



© Trygg Mat Tracking

# Réglementation, suivi et contrôle renforcés des activités de transbordement à l'échelle mondiale

*Contributions développées sur le terrain  
Octobre 2021*

Suivant le cadre de l'étude approfondie de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), « [Transbordement : un examen plus approfondi](#) », ce rapport présente un ensemble de cas qui démontrent la nécessité de renforcer la réglementation, le suivi et le contrôle des activités de transbordement. Global Fishing Watch (GFW), le Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance (IMCSN), The Pew Charitable Trusts et Trygg Mat Tracking (TMT) ont utilisé une combinaison de technologie satellitaire, d'apprentissage automatique, de données d'autorisation publique et de retours d'expérience acquise lors d'opérations de soutien opérationnel sur le terrain, pour présenter des exemples concrets d'activités de transbordement insuffisamment réglementées, contrôlées et suivies en rapport avec la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, et pour mettre en évidence les meilleures pratiques déjà en place, qui devraient être renforcées.

Pour atteindre leurs objectifs, les directives volontaires pour la réglementation, le suivi et le contrôle du transbordement doivent être **solides, pérennes et réalisables sur le plan opérationnel**.

## Les co-auteurs de ce rapport recommandent donc :

1. Les principales considérations de l'étude « Transbordement : un examen plus approfondi » devraient être pleinement prises en compte dans les directives volontaires ;
2. Les mesures régionales existantes concernant le transbordement devraient être examinées en détail, prises en compte et renforcées dans les directives volontaires ;
3. L'utilisation de technologies et d'outils existants pour soutenir la mise en œuvre complète des mesures relatives au transbordement et la validation des informations communiquées sur ces transbordements devrait être soutenue et recommandée dans les directives volontaires ; et
4. La publication en temps opportun des données d'identification, d'autorisation et de suivi des navires, ainsi que les données relatives aux activités de transbordement, y compris les détails spatiaux et temporels associés à chaque événement autorisé, devrait être encouragée dans les directives volontaires.

Les cas présentés dans ce rapport évaluent l'activité des navires de transport, en utilisant le [Carrier Vessel Portal](#) de Global Fishing Watch en combinaison avec l'expérience acquise par chaque organisation lors d'opérations d'assistance technique au suivi, au contrôle et à la surveillance des opérations de transbordement menées par les États et les organismes régionaux de gestion des pêches. Les informations accessibles sur le Carrier Vessel Portal indiquent des événements de transbordement potentiels en comparant les données du système d'identification automatique des navires et en déterminant les « événements de rencontre » et les « épisodes de dérive » potentiels<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> Des « événements de rencontre » sont identifiés lorsque les données d' AIS indiquent que deux navires peuvent avoir effectué un transbordement, ce qui est défini comme deux navires présents de manière continue à moins de 500 mètres l'un de l'autre pendant au moins 2 heures, à au moins 10 km d'un mouillage côtier. Des « épisodes de dérive » sont identifiés lorsqu'un seul navire de transport présente un comportement cohérent avec la rencontre d'un autre navire en mer, mais qu'aucun autre navire n'est visible sur l' AIS.



## 02. Résumé exécutif

---

## 04. Une part active des opérations de pêche commerciale

---

## 06. Transbordement : un examen plus approfondi

---

## 07. Contributions développées sur le terrain — considérations clés

Définitions

Autorisations

Déclarations

Suivi

Partage de données et d'informations

Utilisation de nouvelles technologies et de technologies existantes

Traçabilité

---

## 23. Conclusions et recommandations

Les directives volontaires doivent être solides

Les directives volontaires doivent être pérennes

Les directives volontaires doivent être réalisables sur le plan opérationnel

---

## 26. Ressources clés

---

## 26. Mises en garde sur les données

# Une part active des opérations de pêche commerciale

Le transbordement — le fait de transférer des captures d'un navire à un autre — joue un rôle actif dans de nombreuses opérations de pêche commerciale. Chaque année, des milliers de navires de pêche transfèrent leurs captures, notamment de thon, de maquereau, de calamar, de crabe et de petits poissons pélagiques, sur des navires de transport frigorifiques, communément appelés « transporteurs » ou « reefers », qui les transportent ensuite vers un port pour y être transformées. Cela permet aux pêcheurs d'éviter un trajet de retour au port coûteux et long, ce qui contribue également à la qualité et à la valeur de leurs prises.

Bien que le transfert de captures d'un navire à un autre puisse sembler anodin, il a souvent lieu en mer ou dans des zones portuaires difficiles d'accès pour les inspecteurs des pêches — c'est à dire, hors de vue et de portée des autorités. La portée limitée des capacités de suivi et de contrôle permet à des opérateurs peu scrupuleux de manipuler ou d'omettre les données relatives à leurs pratiques de pêche et à leurs captures dans le but d'obtenir un avantage financier. Ce manque de transparence crée des conditions qui peuvent conduire à des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) et facilite l'introduction de poisson d'origine illégale sur le marché. Cela ouvre également la porte à d'autres crimes maritimes, tels que le trafic d'armes, de drogue et [même d'êtres humains](#).

L'insuffisance des données, et le fait que les déclarations de captures ne reflètent pas toujours la réalité, peut conduire à des erreurs lors des évaluations des stocks, ce qui peut avoir un impact sur les efforts de conservation et de gestion de toutes les pêcheries importantes. Cela peut également entraver les efforts de traçabilité, car le poisson pêché illégalement est souvent mélangé à des prises légales. Sans un régime réglementaire adéquat, le transbordement reste un obstacle majeur à la légalité du secteur des pêches.



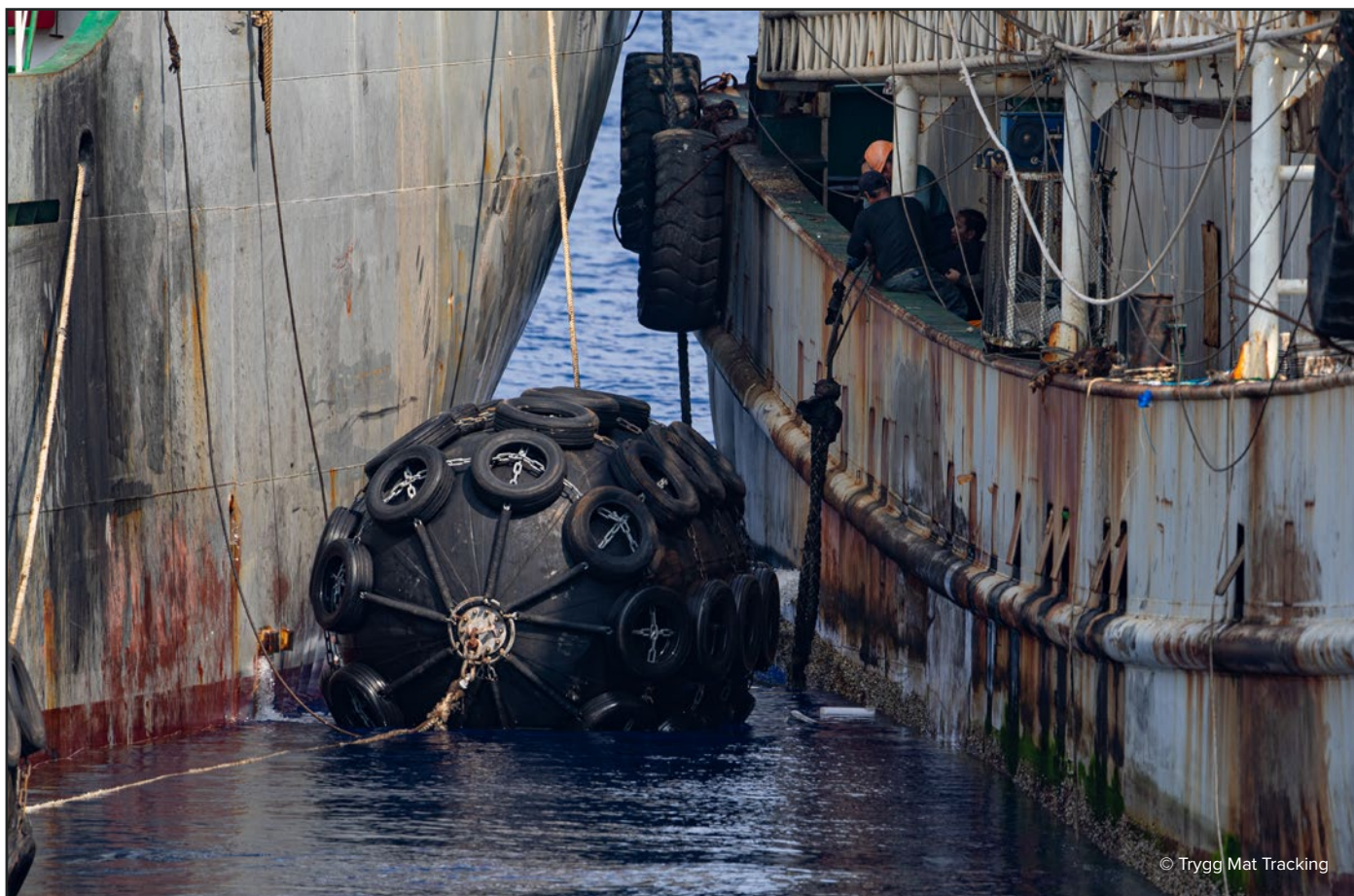


La communauté internationale a reconnu la nécessité de renforcer la réglementation, le suivi et le contrôle du transbordement. Cela a été initialement identifié comme une préoccupation lors de la [trente-deuxième session](#) du Comité des pêches de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Les États membres ont encouragé la FAO à entamer des études sur les lacunes de gestion et de contrôle relatives aux transbordements qui sont susceptibles de contribuer à des niveaux plus élevés de pêche INN.

Au cours des [sessions suivantes](#), le Comité s'est félicité des études globales et approfondies sur le transbordement et a [demandé à la FAO](#) de procéder à l'élaboration d'un projet de directives volontaires relatives à la réglementation, au suivi et au contrôle du transbordement. Ils ont également recommandé qu'une consultation d'experts soit convoquée pour examiner le projet, suivie d'un processus de négociation dirigé par les membres, mené par un groupe d'experts techniques, et soutenu par le Secrétariat de la FAO. Le Comité a également souligné qu'il existe différents types d'opérations de transbordement, et qu'elles n'ont pas toutes des impacts négatifs sur la durabilité des ressources halieutiques. En outre, le Comité a précisé que l'élaboration du projet de directives volontaires relatives à la réglementation, au suivi et au contrôle du transbordement devrait renforcer les mécanismes, mesures et pratiques régionaux existants.

Global Fishing Watch (GFW), le Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance (IMCSN), The Pew Charitable Trusts et Trygg Mat Tracking (TMT) (les co-auteurs) travaillent ensemble pour fournir des données, des analyses et des recommandations de politiques aux États membres de la FAO, et identifier les technologies, les outils et les approches nouvelles et émergentes qui peuvent améliorer la compréhension et la gestion des activités de transbordement à l'échelle mondiale.

Ce rapport vise à fournir des contributions développées sur le terrain pour aider les experts et les États membres lors de futures négociations, en veillant à ce que les directives volontaires élaborées tiennent compte des défis auxquels le secteur est confronté et s'appuient sur les mesures de gestion existantes.



# Transbordement : un examen plus approfondi

La FAO a lancé un [examen mondial](#) des réglementations, des pratiques et des mécanismes de contrôle relatifs au transbordement. L'étude, de nature qualitative, a mis en lumière la diversité des pratiques de transbordement, la portée des réglementations relatives au transbordement et la nécessité de renforcer le contrôle du transbordement.

## La méthodologie de l'étude a été conçue autour de cinq éléments clés :

1. Des visites de terrain, visant à assurer une représentation géographique étendue ;
2. Une enquête mondiale, proposée aux États membres de la FAO, aux organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), aux organisations non gouvernementales et aux parties prenantes de l'industrie ;
3. Des études de cas portant sur les pêcheries de thons et de calamars ;
4. Des discussions bilatérales avec un large éventail d'ORGP ; et
5. De la littérature publiée sur le sujet du transbordement et des activités associées.

L'étude se termine par une discussion centrée sur l'identification des éléments de gestion qui pourraient constituer la base d'une discussion sur l'élaboration de lignes directrices internationales fondées sur les meilleures pratiques. Il a été déterminé que des directives standardisées et cohérentes dans sept domaines permettraient aux autorités compétentes de minimiser le risque d'entrée sur le marché de produits de la mer capturés de manière INN et de faire en sorte que les cadres juridiques nationaux et régionaux soient respectés. Ces sept considérations clés sont : **définitions ; autorisations ; déclarations ; suivi ; partage de données et d'informations ; utilisation des technologies existantes et nouvelles et traçabilité.**



© Trygg Mat Tracking



## Définitions

« Transbordement : un examen plus approfondi », souligne que les incohérences dans les définitions de « transbordement » et de « débarquement » rendent celles-ci sujettes à interprétation par les autorités, et que cela pourrait contribuer à des lacunes dans la surveillance et le contrôle. À l'heure actuelle, il n'existe pas de définition claire et acceptée des activités qui doivent être associées aux opérations de pêche pour qu'un transbordement ait eu lieu ou pour que les captures soient considérées comme débarquées. Un accord universel sur les définitions de ces termes soutiendra le développement et la mise en œuvre des directives volontaires.

### Prise en compte de l'utilisation croissante des conteneurs

Un nouveau domaine de préoccupation est l'utilisation de conteneurs pour le transfert de poisson entre différentes régions, plutôt qu'avec des navires de transport frigorifiques, comme cela était réalisé traditionnellement. L'utilisation de cette pratique est en augmentation et des rapports récents sur le transbordement dans [l'océan Indien occidental](#) mettent en évidence le fait qu'il n'est pas toujours géré de manière adéquate. Les opérateurs de pêche INN exploitent les lacunes ou les chevauchements de responsabilités. Il est donc important que la conteneurisation soit reflétée dans les définitions — et que des évaluations des risques et des inspections systématiques aient lieu, comme cela est requis pour d'autres pratiques de transbordement. Une étude est en cours pour aider à déterminer la définition la plus appropriée pour intégrer cette pratique croissante de transbordement direct dans des conteneurs. En outre, une définition de « débarquement » permettrait aux autorités de déterminer plus clairement si les conteneurs entrant dans un port devraient être soumis aux contrôles portuaires destinés aux produits débarqués pour la première fois, par opposition aux contrôles destinés à l'importation de produits qui ont été débarqués auparavant.

## Autorisations

L'accès aux informations mises à jour sur les autorisations des navires de transport et des navires donneurs est essentiel pour permettre un contrôle efficace des activités de transbordement. Sans cela, les parties prenantes ne peuvent pas entreprendre les évaluations des risques nécessaires pour prendre des décisions éclairées ou assurer le respect des mesures de gestion pertinentes. Les listes des navires de transport et des navires donneurs autorisés à transborder devraient être rendues publiques, et ce dans toutes les pêcheries concernées. Les informations d'autorisation devraient être incluses dans toutes les listes d'autorisations de navires des ORGP ainsi que dans le [Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement](#), y compris le numéro d'identification de l'Organisation maritime internationale ([numéro OMI](#)) et d'autres détails sur le navire. Concernant les transbordements non liés aux ORGP — que ce soit dans les eaux des États côtiers ou en haute mer — les États côtiers et du pavillon concernés devraient également fournir les autorisations. Tous les navires autorisés à transborder dans n'importe quelle pêcherie devraient être tenus d'avoir un numéro OMI, et aucun navire ne devrait être autorisé à la fois en tant que navire donneur et de transport. De plus, il est impératif

que ces données soient supervisées par le personnel des services de suivi, contrôle et surveillance (SCS). Toute donnée d'autorisation, de suivi ou de déclaration n'aura d'utilité que si elle est évaluée et exploitée par des professionnels dédiés. Leur rôle est essentiel pour une surveillance opérationnelle adéquate du transbordement.

## Les autorisations des ORGP

La publication des informations sur les autorisations de transbordement, qui sont tenues à jour par la Commission des pêches du Pacifique occidental et central (CPPOC), signifie que malgré la taille de la zone de la Convention et l'ampleur de l'effort de pêche à l'intérieur de celle-ci, [pour 2018](#), la CPPOC semble comporter le plus petit nombre de cas d'activités non autorisées par des navires de transport sur les cinq ORGP thonières. Il s'agit d'un exemple de bonne pratique actuellement mise en application par une ORGP qui devrait être prise en compte dans l'élaboration des directives volontaires.

À l'inverse, le [registre régional des navires](#) de la Commission interaméricaine du thon tropical (CIATT) ne contient aucune information sur les autorisations historiques ou ne fait aucune distinction entre les navires actuellement autorisés et précédemment autorisés, en dehors des senneurs inactifs et ayant sombré. Les listes de tous les navires donneurs et receveurs autorisés à transborder par leur État de pavillon respectif devraient être rendues publiques, y compris les listes historiques et les dates d'autorisation.

En outre, toutes les entités qui immatriculent des navires et délivrent des autorisations de pêche devraient être admissibles à l'adhésion aux organismes régionaux de gestion des pêches, de sorte que des déclarations soient systématiquement requises pour tous les navires de pêche et les navires de soutien aux activités de pêche.



*Le transfert de poisson d'un navire de pêche à un autre, y compris la conversion de navires de pêche en « mini-reefers », a été identifié ces dernières années comme un nouveau défi important lié au transbordement.*



## Déclarations

Lorsque les informations relatives aux événements de transbordement sont partagées, les données de suivi des navires peuvent être vérifiées et la confiance des parties prenantes dans la conformité des activités de transbordement est renforcée. Par exemple, lors d'une [analyse récente](#) des activités de transbordement au sein de la zone de la Convention de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA), les données de localisation des navires associées à des activités de transbordement potentielles ont pu être recoupées avec les marées signalées via les rapports d'observateurs pour tous les transbordements. Sans accès aux rapports d'observateurs détaillés fournis par le biais du Programme régional d'observateurs (PRO) de la CICTA pour les navires de transport, cette vérification n'aurait pas été possible, et des événements de transbordement légitimes peuvent avoir été signalés comme suspects en raison d'un manque d'informations vérifiées. Cela peut conduire les autorités dans les juridictions concernées à utiliser des ressources coûteuses alors que cela n'était pas nécessaire.

Cette analyse n'a été possible que dans la mesure où la CICTA possède l'un des PRO des navires de transport les plus détaillés et les plus transparents des cinq principales ORGP thonières. Les directives volontaires devraient examiner comment les attributs positifs du PRO des navires de transport de la CICTA pourraient être appliqués à d'autres régions et étendus pour garantir que les données sont complètes, cohérentes et partagées en temps opportun. Cela présente également l'opportunité de garantir que les moyens de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) sont utilisés de la manière la plus efficace possible en exigeant que les notifications/autorizations, les déclarations, les rapports d'observateurs et les rapports de débarquement soient publiés régulièrement afin de soutenir les efforts de vérification.

Certaines mesures des ORGP ne sont pas assez complètes. Une [analyse récente](#) des activités de transbordement dans la zone de la Convention de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) met en évidence les défis associés au suivi des activités de transbordement lorsque celui-ci est basé sur des données limitées, obtenues à travers le PRO des navires de transport de la CTOI. Par exemple, des niveaux élevés d'activité de navires de transport ont été observés dans les eaux de la zone de la Convention qui chevauchent d'autres ORGP gérant des espèces non couvertes par la Convention CTOI. Étant donné que la CTOI ne publie pas d'informations à jour et détaillées sur les transbordements multi-espèces — par exemple les dates de déploiement par sortie ou par événement de transbordement — ni aucune information sur les espèces non ciblées, il n'est pas possible de déterminer le risque de pêche INN associé à ces activités de transbordement. Des directives mondiales cohérentes qui exigent que des informations de déclaration régulières et détaillées soient partagées pour chaque événement de transbordement et pour toutes les espèces, participeraient à atténuer cette préoccupation.

Tous les transbordements entre navires de transport et navires de pêche n'impliquent pas le transfert de poisson, mais comme toutes les données de déclaration ne sont pas rendues publiques, il n'est pas possible de vérifier ce qui se passe réellement sur l'eau. Par exemple, suite à une [analyse récente](#) des activités de transbordement dans la zone de la Convention de la CTOI, l'Agence des pêches du Japon a confirmé que les navires de transport qui rencontraient des navires donneurs sans observateur à bord menaient des activités non liées au transbordement de poisson — par exemple, « le transbordement d'appâts et/ou de marchandises, et le ravitaillement en carburant ». Des exigences de déclaration incohérentes limitent la possibilité d'effectuer des audits et constituent un défi pour de nombreuses ORGP. La publication de ces informations soutiendra les efforts des parties prenantes concernées pour vérifier toutes les données de transbordement déclarées par les navires, les États du pavillon et les observateurs.

## Suivi

De nombreuses ORGP ont des exigences générales de suivi pour les activités de transbordement menées par des navires battant pavillon de leurs États membres, dans leur zone de convention et liées aux espèces qu'elles ont pour mandat de gérer. Cependant, une [analyse récente](#) des activités de transbordement ayant lieu dans la zone de la Convention de la CTOI a révélé un niveau élevé d'activité par des navires de transport non-membres, en particulier dans les zones qui chevauchent d'autres ORGP. Par exemple, une grande partie des transbordements potentiels ont été effectués par des navires de transport battant pavillons d'États non membres. En outre, certains ports visités par des navires de transport battant pavillons d'États non membres n'étaient pas répertoriés comme ports d'entrée désignés en vertu de politiques telles que la [mesure pertinente de la CTOI](#) ou l'[Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port](#). Un niveau élevé d'activité de navires de transport a également été observé dans des zones chevauchant d'autres ORGP gérant des espèces non couvertes par la Convention CTOI. Les données de suivi de port à port sont vitales pour le suivi, mais devraient être rendues publiques afin que les problèmes de juridiction et ceux liés au mandat de certaines ORGP n'empêchent pas un SCS efficace des activités de transbordement, et afin que le transbordement d'espèces non gérées par les ORGP puisse être surveillé de manière efficace.

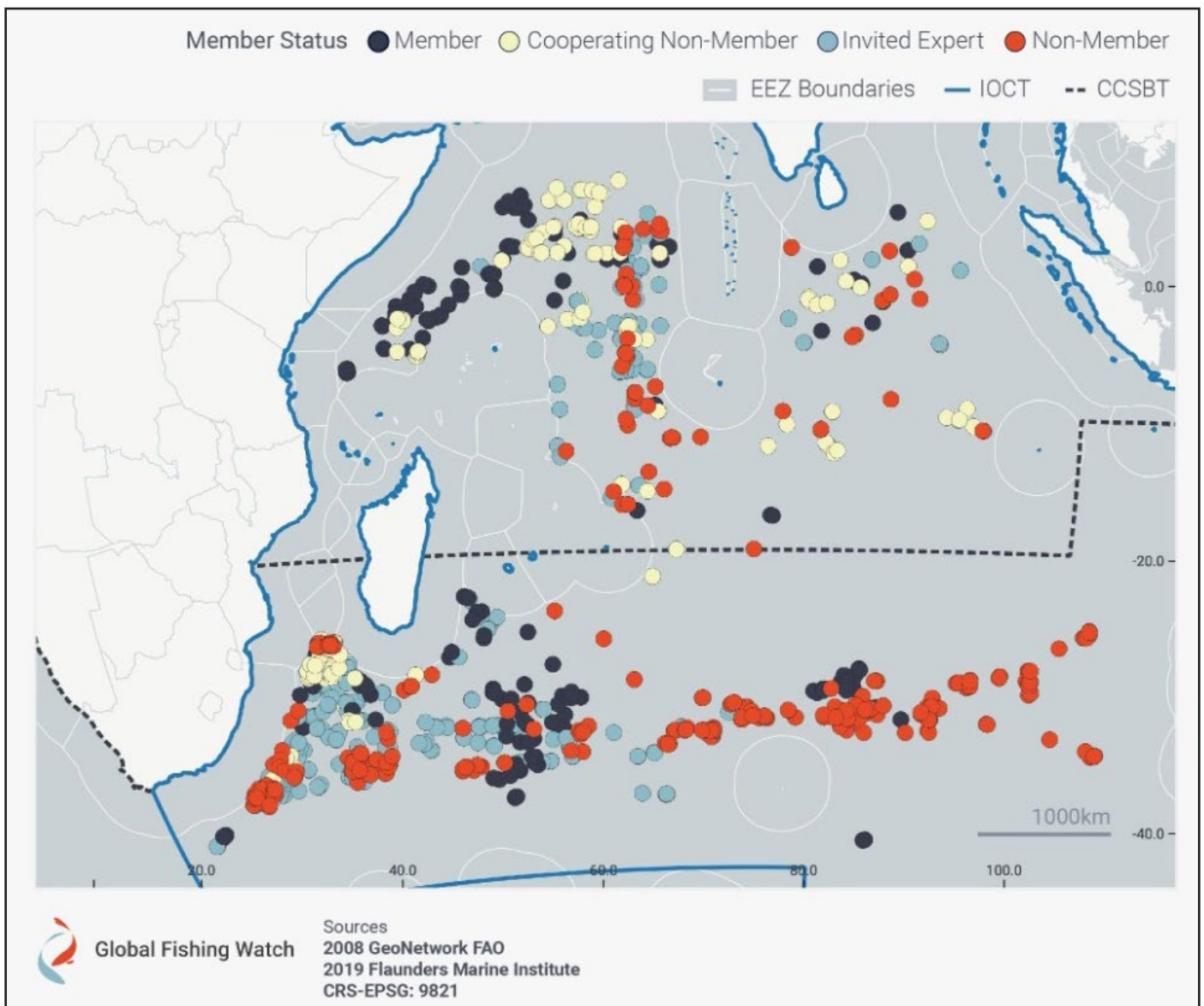


Figure 1. GFW — événements potentiels de transbordement détectés, par [statut d'adhésion](#), y compris les [experts invités](#), dans la zone de la Convention de la CTOI et chevauchant partiellement la zone de la Convention de la Commission pour la conservation du thon rouge du Sud (CCTRS). De multiples événements de transbordement semblent être effectués par des non-Membres dans les deux zones (en rouge).



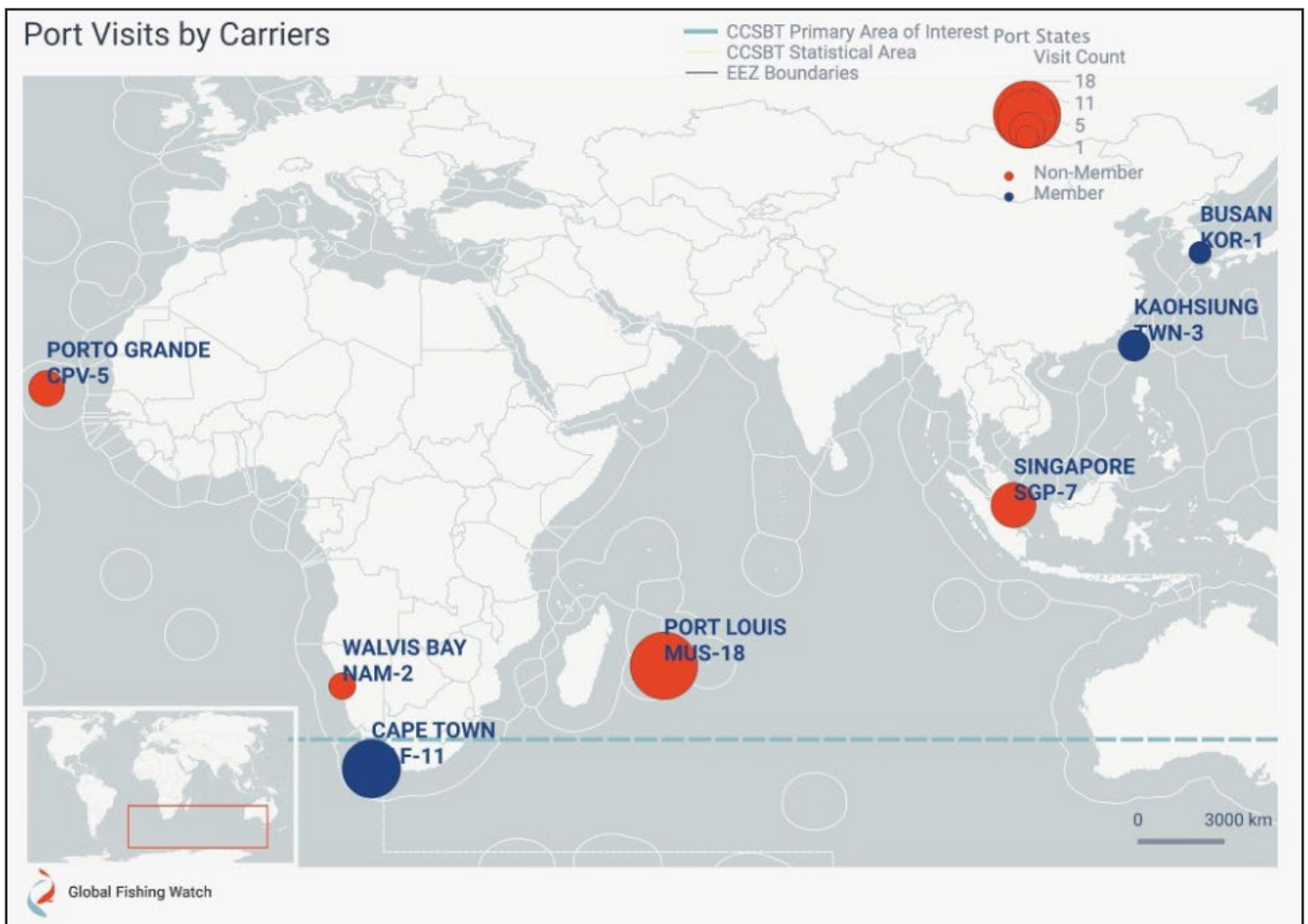


Figure 2. Ports visités par des navires de transport après d'éventuels événements de transbordement dans la zone de la Convention CCTRS. De multiples visites portuaires sont effectuées par des navires de transport battant pavillons d'États membres qui ne sont pas Parties à la Convention CCTRS (en rouge).

## Partage de données et d'informations

Des procédures formelles de partage des données de transbordement entre les autorités nationales et régionales sont essentielles pour garantir que les activités sont autorisées et que les captures sont légales. En raison de la nature internationale de la gestion des pêches, plusieurs parties prenantes peuvent avoir besoin d'accéder à l'information. Par exemple, un navire donneur peut battre le pavillon d'un État, tandis que le navire de transport bat le pavillon d'un autre. Il se peut que l'opération de pêche ait été réalisée dans des eaux relevant de la juridiction d'une ORGP ou dans une zone de chevauchement avec une autre ORGP. Dans ce cas, les données et informations devraient être partagées entre les États du pavillon et toutes les ORGP concernées. Même si les États et les ORGP ont l'intention de partager toutes les informations disponibles, il est crucial de mettre en place des mécanismes de communication formellement établis permettant un partage rapide des informations. Autrement, il est possible que le processus ne soit pas assez rapide pour identifier les transbordements à risque.

Ceci est particulièrement pertinent lorsque les États côtiers régionaux partagent des stocks de poissons communs, des flottes de pêche transfrontalières et les risques de transbordement y étant associés, et lorsque les mandats des ORGP se chevauchent. Le golfe de Guinée est un bon exemple du premier cas, où des pêcheries importantes se chevauchent, présentant un risque de transbordement. Concernant le second cas, la CCTRS et la CTOI sont de bons exemples. En effet, [une étude de 2018](#) a identifié un nombre important de palangriers pêchant en tandem dans les zones méridionales de l'océan Indien, puis réalisant des transbordements, et bon nombre d'entre eux détenaient une autorisation pour l'une ou l'autre ORGP, mais pas pour les deux.

## La réglementation du transbordement et l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port

L'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (AMREP) exige que les États du port établissent des mesures, y compris des exigences d'inspection, pour les navires associés à la pêche battant pavillon étranger (y compris les navires de pêche et les navires de transport) cherchant à entrer dans leurs ports avec à leur bord des captures n'ayant pas été débarquées auparavant. L'objectif de l'AMREP est d'éviter que les poissons capturés de manière INN n'atteignent les marchés via les ports.

L'AMREP exige que les autorités portuaires obtiennent des informations sur l'activité des navires avant qu'ils n'entrent dans le port, et qu'elles les valident pour déterminer si des opérations INN sont susceptibles d'avoir eu lieu. Les mesures de l'État du port sont une opportunité efficace de vérifier si le transbordement a été effectué conformément aux réglementations pertinentes et, par conséquent, les autorisations et les rapports de transbordement sont des éléments essentiels pour garantir que les autorités portuaires sont en mesure d'établir la traçabilité complète des captures avant leur débarquement au port.

Tandis que les États — les États du port pour la plupart, soutenus par les États du pavillon — sont responsables de la mise en œuvre de l'AMREP, plusieurs ORGP ont adopté des mesures contraignantes de gestion et de conservation pour renforcer les contrôles de l'État du port, dont certaines sont pleinement alignées sur les meilleures pratiques internationales définies dans l'AMREP. Cela garantit que ces normes soient adoptées et appliquées par les membres des ORGP concernées, même s'ils ne sont pas parties à l'AMREP. Une approche similaire — où les ORGP adopteraient et aligneraient leurs mesures relatives aux transbordements sur les directives volontaires — est essentielle pour garantir une approche cohérente dans toutes les régions et faciliter la réglementation, le suivi et le contrôle des activités de transbordement par les autorités.

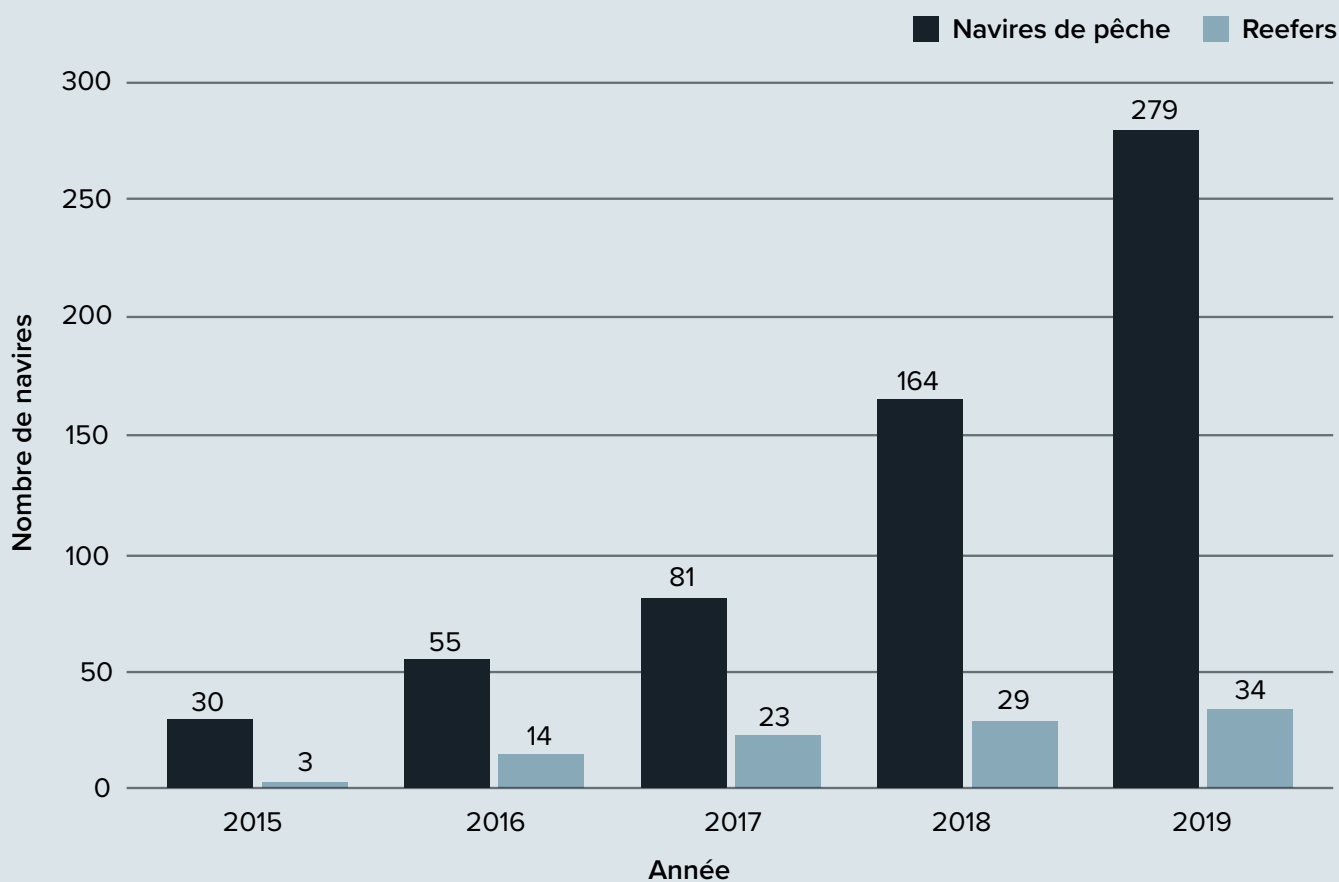




Figure 3. Nombre d'identités de navires distinctes détectées via l'AIS sur les zones de pêche au calamar du nord-ouest de l'océan Indien, 2015-2019

## Suivi en dehors des ORGP

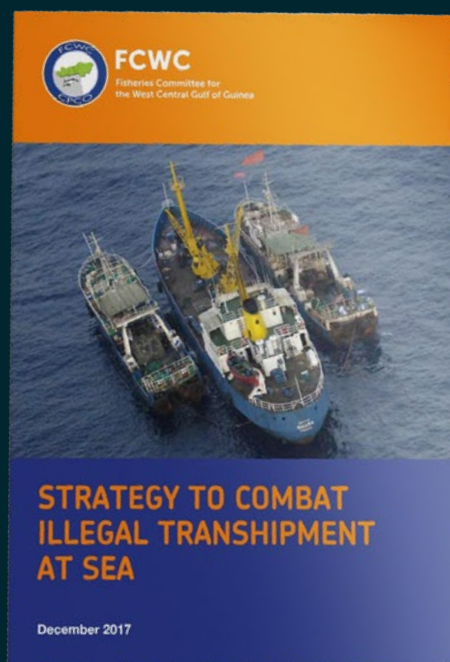
Lorsque les pêcheries ne sont pas gérées par une ORGP, la responsabilité du suivi et des déclarations des transbordements doit incomber à l'État côtier et/ou du pavillon du navire concerné. Ceci est particulièrement important dans les pêcheries en haute mer qui ne sont actuellement pas réglementées. Un bon exemple en est la pêche au calamar dans le nord-ouest de l'océan Indien. Bien qu'elle fut [présentée pour la première fois en 2017](#) comme une pêcherie nouvelle, mais en croissance, [un rapport de 2020](#) sur la pêche non réglementée dans l'océan Indien a mis en évidence que le nombre de navires dans cette pêcherie a augmenté de 830% en cinq ans, la totalité des captures étant transbordées en mer vers une flotte croissante de navires de transport. L'écrasante majorité des navires appartenaient à un seul État du pavillon et toutes les captures étaient transportées et débarquées dans ce même État. En l'absence d'évaluation des stocks de la pêcherie, les rapports de transbordement pour cette pêcherie pourraient fournir des informations précieuses sur la composition des espèces, les caractéristiques biologiques et les niveaux de capture qui ne sont pas autrement disponibles et qui devraient éclairer les mesures de gestion potentielles.



Les défis liés aux activités de transbordement qui se produisent dans les zones de chevauchement des ORGP ne sont pas uniques à la CCTRS et à la CTOI. De même, une [analyse récente](#) a révélé qu'une part importante de l'activité détectée des navires de transport s'est produite dans la zone de chevauchement CIATT-CPPOC. Ces ORGP disposent d'un accord de partage d'informations, mais son champ d'application ne s'étend pas à toutes les activités de transbordement et des navires de transport. Les zones de chevauchement présentent des défis liés au fait qu'actuellement, les stocks de poissons sont gérés par une mosaïque de mesures qui sont définies par des ORGP distinctes géographiquement. Les espèces gérées diffèrent, tout comme les mesures de gestion fixées par chaque organisme de gestion des pêches, et les organismes n'ont pas le mandat de gouverner en dehors de ces paramètres. La publication d'informations clés faciliterait un partage plus efficace des données et des informations.

## Répondre au besoin d'approches harmonisées et de coopération régionale pour couvrir les transbordements hors des ORGP

Le Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée (CPCO) a été fondé en 2007 entre le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Libéria, le Nigéria et le Togo. En 2015, les États membres du CPCO ont créé et officiellement adopté le Groupe de Travail pour l'Afrique de l'Ouest (GTAO) en tant que mécanisme de coopération régionale pour le SCS. Le GTAO a identifié le transbordement en mer sous trois formes — navire industriel vers navire de transport, navire industriel vers navire industriel et navire industriel vers pirogue — comme un défi sous-régional majeur pour la gestion durable des ressources halieutiques, un facteur clé de la pêche illégale et un moyen pour le poisson pêché illégalement d'entrer dans les chaînes d'approvisionnement nationales. En réponse, les États membres du CPCO ont adopté une [stratégie conjointe pour lutter contre le transbordement illégal](#) en mer. Les principales approches de la stratégie comprennent le renforcement de la coopération avec les États côtiers, portuaires, du pavillon et du marché concernés, et l'utilisation de la plateforme de communication rapide établie par le GTAO pour partager régulièrement des informations pertinentes entre les États membres du CPCO et entre les administrations concernées (pêches, portuaires, maritimes, garde côtière, marine et autres) dans chaque pays.





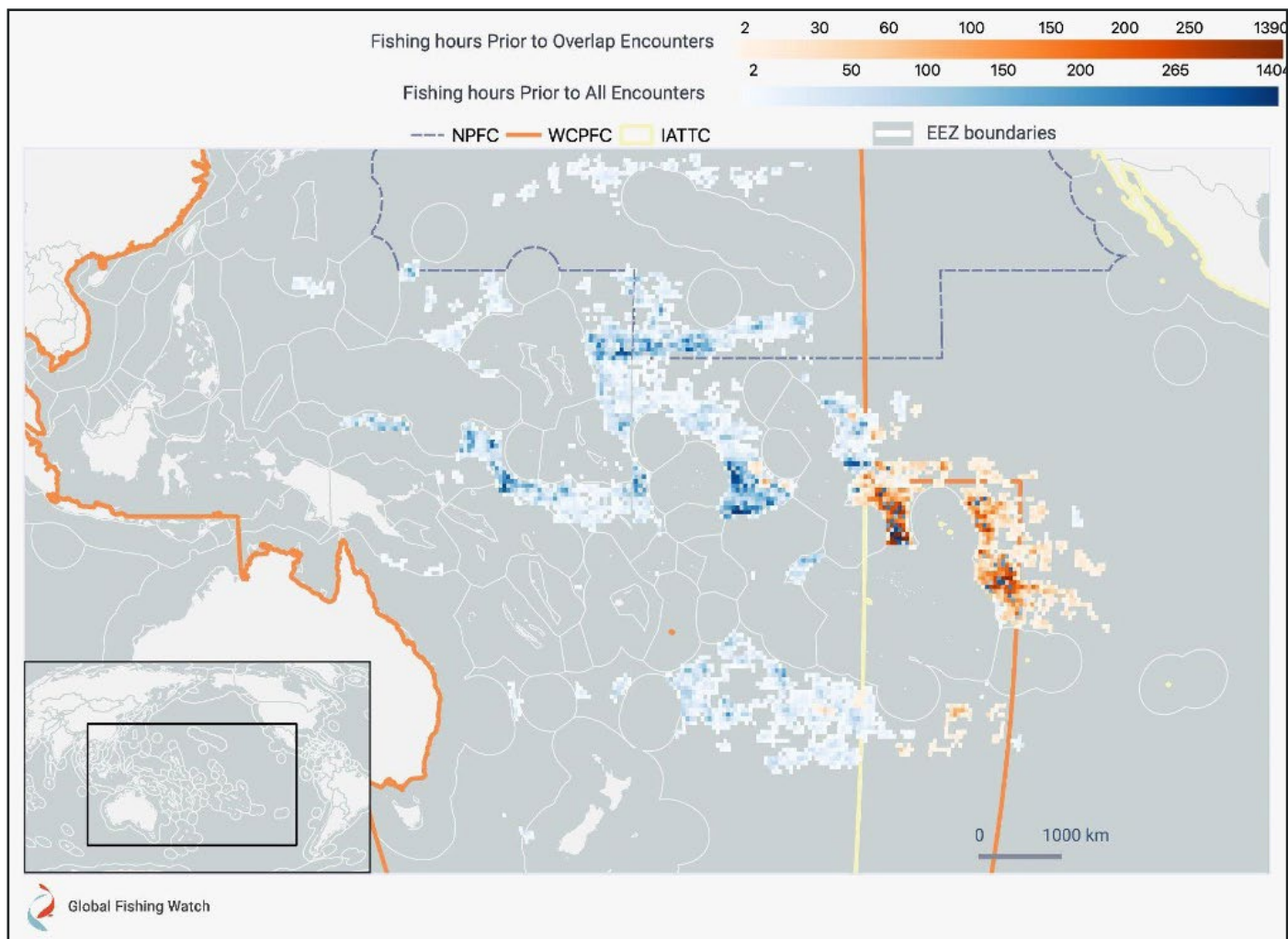


Figure 4. Activités de pêche apparentes ayant lieu avant des événements de transbordement potentiels, se produisant dans des zones de chevauchement entre plusieurs ORGP.

De plus, il n'existe pas de source d'information unique décrivant les règles de gestion et de contrôle du transbordement, telles que définies par chaque ORGP. Cela signifie que les autorités doivent comprendre et suivre l'évolution de chaque mesure séparément, ce qui peut présenter des défis pour les autorités compétentes qui tentent de garantir que les navires battant le pavillon national et les navires étrangers se conforment à toutes les mesures pertinentes. Le tableau 1 présente un certain nombre de mesures qui existent déjà, tout en soulignant les incohérences dans les règles et la transparence des données entre plusieurs ORGP :

# Tableau 1

ORGP <sup>2</sup>	Listes des navires autorisés - navires de transport		Listes des navires autorisés - navires donneurs		Informations sur le déploiement d'observateurs			Résolution portant sur les exigences de déclaration des transbordements			Informations sur les espèces (spp)		Informations sur la position des transbordements		Fréquence des récapitulatifs
	Mis à jour	Historique	Mis à jour	Historique	Dates de déploiement	Numéro d'identification unique du navire de transport	Ports visités	Chaque année	Par voyage	Par événement de transbordement	Espèces cibles	Espèces non-cibles	Image cartographique	Coordonnées (lat/long)	
Recommandé	Oui QTR	Oui QTR	Oui	Oui QTR	Oui QTR	Oui QTR OMI/MMSI	Oui QTR	Oui RA	Oui RA	Oui QTR	Oui QTR	Oui QTR	Oui RA	Oui QTR	Annuel, toutes les espèces
<a href="#">CCTRS</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui ici également</a>	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	Non	<a href="#">Annuel</a>
<a href="#">CIATT</a>	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Annuel</a>
<a href="#">CICTA</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Annuel</a>
<a href="#">CTOI</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	Sur demande	Sur demande	Sur demande	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Annuel ici, également</a>
<a href="#">CPPN</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Aucun
<a href="#">ORGPPS</a>	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	Non	<a href="#">Annuel par espèce</a>
<a href="#">CPPOC</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Oui</a>	Non	<a href="#">Annuel</a>

RA - Les informations sont fournies dans les rapports annuels, généralement au cours de l'année civile suivante

TQR - Les informations sont disponibles en temps quasi réel et disponibles pour les opérations de SCS des pêches (recommandé : dans la semaine suivant un événement de transbordement)

<sup>2</sup> Un résumé de toutes les mesures de conservation et de gestion relatives au transbordement référencées dans ce tableau peut être consulté [ici](#).

## Le défi du transbordement et des eaux des États côtiers

Lorsque l'activité de pêche se déroule à l'intérieur des eaux des États côtiers, cela rajoute une couche supplémentaire de complexité. Dans ces cas, les autorités qui valident l'activité devront également comprendre les réglementations de l'État côtier. L'exemple ci-dessous montre la complexité de la gestion des activités de transbordement liées aux activités de pêche qui se sont déroulées dans les eaux des États côtiers. Les identités des navires ont été anonymisées.

Le navire donneur figurant dans la figure 5 opère comme un palangrier à l'intérieur de la zone économique exclusive de Madagascar, avant de rencontrer un navire de transport en haute mer dans la zone de la Convention de la CTOI. Le navire donneur arrive au port 45 jours après la rencontre. Le navire transporteur fait escale à un mouillage à Maurice 3 jours après la rencontre, puis atteint finalement le port de débarquement 25 jours après la rencontre.

Pour faire face au risque de transbordement de poisson INN lors de cette rencontre, plusieurs documents devront être vérifiés, y compris les autorisations et les licences relatives à l'activité de pêche dans un État côtier, les autorisations CTOI, les permis de transbordement de l'État côtier, et la déclaration de transbordement de la CTOI signée par l'observateur. Pour ce faire, trois États du port et deux États du pavillon auront besoin d'accéder à ces documents et aux données sur les mouvements des navires afin de valider ce qui a été déclaré. Actuellement, seules les autorisations de la CTOI et les données sur les mouvements des navires (via les plateformes d'AIS) sont publiquement disponibles et accessibles aux autorités dans le cadre des visites portuaires. Seules certaines des informations énumérées ci-dessus doivent être soumises par les navires via le système de [demande préalable d'entrée au port](#) (DPEP) et vérifiées auprès des États du pavillon dans la fenêtre temporelle relative à une visite portuaire commerciale. Il arrive que cela échoue en raison du temps requis pour les vérifications des États du pavillon.

La CTOI exige un niveau élevé de couverture d'observateurs pour toutes les activités de transbordement menées dans la zone de la Convention. Dans une étude qui sera soumise à la CTOI en 2022, presque toutes les rencontres observées sur AIS avaient effectivement un observateur à bord. Cependant, l'analyse de la rencontre illustrée à la Figure 5 met en évidence que selon les informations fournies par la CTOI relatives aux déploiements d'observateurs, il n'y a aucune trace du déploiement d'un observateur sur le navire de transport dans ce cas précis. En l'absence d'un observateur à bord, il est possible que cette activité de transbordement n'ait pas été conforme aux mesures de transbordement de la CTOI. Sans accès à toutes les informations en temps quasi réel, les autorités n'auraient pas été en mesure d'identifier ce risque de pêche INN et de prendre des mesures d'inspection ciblées sur la base de ces informations. Les rapports annuels des ORGP sont donc extrêmement utiles pour déterminer le niveau de conformité globale, cependant ils ne sont pas assez immédiats pour soutenir les opérations de SCS qui se déroulent dans un port ou sont réalisées par un État du pavillon ou côtier. La CTOI met en œuvre un système électronique de mesures du ressort de l'État du port qui facilite l'échange d'informations. Cependant, l'initiative ne couvre pas



tous les ports visités par les navires opérant dans la CTOI, et les informations pertinentes dans des cas tels que celui-ci ne sont pas toutes requises dans le processus de DPEP. Un niveau de publication des informations relatives à la couverture des observateurs, des déclarations de transbordement et des autorisations des États côtiers qui serait équivalent au niveau de publication des informations sur les autorisations par la CTOI augmenterait considérablement la capacité des agents de SCS à prendre des décisions efficaces en matière de conformité.



*Figure 5. Tracés AIS d'un navire donneur (orange) rencontrant un navire de transport (vert) en haute mer dans la zone de la Convention de la CTOI. Il a été déterminé un an après l'événement qu'aucun observateur n'était déployé à bord.*

Une solution efficace et inclusive est la publication d'informations relatives aux activités de transbordement décrites dans le tableau 1. En rendant les données accessibles au public, elles peuvent être examinées à des fins de conformité par toutes les parties prenantes concernées, y compris les États du pavillon et du port.

## Le défi du transbordement dans les ports

Des évaluations récentes en Afrique de l'Est et de l'Ouest ont identifié que la majorité des événements de transbordement identifiés dans ces régions en l'absence d'observateurs ont eu lieu au port plutôt qu'en mer. Par exemple, dans l'océan Indien occidental, il a été identifié que 13 % seulement des thons sont transbordés en mer, les 87 % restants étant transbordés au port. Cependant, tandis que la CTOI exige une couverture d'observateurs à 100 % pour les transbordements en mer, les transbordements dans les ports sont soumis à des niveaux de suivi très faibles.

Plusieurs raisons expliquent les faibles niveaux d'observation des transbordements dans les ports. Dans de nombreux cas, ces événements ont lieu au mouillage dans la zone portuaire plus large, ou dans des zones portuaires qui ne sont pas accessibles aux inspecteurs des pêches. Les ressources disponibles jouent également un rôle clé ; tandis que le financement du suivi des transbordements en mer est couvert par les États du pavillon, les transbordements dans les ports relèvent de la responsabilité financière des États du port qui ne sont souvent pas en mesure de fournir une couverture adéquate par des observateurs. Il est important de corriger ce déséquilibre.

Cette question est compliquée davantage par la question clé soulevée dans ce dossier et dans « Transbordement : un examen plus approfondi », à savoir la nécessité de bien mieux définir les aspects opérationnels de ce qui constitue un débarquement par rapport à un transbordement dans un port.



*Dans les ports, les transbordements ont souvent lieu au mouillage ou dans d'autres zones portuaires qui ne sont pas facilement accessibles aux inspecteurs des pêches, ce qui fait que nombre d'entre eux ne sont pas correctement surveillés.*

## Utilisation de nouvelles technologies et de technologies existantes

La publication des analyses réalisées grâce à l'utilisation des technologies existantes facilite la discussion au sein des ORGP. Par exemple, après la soumission des analyses effectuées de cette manière à la CICTA, l'Agence des pêches du Japon a examiné le contenu de ces soumissions et [mené des enquêtes internes](#) sur les activités de transbordement réalisées à l'intérieur de la zone de la Convention de la CICTA, puis a encouragé les autres Membres de la CICTA à faire de même.

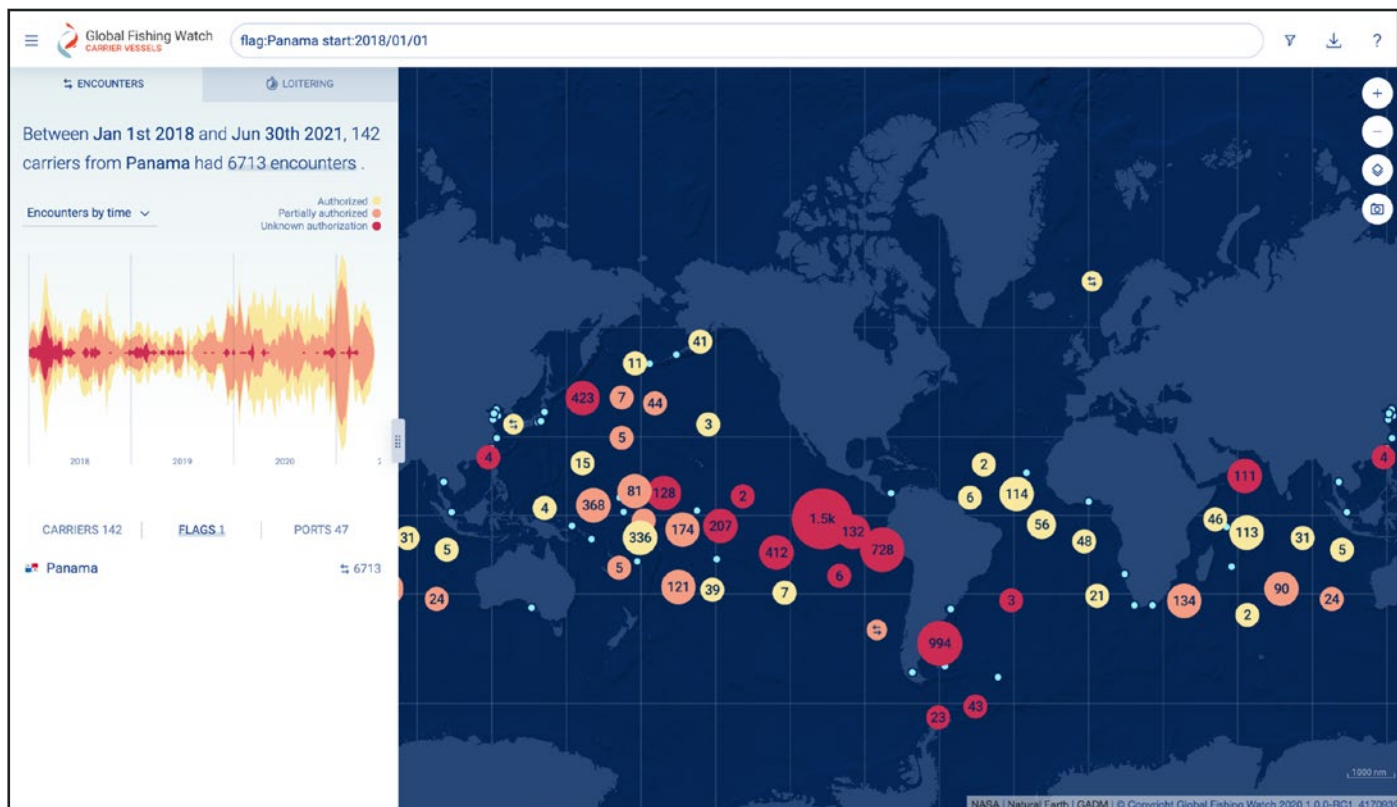


Figure 6. Capture d'écran du Carrier Vessel Portal montrant le statut d'autorisation des activités de transbordement potentielles par les navires de transport battant pavillon du Panama, 2018-2021. Le portail utilise des données d'autorisation et de suivi accessibles au public et soutient les efforts du Panama pour surveiller et contrôler sa flotte de navires de transport. Cliquez sur l'image pour accéder à la vue du portail.

### Une approche innovante

L'État du pavillon a pour responsabilité importante de vérifier toutes les activités de transbordement qui ont lieu entre les navires donneurs et les navires de transport qui battent son pavillon, et ceux qui battent pavillon étranger. Le Panama est l'État du pavillon de centaines de navires de transport. Les réglementations nationales établies permettent au Panama de surveiller les navires de transport relevant de sa juridiction, mais, sans accès aux informations sur les activités des navires donneurs battant pavillon étranger, il est difficile de contrôler efficacement le transbordement.

Pour aider à résoudre ce problème, le Panama pilote l'utilisation de la technologie satellitaire pour analyser les données partagées publiquement. En utilisant le [Carrier Vessel Portal](#) de Global Fishing Watch, les activités de transbordement potentielles peuvent être observées via l'analyse des données de suivi accessibles au public.



Les rencontres entre les navires de transport et les navires donneurs sont identifiées et les informations du registre des navires fournies par le Panama sont mises en correspondance avec les données AIS pour vérifier l'autorisation des navires de transport, tandis que les données du registre des navires partagées par l'Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique Sud (ORGPPS) sont mises en correspondance avec l'identité associée à l'autorisation des navires donneurs. De cette façon, l'utilisation de nouvelles technologies s'appuyant sur des données accessibles au public soutient les efforts du Panama pour contrôler les activités de transbordement de sa flotte de navires de transport.

L'utilisation isolée des nouvelles technologies satellitaires n'est cependant pas une solution à toute épreuve pour l'amélioration de la réglementation, du suivi et du contrôle des activités de transbordement. Cependant, les techniques améliorées d'apprentissage automatique et d'intelligence artificielle révolutionnent la manière dont les données peuvent être combinées et interprétées. Cela a contribué à changer la compréhension de ce qui se passe sur l'eau. Les caractéristiques observées des tracés de navires peuvent être traduites de plus en plus précisément en informations sur les comportements opérationnels tels que les activités de pêche ou de transbordement. L'analyse présentée dans ce rapport repose sur des données AIS disponibles sur le marché et des informations accessibles au public. Par conséquent, les données AIS sont limitées aux navires qui transmettent des données sur l'AIS, et le faisant, fournissent des informations précises sur l'identité des navires. Bien que cela ait été conçu à l'origine comme un système d'évitement des collisions, l'AIS et l'analyse ultérieure des données sont de plus en plus utilisés comme une source supplémentaire de données pour soutenir les efforts de SCS des pêches. [L'atlas mondial des activités de pêche fondé sur les données AIS](#) souligne que depuis 2017, l'AIS peut être considéré comme une technologie valide pour estimer certains indicateurs du secteur des pêches. Bien que la majorité des navires de transport transmettent leur position via l'AIS, il n'y a pas d'obligation mondiale de le faire. Ainsi, de nombreux navires donneurs choisissent de ne pas transmettre leur position sur l'AIS, et ce bien que les autorités compétentes sont de plus en plus nombreuses à exiger que les navires de pêche transmettent sur l'AIS lorsqu'ils quittent les eaux nationales.

Dans certaines régions, la mauvaise qualité de réception des transmissions sur AIS limite la capacité de surveiller les flottes. En particulier, la réception des données AIS par satellite est la plus faible en Asie du Sud-Est, suivie de l'Asie de l'Est, du nord de l'océan Indien, du golfe du Mexique et de l'Europe, bien que des récepteurs terrestres le long des côtes puissent, dans certaines de ces régions, compenser une mauvaise réception satellite. La qualité de réception dépend également du type spécifique d'appareil AIS utilisé : classe A ou B. Les émetteurs-récepteurs de classe A ont la priorité de transmission et fournissent donc une image de position plus complète ; l'utilisation de l'AIS de classe A devrait être recommandée dans les directives relatives au transbordement pour tous les navires donneurs et les navires de transport.

Il existe des raisons légitimes pour lesquelles l'exploitant d'un navire peut souhaiter éteindre son unité AIS, l'une d'entre elles étant la menace de piraterie. Les exigences relatives aux transmissions sur AIS doivent tenir compte de cette menace et permettre de désactiver le suivi lorsque cela est nécessaire, les justifications des interruptions devant être fournies aux autorités compétentes, conformément aux dispositions de la [Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer](#).

## Traçabilité

La traçabilité est de plus en plus importante pour les consommateurs ; comprendre le contexte dans lequel les transbordements sont réalisés en est l'une des clés. L'industrie reconnaît qu'elle a un rôle à jouer en posant les bonnes questions afin de s'assurer qu'elle fournit des produits de la pêche capturés de manière durable et légale. Plus tôt cette année, le dialogue mondial sur la traçabilité des produits de la mer (Global Dialogue on Seafood Traceability — GDST) a publié ses [normes de traçabilité](#) (1.0), identifiant de manière très importante les éléments de données clés qui devraient être communs à l'ensemble de l'industrie, quel que soit le système utilisé ou la norme d'accréditation appliquée. [Un certain nombre d'entre eux](#) concerne le transbordement.

Bien que cela puisse éclairer la discussion sur l'élaboration de directives, ces éléments démontrent également la demande de traçabilité et de transparence. La transparence des données d'identification et de suivi des navires de transport et des navires donneurs, ainsi que des informations de position des transbordements, soutiendra la vérification de la conformité avec toutes les normes et il est donc recommandé que les normes du GDST 1.0 soient prises en compte lors de l'élaboration des directives.

# Conclusions et recommandations

Pour atteindre leurs objectifs, les directives volontaires pour la réglementation, le suivi et le contrôle du transbordement doivent être **solides, pérennes et réalisables sur le plan opérationnel**.

## Les directives volontaires doivent être solides

« Transbordement : un examen plus approfondi » présente un aperçu détaillé des complexités du transbordement. Les analyses présentées dans ce rapport n'auraient pas pu être menées sans des informations à jour sur les autorisations de transbordement, les déclarations, le suivi et le partage de données et d'informations, démontrant ainsi la nécessité évidente de prendre en compte ces considérations clés, comme cela est indiqué dans l'étude approfondie.

**1** **Première recommandation :** Les principales considérations de l'étude « Transbordement : un examen plus approfondi » devraient être pleinement prises en compte dans les directives volontaires.

Certaines mesures régionales de surveillance des transbordements ont été efficaces et le Comité a reconnu le rôle central des organismes régionaux de gestion des pêches dans la mise en œuvre des instruments internationaux de gestion des pêches. De nombreuses contributions sur le terrain démontrent les bonnes pratiques qui sont déjà mises en place par les États membres, telles que celles décrites dans le Programme régional d'observateurs de la CICTA.

**2** **Deuxième recommandation :** Les mesures régionales existantes concernant le transbordement devraient être examinées en détail, prises en compte et renforcées dans les directives volontaires.

## Les directives volontaires doivent être pérennes

Le processus d'élaboration et d'adoption de politiques internationales est étendu, approfondi et mesuré, conduisant souvent à des exigences qui sont acceptables pour les États membres et donc largement mises en œuvre. Cependant, la mise en place de ces politiques peut prendre beaucoup de temps. Bon nombre des contributions développées sur le terrain mettent en évidence le rôle que les outils technologiques existants peuvent jouer dans la mise en œuvre de mesures de transbordement à court terme qui resteront pertinentes à l'avenir. Les directives volontaires devraient considérer l'utilisation de technologies nouvelles et de technologies existantes — telles que l'utilisation d'analyses de données satellitaires par le Panama — pour garantir que l'investissement important réalisé par les experts et les États membres lors de l'élaboration des directives volontaires restera valable pour les décennies à venir. Cependant, ces outils ne sont pas une panacée, ils doivent venir compléter et renforcer l'utilisation financée par les armateurs de pêche d'observateurs indépendants, formés et encadrés de manière professionnelle.

[Les outils existants](#) permettent à toutes les parties prenantes de rassembler, filtrer et synthétiser des données publiques pour éclairer les efforts de gestion et de politique, y compris les procédures d'évaluation des risques et d'inspection qui doivent absolument être menées de manière régulière. De nouveaux outils innovants dans ces pratiques continueront sans doute à être développés. Ceux-ci doivent être intégrés dans des systèmes nationaux et régionaux dédiés de suivi des transbordements, qui à leur tour soutiennent la validation des informations de suivi des transbordements entre les États et les partenaires de soutien.



**Troisième recommandation :** L'utilisation de technologies et d'outils existants pour soutenir la mise en œuvre complète des mesures relatives au transbordement et la validation des informations communiquées sur ces transbordements devrait être soutenue et recommandée dans les directives volontaires.

## Les directives volontaires doivent être réalisables sur le plan opérationnel, adaptables aux différents types de transbordement et utiliser des données accessibles à tous.

Les méthodes traditionnelles de suivi et de contrôle des activités de transbordement peuvent être coûteuses et gourmandes en ressources. Cependant, pour assurer la durabilité des pêcheries internationales, les opérations menées dans les zones internationales doivent être administrées de manière efficace — la compréhension du besoin urgent d'une telle gestion se reflète dans les préoccupations exprimées par le Comité sur les risques associés à l'insuffisance de la réglementation, du contrôle et du suivi du transbordement lors de la [34e session](#) du Comité des pêches de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).

Pour assurer le succès, toutes les mesures développées doivent pouvoir être mises en œuvre par toutes les parties prenantes et s'adapter à toutes les formes de transbordement. Il est reconnu que les États en développement peuvent avoir des exigences particulières en ce qui concerne l'application des réglementations relatives au transbordement. Il est donc vital que tous les États, y compris les États en développement, bénéficient d'un accès équitable aux données, aux analyses et aux outils susceptibles de soutenir leurs efforts.

Le système actuel de gouvernance des pêches en haute mer profite aux acteurs qui peuvent se permettre des navires coûteux et des technologies de pointe, leur permettant de pêcher pendant plusieurs mois d'affilée dans des eaux riches en biodiversité loin de leur pays d'origine. En contrepartie, cela impose une charge importante aux États qui ne peuvent pas superviser ou appliquer de manière adéquate les politiques de transbordement, que ce soit par le biais de patrouilles en mer coûteuses ou en réalisant les évaluations des risques nécessaires à des contrôles portuaires efficaces. Ceci est particulièrement important pour les régions où la majorité des opérations de transbordement sont réalisées au port — où l'État du port est responsable de l'observation, par opposition à la haute mer, où c'est l'État du pavillon qui est responsable.

Bon nombre des contributions développées sur le terrain utilisaient des données d'identification, d'autorisation et de suivi des navires accessibles au public et des techniques d'apprentissage automatique pour identifier les rencontres entre les navires, rassembler les autorisations de pêche et identifier les ports fréquemment visités afin de dresser une image des risques. Un événement de transbordement est une opportunité clé de compiler des informations sur l'opération de pêche, les navires, les captures et l'équipage, cependant les avantages réels surviennent lorsque ces informations peuvent être corrélées avec d'autres informations de SCS pour fournir un aperçu plus précis aux parties prenantes concernées. De cette façon, les efforts des autorités peuvent être ciblés davantage et plus efficaces. Cela augmente les opportunités des autorités de s'assurer que les directives sont respectées même lorsqu'elles disposent de ressources limitées.

**Quatrième recommandation :** La publication en temps opportun des données d'identification, d'autorisation et de suivi des navires, ainsi que les données relatives aux activités de transbordement, y compris les détails spatiaux et temporels associés à chaque événement autorisé, devrait être encouragée dans les directives volontaires.

Les directives volontaires relatives au transbordement aideront les États du monde entier à réglementer, suivre et contrôler plus efficacement les activités de transbordement à l'échelle mondiale. Grâce à notre expertise combinée, les co-auteurs reconnaissent l'importance de l'élaboration de telles directives et recommandent qu'elles reflètent des études approfondies pertinentes, s'appuient sur les meilleures pratiques régionales existantes, tiennent compte de l'utilisation des technologies et des outils existants pour soutenir leur mise en œuvre, et qu'elles encouragent la publication de données sur les navires en lien avec le transbordement. Les co-auteurs de ce rapport restent déterminés à accroître la capacité des États en développement à effectivement mettre en œuvre les réglementations et les directives volontaires relatives au transbordement.

1. [Transbordement : un examen plus approfondi](#)
2. [Une analyse globale des navires de transbordement et de ravitaillement](#)
3. [Global Fishing Watch : Carrier Vessel Portal](#)
4. [Le transport du thon — le transbordement dans l’océan Indien occidental](#)
5. [Mesures régionales sur le transbordement](#)
6. [Le transbordement et la région du Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée](#)
7. [Une réforme du transbordement s’impose pour garantir le transfert légal et vérifiable des captures](#)

D’autres ressources sont disponibles dans la [bibliothèque](#) du Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance.

## Mises en garde sur les données

Pour une analyse plus approfondie de la qualité des données AIS de Global Fishing Watch, voir [Taconet, Kroodsma et Fernandes, 2019](#). La classe de l’unité AIS dépend souvent des réglementations de l’État du pavillon, de la longueur du navire et de la fonction du navire. En raison des limites des données AIS, du manque de bases de données et de registres de navires publics complets et précis et des limites des estimations de modélisation, les données de rencontre et de dérive détectées par l’AIS sont représentées de manière aussi précise que possible, mais doivent être considérées comme des estimations restreintes sur la base de ces limites (voir [Kroodsma et al., 2018](#), [Miller et al., 2018](#) pour une discussion plus approfondie).



© Trygg Mat Tracking



Les co-auteurs tiennent à remercier la générosité de la Gordon and Betty Moore Foundation, la Norad et Oceans 5, sans qui l'analyse et les outils détaillés dans ce rapport n'auraient pas été possibles. **Les quatre co-auteurs sont :**



## Global Fishing Watch

Global Fishing Watch est un organisme à but non lucratif international dédié à l'avancement de la gouvernance des océans grâce à une transparence accrue de l'activité humaine en mer. En créant et en partageant des visualisations cartographiques, des données et des outils d'analyse, nous visons à favoriser la recherche scientifique et à transformer la façon dont notre océan est géré. Nous pensons que l'activité humaine en mer devrait être portée à la connaissance du public afin de protéger l'océan mondial pour le bien commun de tous.



## Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance

La mission du Réseau international de SCS est de promouvoir et faciliter la coopération et la coordination entre ses membres via l'échange d'informations, le développement des capacités et la collaboration afin d'optimiser l'efficacité et l'efficacité des activités de SCS des pêches



## The Pew Charitable Trusts

The Pew Charitable Trusts s'appuie sur le pouvoir de la connaissance pour tenter de résoudre les problèmes les plus complexes de notre époque. Pew applique une approche analytique rigoureuse pour améliorer les politiques publiques, informer le public et stimuler la vie citoyenne.



## Trygg Mat Tracking

TMT fournit des renseignements sur les pêches, des analyses et un renforcement des capacités aux autorités nationales des pêches et aux organisations internationales dans le but de réduire la pêche illégale et de favoriser des progrès en matière de gouvernance des océans au sens large.

---

Pour plus d'informations sur les données utilisées dans ce rapport ou ses recommandations, veuillez contacter [Courtney@globalfishingwatch.org](mailto:Courtney@globalfishingwatch.org).

Toutes les images sont protégées par le droit d'auteur comme indiqué sur chaque image individuelle. Les images contenues dans cette publication sont uniquement destinées à illustrer les opérations de transbordement et ne sont pas destinées à indiquer ou suggérer que des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée ont eu lieu ou étaient de quelque manière que ce soit associées à ces images, sauf indication explicite.