



CPCO

Le Comité des Pêches pour le
Centre Ouest du Golfe de Guinée



STRATEGIE POUR COMBATTRE LE TRANSBORDEMENT ILLEGAL EN MER

Décembre 2017



© Stop Illegal Fishing

Le Comité des Pêches pour le Centre Ouest du Golfe de Guinée (CPCO) a été établi en 2007 par Convention entre les Etats du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Libéria, du Nigéria et du Togo. Ces Etats Membres se sont engagés à coopérer pour qu'à travers une gestion adéquate, la conservation et l'utilisation optimale des ressources halieutiques dans les eaux maritimes sous leur juridiction soit améliorée. Le Comité a la responsabilité, entre autres, de : renforcer la coopération sous-régionale en matière de suivi, contrôle et surveillance (SCS) des pêches et d'application des réglementations, y compris par le développement progressif de procédures communes; d'accroître la coopération en matière de relations avec les pays de pêche lointaine ; et de promouvoir le développement de standards pour la collecte, l'échange et la déclaration de données sur les pêches.

Pour donner suite à ces engagements, les Etats Membres du CPCO ont établi et formellement adopté le Groupe de Travail pour l'Afrique de l'Ouest (GTAO) en décembre 2015. Depuis sa formation, le GTAO a identifié le transbordement en mer comme étant un défi majeur pour la gestion durable des ressources halieutiques, un facilitateur important de la pêche illégale, et un moyen pour le poisson capture illégalement d'entrer dans les circuits de distribution.

Les transbordements en mer non autorisés permettent aux opérateurs illégaux de maximiser leurs profits en : réduisant le temps passé et le carburant utilisé pour amener le poisson au port ; leur évitant d'être soumis à des taxes ou à l'achat d'une licence ; évitant l'inspection des captures, par exemple la recherche d'espèces interdites ; évitant l'inspection du navire

de pêche, dont l'objectif est de vérifier sa documentation et de s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité, d'hygiène et en matière d'engins de pêche; facilitant d'autres crimes liés à la pêche ; et en créant un environnement favorable au mauvais traitement des équipages et au trafic d'êtres humains.

Les transbordements en mer non autorisés s'opèrent de trois manières, depuis des navires de pêche industrielle vers :

- des navires de transport réfrigérés – communément appelés «reefers» – par le biais d'arrangements préalables hautement organisés au travers desquels le reefer ravitaille les navires de pêche en carburant, nourriture, appâts et équipage, et emmène leurs captures, généralement directement vers des marchés étrangers, évitant ainsi qu'elles soient soumises à des contrôles ;
- d'autres navires de pêche – ceci permet le «blanchiment» du poisson pêché illégalement en le mélangeant au poisson légal, permettant ainsi au poisson illégal de bénéficier de la documentation accompagnant le poisson légal lors du débarquement dans des ports régionaux ou internationaux ; ou
- des bateaux de pêche artisanale ou des pirogues de transport – qui approvisionnent directement des acheteurs sur la cote en poissons pêchés industriellement – cette pratique permettant ainsi aux propriétaires de navires industriels de contourner le système de gestion, souvent avec pour conséquence l'amenuisement des stocks de poissons côtiers essentiels pour l'alimentation et les économies locales.

1 Le Bénin (Loi-cadre n° 2014-19 du 07 août 2014 relative à la pêche et à l'aquaculture en République du Bénin, Articles 36 et 112(ii)), la Côte d'Ivoire (Loi n° 2016-554 du 26 juillet 2016 relative à la pêche et à l'aquaculture, Article 27), le Libéria (Fisheries Regulations 2010, Sections 14 et 35) et le Nigéria (Sea Fisheries Act 2004, Section 1) permettent le transbordement en mer et au port, mais requièrent une autorisation pour le transbordement en mer. Le Ghana (Fisheries Act 2002, Articles 132 et 133, Fisheries Regulations 2010, Regulation 33) et le Togo (Loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo, Articles 44, 87, 88 et 90) ne permettent le transbordement qu'au port, sous réserve d'une autorisation. Le Ghana (Fisheries Regulations 2010, 33) fait également référence explicitement aux petites embarcations et pirogues.



Le transbordement en mer est généralement illégal dans la région du CPCO. Les Etats Membres du CPCO, à travers leurs cadres réglementaires nationaux, interdisent le transbordement en mer, ou requièrent des autorisations spéciales¹. Les Conventions du CPCO ne permettent par ailleurs le transbordement en mer que dans les situations d'urgence². La Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique (CICTA) interdit quant à elle le transbordement en mer, à l'exception de transbordements autorisés en accord avec le programme régional d'inspecteurs et concernant le transbordement de poissons issus des palangriers pélagiques industriels vers des reefers. L'Accord sur les mesures du ressort de l'Etat du port (AMREP) de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) est un outil efficace et peu coûteux que les pays peuvent employer pour refuser l'entrée au port aux navires de pêche ou reefers si une infraction est suspectée ou avérée, tandis que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974 de l'Organisation maritime internationale des Nations Unies (OMI) permet d'exiger des navires de pêche et des reefers qu'il disposent d'un système d'identification automatique (AIS).

En réponse à cette situation, et conscients du besoin d'agir urgemment, les Etats Membres du CPCO s'accordent sur les approches stratégiques suivantes pour mettre un terme aux transbordements illégaux dans la région.

1. Harmoniser la législation et les procédures nationales au sujet du transbordement en mer avec les cadres régionaux et internationaux et les meilleures pratiques.
2. Collecter, partager, archiver et analyser l'information et le renseignement pour améliorer la prise de conscience et la compréhension collective au sujet des activités de transbordement en mer de navires de pêche industrielle vers des reefers, entre navires de pêche industrielle, et de navires de pêche industrielle vers de petits bateaux dans les pêcheries relevant de la zone de compétences du CPCO.
3. Exiger que les transbordements effectués par tout navire pavillonné dans un Etat membre ou autorisé à pêcher dans la ZEE d'un Etat membre prennent place dans un port désigné.
4. Renforcer la coopération avec les institutions des pêches, économiques et autres institutions intergouvernementales au sujet du transbordement en mer, en partageant des informations au sujet des navires de pêche, y compris les reefers, et en établissant des mécanismes pour vérifier cette information.
5. Etablir des mécanismes et procédures d'échange d'informations avec les Etats côtiers, du pavillon, du port ou du marché concernés au sujet des transbordements en mer par des navires de pêche, y compris reefers, d'intérêt commun.
6. Adhérer à l'AMREP pour fournir un cadre harmonisé régionalement et mondialement concernant l'accès au port par des navires impliqués dans la pêche illégale, non déclarée et non règlementée (INN) ou la facilitant, y compris les reefers engagés dans, ou suspectés d'être engagés dans des transbordements illégaux.
7. Exiger des navires de pêche pavillonnés dans un Etat membre, autorisés à pêcher dans la ZEE d'un Etat membre, ou bien qui entrent dans le port d'un Etat membre, qu'ils utilisent un système de suivi des navires (VMS) et transmettent des signaux aux administrations nationales mandatées par les Etats membres concernés, et maintiennent un système d'identification automatique (AIS) opérationnel en tout temps.
8. Exiger des navires cargos frigorifiques (reefers) pavillonnés dans un Etat membre, autorisés à transiter dans la ZEE d'un Etat membre ou d'entrer dans le port d'un Etat membre qu'ils utilisent un système de suivi des navires (VMS) et transmettent des signaux aux administrations nationales mandatées par les Etats membres concernés, et maintiennent un système d'identification automatique (AIS) opérationnel en tout temps, conformément avec la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974.
9. Mettre en œuvre un suivi à terre et en mer des transbordements des navires de pêche industrielle vers des reefers, entre navires de pêche industriels, et de navires de pêche industrielle vers de petits bateaux, y compris à travers les programmes d'observateurs et la collaboration avec les pêcheurs artisans.
10. Développer un plan d'action pour mettre en œuvre cette stratégie et rendre compte des progrès effectués à la Conférence des Ministres du CPCO.

Approuvé par la Conférence des Ministres du CPCO le 15 Décembre 2017 à Abuja, Nigéria.

² Article 16, paragraphe trois de la Convention sur les Conditions Minimales d'Accès aux Ressources Halieutiques de la zone du CPCO (2013).

³ Recommandation 16-15 de la CICTA.



CPCO

Le Comité des Pêches pour le
Centre Ouest du Golfe de Guinée

Le Comité des pêches du Centre-Ouest du Golfe de Guinée (CPCO) facilite la coopération dans la gestion des pêches entre les pays membres: Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Libéria, Nigeria et Togo.

Pour plus d'informations, allez à:

www.fcwc-fish.org

CPCO

4th floor of Fisheries Research Institute Building

Community Two Area

PO Box BT 62 Tema

Ghana

Tel: +233 (0) 303 20 53 23