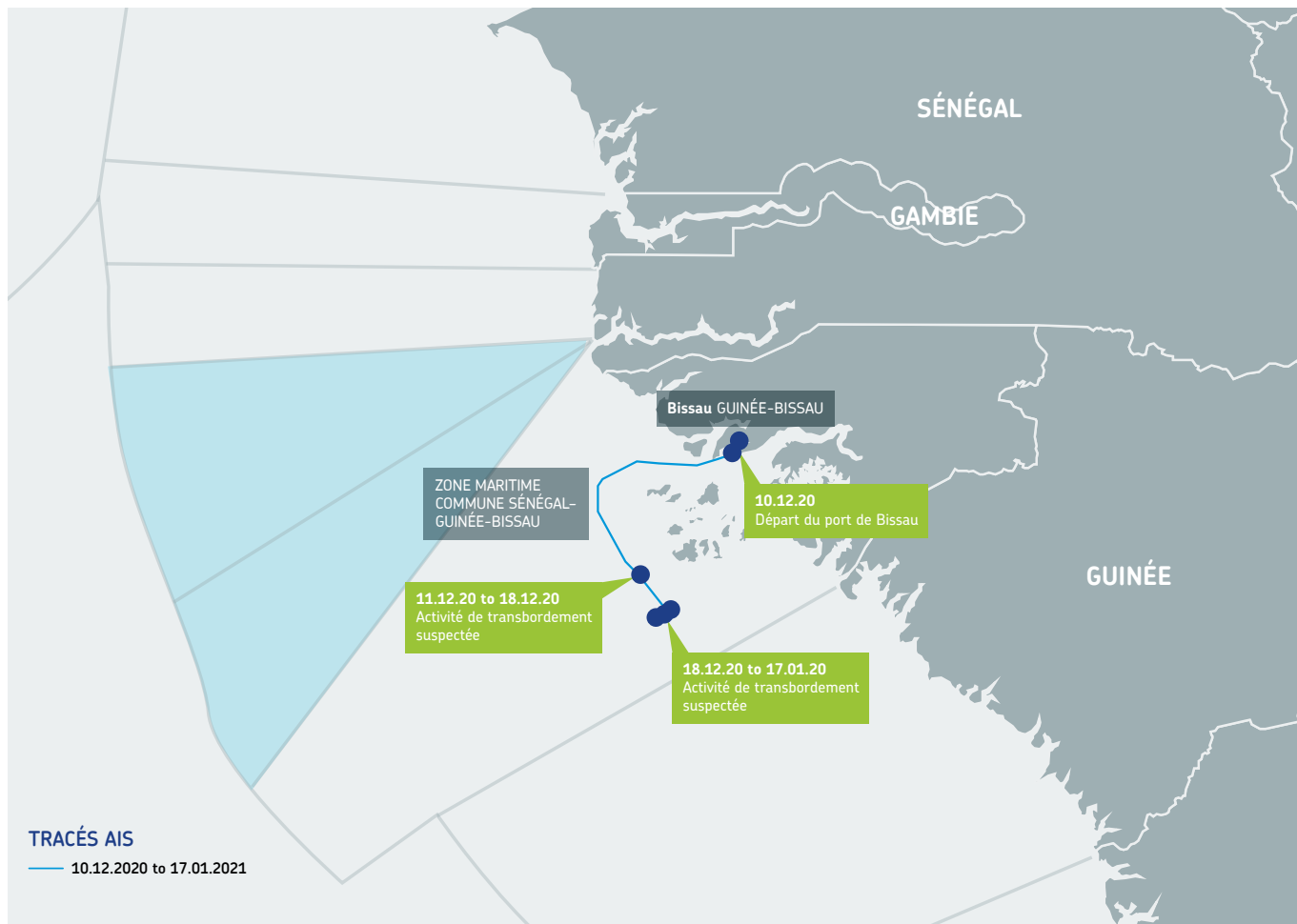
Conformité
Dérive
Rencontres

Le TIAN YI HE 6 est un navire-usine de farine de poisson qui a commencé ses opérations en Afrique de l'Ouest à la fin de 2019, après avoir transité depuis la Chine. Le suivi par AIS indique que le navire n'était pas actif sur les zones de pêche entre 2017 et 2019.

Le navire était surveillé par le GTAQ à son arrivée dans la région à une période où les navires de pêche ciblant les petits pélagiques cherchaient de nouvelles opportunités de pêche dans les pays d'Afrique de l'Ouest et le marché chinois de la farine de poisson connaissait un déficit d'approvisionnement, en particulier en produits de haute qualité.

Le TIAN YI HE 6 était auparavant actif dans le nord-ouest de l'océan Indien (potentiellement dans la pêcherie de calmar, la farine de calmar étant un substitut connu pour la farine de poisson, en particulier pour une utilisation en aquaculture), puis dans le nord-ouest de l'océan Pacifique.

Peu de temps après son arrivée en Guinée-Bissau, le navire a été accusé de cacher ses liens avec des opérations de pêche et a donc été condamné à une amende pour non-notification des autorités de Guinée-Bissau lors de son entrée dans la ZEE, ce qui constitue une violation de la législation nationale des pêches et pour entrave au travail des inspecteurs des pêches.



Nom du navire	TIAN YI HE 6
Numéro OMI	8698633
Pavillon	Chine
Année de construction	2010
TB	11,296
Capacité de stockage	Inconnu
TEU	0

Compliance

Le navire a démarré ses opérations en Guinée-Bissau en novembre 2019, et son comportement stationnaire dans la Zone Maritime Commune Sénégal-Guinée-Bissau a déclenché une enquête des autorités de Guinée-Bissau. Une autorisation est également requise pour opérer en tant que navire de transport de poisson, et le transbordement est limité à une zone dédiée à proximité du port de Bissau.

L'enquête a identifié plusieurs opérations de transbordement en mer non autorisées avec des senneurs battant pavillon turc ciblant des petits pélagiques, qui opéraient auparavant en Mauritanie. Le TIAN YI HE 6 et les bateaux de pêche fournissant le poisson ont été inculpés et condamnés à une amende. Le TIAN YI HE 6 a repris ses opérations dans la ZEE de Guinée-Bissau en février 2020.

En mars 2020, le TIAN YI HE 6 et un navire de transport basé à Dakar ont été surpris alors qu'ils réalisaient une opération de transbordement en mer non autorisée. Les efforts de suivi continus suggèrent que des opérations de transbordement en mer se sont potentiellement poursuivies, impliquant des senneurs battant pavillon turc ainsi que de nouveaux navires de construction chinoise battant pavillon de São Tomé et Príncipe présents en Guinée-Bissau depuis octobre 2020.

La farine de poisson débarquée dans les plaques tournantes de la région (soit par le navire-usine lui-même, soit par les navires de transport associés) pour être exportée vers les marchés finaux devrait donc également faire l'objet de contrôles portuaires approfondis.

2.5 TRANSBORDEMENT ET NAVIRES DE PECHE CONVERTIS

GRUES/FLÈCHES
SUPPLÉMENTAIRES
AJOUTÉES

DÉBARQUEMENT
Ou, souvent, transbordement
directement dans des
conteneurs à terre.

PARE-BATTAGES
« YOKOHOMA »

MARQUES DE
FROTTEMENT



Depuis : **Navires de pêche**
Vers : **Navire de pêche converti ou "mini-reefer"**



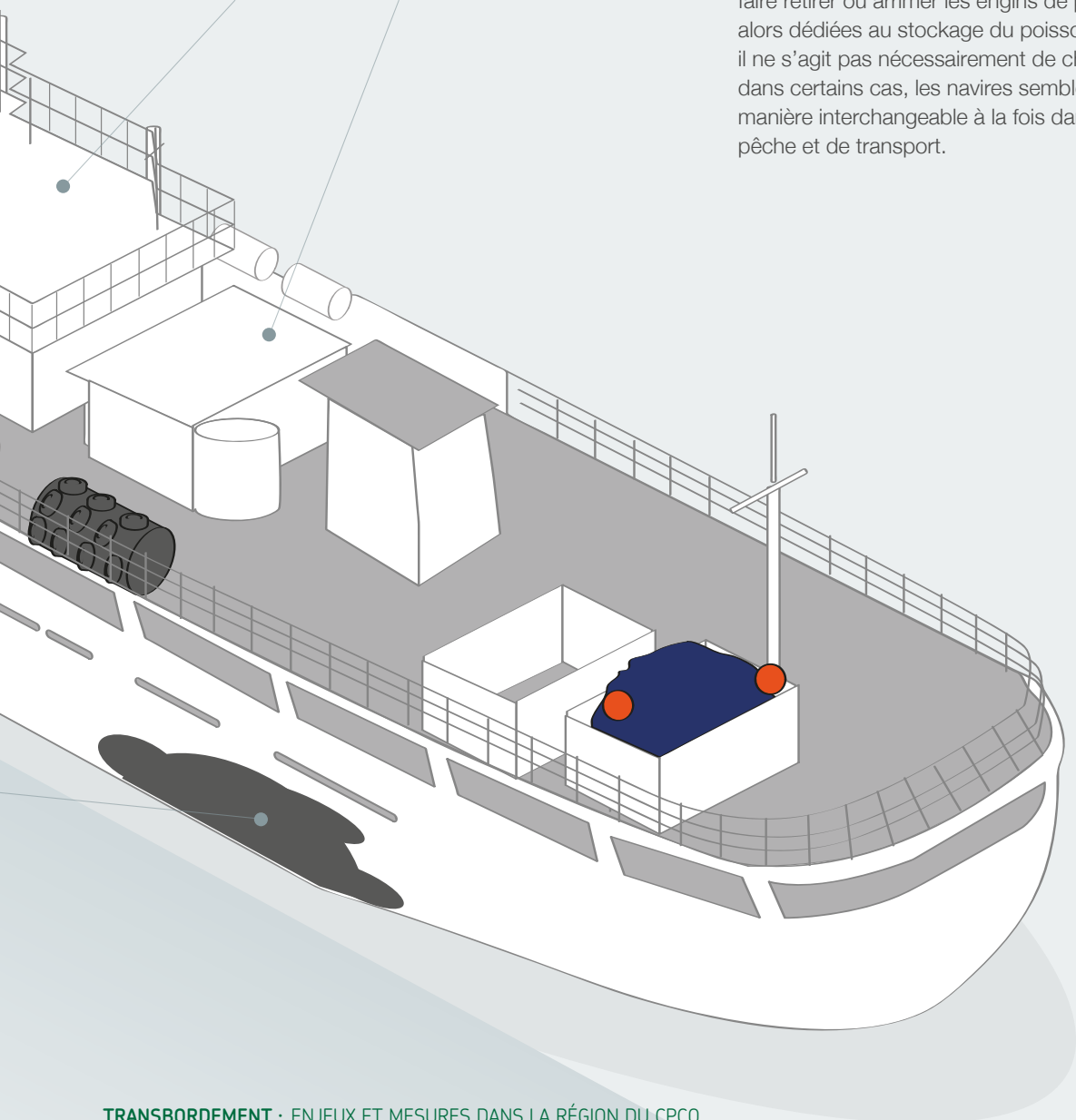
Thons
Requins
Espèces démersales
Petits pélagiques



Haute mer
ZEE

Ces dernières années, un nouveau type de navire de transbordement est apparu dans la région étendue de l'Afrique de l'Ouest. Des navires de pêche transforment leurs opérations, passant d'activités de capture de poisson à des activités de transport de poisson.

POSSIBLE EXTENSION DU VOLUME DE CALE FRIGORIFIÉE



Bien que visuellement ces navires puissent être difficiles à distinguer des navires de pêche en activité, certains d'entre eux ont été liés à la pêche illégale, au blanchiment du poisson, à la fraude et à la falsification de documents, à des structures d'entreprise complexes et à des propriétés effectives opaques.

Ces navires, parfois appelés « mini-reefers », peuvent être reconfigurés pour avoir une plus grande capacité de chargement et de congélation, ainsi que des grues de pont et des flèches pour effectuer des opérations de transbordement en mer. Ils peuvent arborer des pare-battages de type « Yokohama » pour leur permettre de se mettre à couple d'un autre navire en mer en toute sécurité. Ils peuvent également faire retirer ou arrimer les engins de pêche, et les cales sont alors dédiées au stockage du poisson transbordé. Cependant, il ne s'agit pas nécessairement de changements permanents et, dans certains cas, les navires semblent pouvoir être utilisés de manière interchangeable à la fois dans des opérations de pêche et de transport.



©TM-TRACKING

ÉTUDE DE CAS

Navire de pêche converti utilisé



En mer : Navire de pêche vers mini-reefer
Au port : Mini-reefer vers conteneur



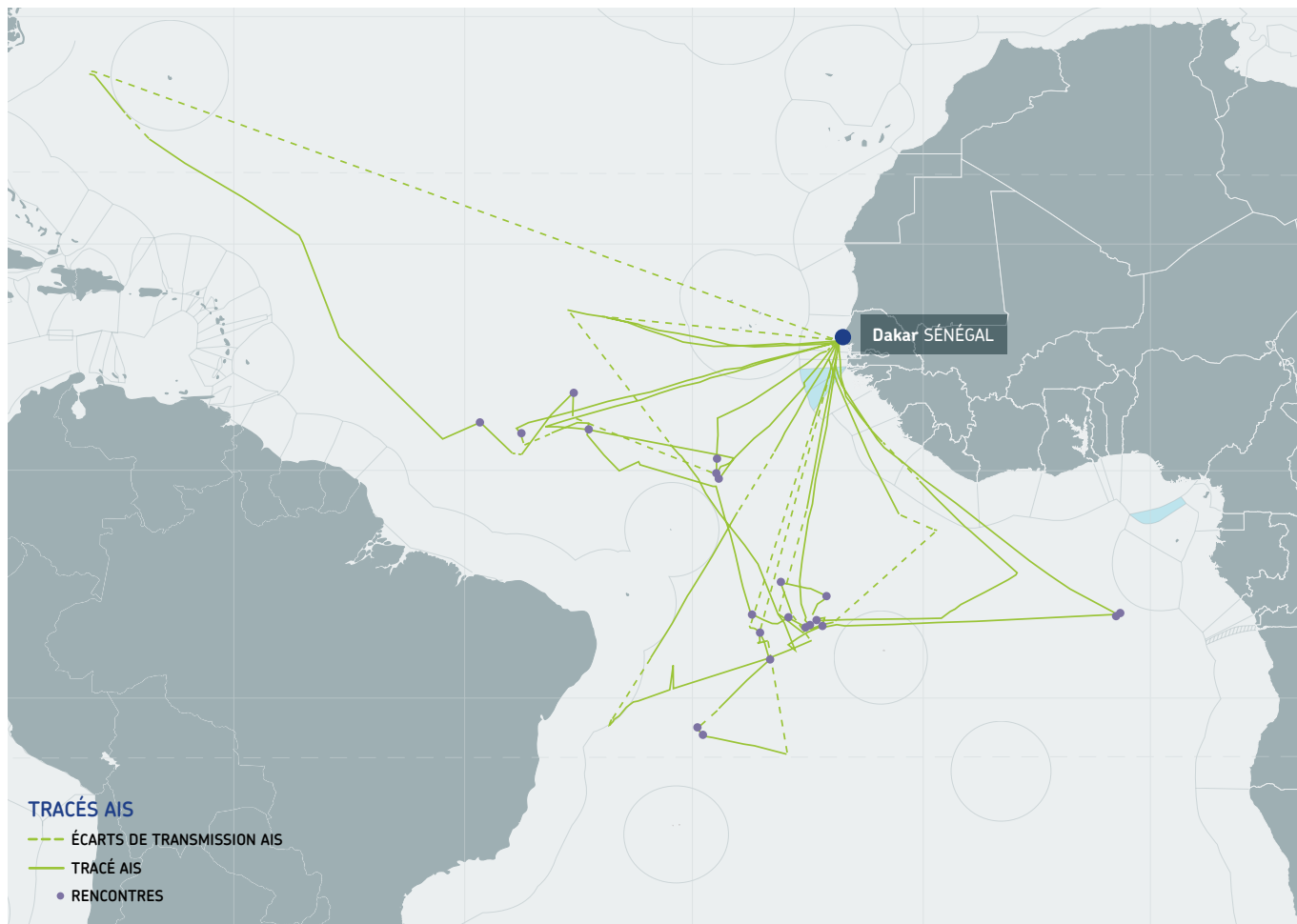
Thon Requins Inconnu



Suivi Contrôle Autorisation

Alors que cette pratique consistant à convertir des navires de pêche en navires de transport est soupçonnée d'avoir cours dans diverses parties du monde, les palangriers convertis opérant dans les pêcheries de thon de l'Atlantique central et sud et utilisant les ports d'Afrique de l'Ouest semblent avoir particulièrement étendu leurs opérations au cours des dernières années. Tandis que quelques-uns de ces navires ne semblent pas du tout autorisés à opérer dans la région de la CICTA, la majorité d'entre eux étaient titulaires d'autorisations et ont été enregistrés dans le registre des navires de la CICTA. Cependant, le plus souvent, ces navires sont immatriculés en tant que navires de pêche et autorisés à pêcher plutôt qu'à effectuer des opérations de transbordement en mer et à transporter du poisson. Dans les deux cas, non autorisés ou ne disposant pas de la bonne autorisation, tout transbordement qui s'effectue en mer est non autorisé.

Ces navires convertis ont opéré principalement à partir du port de Dakar, au Sénégal, mais utilisent occasionnellement d'autres ports régionaux, y compris dans les États membres du CPCO. Il existe des indications d'interactions en mer, indiquant de possibles transbordements non autorisés avec des palangriers sous divers registres ouverts et pavillons d'Asie de l'Est. Un autre problème de conformité avec ces navires est que s'ils sont enregistrés en tant que navires de pêche et autorisés à pêcher, les captures qu'ils collectent lors de transbordements illégaux en mer, potentiellement à partir de navires de pêche sans licence, peuvent être blanchies dans la chaîne d'approvisionnement, déguisées en prises légales et débarquées ou transbordées par un navire de pêche titulaire d'une licence.



Mode opératoire

Le système de conversion relativement facile entre les navires de pêche et de transport permet au navire de prétendre être un navire de pêche actif lorsque cela est nécessaire, ce qui rend la surveillance difficile et évite les soupçons des autorités, même si le navire est enregistré sur le VMS du pavillon ou de l'État côtier.

La durée des voyages et la fréquence des escales d'un navire de pêche sont des indicateurs qu'il opère comme un navire de transport. Par exemple, le navire dont le tracé est affiché ici réalise des voyages directs fréquents vers des zones de pêche connues, de courts épisodes de dérive, puis des voyages

directs de retour au port - avec des escales au port toutes les quatre à six semaines. Ceci est très différent des opérations normales d'un palangrier qui sera en mer pendant plusieurs mois, présentera des modes de déploiement d'engins facilement identifiables et n'entrera dans un port que lorsque cela est nécessaire. Des escales fréquentes au port ne seraient pas rentables pour les opérations normales des palangriers, à moins qu'une cargaison de grande valeur ne soit transbordée et débarquée et qu'elle doive accéder rapidement au marché. Le poisson transbordé au port à partir de ces navires de pêche reconvertis semble généralement être déchargé directement dans des conteneurs.



Les navires de pêche convertis peuvent être équipés de pare-battages de type « Yokohama » pour leur permettre de se mettre à couple d'un autre navire en mer en toute sécurité.

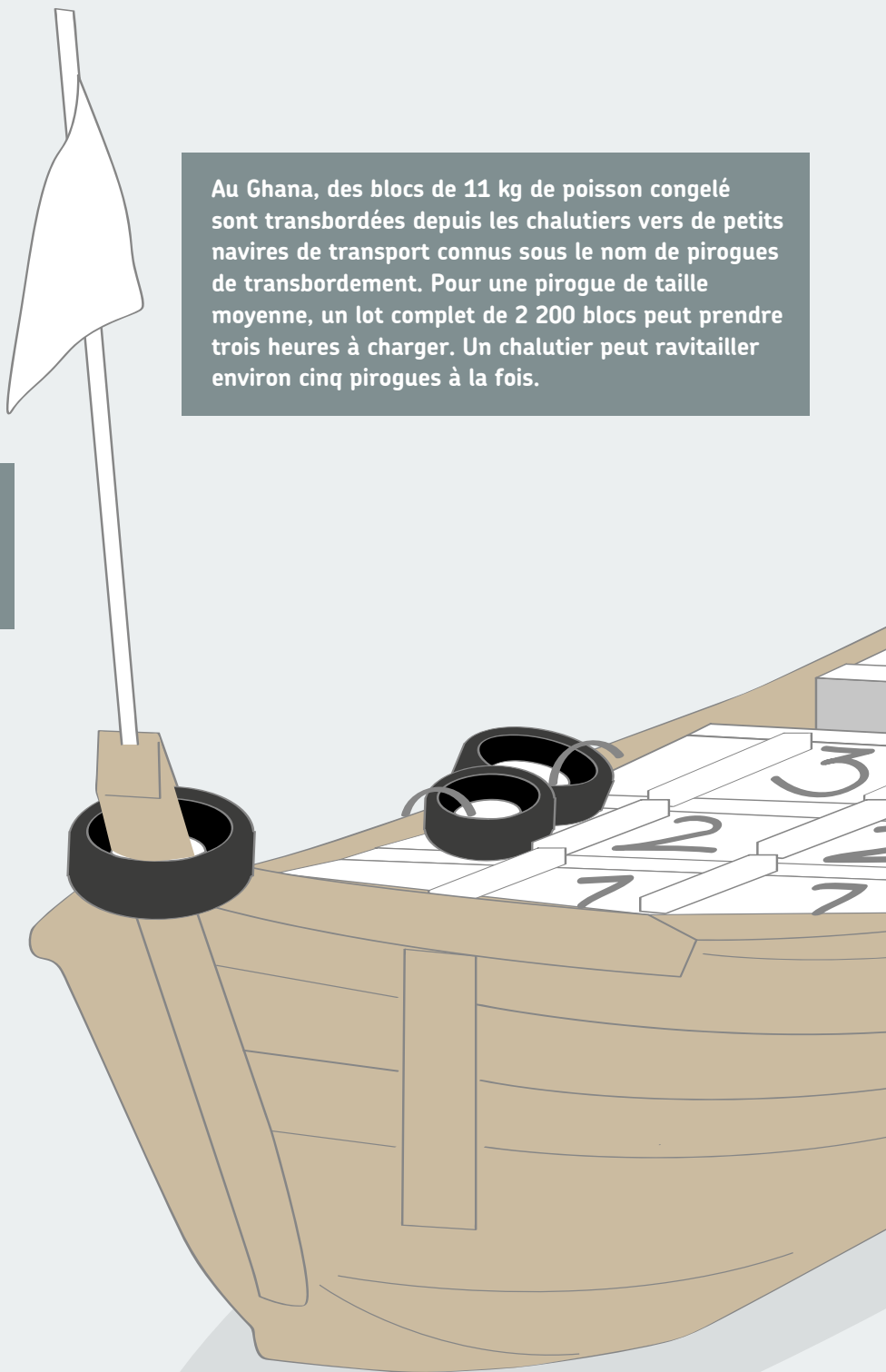
2.6 TRANSBORDEMENT

ET PETITS NAVIRES DE TRANSPORT

Ce type de transbordement était autrefois une pratique par laquelle les pirogues achetaient les prises accessoires indésirables aux navires industriels, contribuant ainsi à la sécurité alimentaire pendant les saisons où les prises artisanales étaient faibles. Au fil du temps, cette pratique est devenue une industrie.

Les petits navires de transport approvisionnent généralement l'équipage et le capitaine du chalutier en marchandises diverses.

Au Ghana, des blocs de 11 kg de poisson congelé sont transbordés depuis les chalutiers vers de petits navires de transport connus sous le nom de pirogues de transbordement. Pour une pirogue de taille moyenne, un lot complet de 2 200 blocs peut prendre trois heures à charger. Un chalutier peut ravitailler environ cinq pirogues à la fois.



Source: EJF et Hen Mpoano (2019). Stolen at sea. How illegal 'Saiko' fishing is fuelling the collapse of Ghana's fisheries (Volé en mer. Comment la pêche illégale « saiko » alimente l'effondrement des ressources halieutiques du Ghana).



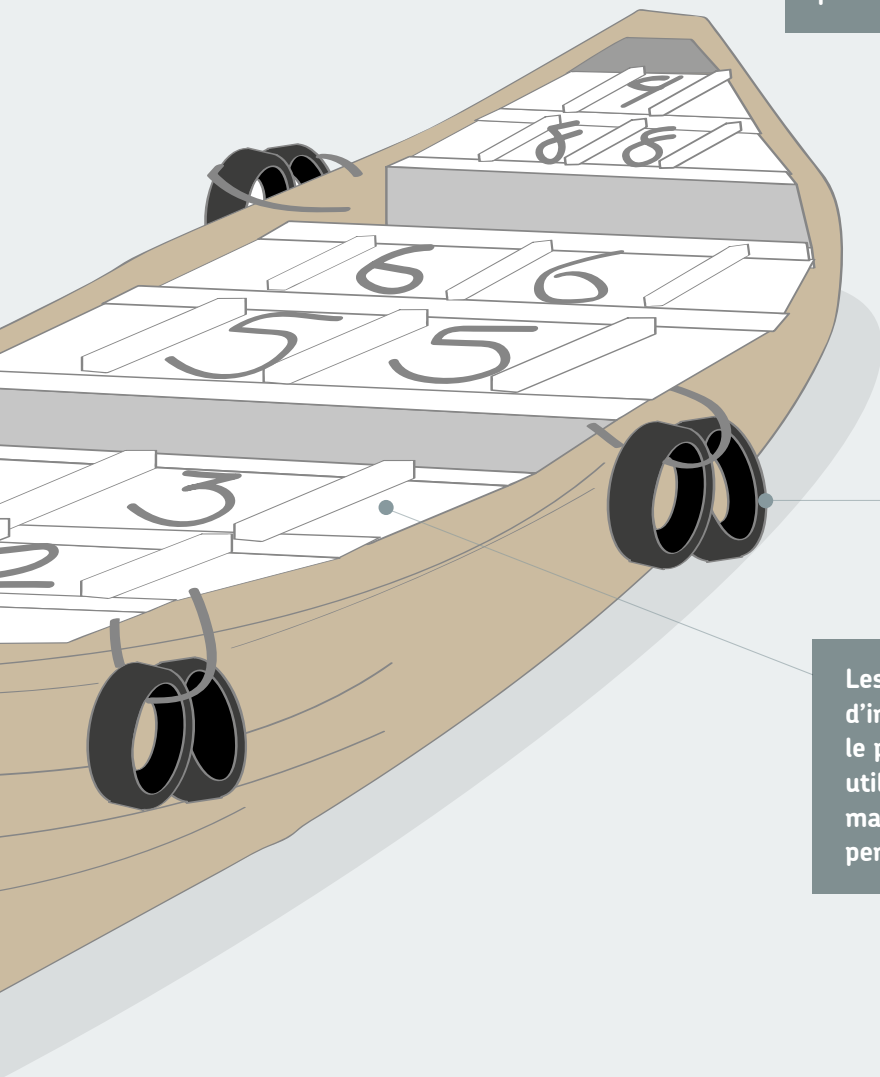
Depuis : **Navires de pêche, reefers, navires-usines**
Vers : **Petites embarcations de transport**



Petits pélagiques
Espèces démersales
Thon



En mer



Une pirogue de transbordement de taille moyenne, d'une capacité d'environ 2 400 blocs de poisson, débarque en une seule sortie l'équivalent d'environ 450 sorties de pêche artisanale. Les pirogues plus grandes (> 17 mètres de long) ont tendance à opérer plus fréquemment, transbordant souvent sur une base contractuelle pour les entreprises de pêche industrielle.

Pneus utilisés comme pare-battages.

Les pirogues de transbordement n'ont pas d'installations de refroidissement mais stockent le poisson dans des compartiments pontés et utilisent des couvertures en tissu épais pour maintenir les blocs de poisson surgelés congelés pendant plusieurs jours.



Statut dans la région du CPCO

CÔTE D'IVOIRE

Navires	Senneurs, reefers et chalutiers. Troc entre navires étrangers et pirogues autour des navires industriels lors de la levée du filet ou du tri du poisson, en vue de récupérer les rejets et les prises accessoires.
Espèces cibles	Thon (espèces de thon indésirables, endommagées ou sous-taille capturées par les senneurs). Espèces démersales (prises accessoires des chalutiers).
Marché	Vente et consommation locale.
Où	En mer ou sur des mouillages non surveillés.
Est-ce légal ?	Non.

CÔTE D'IVOIRE

GHANA

MONROVIA

LIBERIA

ABIDJAN

TAKORADI

LIBÉRIA

Cette pratique a lieu occasionnellement au Libéria.

GHANA

Navires	Chalutiers. Sur les 70 chalutiers opérant au Ghana, une seule compagnie, qui contrôle 20 navires, utilise toujours la technique du « Saiko ».
Espèces cibles	Petits pélagiques (ciblés par les chalutiers). Espèces démersales (prises accessoires des chalutiers).
Marché	Vente et consommation locale. Exportation (volumes incertains).
Où	En mer ou sur des mouillages non surveillés. Au port ou sur un mouillage désigné.
Est-ce légal ?	Uniquement légal lorsqu'il a lieu au port ou au mouillage officiel, avec autorisation préalable et sous surveillance.

Le transbordement de poisson depuis des navires de pêche industrielle vers des navires plus petits était à l'origine un moyen de « troquer » du poisson contre des marchandises. Ces dernières années, dans certaines pêcheries, cela est devenu une activité lucrative qui permet aux navires de pêche industrielle de débarquer des prises non désirées, endommagées, sous-taille ou illicites hors des zones portuaires, tout en évitant les contrôles. Dans les pêcheries au chalut en particulier, cette pratique est considérée comme dévastatrice pour les stocks, car elle crée de la demande pour des poissons sous-taille.

Au Ghana, cette pratique de transbordement connue sous le nom de « Saiko » est désormais bien ancrée et bien documentée. Toutefois, la pratique consistant à transférer illégalement du

poisson depuis des navires de pêche industrielle vers des bateaux plus petits pour le transport et la vente existe également ailleurs dans la région du CPCO sous diverses formes. Le Bénin, par exemple, rapporte que des ressortissants ghanéens tentent d'importer cette pratique, et les responsables nigériens signalent que les prises accessoires de poisson par les crevettiers sont souvent transférées sur de petits bateaux de pêche ou des pirogues de transport pour être acheminées sur les marchés.

Les pays voisins de la région du CPCO ont également vu cette pratique se développer ces dernières années : en Sierra Leone, elle est connue sous le nom de « chenji », et au Cameroun, une pratique bien établie consiste à transférer les poissons trop petits dans des pirogues pour être transportés.

TOGO

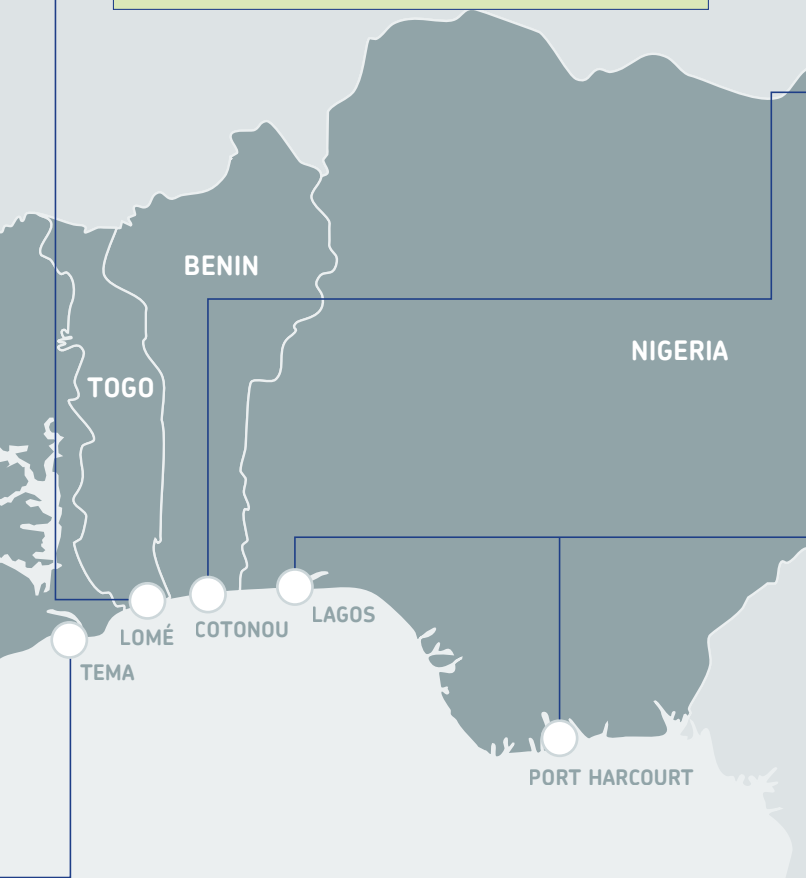
Cette pratique a lieu occasionnellement au Togo.

BÉNIN

Navires	Chalutiers chinois basés au port de pêche de Cotonou.
Espèces cibles	Holothuries.
Marché	Exportation.
Où	En mer ou sur des mouillages non surveillés.
Est-ce légal ?	Non.

NIGÉRIA

Navires	Chalutiers.
Espèces cibles	Espèces démersales (prises accessoires des chalutiers).
Marché	Vente et consommation locale.
Où	En mer ou sur des mouillages non surveillés.
Est-ce légal ?	Non.



Depuis : **Navires de pêche et reefers**
Vers : **Pirogues**



Espèces démersales
Holothuries
Petits pélagiques
Thon



Mouillage – non officiel ZEE

	Nom local	Cela se passe-t-il en mer ou sur des mouillages non surveillés ?	Est-ce légal ?	Est-ce que cela se produit dans le port ou sur un mouillage désigné ?	Est-ce légal ?
Benin	–	Oui	Non	Non	Oui, avec autorisation préalable.
Côte d'Ivoire	–	Oui	Non	Oui	Oui, avec autorisation préalable.
Ghana	Saiko	Oui	Non	Non	Oui, avec autorisation préalable et sous surveillance.
Liberia	–	Non	Non	Non	Non
Nigeria	Yama-yama	Oui	Non	Non	Non
Togo	–	Non	Non	Non	Oui, avec autorisation préalable et sous surveillance.



© Stop Illegal Fishing

ÉTUDE DE CAS

La pratique du SAIKO au GHANA

Transbordements vers des petites embarcations de transport



En mer
Chalutier vers pirogue
de transport



Petits pélagiques



Propriété
Suivi
Contrôle

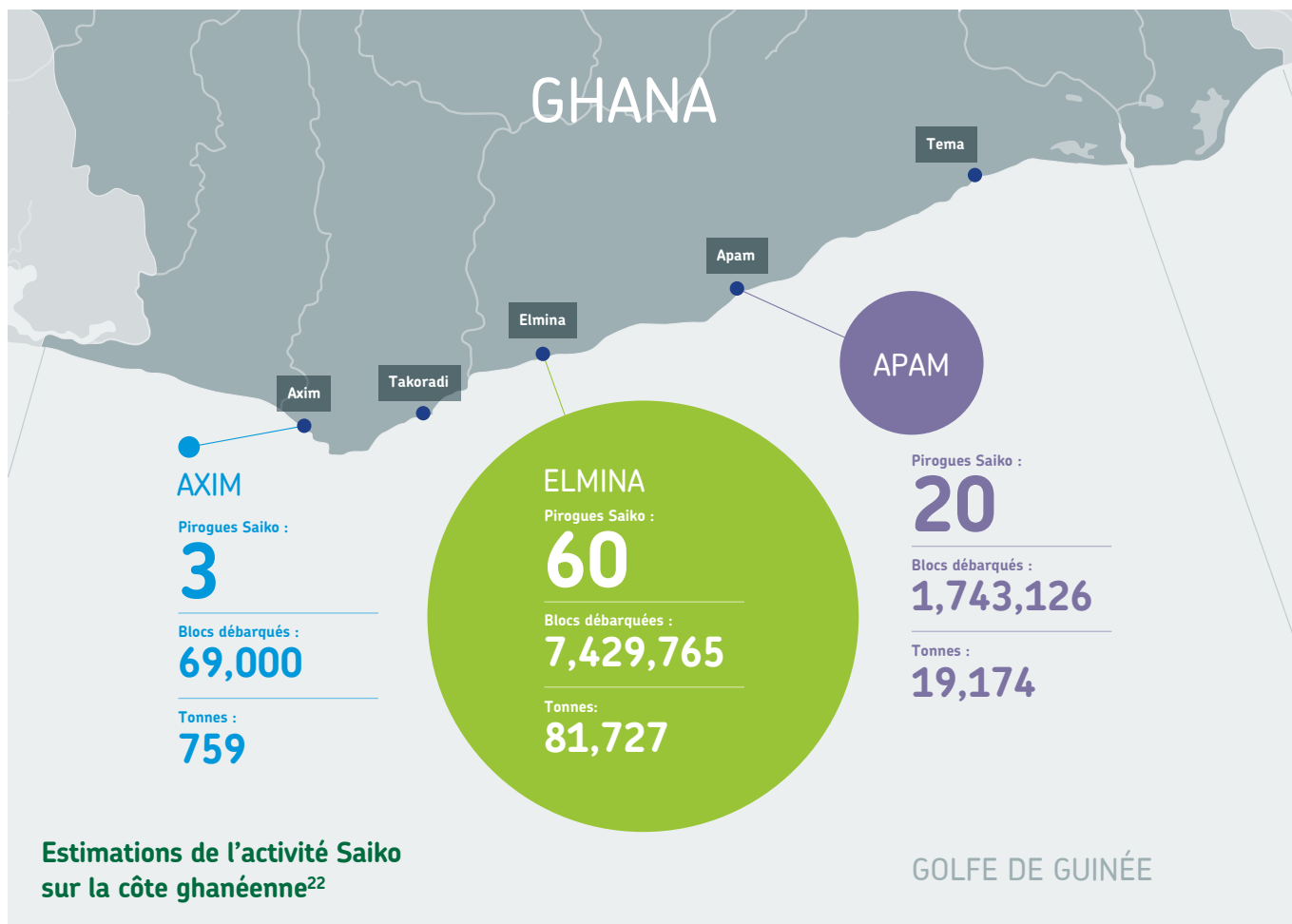
La pratique du Saiko est un exemple de transbordement depuis des navires de pêche vers de petites embarcations de transport. Cela a commencé comme une pratique par laquelle des pirogues ghanéennes échangeaient des provisions contre des prises accessoires non désirées provenant de chalutiers industriels. Cependant, de nos jours, ces chalutiers capturent activement ces poissons afin de les transférer congelés en mer vers des pirogues spécialement adaptées. Ces pirogues transportent ensuite le poisson vers les sites de débarquement et les marchés aux poissons. Ces chalutiers sont autorisés à capturer des espèces démersales, mais en réalité, ils capturent également des petites espèces pélagiques telles que la sardinelle et le maquereau, faisant ainsi concurrence à la communauté de pêche artisanale et contribuant à la surpêche des stocks. Tandis que la pratique du Saiko est courante dans les eaux ghanéennes, les pirogues ghanéennes de Saiko se rendent également à la frontière avec la Côte d'Ivoire afin de faire du commerce avec les navires industriels qui y pêchent.

En raison de la nature illégale et non déclarée de la pratique du Saiko, les informations disponibles sur l'ampleur et la

composition des captures sont limitées. Cependant, une étude récente de l'Environmental Justice Foundation (EJF) et Hen Mpoano²¹ estime qu'environ 100 000 tonnes (t) de poisson ont été débarquées par Saiko en 2017. Les petits pélagiques représentent plus de la moitié du poids des captures Saiko et la valeur des poissons vendus en mer est estimée entre 40 et 50 millions de dollars. Cette valeur augmente lorsque les captures sont vendues sur les sites de débarquement, pour un montant estimé entre 53 et 81 millions de dollars.

En combinant les débarquements Saiko avec les 67 205 t débarquées officiellement par la flotte de chalutiers industriels, on estime que les chalutiers ont capturé environ 167 000 t de poisson en 2017. Le volume des débarquements estimés de la flotte de chalutiers en 2017 était similaire aux débarquements de l'ensemble du secteur de la pêche artisanale. Cela suggère que 40 % seulement des captures ont été débarquées légalement et déclarées à la Commission des pêches en 2017, et ce malgré la présence d'observateurs des pêches pour surveiller les activités de pêche sur certains des navires.

²¹EJF and Hen Mpoano (2019). Stolen at sea. How illegal 'saiko' fishing is fuelling the collapse of Ghana's fisheries.
http://ejf.mudbank.uk/resources/downloads/Stolen-at-sea_06_2019.pdf



Étant donné que les poissons Saiko ne sont pas débarqués dans les ports, mais transbordés en mer, les inspecteurs ghanéens ne sont pas en mesure de surveiller le transbordement ou le débarquement des captures.

Cela signifie qu'ils ne peuvent pas vérifier correctement le volume des captures ou la composition des espèces lors de la mise en œuvre de routine des mesures du ressort de l'État du port et des inspections des navires.

Impacts

Le transbordement de poisson en mer depuis les navires de pêche industrielle ghanéens vers des pirogues est interdit par la réglementation des pêches du Ghana de 2010. Le manque de contrôle signifie que les chalutiers industriels ne sont pas incités à réduire leurs prises accessoires et que les pêcheurs artisanaux ne sont pas motivés à modifier leurs propres pratiques de pêche destructrices (y compris l'utilisation de dynamite, de poison et de filets à mailles inférieures à la taille minimale) et à corriger leur surcapacité.

Le secteur Saiko emploie nettement moins de personnes que le secteur artisanal : 1 500 contre 2 millions dans le secteur artisanal. Cependant, une pirogue Saiko débarque en moyenne

environ 450 fois plus de poisson par sortie qu'une pirogue de pêche artisanale²³. Ainsi, alors que le secteur Saiko a connu un développement rapide, les captures des pêcheries artisanales ont diminué malgré un effort de pêche accru. Cela a un effet ressenti sur les moyens de subsistance et les niveaux de pauvreté, car environ 200 villages côtiers dépendent de la pêche comme principale source de revenus. De plus, la pratique du Saiko tend à faire baisser les prix du marché, en particulier pour les espèces de petits pélagiques, ce qui signifie que les pêcheurs artisans tirent moins de revenus des poissons qu'ils parviennent à capturer.

Les substantiels volumes de petits pélagiques qui transitent par Saiko ne sont pas déclarés, ni inclus dans les statistiques de la pêche maritime. Les juvéniles constituent une part importante des captures Saiko, ce qui affecte la viabilité des stocks. Des évaluations récentes suggèrent que la pêcherie ghanéenne de petits pélagiques pourrait s'effondrer à court terme²⁴.

Malgré les lois nationales interdisant la propriété et le contrôle étrangers dans le secteur, plus de 90 % de la flotte de chalutiers industriels en activité au Ghana est liée à des bénéficiaires effectifs chinois, et ce bien que les navires de pêche eux-mêmes battent pavillon ghanéen.

²² 2 Blocs débarqués (≈11 kg).

²³ Crewmembers, watchmen and hustlers (EJF & Hen Mpoano, 2019).

²⁴ Lazar, N., et al. (2018). Status of the small pelagic stocks in Ghana and recommendations to achieve sustainable fishing 2017. Scientific and Technical Working Group. USAID/ Ghana Sustainable Fisheries Management Project (SFMP). Coastal Resources Center, Graduate School of Oceanography, University of Rhode Island.

MINISTERE DES RESOURCES
DIRECTION DE L'AQUACULTURE
SOUS-DIRECTION DE LA PECHE MARITIME
ET LAGUNAIRE

BUREAU DE CONTROLE
ET D'INSPECTION
DES NAVIRES DE PECHE
ET DES NAVIRES D'OUTRIER
A LA MER



03

ENJEUX ET MESURES LIÉS AU TRANSBORDEMENT DANS LA RÉGION DU CPCO

3.1 Enjeux liés au transbordement	122
3.2 Mesures relatives au transbordement	132

3.1 ENJEUX LIÉS AU TRANSBORDEMENT

Du point de vue du SCS, le transbordement est connu pour être une opportunité opérationnelle permettant de surveiller les captures de pêche et d'autres aspects liés au navire de pêche, y compris ses documents, ses engins et son équipage. En effet, une fois cette opportunité manquée, l'identification ultérieure d'éventuelles captures issues de la pêche INN est rendue plus difficile, voire impossible. Cependant, comme ce rapport le démontre, le mouvement du poisson depuis le navire de capture vers le consommateur final est complexe, le poisson étant transbordé plusieurs fois entre différents types de navires, opérateurs et juridictions, ce qui rend le suivi de ces captures très complexe et difficile.

L'analyse présentée dans les deux premières sections de ce rapport a conduit à l'identification d'enjeux transversaux posés par le transbordement qui sont pertinents pour la région du CPCO. Ils sont abordés dans les sections suivantes :



Définition et
interprétation



Lacunes et failles
réglementaires



Repenser la
croissance bleue



Responsabilité
et contrôle



Capacité aux
points critiques



Comparaison entre
les importations et les
exportations



Partage d'informations
et coopération



DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

La définition du transbordement, lorsqu'elle existe, varie selon les différents cadres nationaux, régionaux et internationaux. Toutefois bien souvent, malgré son utilisation très répandue, le transbordement n'est pas défini. Cela a créé une situation où le terme « transbordement » est associé à différentes interprétations et une grande variété d'applications. Les différentes définitions explicites et leurs interprétations implicites peuvent poser des problèmes lors de discussions, des prises de décisions, des efforts de SCS et des mesures de contrôle ; en effet, même si les mots utilisés sont les mêmes, leur sens peut différer. Par exemple :

Transbordement ou débarquement ?

Le terme « transbordement » suggère l'implication de deux navires ou plus, mais ce n'est pas toujours le cas. Certaines interprétations incluent le mouvement de marchandises d'un navire vers ou depuis un conteneur ou un entrepôt frigorifique, ce qui peut également prendre le nom de « débarquement » ou « déchargement ». Ces interprétations peuvent avoir un impact sur le régime de SCS auquel le produit est soumis ; par exemple, dans le cas où les mesures du ressort de l'État du port sont applicables, ou pour déterminer les tarifs fiscaux et commerciaux appropriés.

Navire de pêche ou de transport ?

Le transbordement peut impliquer différents types de navires pour permettre le mouvement de marchandises entre un ou plusieurs navires de pêche, de transport ou de soutien ou tout autre type de navire. Comme cela est expliqué ci-dessus, la définition des types de navires peut également être complexe. Par exemple, de nombreux États ne considèrent pas que les navires de transport et les navires de pêche s'excluent mutuellement ; de plus, certains États, dont le Libéria et le Panama, n'exigent pas qu'un navire de transport ne pêche pas.

Qu'est-ce qui est transbordé ?

Les captures sont souvent le principal sujet de préoccupation lors des transbordements, cependant ces opérations peuvent comprendre le transfert de marchandises, d'équipage, d'appâts, de cartons de poisson, de carburant, de nourriture, d'eau ou d'équipement.

Quels transbordements ?

Certaines législations ou définitions ne concernent que le mouvement de poisson ou de produits de la mer depuis le navire de capture. Cependant, dans certains contextes, cela concerne le mouvement du poisson jusqu'au premier point de « débarquement » ou d'« importation » dans un pays, tandis que dans d'autres situations, ce sont tous les mouvements de poisson et de produits de la mer entre, depuis ou vers des navires qui sont inclus dans la définition du transbordement

Uniquement les captures industrielles ?

Les réglementations et les efforts de surveillance ne concernent souvent que la pêche industrielle et les navires de plus grande taille. Comme cela a été démontré dans ce rapport, tous les types de transbordement sont importants, et il convient donc d'intégrer le transbordement à petite échelle et artisanal dans les définitions.

Une nouvelle terminologie bien définie pour le transbordement et le débarquement est nécessaire. Cela doit décrire la portée de ces termes afin d'intégrer et de différencier tous les types de transbordement, y compris ceux qui sont détaillés dans ce rapport, et permettre de différencier entre les types de navires tels que les reefers, les navires de pêche, les navires de pêche convertis, les conteneurs, les navires-usines et petites embarcations de transport. Les définitions doivent être sans ambiguïté, conformes, dans la mesure du possible, aux autres instruments de la FAO qui incluent des définitions de ces termes, et applicables aux différents scénarios nationaux et régionaux identifiés, y compris l'incorporation de la pêche industrielle et à petite échelle.



LACUNES ET FAILLES RÉGLEMENTAIRES

Le régime réglementaire qui s'applique au transbordement est complexe et présente des écarts et des chevauchements qui peuvent entraîner une interprétation peu claire et une application variable.

Ce sont généralement les pêcheries d'espèces de grande valeur destinées à la consommation dans le monde développé qui disposent de systèmes systématiques de réglementation et de traçabilité. Ces pêcheries et leurs captures font l'objet d'efforts de SCS ciblés, y compris en ce qui concerne le suivi de transbordements et l'application des mesures du ressort de l'État du port. Cela est généralement lié aux systèmes réglementaires des ORGP qui exigent une surveillance et/ou une mise en œuvre par les États ainsi que la mise en place de systèmes de traçabilité liés au commerce afin de répondre aux demandes des consommateurs.

Les organismes régionaux de pêche tels que le CPCO, le COPACE et la COMHAFAT jouent un rôle important dans l'élaboration des politiques et fournissent des conseils techniques qui alimentent les cadres réglementaires internationaux. Concernant la région du CPCO, il existe une lacune importante dans le cadre réglementaire relatif aux espèces autres que les thons dans l'océan Atlantique (voir la figure 3.1). Cela signifie que la pêcherie de petits pélagiques en haute mer d'Afrique de l'Ouest ne dispose d'aucun système de réglementation partagé, y compris pour le transbordement ou le débarquement des captures.

Les pêcheries partagées qui ne relèvent pas de la compétence d'une ORGP disposent de cadres réglementaires limités, ce qui se traduit par des pêcheries pauvres en données qui sont ensuite mal gérées. Les pêcheries qui n'intéressent pas les consommateurs des pays développés sont moins susceptibles d'avoir un cadre réglementaire significatif en place.

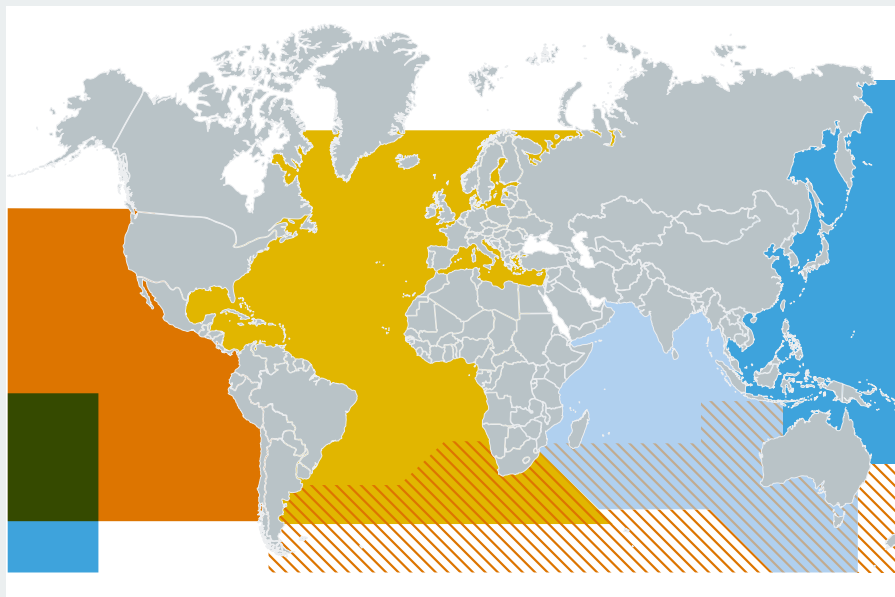
En l'absence d'un système réglementaire partagé, les disparités entre les réglementations nationales sur le transbordement peuvent entraîner des interprétations erronées et d'autres problèmes pour les inspecteurs des pêches dans les États du port de la région du CPCO où les produits transbordés sont débarqués.

La manière dont les États côtiers, du pavillon et du port dans la région élargie de l'Afrique de l'Ouest délivrent une autorisation de transbordement, et la manière dont ils délivrent les permis sous-jacents dont les navires donneurs et receveurs doivent disposer, varient considérablement. Les conditions pour qu'une opération de transbordement soit considérée comme pleinement légale et autorisée sont donc difficiles à cerner.

Cela est particulièrement vrai lorsque l'on considère des pays tels que l'Angola, la Guinée-Bissau, la Mauritanie, la Sierra Leone, etc. qui sont essentiels pour l'importation de poisson dans la région du CPCO. En conséquence, les conditions entourant le transbordement du poisson dans les principales pêcheries sources sont largement inconnues des inspecteurs des pêches dans les ports du CPCO, ce qui entrave leur capacité à effectuer des contrôles bien renseignés.

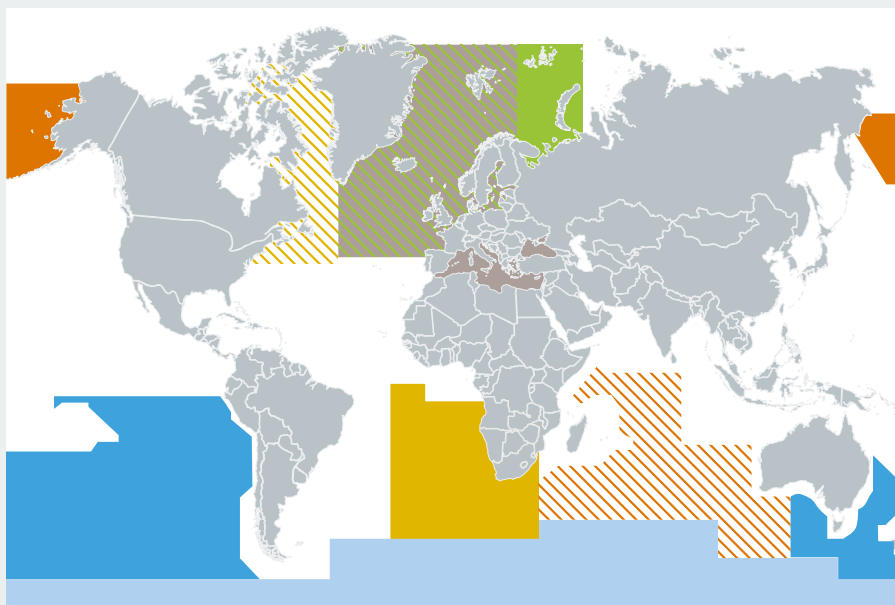
Il est urgent d'examiner l'ensemble de l'écosystème et de rééquilibrer la répartition et la couverture des cadres réglementaires. Un système de réglementation plus complet pourrait inclure une capacité de SCS améliorée et des exigences de surveillance pour les pêcheries de moindre valeur économique qui apportent des avantages nutritionnels et sociaux élevés à l'Afrique de l'Ouest.

Juridictions des ORGP thonières



- **CICTA:** Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
- **CTOI:** Commission des thons de l'océan Indien
- **CIATT:** Comisión Interamericana del Atún Tropical
- ▨ **CCSBT:** Commission pour la Conservation du Thon Rouge du Sud
- ▨ **WCPFC:** Commission des pêches du Pacifique occidental et central

Juridictions des ORGP non-thonières



- **NEAFC:** Commission des Pêches de l'Atlantique Nord-Est
- **SEAFO:** Convention sur la conservation et la gestion des ressources halieutiques de l'Atlantique Sud-Est
- **CGPM:** Commission générale des pêches pour la Méditerranée
- ▨ **OPANO:** Organisation des Pêcheries du Nord-Ouest Atlantique
- **ORGPPS:** Organisation régionale de gestion des pêches pour le Pacifique Sud
- **CCBSP:** Convention sur la conservation et la gestion des ressources en colin dans la partie centrale de la mer de Béring
- **NASCO:** Convention pour la conservation du saumon dans l'Océan Atlantique
- ▨ **APSOI:** Accord relatif aux pêches dans le Sud de l'Océan Indien
- **CCAMLR:** Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique



REPENSER LA CROISSANCE BLEUE

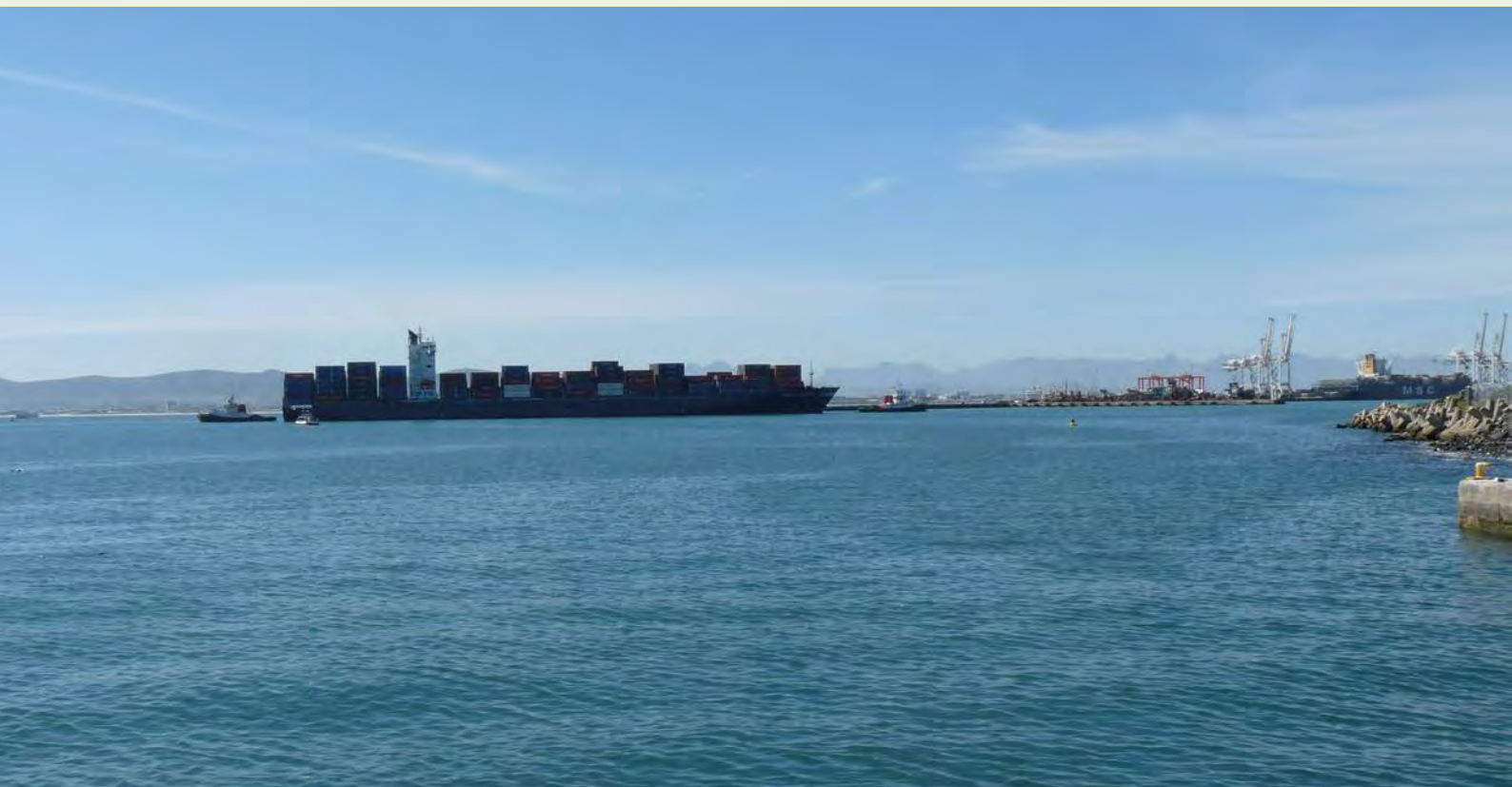
Comprendre comment parvenir à une croissance durable à partir de l'océan est une considération importante dont les politiques et stratégies régionales de pêche doivent tenir compte.

La manière dont l'agenda est défini et les acteurs qui en ont le contrôle sont des éléments essentiels du développement réussi de stratégies de croissance bleue axées sur l'Afrique. L'influence des pays pratiquant la pêche hauturière et des acteurs étrangers de l'industrie peut constituer un obstacle au changement. Cela peut par exemple être lié au renforcement des parties prenantes qui sont déjà actives et économiquement puissantes dans le secteur de la pêche plutôt qu'en ouvrant le dialogue avec de nouveaux acteurs et en mettant en œuvre des approches et des stratégies plus intelligentes et plus équilibrées sur le plan écologique.

Les subventions néfastes créent une fausse représentation de la situation réelle et limitent la possibilité d'étendre le champ des participants pour favoriser la croissance future. L'industrie locale qui veut concurrencer les opérateurs étrangers subventionnés peut être poussée à prendre des raccourcis parfois illégaux pour rendre leurs activités de pêche plus compétitives, ce qui entraîne des impacts sociaux et environnementaux négatifs et finissent par saper la croissance bleue durable.

Le programme de croissance bleue offre l'occasion de repenser et de redéfinir les priorités des besoins et des marchés nationaux. Ce rapport fournit un point de départ pour identifier les acteurs qui bénéficient de la pêche dans la région du CPO, et pour poser des questions stratégiques telles que la manière dont les africains de l'Ouest pourraient bénéficier davantage du thon en conserve riche en protéines et à faible coût qui est actuellement exporté vers l'Europe.

Les futures directives, politiques et réglementations en matière de transbordement pourraient encourager ou exiger le débarquement local de poisson et de produits de la mer afin de promouvoir la création d'installations de transformation, d'encourager une véritable propriété locale et de fournir des produits à haute teneur en protéines au marché intérieur. Les programmes de croissance bleue intelligente pourraient apporter des avantages environnementaux en termes de pêche, de coûts de transport, de réduction des kilomètres alimentaires et plus encore, tout en fournissant une nutrition et des emplois aux populations locales.





RESPONSABILITÉ ET SURVEILLANCE

Une surveillance adéquate du transbordement dans la région de l’Afrique de l’Ouest exige la responsabilité de tous les acteurs impliqués.

Un récent rapport Stop Illegal Fishing a examiné le transbordement de thon dans l’ouest de l’océan Indien¹ et a conclu qu’il existe un déséquilibre important en matière de responsabilité, ce qui entraîne un manque de surveillance. Une minorité d’États du port en développement sont chargés de financer le contrôle de 90 % des captures transbordées par leurs ports, principalement en transit, tandis que les États du pavillon des navires, principalement européens, ne contribuent pas financièrement au contrôle du transbordement et ne sont en fin de compte pas surveillés en raison de capacités limitées. En revanche, le programme régional d’observateurs indépendants de la CTOI qui surveille les transbordements en mer fournit une norme professionnelle de suivi et de surveillance pour les transbordements en mer, représentant 10% des transbordements. Cela est financé par les États du pavillon asiatiques. Bien que cette étude ait utilisé une approche différente, il semble que le même déséquilibre en matière de responsabilité soit observé dans la région du CPCO, avec les mêmes effets sur la surveillance. Cette situation ouvre la porte aux États du pavillon pour exprimer leur soutien envers une surveillance stricte du transbordement au port, tout en sachant que sa mise en œuvre sera limitée en raison des capacités et des limites financières des États du port.

Les États du pavillon sont tenus de s’assurer que leurs navires sont correctement identifiés et marqués, ce qui est essentiel pour le contrôle des transbordements. Des identifiants de navire cohérents sont nécessaires, tels que le numéro OMI, qui doit être marqué sur le navire lui-même, sur tous les documents, et doit être lié aux transmissions électroniques telles que l’AIS. De nombreux cas présentés dans ce rapport illustrent les défis auxquels sont confrontés les responsables du SCS des États du port et côtiers en raison du fait que les États du pavillon ne mettent pas en œuvre de manière adéquate leur responsabilité en matière d’identification des navires, ce qui entrave la surveillance.

Les acteurs étatiques ne sont pas les seuls à devoir rendre des comptes. Les acteurs de l’industrie doivent également faire preuve de transparence en matière de propriété. Un exemple est l’utilisation d’accords de sociétés mixtes entre plusieurs sociétés et/ou gouvernements, pouvant être utilisés pour perpétrer la pêche illégale et des infractions connexes, en permettant aux acteurs étrangers d’accéder aux ressources halieutiques tout en restant cachés derrière la société mixte, se soustrayant ainsi à toute prise de responsabilité pour d’éventuels actes illégaux.

Les acteurs représentant les organisations non gouvernementales (ONG) doivent être tenus responsables de s’assurer que leur soutien est transparent et motivé par les besoins et l’agenda du pays ou de la région qu’ils assistent. Par exemple, la recherche sous-tendant ce rapport a utilisé la surveillance par AIS pour comprendre la dynamique de transbordement et pour fournir des études de cas. Ces informations peuvent être validées pour voir si une rencontre était illégale ou non grâce à des données secondaires fournies par un État du pavillon, côtier et du port. Cette responsabilité mutuelle permet une vérification du suivi sur le terrain et garantit qu’il est aligné sur les priorités locales.

La responsabilité doit être inclusive de tous les acteurs et pleinement appliquée si l’on veut que la surveillance soit équilibrée et complète. Toutes les pêcheries doivent être soumises à un suivi pour assurer la collecte de données sur les captures et l’effort, ainsi que le contrôle de la conformité à la fois en matière de durabilité des stocks et d’absence de pêche INN. Lorsque les niveaux de responsabilité entre acteurs sont inégaux, le suivi du transbordement devient biaisé et moins significatif.

¹ Stop Illegal Fishing (2020): Moving Tuna – Transshipment in the Western Indian Ocean (Le transport du thon – le transbordement dans l’océan Indien occidental). Gaborone, Botswana.



LES CAPACITÉS DANS LES DOMAINES CRITIQUES

Les capacités de SCS des pêches existent dans tous les pays du CPCO. Cependant, des limitations systémiques obligent les pays à concentrer leurs capacités sur certains domaines clés afin de produire les meilleurs résultats de la manière la plus efficace possible. La définition de priorités pour le ciblage des efforts, y compris pour la surveillance du transbordement, peut être guidé par divers facteurs, tels que la politique, la stratégie ou la législation nationale, régionale ou internationale, les évaluations des risques ou les programmes des parties prenantes qui financent la surveillance.

Le transbordement est un domaine critique reconnu pour le suivi des captures et, dans la région du CPCO, il est principalement réalisé dans les ports, souvent dans le cadre de la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port. Il est essentiel de veiller à ce que les inspecteurs des pêches aient systématiquement accès aux demandes préalables d'entrée au port (DPEP) ou à d'autres informations les prévenant qu'un navire de pêche, un reefer ou un navire-usine doit arriver ou est arrivé. Cela permet aux inspecteurs des pêches de procéder à une évaluation des risques et, si nécessaire, d'organiser une inspection. Dans certains cas, des inspections plus complexes coordonnées entre plusieurs administrations peuvent être requises, en particulier dans le cas des reefers.

Garantir et exiger que les inspecteurs des pêches aient accès aux reefers et aux navires de pêche où qu'ils débarquent ou transbordent dans les ports est essentiel, mais souvent difficile compte tenu de la nature complexe des structures portuaires avec différents quais et mouillages selon les types de transbordement et de débarquement. Afin de permettre aux inspecteurs d'avoir accès aux mouillages qui peuvent se trouver à quelques centaines de mètres du quai, une petite embarcation est nécessaire. Dans de nombreux cas, ces embarcations ne sont pas disponibles et les transbordements aux mouillages échappent à la surveillance. Les débarquements des reefers et la conteneurisation se font souvent dans des endroits différents du port, lesquels ne sont pas toujours accessibles aux inspecteurs des pêches. Si cette opportunité initiale de surveiller les transferts de poisson depuis les navires de pêche vers des conteneurs ou des reefers n'est pas saisie, il est peu probable qu'une autre occasion se présente aux inspecteurs des pêches pour contrôler à nouveau ce poisson dans la région du CPCO.

Bon nombre de ces défis relatifs à la surveillance des transbordements sont communs aux difficultés rencontrées pour mettre en œuvre les mesures du ressort de l'État du port ; ils incluent également des problèmes liés aux navires battant pavillon national et à l'incertitude entourant les responsabilités concernant le poisson précédemment débarqué.

Le ciblage des efforts de SCS sur les opérations de transbordement est un moyen efficace d'utiliser les points critiques au bénéfice du SCS. Cependant, comme il y a beaucoup de transbordements de nombreux types, impliquant des pêcheries et navires divers et variés, il est nécessaire de disposer de davantage de ressources humaines – des inspecteurs des pêches – dans de nombreux ports du CPCO afin de pouvoir assurer un suivi significatif et complet des transbordements. Bien que la formation et le mentorat soient importants pour la croissance des capacités, l'accès aux informations sur les navires arrivant au port, l'amélioration de l'accès à tous les lieux de transbordement pour les inspecteurs et une meilleure coopération pour les inspections inter-administrations sont également des domaines clés à améliorer.



COMPARAISON ENTRE LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS

Le déséquilibre entre les contrôles appliqués au poisson importé dans la région du CPCO et les contrôles appliqués au poisson exporté mérite d'être examiné.

La région est un marché important pour la réception de petits pélagiques congelés ou séchés de faible valeur ou d'espèces de poissons démersaux destinés à la consommation. Tandis qu'une partie de ce poisson a déjà été débarquée et arrive dans des conteneurs ou à bord de reefers, d'autres poissons arrivent sur des navires de pêche. Cependant, très peu de ces poissons sont soumis à des contrôles de la part du SCS des pêches. Cela est dû en partie au fait qu'il a déjà été débarqué auparavant, mais aussi parce que la principale préoccupation des consommateurs concerne le poisson hautement nutritif à faible coût, plutôt que la durabilité et les problèmes de traçabilité que cela implique. Cependant, le risque INN lié à ces pêcheries est élevé, en particulier en ce qui concerne les produits transbordés en mer sans aucune surveillance, comme c'est le cas à proximité des eaux angolaises ou mauritaniennes, ou en ce qui concerne la concurrence et les interactions avec les pêcheries artisanales, y compris l'approvisionnement des installations de production de farine de poisson (navire-usines ou usines à terre) par les pêcheurs artisanaux.

Les principales exportations de la région sont le thon vers l'Europe, qui peut ou non avoir été capturé dans les ZEE du CPCO, ainsi que des crustacés et mollusques, généralement transformés. Bien que la région profite très peu de la pêche au thon par rapport aux petits pélagiques, il y a de fortes attentes en raison des demandes des consommateurs étrangers et des exigences des ORGP pour que le SCS relatif à la traçabilité soit mis en œuvre pour le thon débarqué ou transbordé dans les ports du CPCO. Il est intéressant de noter que les crustacés et les mollusques qui sont également exportés principalement vers l'Europe n'attirent pas le même niveau d'attente en matière de SCS. Cela est dû au fait qu'il ne s'agit pas d'espèces de grands migrants et qu'elles ne relèvent donc pas des régimes des ORGP, mais sont gérées localement.

Des directives seraient utiles pour la gestion et le suivi du transbordement si elles adoptaient une vision holistique intégrant le poisson destiné à la consommation et à l'exportation depuis la région du CPCO. Les aspects de gestion et de surveillance ne devraient pas se concentrer uniquement sur les pêcheries bien réglementées ou sur les pêcheries pour lesquelles le consommateur final exige durabilité et traçabilité. Ces aspects devront incorporer le poisson destiné à la consommation locale, qui peut provenir de diverses sources, y compris le poisson capturé dans les ZEE du CPCO par des navires à petite échelle battant pavillon local et étranger, du poisson capturé en dehors de la région et débarqué ou transbordé à l'intérieur la région depuis des navires de pêche, de reefers ou de conteneurs.



PARTAGE D'INFORMATIONS ET COOPÉRATION

Le transbordement de poisson, comme démontré ci-dessus, implique souvent de grandes distances, une gamme de pays et de juridictions, et de nombreux navires différents. De plus, le transbordement est souvent réalisé relativement rapidement après l'arrivée au port, ce qui laisse peu de temps à l'inspecteur des pêches pour analyser et prendre des décisions sur les navires à inspecter et ce qu'il faut rechercher. Ce processus de prise de décision bénéficie et est éclairé par le partage et le recoupement des informations – au sein d'un pays, au sein d'une région et au niveau international.

Au niveau national, en partageant systématiquement les informations, le travail d'un inspecteur des pêches peut gagner en efficacité. Par exemple, si les autorités des pêches, maritimes, douanières et portuaires disposent de canaux de communication efficaces, elles seront toutes au courant des mouvements des navires et pourront coopérer aux évaluations des risques. La coopération entre un certain nombre d'administrations aide les autorités à délivrer rapidement des autorisations de transbordement aux opérateurs conformes tout en ciblant les efforts de surveillance et d'inspection sur les acteurs à haut risque.

Au niveau régional, le partage d'informations, par exemple par le biais du GTAQ, a considérablement amélioré la capacité des pays à cibler les efforts de surveillance sur les navires et les opérateurs présentant des irrégularités ou des zones d'ombre en matière de conformité. Le partage d'informations a également aidé à valider et à recouper les informations fournies aux autorités, telles que les documents d'immatriculation et de licence, avec ceux fournis à d'autres pays. La coopération régionale permet également aux fonctionnaires de demander à un autre pays d'effectuer une inspection dans le but de recouper et trianguler les informations, ce qui produit une image plus complète de l'activité dans la région. Les rapports de transbordement transmis aux ORGP sont généralement insuffisants et fournissent des informations peu utiles aux inspecteurs de l'État du port qui effectuent des inspections. Il s'agit d'un domaine qui nécessite des améliorations et une plus grande transparence.

Au niveau international, la FAO dirige les efforts visant à élaborer des directives pour améliorer le transbordement et sa gouvernance, et celles-ci seront étroitement liées à la mise en œuvre de l'AMEP, du Registre mondial et d'autres instruments. Le partage d'informations entre les pays extérieurs à la région est facilité par la coopération panafricaine, telle que le partage d'informations entre les groupes de travail et les acteurs internationaux dans le cadre du Réseau des ports africains, ou par le biais de la coopération bilatérale. Cependant, la coopération systématique et le partage d'informations entre les États du port et du pavillon restent un défi, entravant les efforts visant à obtenir rapidement des informations pour renseigner les évaluations des risques.

Le partage systématique, de routine et ad hoc des informations devrait être établi aux niveaux national, régional et international d'une manière suffisamment détaillée pour être utile sans submerger d'informations les protagonistes. Des protocoles et des procédures sont nécessaires et il existe de bons exemples à cet égard, notamment dans la région du CPCO, par exemple par le biais du GTAQ et la mise en œuvre d'un groupe de travail national inter-administrations sur les ports (Ports Task Force) au Ghana.





3.1 MESURES RELATIVES AU TRANSBORDEMENT

Il existe des fils conducteurs reliant les enjeux identifiés plus haut ainsi que des mesures communes, telles que la nécessité d'améliorer la qualité et l'inclusivité du partage d'informations et de la prise de responsabilité, ainsi que l'élaboration d'approches complètes et écosystémiques de la façon dont nous pensons, réglementons et surveillons le transbordement dans la région du CPCO.

La valeur élevée du poisson et des produits de la pêche importés et exportés de la région du CPCO a fait du transbordement et du rôle qu'il joue dans la gestion et la gouvernance des pêches un domaine prioritaire d'investigation et d'action. Le travail du CPCO en matière de gestion des pêches et dans la lutte contre la pêche INN de manière plus générale alimente également directement les mesures relatives au transbordement.

En conséquence, les mesures clés du CPCO pour s'attaquer aux problèmes identifiés dans le but de mettre fin au transbordement illégal peuvent être classées sous trois principales initiatives du CPCO, lesquelles ont évolué au cours des six dernières années, l'une conduisant organiquement à la suivante et chacune contribuant à une meilleure compréhension des enjeux :

- Premièrement, le GTAQ, qui a été formé en 2015 pour renforcer et catalyser la coopération en matière de SCS dans la région entre les six États membres.
- Le transbordement a été rapidement identifié comme un défi pour la surveillance dans la région, et potentiellement comme une activité à haut risque permettant la pêche INN, ce qui a conduit à la stratégie régionale de 2017 pour lutter contre le transbordement illégal en mer, un engagement politique clé de la Conférence des ministres du CPCO.
- La dernière approche est le Centre régional de SCS (CRSCS) créé en 2020 pour guider et soutenir la coopération régionale en matière de SCS, y compris la mise en œuvre de la stratégie régionale sur le transbordement.

Les sections suivantes donnent un aperçu de chacune de ces mesures.



© Stop Illegal Fishing

LA STRATÉGIE DU CPCO SUR LE TRANSBORDEMENT

La stratégie et son plan de mise en œuvre visent à lutter contre le transbordement illégal en mer, par la promotion d'une approche régionale du transbordement. Elle établit une approche stratégique commune du transbordement en mer et reconnaît le transbordement comme une question prioritaire. Les enjeux incluent les ressources halieutiques partagées, les navires de pêche partagés potentiellement immatriculés dans un pays, autorisés à pêcher dans un autre et utilisant les ports d'un tiers, ainsi que les reefers partagés qui desservent des navires détenant des autorisations de nombreux pays.

Le transbordement non observé donne l'opportunité 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 liés à une augmentation du risque d'exploitation de la main-d'œuvre et du trafic d'êtres humains.

Étant donné que le transbordement en mer est interdit dans les ZEE de tous les membres du GTAO, il est important que les pays travaillent ensemble pour améliorer l'application de ces interdictions. Si les interdictions sont pleinement mises en œuvre, cela contribuera à accroître le respect des conditions de licence, des exigences de sécurité et sanitaires, et contribuera également à lutter contre les abus de main-d'œuvre en mer.

La stratégie énonce les exigences relatives à l'amélioration de la surveillance et du contrôle des navires impliqués dans le

transbordement en mer dans la région du CPCO. Elle promeut des contrôles pertinents tels que l'obligation d'utiliser le VMS, l'AIS et les numéros OMI pour les navires. À ce jour, la surveillance régionale des mouvements des reefers a identifié de nombreux navires réalisant des déplacements déviant de la norme de transit direct d'un port à l'autre, ce qui a conduit aux conclusions décrites dans la section 2.

Des stratégies sont nécessaires pour opérationnaliser les accords du CPCO liés à la pêche INN ainsi que des approches coopératives pour lutter contre la pêche illégale. Étant donné que 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, la stratégie de transbordement en mer est une stratégie clé que le GTAO s'emploie à mettre en œuvre.



© Pierre Gleizes / Greenpeace

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

Le GTAQ est opérationnel depuis six ans et a été créé en tant que groupe de travail du CPCO pour réunir les six États membres, afin de lutter contre la pêche illégale et de mettre un terme au commerce du poisson pêché illégalement. Inspiré par le modèle de FISH-i Africa en Afrique de l'Est, le GTAQ se concentre sur le partage d'informations et met en œuvre des approches coopératives pour lutter contre la pêche illégale, à l'appui des accords du CPCO. Les membres du GTAQ partagent régulièrement des informations sur les navires actifs dans la région et sur les navires et les opérateurs à haut risque. De plus, ils coopèrent pour obtenir un soutien opérationnel en matière de SCS et de renforcement des capacités.

Le Secrétariat du CPCO travaille en partenariat avec une Équipe Technique qui comprend TMT et Stop Illegal Fishing, avec un financement de la Norad. Cette collaboration s'est avérée un catalyseur efficace pour la coopération, le partage d'informations et la réforme des politiques, y compris la stratégie sur le transbordement en mer. Avant la pandémie de COVID-19, le Groupe de travail se réunissait deux fois par an, ce qui était l'occasion d'établir des relations, de cultiver la confiance et la compréhension, et de créer des points de contact entre les administrations et les pays de la région.

La plate-forme de communication en ligne partagée du GTAQ a permis de partager facilement des informations confidentielles, telles que les listes de licences, les rapports d'inspections portuaires, des renseignements, des publications ou des publications médiatiques. De plus, elle fournit un espace de discussion dans le cadre des enquêtes en cours et permet d'effectuer des demandes d'informations ou d'assistance. Cette communication au niveau opérationnel permet des réponses rapides aux demandes d'informations et de

coopération dans la région et a été un élément important dans la collecte d'informations et les actions de soutien relatives au transbordement – à la fois en mer et au port.

Bien que le GTAQ se concentre sur la pêche industrielle, en facilitant le partage d'informations nationales dans toute la région, en recoupant les listes de licences, en partageant les données VMS et en encourageant la décision de rendre les informations accessibles au public, il promeut activement les efforts visant à rendre la gouvernance des pêches plus inclusive afin d'encourager davantage de prise de responsabilité dans toutes les pêcheries de la région.



LE CENTRE RÉGIONAL DE SCS

© FCWC

Le Centre régional de suivi, de contrôle et de surveillance du CPCO (CRSCS) assure principalement la coordination pour un meilleur suivi régional de l'activité des navires de pêche, des reefers et des navires de soutien en Afrique de l'Ouest, y compris le suivi des activités de transbordement. Il soutient et facilite également la coopération et le partage d'informations entre les États et coordonne et assure le renforcement des capacités.

La capacité actuelle de surveillance des activités liées à la pêche dans les ZEE nationales est limitée. Le Centre surveillera tous les navires de pêche immatriculés ou titulaires d'une licence des États membres du CPCO, sur un VMS régional. Cela donnera aux États sans VMS la possibilité de surveiller les navires opérant dans leurs eaux et d'améliorer la capacité de surveiller la flotte très mobile active dans la région du CPCO, y compris les activités de transbordement.

Le Centre sera en mesure de combiner les informations provenant d'un VMS régional avec les informations de l' AIS et les données visuelles. Cela aidera à surveiller la position, la vitesse, la direction et l'activité des navires de pêche et des navires d'appui, et à suivre et à surveiller les activités de pêche dans la région. Cela contribuera également à faciliter la coopération régionale, y compris les aspects de planification et d'exploitation des patrouilles conjointes du CPCO ainsi que le ciblage des inspections au port dans la région.

Le CRSCS est un projet considérable pour la région. Il faudra plusieurs années pour développer des procédures et des systèmes afin d'étayer la vision de la coopération régionale et du suivi régional des pêches. Cependant, une fois cet objectif atteint, les États du CPCO bénéficieront d'une meilleure compréhension de la dynamique de leurs pêcheries – les poissons, les pêcheurs et les navires – et, grâce à ces connaissances, seront bien placés pour mettre en œuvre une gouvernance des pêches plus équilibrée, inclusive et centrée sur la région, qui servira de base à une meilleure surveillance et une gestion plus efficace des transbordements.

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AIS	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)	DCP	Dispositif de concentration de poissons
AMEP	Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN	DPEP	Demande préalable d'entrée au port
ANUSP	Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons	EJF	Environmental Justice Foundation
APSOI	Accord relatif aux pêches du sud de l'océan Indien	EVP	Équivalent vingt pieds
C188	Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche	FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
CCAMLR	Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (Convention on Conservation of Antarctic Marine Living Resources)	FAOCA	Accord de conformité de la FAO (FAO Compliance Agreement)
CCBSP	Convention sur la conservation et la gestion des ressources en colin dans la partie centrale de la mer de Béring (Convention on the Conservation and Management of Pollock Resources in the Central Bering Sea)	FMARD	Ministère fédéral de l'Agriculture et du Développement Rural du Nigéria (Federal Ministry of Agriculture and Rural Development)
CCTRS	Commission pour la conservation du thon rouge du Sud	GFW	Global Fishing Watch
CGPM	Commission générale des pêches pour la Méditerranée	GTAO	Groupe de Travail de l'Afrique de l'Ouest
CIATT	Commission interaméricaine du thon tropical	IDH	Indice de développement humain
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique	INN	Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
CNFC	China National Fisheries Corporation	ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport (International Transport Workers' Federation)
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	km	kilomètre
COMHAFAT-ATLAFCO	Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les États Africains Riverains de l'Océan Atlantique	LSPLV	Grands palangriers pélagiques (Large scale pelagic longliner vessels)
COPACE	Comité des pêches pour l'Atlantique Centre-Est	MAEP	Ministère de l'Agriculture, de l'Élevage et de la Pêche du Bénin
CPANE	Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est	Mio	million
CPC	Parties contractantes et parties non contractantes coopérantes	mn	Mile nautique
CPCO	Comité des pêches du Centre Ouest du Golfe de Guinée	MOFAD	Ministère des Pêches et du Développement de l'Aquaculture du Ghana (Ghana Ministry of Fisheries and Aquaculture Development)
CRSCS	Centre régional de SCS du CPCO	NaFAA	Autorité nationale des pêches et de l'aquaculture du Libéria (National Fisheries and Aquaculture Authority)
CTA	Accord de Cape Town de l'OMI	NIMASA	Agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes (Nigerian Maritime Administration and Safety Agency)
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien	OCRP	Organe consultatif régional des pêches
		OCSAN	Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique Nord
		OIT	Organisation internationale du travail
		OMI	Organisation maritime internationale

ONG	Organisation non-gouvernementale
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest
OPASE	Organisation des pêches de l'Atlantique du Sud-Est
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
ORGPPS	Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique Sud
ORP	Organisme régional des pêches
PdC	Pavillon de Complaisance
PdE	Protocole d'entente
PIB	Produit intérieur brut
PMA	Pays les moins avancés
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PRO	Programme régional d'observateurs
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
SIF	Stop Illegal Fishing
t	Tonnes
TJB	Jauge brute
tm	Tonne métrique
TMT	TM-Tracking
UE	Union européenne
USD	Dollar des États-Unis
VMS	Système de surveillance des navires (Vessel Monitoring System)
WCPFC	Commission des pêches pour le Pacifique occidental et central
ZEE	Zone économique exclusive
ZGSC	Zhongyu Global Seafood Corporation



SOURCES

Les sources suivantes ont été utilisées pour les statistiques clés utilisées à plusieurs reprises dans le rapport.

Population

Estimations de la population totale, 1970-2100 (IIASA (2015)

<https://ourworldindata.org/grapher/future-population-projections-by-country>

Contribution aux protéines animales. Annuaire des statistiques sur la pêche et l'aquaculture 2018

<http://www.fao.org/3/cb1213t/CB1213T.pdf>

Production de poisson

Annuaire des statistiques sur la pêche et l'aquaculture 2018

<http://www.fao.org/3/cb1213t/CB1213T.pdf>

Emploi

<https://www.fao.org/fishery/en/global-search?q=countryprofiles>

Pauvreté

Population en situation de pauvreté multidimensionnelle, nombre d'habitants (%), moyenne 2008-2019

<http://hdr.undp.org/en/indicators/38606#>

Données commerciales

Observatory of Economic Complexity (Observatoire de la complexité économique)

– extrait pour export de données spécifiques aux produits (niveau HS6).

<https://oec.world>

Limites spatiales des ZEE

Marine Regions

<https://www.marineregions.org/eezdetails>

Limites spatiales des zones terrestres

Banque Mondiale

<https://data.worldbank.org/indicator/AG.LND.TOTL.K2>

Analyse des reefers

TM-Tracking et Global Fishing Watch

Analyse de référence du trafic des reefers dans la région du CPCO:

modes opératoires et facteurs de risque INN associés

Accès réservé au CPCO.





Norad

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 et Stop Illegal Fishing avec un financement de la Norad. En coopérant activement, en partageant des informations et en soutenant 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 illégale.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur :

www.fcwc-fish.org