



INTERPOL

SOUS-DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE  
PROJET SCALE



ÉTUDE SUR LA PÊCHE ILLÉGALE AU LARGE  
DES CÔTES DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

---

Septembre 2014

## Remerciements

La Sous-direction INTERPOL de la Sécurité environnementale (ENS) remercie les autorités des pays membres ci-après pour leur contribution au contenu de la présente étude :

- Bénin
- Cameroun
- Cap-Vert
- Côte d'Ivoire
- Gambie
- Ghana
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Libéria
- Mauritanie
- Nigéria
- Sénégal
- Sierra Leone
- Togo

La Sous-direction remercie aussi les experts des organisations ci-après pour leur contribution :

- Agence norvégienne de coopération pour le développement (NORAD)
- Banque mondiale
- Centre d'échange d'informations sur le commerce maritime du golfe de Guinée (MtiscGoG)
- Commission européenne
- Comité des pêches pour le centre-ouest du golfe de Guinée (CPCO)
- Commission sous-régionale des pêches
- *Environmental Justice Foundation* (EJF)
- Groupe consultatif national norvégien contre la pêche INDNR organisée
- *Hen Mpoano*
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD)
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Organisation mondiale des douanes (OMD)
- *Pew Charitable Trusts*
- Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance des activités liées à la pêche
- *Stop Illegal Fishing*
- *United States Agency for International Development / Collaborative Management for a Sustainable Fisheries Future* (USAID / COMFISH)

La présente étude a pu être réalisée grâce au soutien financier du Ministère norvégien des affaires étrangères.

Photo de la couverture : copyright INTERPOL.

# Table des matières

Remerciements .....	2
Table des matières .....	3
Sigles et acronymes .....	5
Résumé .....	8
Recommandations clés .....	10
1. Introduction .....	12
2. Modes opératoires .....	14
2.1 Tactiques pour échapper à la surveillance .....	14
2.2 Transbordement .....	16
2.3 Immatriculations frauduleuses .....	18
2.4 Licences frauduleuses .....	22
2.5 Liens avec les navires artisanaux .....	24
2.6 Navires jumeaux .....	26
3. Liens avec les autres formes de criminalité .....	28
3.1 Corruption .....	28
3.2 Fraude douanière et fraude concernant la réglementation relative à l'hygiène alimentaire .....	29
3.3 Traite des êtres humains .....	31
3.4 Trafic de drogues .....	32
3.5 Piraterie maritime .....	33
4. Organisations et initiatives .....	35
4.1 Banque africaine de développement .....	35
4.2 Commission européenne .....	35
4.3 Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée .....	36
4.4 Groupe de travail INTERPOL sur la pêche illégale .....	37
4.5 Initiative « Douanes vertes » .....	38
4.6 Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique .....	39
4.7 Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance .....	39
4.8 Stop Illegal Fishing .....	40
4.9 Commission sous-régionale des pêches .....	41
4.10 Office des Nations Unies contre la drogue et le crime .....	42
4.11 Banque mondiale – Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest .....	42
4.12 Forces maritimes .....	43
5. Situation des pays faisant l'objet de l'étude .....	45
5.1 Bénin .....	45
5.2 Cameroun .....	46
5.3 Cap-Vert .....	47

5.4 Côte d'Ivoire.....	47
5.5 Gambie .....	48
5.6 Ghana.....	49
5.7 Guinée .....	51
5.8 Guinée-Bissau.....	52
5.9 Libéria .....	53
5.10 Mauritanie .....	54
5.11 Nigéria.....	55
5.12 Sénégal .....	55
5.13 Sierra Leone.....	56
5.14 Togo.....	57
5.15 Autorités compétentes .....	59
Conclusion.....	62
Annexe 1 : Notices .....	65
Annexe 2 : Outils et services d'INTERPOL .....	66
Bibliographie .....	69

## Sigles et acronymes

ACDI	Agence canadienne de développement international
AFIS	Système d'identification automatisée par les empreintes digitales
AFRICOM	Commandement des États-Unis pour l'Afrique
AIS	Système d'identification automatique
AMLEP	Partenariat entre les États-Unis et l'Afrique pour l'application du droit maritime
ANAM	Agence nationale des affaires maritimes, Sénégal
APS	<i>Africa Partnership Station</i>
BAfD	Banque africaine de développement
BCN	Bureau central national d'INTERPOL
BCSAP	Brigade de contrôle et de surveillance des activités de pêche, Cameroun
BNF	Bureau des pêches nationales, Libéria
CCAMLR	Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique
CCLME	Grand écosystème marin du courant des Canaries
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CGG	Commission du golfe de Guinée
CIPA	Centre d'investigation et d'application de la pêche, Guinée-Bissau
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
CMAPA	Conférence des ministres africains des pêches et de l'aquaculture
CNSP	Centre national de surveillance et de protection des pêches, Guinée
COFI	Comité des pêches de la FAO
COREP	Commission régionale des pêches du golfe de Guinée
CPCO	Comité des pêches pour le centre-ouest du golfe de Guinée
CRIMGO	Routes maritimes critiques du golfe de Guinée
CSRP	Commission sous-régionale des pêches
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
DAFF	Département de l'agriculture, de la forêt et de la pêche, Afrique du Sud
DGAMP	Directeur général des affaires maritimes et portuaires, Côte d'Ivoire

DNPM	Direction nationale de la pêche maritime, Guinée
DPH	Direction des productions halieutiques, Côte d'Ivoire
DSPCM	Délégation à la surveillance des pêches et au contrôle en mer, Mauritanie
EJF	<i>Environmental Justice Foundation</i>
ENRTP	Programme thématique pour l'environnement et la gestion durable des ressources naturelles, dont l'énergie
ENS	Sous-direction INTERPOL de la Sécurité environnementale
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FISCAP	Direction générale des pêches et la fiscalisation et contrôle des activités de pêches, Guinée-Bissau
FMC	Centre de contrôle des pêches
IBIN	Réseau INTERPOL d'information balistique
ICCAT	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
ICIS	Système de documentation criminelle d'INTERPOL
INN	Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
IRT	Cellule de crise INTERPOL
IST	Cellule de soutien aux enquêtes
JMC	Comité maritime conjoint, Sierra Leone
MINEPIA	Ministère de l'élevage, des pêches et des industries animales, Cameroun
MRAG	<i>Marine Resources Assessment Group</i>
NAVAF	Forces navales des États-Unis en Afrique
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
NEST	Groupe d'appui national pour la sécurité environnementale
NFDS	<i>Nordenfjeldske Development Services</i>
OIT	Organisation internationale du Travail
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
ONUDC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
OPASE	Organisation des pêches de l'Atlantique Sud-Est
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
PIB	Produit intérieur brut

PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
PRAO	Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
SICOSAV	Service d'inspection et de contrôles sanitaires vétérinaires en frontières, Côte d'Ivoire
SIF	<i>Stop Illegal Fishing</i>
UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
USAID	<i>United States Agency for International Development</i>
USD	Dollar des États-Unis
VMS	Système de surveillance des navires par satellite
WACI	Initiative côtes de l'Afrique de l'Ouest
WAPIS	Système d'information policière pour l'Afrique de l'Ouest
WARFP	Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest
ZEE	Zone économique exclusive

## Résumé

La pêche illégale et les activités criminelles qui y sont associées mettent en péril la durabilité des ressources biologiques marines et menacent la stabilité économique, sociale et politique des communautés côtières, en particulier en Afrique de l'Ouest, où les pêcheurs artisanaux ont besoin de pêches côtières durables pour gagner leur vie et pour survivre.

La Sous-direction INTERPOL de la Sécurité environnementale, dans le cadre de son Projet Scale, soutient et aide les pays membres à faire respecter les législations nationales et internationales et les traités relatifs à la pêche. La pêche illégale en Afrique de l'Ouest a véritablement une dimension transnationale et recouvre de nombreuses formes de criminalité. Le présent rapport contient des recommandations clés qui permettront aux 190 pays membres d'INTERPOL<sup>1</sup> de mener une action répressive internationale contre cette forme complexe de criminalité. Il vise à donner des repères pour les mesures que peut prendre INTERPOL pour lutter contre la pêche illégale, dans cette région et ailleurs dans le monde, et à informer le Groupe de travail INTERPOL sur la pêche illégale des pistes d'action.

Les informations sur lesquelles s'appuie le présent rapport proviennent de l'analyse de sources publiques et de consultations avec les Bureaux centraux nationaux (BCN) et les autres organismes chargés de l'application de la loi qui surveillent les activités de capture et de commercialisation des produits de la mer, et qui assurent le suivi, le contrôle et la surveillance (SCS) des eaux nationales, ainsi qu'avec d'autres experts d'organisations non gouvernementales et internationales actives dans 14 pays membres d'Afrique de l'Ouest.

Le présent rapport analyse les principaux modes opératoires qui rendent possible l'illégalité dans le secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest ainsi que les formes de criminalité qui facilitent ou qui accompagnent cette illégalité. Il présente quelques exemples pour illustrer les types d'illégalité et de criminalité qui touchent le secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest. Les modes opératoires courants recensés dans le présent rapport sont les suivants :

- la mise en place de tactiques pour échapper à la surveillance, par exemple perturber les systèmes électroniques de surveillance et cacher les marques distinctives et l'identité des navires ;
- le transbordement en mer, qui peut faciliter le blanchiment de poissons pêchés illégalement par le transfert des captures vers des navires cargos, qui déchargent ensuite le poisson dans des ports lointains ;
- les immatriculations frauduleuses, dans la région et ailleurs, pour faciliter les activités de pêche illégale dans le monde entier (un problème aggravé par le manque de transparence de la plupart des registres d'immatriculation des navires) ;
- les infractions concernant les licences, par exemple pêcher avec des licences frauduleuses (un problème aggravé par l'absence de transparence dans la délivrance des licences dans la région) ;
- une complicité avec le secteur artisanal, qui prend par exemple la forme de transbordements illégaux depuis des navires artisanaux vers des navires industriels ;
- la pêche illégale dans les zones de pêche artisanale par des navires industriels.

---

<sup>1</sup> Présence mondiale d'INTERPOL en Afrique, dans les Amériques, en Asie, dans le Pacifique Sud et en Europe : [www.interpol.int/fr/Internet/Pays-membres/Monde](http://www.interpol.int/fr/Internet/Pays-membres/Monde).

La pêche illégale ne se limite pas à cette activité illégale en tant que telle ou aux autres aspects de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), définie dans plusieurs accords internationaux. Aux fins de la présente étude, INTERPOL s'est intéressé à toutes les formes d'illégalité et de criminalité qui facilitent ou accompagnent les activités de pêche illégale mais qui dépassent le cadre de la définition traditionnelle de la pêche illégale. La corruption a été citée à plusieurs reprises comme un aspect important de la pêche illégale dans la région. La fraude douanière, elle aussi, facilite la pêche illégale, a des incidences négatives sur les recettes fiscales et constitue une menace pour la santé publique. Par ailleurs, on recense de plus en plus de cas de personnes qui font l'objet d'un trafic et sont contraintes de travailler sur des navires de pêche légaux et illégaux, ou de navires de pêche utilisés pour des actes de piraterie visant d'autres navires. Pour que l'intervention des services chargés de l'application de la loi soit pleinement efficace, il faut aborder la pêche illégale dans sa globalité, cibler simultanément toutes les formes de criminalité dans le secteur de la pêche et ne pas avoir une vision parcellaire de la situation. L'une des principales raisons à cela est que les activités criminelles très variées qui contribuent à la pêche illégale dépassent souvent la capacité d'intervention des autorités des pêches qui sont habituellement chargées de faire appliquer la réglementation des pêches. De nombreuses infractions ne seront détectées qu'aux ports, aux points de passage frontaliers ou lors de l'examen des documents dans le cadre du commerce international. Les personnes qui verront le plus probablement des preuves de ces infractions ne sont pas les agents des pêches ou des garde-côtes, mais des représentants des douanes, des services sanitaires ou d'autres services présents aux frontières qui généralement ne sont pas bien au fait de la nature de la pêche illégale et des modes opératoires utilisés par les malfaiteurs.

Le présent rapport donne une vue d'ensemble des nombreuses organisations et initiatives internationales et régionales qui ciblent activement la pêche illégale en Afrique de l'Ouest et qui améliorent considérablement la capacité des pouvoirs publics locaux à s'attaquer à ce phénomène. Il est recommandé de mettre l'accent sur la collaboration et la coopération dans les actions futures afin d'éviter les doubles emplois. L'efficacité passera par le partage des informations et par l'adoption d'une approche mondiale. Par ailleurs, les activités de formation et de renforcement des capacités devraient également porter sur les enquêtes de suivi qu'il faut mener sur les infractions en mer ainsi que sur les enquêtes qu'il faut mener après les saisies, ce qui comprend le recueil d'informations sur des infractions qui auraient été commises dans les eaux d'autres États côtiers.

Le rapport contient un résumé des problèmes actuels et des initiatives en cours pour chacun des 14 pays étudiés. Ce résumé présente les services compétents, les capacités actuelles, les besoins et les lacunes recensés et la façon dont les services chargés de l'application de la loi luttent contre la pêche illégale dans chacun des pays. Il évoque la capacité limitée de nombreux États côtiers d'Afrique de l'Ouest lorsqu'il s'agit d'effectuer des patrouilles et de surveiller efficacement les eaux territoriales, mais il présente aussi de nombreux exemples d'actions répressives efficaces dans la région. Il est recommandé aux différents services et aux gouvernements nationaux de partager leurs informations et leurs ressources, et de coordonner la surveillance grâce à une utilisation plus efficace des capacités existantes. L'absence de coordination et de communication entre les services et les pays permet à ceux qui se livrent à des activités de pêche illégale de contourner les législations internationales et nationales. Les autorités chargées de l'application de la loi ont même souvent du mal à savoir si des navires pêchent illégalement en raison du manque de transparence et de communication à propos des registres et des licences. Il convient de reconnaître le caractère mondial et mobile de cette forme de criminalité et de favoriser la communication entre les différents services et pays concernés afin de prévenir le phénomène et de mener les enquêtes et les poursuites nécessaires.

INTERPOL est bien placé pour aider les pays lorsqu'il s'agit de faciliter les mesures d'application de la loi aux fins de communication, d'enquête et d'intervention. Les outils et les services actuels d'INTERPOL, tels qu'I-24/7 – le système mondial de communication policière sécurisée – les notices et les activités de renforcement des capacités aux fins de l'application de la loi ainsi que les initiatives telles que le Groupe d'appui national pour la sécurité environnementale (NEST) et le Groupe de travail sur la pêche illégale ont prouvé leur utilité pour ce qui est d'aider les pays à améliorer la façon dont ils luttent contre la pêche illégale.

## Recommandations clés

### 1) **Renforcer la coopération et la coordination**

Favoriser des relations étroites entre les Bureaux centraux nationaux d'INTERPOL et les autres services nationaux spécialisés chargés de l'application de la loi, tels que les autorités des pêches, les garde-côtes, les douanes et les autorités portuaires ;

En ce qui concerne l'action répressive, tenir compte des liens qui existent entre la pêche illégale et les autres formes de criminalité, telles que la traite des êtres humains, pour éviter les doubles emplois, améliorer l'efficacité et mettre sur pied une réponse globale renforcée ;

Améliorer les relations entre les autorités compétentes et encourager la coopération inter-institutionnelle à l'échelle nationale ;

Trouver comment, au sein des gouvernements nationaux et entre ceux-ci, les services compétents peuvent échanger des informations et des données dans le respect des réglementations nationales et internationales applicables, partager leurs ressources et coordonner la surveillance grâce à une utilisation plus efficace des capacités actuelles ;

Soutenir la participation de différents types de services chargés de l'application de la loi de la région aux activités du Groupe de travail INTERPOL sur la pêche illégale ;

### 2) **Renforcer le partage d'informations**

Encourager les pays à partager leurs informations afin d'améliorer la réponse des services chargés de l'application de la loi et d'avoir une vue d'ensemble exacte et adéquate de la situation ;

Coopérer avec les différentes parties prenantes internationales pour contribuer à éviter les doubles emplois, en particulier lorsqu'il est question de renforcement des capacités, de formations ou d'autres activités ;

Explorer les pistes pour le partage des données des systèmes de surveillance des navires par satellite (VMS) ou des autres informations de surveillance en cas de présomption d'activités illégales pour permettre un suivi plus aisé et la répression adéquate de ces activités ainsi qu'une meilleure appréciation de la situation maritime ;

### 3) **Sensibiliser**

Sensibiliser les parties prenantes au fait que certains types de pêche illégale sont une forme de criminalité transnationale et organisée ;

### 4) **Soutenir les autres organisations et les pays membres**

Aider les pays à actualiser les notices INTERPOL sur les activités de pêche illégale et informer régulièrement les services chargés de l'application de la législation des pêches à propos des activités des navires suspects ;

Apporter un appui aux forces maritimes des pays membres d'INTERPOL qui participent aux missions d'application de la réglementation des pêches des États côtiers, sous la forme d'un appui aux enquêtes, de formations spécialisées et d'une aide à l'analyse ;

## 5) **Transparence**

Encourager et aider les pays à mettre en place des systèmes sûrs et transparents pour les licences de pêche et les registres, dans le respect des règles internationales applicables, qui permettent à une autorité compétente de procéder rapidement à des vérifications lorsqu'un service chargé de l'application de la loi lui en fait la demande ;

Travailler avec les autres organisations internationales et avec les pays membres pour définir les meilleures pratiques de délivrance des licences, notamment en assurant la transparence sur les caractéristiques d'une licence valable ;

Encourager l'accès public à l'ensemble de la législation des pêches pour permettre aux services chargés de l'application de la loi du monde entier de mettre au jour rapidement les éventuelles infractions ;

Accroître la transparence sur les rôles des unités de lutte contre la corruption et sur le soutien d'INTERPOL pour encourager leur utilisation dans le secteur de la pêche et dans les autres secteurs d'exploitation des ressources naturelles.

Dans la plupart des pays concernés par cette étude, l'infrastructure technologique de base existe sous forme de services d'informations gouvernementaux publics. Ceux-ci pourraient être dotés de systèmes qui favoriseraient la transparence dans les licences et l'enregistrement de navires de pêche. Ces services pourraient également publier les lois les plus importantes et les bulletins publics. Cependant, développer une infrastructure de soutien pour la gestion et la gouvernance des pêches plus sophistiquée coûte très cher et les fonds pour se faire manquent. Cela pourrait passer par la création d'adresses e-mail gouvernementales sécurisées pour des points de contact uniques pour les départements concernés plutôt que l'utilisation de comptes e-mails qui sont facilement « piratés ».

# 1. Introduction

La Sous-direction INTERPOL de la Sécurité environnementale (ENS) a élaboré la présente étude sur la pêche illégale en Afrique de l'Ouest dans le cadre de son Projet Scale. Il s'agit d'une analyse de sources publiques et d'informations qui ont été fournies par des pays membres, des organisations, des experts et des parties prenantes travaillant dans la région, ainsi que par d'autres organismes qui tiennent à jour des informations utiles. Certaines de ces informations ont été fournies lors de l'atelier INTERPOL consacré à la pêche illégale au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, qui s'est tenu les 15 et 16 mai 2014 au Bureau régional d'INTERPOL pour l'Afrique de l'Ouest, à Abidjan (Côte d'Ivoire). Pendant ces deux jours, les débats ont porté sur les initiatives en cours aux niveaux national et international s'agissant de l'application de la loi dans le domaine de la pêche, sur la coopération régionale dans le secteur de la pêche et sur la sûreté maritime nationale. La Sous-direction ENS a aussi recueilli des informations au moyen d'entretiens, d'échanges et de visites dans les pays.

L'étude couvre les sujets suivants :

- les initiatives en cours aux niveaux national et international visant à lutter contre la pêche illégale en Afrique de l'Ouest ;
- les principaux modes opératoires des acteurs qui se livrent à la pêche illégale dans la région ;
- les liens avec les autres formes de criminalité qui contribuent à la pêche illégale ou qui l'accompagnent ;
- les besoins et les lacunes recensés par les pays membres et les experts ;
- les recommandations sur l'utilisation des outils et services d'INTERPOL et du Groupe de travail INTERPOL sur la pêche illégale pour aider les pays membres dans les efforts qu'ils déploient dans la région.

## *Structure*

On trouvera dans le présent rapport une brève introduction sur les influences extérieures que les forces maritimes étrangères et les organisations internationales exercent dans la région. On y trouvera ensuite une analyse rapide de chacun des six modes opératoires auxquels les pêcheurs nationaux et étrangers recourent pour : a) pêcher illégalement, b) ne pas se faire repérer par les autorités et c) exploiter les failles des législations nationales. Des pays membres et des organisations ont donné des exemples qui illustrent bien ces différents modes opératoires. Après cette présentation des modes opératoires propres à la pêche illégale, le rapport présente brièvement les différentes activités illégales qui, selon les autorités, sont le plus souvent liées à la pêche, légale ou illégale.

On trouvera aussi dans le présent document une vue d'ensemble des initiatives en cours dans chacun des pays membres d'Afrique de l'Ouest, et des activités et rôles des organisations internationales, régionales et non gouvernementales compétentes qui luttent contre la pêche illégale dans la région.

## *Périmètre*

Sur le plan géographique, le rapport porte sur les côtes de l'Afrique de l'Ouest, depuis la Mauritanie, au nord, jusqu'au Cameroun, au sud.

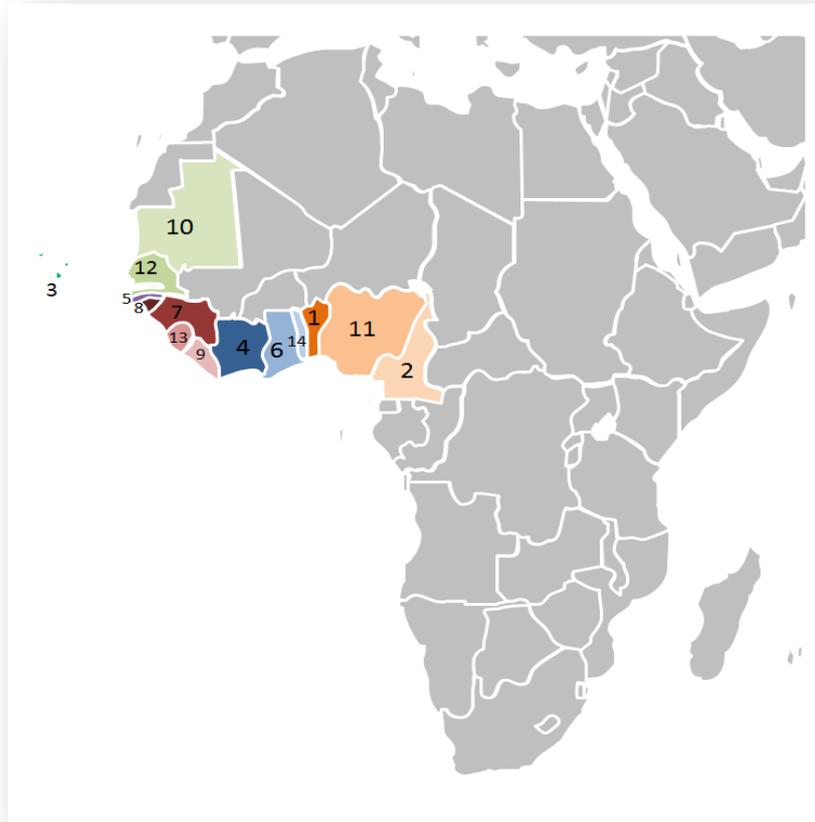


Figure 1 : Pays sur lesquels porte l'étude

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| 1) Bénin         | 8) Guinée-Bissau |
| 2) Cameroun      | 9) Libéria       |
| 3) Cap-Vert      | 10) Mauritanie   |
| 4) Côte d'Ivoire | 11) Nigéria      |
| 5) Gambie        | 12) Sénégal      |
| 6) Ghana         | 13) Sierra Leone |
| 7) Guinée        | 14) Togo         |

Il existe un lien manifeste entre les activités des organismes publics, des organisations de la société civile et des organisations internationales, régionales et locales dans la lutte contre la pêche illégale et les violations ou infractions qui y sont associées. Le présent rapport met en avant les activités de quelques organisations et programmes qui œuvrent dans la région, en particulier : a) ceux qui comportent un volet répressif ou d'enquête lié au suivi, au contrôle et à la surveillance des pêches et aux fouilles et saisies, ou b) ceux qui collaborent étroitement avec les organismes publics chargés d'appliquer les lois et règlements relatifs à la capture et à la commercialisation des produits de la mer. En raison de la multitude de programmes et d'organisations qui œuvrent dans la région, cette liste n'est en aucun cas exhaustive, mais elle présente, à titre d'exemples, quelques types d'activités qui sont déjà menées et dont il faut tenir compte avant de lancer de nouvelles activités dans la région.

## 2. Modes opératoires

Cette partie présente plusieurs modes opératoires courants des acteurs qui se livrent à la pêche illégale, notamment les tactiques pour échapper à la surveillance, le transbordement, les immatriculations frauduleuses, les licences frauduleuses, la complicité avec des navires artisanaux et les navires jumeaux.

### 2.1 Tactiques pour échapper à la surveillance

Les exploitants de navires se livrant à la pêche illégale recourent à différentes techniques pour échapper à la surveillance et ne pas se faire repérer par les services chargés de l'application de la loi. Ils peuvent par exemple perturber les systèmes électroniques de surveillance et cacher les marques distinctives et l'identité des navires. Les services chargés de l'application de la loi ont ainsi beaucoup de mal à suivre et à repérer les activités illégales et à poursuivre les exploitants de navires de pêche responsables.

Les systèmes d'identification automatique (AIS) et le système de surveillance des navires par satellite (VMS) permettent aux autorités de localiser et de surveiller les navires de pêche, mais il est possible de les manipuler pour ne pas se faire repérer. Les malfaiteurs peuvent par exemple saisir de fausses données ou des données simulées dans les systèmes, ou recourir à différentes méthodes de désactivation pour chercher à se rendre invisibles aux yeux des autorités.

Le système AIS est un outil anticollision qui transmet la position d'un navire sur des fréquences radio conçues pour les communications radio d'une passerelle à l'autre. Les informations AIS sont publiques et peuvent être captées par certains fournisseurs de services par satellite ainsi que par les stations terrestres. On n'utilise pas habituellement le système AIS pour faire respecter les réglementations en matière de pêche, comme on le fait par contre avec le système VMS. Il existe cependant quelques exceptions, par exemple le règlement de l'Union européenne instituant un régime communautaire de contrôle<sup>2</sup>. Ayant pour objet de contribuer à la sauvegarde de la vie humaine en mer, les données AIS sont disponibles auprès d'un grand nombre de sources publiques.

Les organismes de réglementation des pêches recourent habituellement au système VMS pour suivre la position, l'heure à cette position et le cap et la vitesse des navires de pêche. Ce système est un élément clé des programmes de suivi, de contrôle et de surveillance aux niveaux national et international. Les données VMS proviennent des satellites (pour une couverture mondiale) ou de la technologie de la téléphonie mobile (près des côtes). Généralement, seuls les pouvoirs publics des États du pavillon ou des États côtiers ont accès aux informations VMS. Bien que la législation de la plupart des États côtiers impose l'installation d'un système VMS sur les navires, bon nombre des navires pêchant dans la région ne sont pas équipés de ce système, ou le trafiquent pour échapper à la détection. Les autorités compétentes sachant qu'un navire doit transmettre un signal VMS, tout navire qui n'émet pas ce signal est considéré comme suspect et méritant une enquête si un patrouilleur l'a vu et a pu vérifier son signal VMS. Recouper les informations sur les signaux VMS et les observations nécessite une collaboration entre l'autorité chargée des patrouilles et celle qui est responsable du VMS ; l'absence de communication à ce niveau est un obstacle dans de nombreux États.

---

<sup>2</sup> RÈGLEMENT (CE) N° 1224/2009 DU CONSEIL du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 847/96, (CE) n° 2371/2002, (CE) n° 811/2004, (CE) n° 768/2005, (CE) n° 2115/2005, (CE) n° 2166/2005, (CE) n° 388/2006, (CE) n° 509/2007, (CE) n° 676/2007, (CE) n° 1098/2007, (CE) n° 1300/2008, (CE) n° 1342/2008 et abrogeant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1627/94 et (CE) n° 1966/2006

Pour lutter contre les infractions, les services chargés de l'application de la loi peuvent notamment recouper leurs informations avec d'autres sources de surveillance et avec les informations du journal de bord, effectuer des patrouilles aléatoires et comparer les observations avec les informations VMS dont dispose le patrouilleur, inspecter en profondeur l'historique et les instruments de navigation ou découvrir les vrais registres de capture. On peut aussi imposer des conditions supplémentaires à la délivrance des licences, par exemple la présence d'observateurs à bord ou le retour automatique au port en cas de défaillance technique du système VMS.

Les flottes de patrouilleurs des pays d'Afrique de l'Ouest sont généralement insuffisantes pour patrouiller efficacement dans les zones de pêche aux fins du suivi, du contrôle et de la surveillance, même si les capacités varient d'un État à l'autre. Par exemple, quelques pays disposent d'un centre de surveillance des pêches, d'un système VMS et de patrouilleurs pour procéder à des inspections, alors que dans plusieurs autres pays, les patrouilleurs pour surveiller les zones de pêche, les accords avec la Marine ou avec les garde-côtes aux fins de l'application de la loi et les systèmes VMS font défaut. Tous les pays faisant l'objet de la présente étude doivent améliorer leurs capacités de suivi, de contrôle et de surveillance.

Pour se soustraire à la surveillance, les exploitants de navires ont encore d'autres techniques. Par exemple, ils peuvent recourir à de fausses marques d'identification, utiliser de faux noms pour les navires, multiplier les fausses identités et recouvrir les noms des navires avec des bâches pour échapper aux inspections visuelles. De ce fait, il est très difficile pour les services chargés de l'application de la loi ou pour les autres témoins oculaires d'identifier avec certitude un navire. Et ce problème est encore aggravé par l'absence de partage, au niveau international, des informations sur les navires de pêche ; établir avec certitude la véritable identité d'un navire relève ainsi de la gageure. La dissimulation des marques d'identification ou l'utilisation de marques incorrectes est généralement considéré comme une infraction dans les législations nationales, en particulier lorsqu'il y a intention frauduleuse. Il arrive que les exploitants de navires utilisent de fausses identités et falsifient des documents pour ne pas se faire repérer par les autorités. Pour lutter contre ce phénomène, il faut insister sur l'obligation d'un marquage correct avant que les navires soient autorisés à quitter le port ou à pêcher et poursuivre les contrevenants, et les autorités de contrôle de l'État du port doivent établir avec certitude l'identité des navires et partager leurs informations avec les autres pays et services.

Ne pas embarquer d'observateurs, pêcher sans licence, faire des incursions dans les eaux d'États côtiers voisins sans licence de pêche et pêcher des espèces dont la pêche est interdite sont d'autres tactiques qui permettent d'échapper à la surveillance. Par exemple, en septembre 2013, la Sierra Leone a intercepté le navire *Kum Woong 101*, battant pavillon coréen, parce qu'il pêchait dans la zone d'exclusion côtière du pays et n'avait aucun observateur à son bord. Dans un autre cas, des navires appartenant à la Panofi Company Ltd ont été repérés en train de pêcher sans licence au Libéria. Pêcher sans licence permet de se soustraire à la surveillance, car rien n'indique à l'État côtier que le navire en question va pêcher dans ses eaux et qu'il pourrait être nécessaire de renforcer les équipes d'inspection et d'enquête pour garantir l'application de la loi.

Parmi les éléments qui expliquent l'ampleur du phénomène de la pêche illégale en Afrique de l'Ouest, l'un des plus importants est l'incapacité des gouvernements des pays de la région à surveiller efficacement les activités des navires, puisque les capacités nécessaires aux patrouilles et au suivi leur font défaut. Cela étant, il faut mener des activités de formation et de renforcement des capacités des États aux fins du suivi, du contrôle et de la surveillance, y compris dans les pays disposant de certaines capacités de patrouille et de surveillance. Mais le plus important est que les différents services et pays concernés échangent leurs informations, afin que les États puissent établir rapidement et avec certitude l'identité des navires et surveiller les navires suspects.

## 2.2 Transbordement

On entend par transbordement le transfert de la cargaison d'un navire (ici du poisson et des fournitures) sur un autre. Les navires ou cargos frigorifiques peuvent transporter différents types de produits surgelés en grandes quantités, mais on les utilise souvent pour transporter des produits de la pêche transbordés directement depuis des navires de pêche. Le transbordement peut s'opérer au port, dans des zones contrôlées, près de la côte, où les conditions sont bonnes pour jeter l'ancre ou se mettre à l'abri des vents dominants, ou en haute mer, à des centaines de kilomètres des terres et de toute autorité de contrôle. C'est en raison de cette dernière possibilité que, dans les pêches gérées, le transbordement en haute mer est souvent interdit et/ou soumis à de strictes mesures de contrôle nationales et internationales telles que la présence d'observateurs.

Selon le Programme régional d'observateurs de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT) pour les transbordements en mer, tous les transbordements d'espèces relevant de l'ICCAT (thon et thonidés) doivent avoir lieu dans des ports, à moins qu'ils soient opérés sur des navires de charge autorisés et fassent l'objet d'un suivi dans le cadre du Programme régional d'observateurs de l'ICCAT (ROP)<sup>3</sup>. On notera que le programme ne concerne pas les thoniers senneurs, qui doivent donc effectuer leurs transbordements sur des sites désignés près des côtes. Du fait de violations de cette recommandation commises par certains thoniers senneurs et navires frigorifiques, la question de la légalité des importations provenant de tels transbordements a conduit à la suspension et au rejet d'importations à la frontière de l'Union européenne, à la suite de la prise de mesures par l'Union en application du règlement établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (ci-après dénommé le « règlement de l'Union européenne sur la pêche INN »)<sup>4</sup>.

Pour que les navires de charge et les palangriers puissent recevoir en mer des transbordements d'espèces relevant de l'ICCAT, il doit être satisfait aux conditions ci-après :

	Navire de charge	Palangrier
Doit être autorisé par l'État du pavillon à opérer dans l'Atlantique	<input checked="" type="checkbox"/>	
Doit être inscrit dans le registre ICCAT des navires de charge	<input checked="" type="checkbox"/>	
Doit avoir à son bord un observateur du ROP de l'ICCAT lorsqu'il reçoit des transbordements en mer	<input checked="" type="checkbox"/>	
Les capitaines / exploitants doivent signer un protocole d'entente avec le consortium chargé de la mise en œuvre	<input checked="" type="checkbox"/>	
Doit faire l'objet d'une inspection préalable à la sortie en mer, par l'observateur, avant l'embarquement de celui-ci	<input checked="" type="checkbox"/>	
Doit être inscrit dans le registre ICCAT des navires de plus de 20 mètres		<input checked="" type="checkbox"/>
Doit battre le pavillon de l'une des Parties participant au ROP		<input checked="" type="checkbox"/>
Doit être autorisé par son État du pavillon à réaliser des transbordements en mer sur le navire de charge assigné	<input checked="" type="checkbox"/>	

<sup>3</sup> Recommandation 06-11, disponible sur le site Web de l'ICCAT : <http://www.iccat.int/fr/ROP.htm>.

<sup>4</sup> RÈGLEMENT (CE) N° 1005/2008 DU CONSEIL du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, modifiant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 et (CE) n° 601/2004 et abrogeant les règlements (CE) n° 1093/94 et (CE) n° 1447/1999.

### *Considérations économiques*

Le transbordement est une réalité économique. Les navires de pêche parcourent de longues distances et il est logique, d'un point de vue commercial, qu'ils transbordent leurs prises et se réapprovisionnent près de leurs zones de pêche, qui peuvent se trouver au beau milieu de l'océan. De nombreux navires de pêche peuvent transborder leurs prises dans un seul navire frigorifique ; ils gagnent ainsi un temps de pêche précieux en évitant de longs voyages vers les sites de transbordement désignés, près des côtes.

Lorsque l'on dispose d'informations pour le suivi à distance (AIS ou VMS, par exemple), on peut analyser les trajets des navires pour repérer les endroits où un transbordement a probablement eu lieu. Cependant, dans la zone étudiée, peu d'autorités nationales semblent disposer de telles capacités. Si elles disposent d'analyses de ce type, les autorités nationales peuvent concentrer leurs inspections sur les navires suspects à leur arrivée au port. Les risques que représente le transbordement ne se limitent pas à la réglementation des pêches. En effet, loin de toute surveillance par les autorités, il est possible d'échanger n'importe quel type de cargaison. Il est également aisé de transférer les membres d'équipage d'un navire à l'autre, ce qui facilite le travail forcé en mer. Même lorsque les navires frigorifiques émettent un signal de suivi, les navires qui les accostent sont bien souvent invisibles pour les différents outils de suivi, contrairement au navire frigorifique lui-même, dont la dérive de quelques jours montre que des navires non détectés et non suivis l'ont probablement accosté. Ce navire frigorifique a ensuite accès à des installations portuaires sécurisées et à tous les moyens logistiques en aval dans les chaînes d'approvisionnement.



*Figure 3 : Transbordement en cours dans les eaux de l'Afrique de l'Ouest entre deux chalutiers à pêche arrière et un navire frigorifique. On remarque la présence des grandes défenses noires Yokohoma, qui évitent les contacts entre les navires. Ces défenses sont transportées par le navire frigorifique, et leur présence sur le pont indique que le navire va probablement procéder à un transbordement. La présence de marques noires sur les côtés des navires de pêche et des navires frigorifiques indique aussi que des défenses ont été utilisées et qu'il a peut-être été procédé à un transbordement.*

Il n'est par ailleurs pas rare qu'un navire de pêche transborde sa cargaison sur un autre navire de pêche, bien que cela soit illégal en vertu de nombreux systèmes juridiques nationaux et régionaux sans autorisation des autorités nationales et sans la tenue des registres de pêche voulus.

➤ *Exemple*

Un acheteur intermédiaire de poisson est contacté par une entreprise de transformation d'Asie du Sud-Est. Le prix du thon du Pacifique a tellement grimpé par rapport à celui de l'Atlantique qu'il est aujourd'hui intéressant pour l'entreprise de s'approvisionner dans l'Atlantique. L'intermédiaire négocie un contrat avec une entreprise de pêche qui dispose d'un thonier senneur sur les zones de pêche au milieu de l'Atlantique et d'un navire frigorifique à proximité. Plusieurs centaines de tonnes de thon sont transbordées en mer depuis le thonier senneur vers le navire frigorifique, en violation de la recommandation 06-11 de l'ICCAT. Le navire frigorifique transporte au moins 5 000 tonnes de thon et arrive au port après trois semaines de voyage. Le poisson est conteneurisé au port, envoyé en Asie du Sud-Est pour transformation et exporté en Europe, aux États-Unis d'Amérique ou sur d'autres marchés. Si le thonier senneur avait respecté la réglementation et était retourné au port, la marge bénéficiaire aurait été rognée. Par ailleurs, du fait de son activité illégale, le thonier senneur peut rester sur la zone de pêche, prêt à pêcher de nouveau plusieurs centaines de tonnes de poisson en prolongeant son séjour en mer. Ce genre d'activités passe bien souvent inaperçu en raison de la non-application, par les États du pavillon, de la recommandation 03-14 de l'ICCAT, qui prévoit des normes minimum pour l'établissement d'un système de surveillance des thoniers dans la zone de la Convention ICCAT.

### **2.3 Immatriculations frauduleuses**

En vertu du droit maritime international, tous les navires marchands doivent être immatriculés et enregistrés auprès d'un État. L'État où est immatriculé le navire, que l'on appelle couramment « État du pavillon », assume la responsabilité première et accepte d'exercer un contrôle réglementaire sur les opérations du navire, dans ses eaux et en haute mer. Le navire doit respecter la législation de l'État du pavillon. La procédure d'immatriculation des navires et les rôles et responsabilités des États du pavillon concernant leurs navires, et vice versa, sont définis dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).

Les États du pavillon sont tenus, entre autres, d'inspecter régulièrement leurs navires, de délivrer les certificats nécessaires pour le matériel et l'équipage et de diffuser des documents sur la sécurité et la prévention des risques pour l'environnement. Il arrive que des États du pavillon décident de délivrer des licences de pêche aux navires immatriculés spécifiquement comme des navires de pêche, et imposent à ces navires des normes supplémentaires au niveau sanitaire et en matière de sécurité (article 94 de l'UNCLOS).

On trouvera ci-après des exemples de mauvaises pratiques ou de fraudes en matière d'immatriculation de navires de pêche qui ont cours un peu partout dans le monde, qui sont particulièrement pertinents pour les États côtiers d'Afrique de l'Ouest :

- 1) immatriculation de navires de pêche sans vérification de l'immatriculation précédente, de l'identité du propriétaire ou de l'exploitant, de l'historique des activités ou de l'éventuelle inscription sur la liste INN d'une organisation régionale de gestion des pêches (ORGP) ;
- 2) immatriculation et délivrance de licences sans coopération avec les autres États ou sans suite donnée aux demandes de vérification des autres États (vérifications de routine ou enquête sur une éventuelle illégalité) ;

- 3) exploitation d'un navire sous plusieurs identités et pavillons et changement de pavillon en mer (ce qui est interdit par l'article 92 de l'UNCLOS) pour mener des activités illégales sans se faire repérer par les autorités chargées de l'application de la loi ;
- 4) utilisation de « pavillons de complaisance », immatriculation auprès d'États autres que celui dont le propriétaire du navire est ressortissant, pour éviter la réglementation du pays du propriétaire et pour compliquer la poursuite, au pénal ou au civil, en cas de violations ou d'infractions.

S'agissant des registres d'immatriculation des navires, les organismes chargés de l'immatriculation et de la gestion des informations concernant les navires, leurs propriétaires et leurs exploitants peuvent être des organismes publics ou des organismes privés sous contrat avec les pouvoirs publics. Les États confient souvent l'administration de leur registre à des opérateurs commerciaux établis dans d'autres pays. La séparation de la tenue du registre et du contrôle par les pouvoirs publics peut compliquer la surveillance, puisqu'il peut arriver que la société qui gère le registre ne réponde pas aux demandes de vérification de l'immatriculation. Il arrive que le registre ne coopère pas pleinement avec les États côtiers, voire avec l'État dont il représente le pavillon. En raison de cette dissociation potentielle entre l'État et le registre, les autorités peuvent avoir du mal et mettre beaucoup de temps à vérifier la véracité des informations communiquées aux fins de l'immatriculation de navires sous leur pavillon. Il n'existe généralement aucune norme pour l'échange d'informations au niveau international, et aucune base de données centrale sur l'identité et l'historique des navires de pêche. Dès lors, on sait que les navires changent de nom et de pavillon pour échapper à la surveillance des autorités. Lorsque des navires multiplient les noms et les pavillons de complaisance, on peut suspecter que leurs exploitants ont changé régulièrement de pavillon pour dissimuler leurs activités illégales. Dans ce contexte, il est difficile pour les autorités nationales de garder une vision complète des activités passées de l'exploitant d'un navire.

***Exploitation d'un navire sous plusieurs identités et pavillons, et changement de pavillon en mer pour cacher des activités illégales aux autorités chargées de l'application de la loi***

Aux termes de l'article 92 de l'UNCLOS, un navire ne peut avoir qu'une seule nationalité (c'est-à-dire qu'il doit être immatriculé auprès d'un seul État). Un navire pour lequel on invoque plusieurs nationalités, ou aucune nationalité, est considéré comme « sans nationalité ». En septembre et en décembre 2013, les gouvernements norvégien et néo-zélandais ont diffusé des notices internationales mauves pour alerter les pays membres d'INTERPOL du mode opératoire d'exploitants de navires suspectés de changer les pavillons de leurs navires en mer et de les exploiter sous différentes fausses identités.

➤ *Étude de cas : le navire de pêche Thunder*

La notice mauve INTERPOL sur le *Thunder* (nom observé en décembre 2013, date de la publication) a été diffusée à la demande du gouvernement néo-zélandais, en coopération avec les gouvernements norvégien et australien, pour informer les États membres du mode opératoire que pourraient suivre les propriétaires et les exploitants de ce navire pour dissimuler leurs activités illégales. Grâce à la diffusion internationale de la notice, les autorités peuvent prendre les mesures nécessaires au cas où le navire essaierait d'utiliser leurs ports. Le *Thunder* et le *Snake*, mentionné plus loin, figurent sur les listes des navires INN de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR) et de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Sud-Est (OPASE), ce qui signifie que les parties contractantes de ces ORGP et les parties non contractantes qui coopèrent avec elles doivent prendre des mesures contre ces navires. Par exemple, l'Union européenne a inscrit ce navire sur sa propre liste de navires INN et a pris des mesures telles que le refus d'escale dans ses ports, de l'octroi d'un pavillon et de l'importation des produits de la pêche capturés par ce navire.

Entre juillet 2012 et août 2013 le *Thunder* a été observé à huit reprises avec des noms (trois différents), des indicatifs d'appel et des pavillons différents. On estime que le pavillon a parfois été changé la nuit, en mer, ce qui est interdit par l'UNCLOS. L'utilisation de plaques nominatives amovibles permet aussi de changer rapidement l'identité d'un navire. Tout ceci associé aux difficultés inhérentes aux vérifications sur l'historique des navires, et au temps que ces vérifications prennent, fait qu'il est difficile pour de nombreux États côtiers ou États du pavillon potentiels de savoir avec certitude quels navires ont été mis à quai dans leurs ports ou exploités dans leurs eaux.

Les tentatives de confirmation de l'immatriculation actuelle du navire au Nigéria, et de l'historique qui semble indiquer que les propriétaires sont établis au Togo, n'ont pas abouti, ce qui montre à quel point il est difficile de mener des enquêtes efficaces sur les propriétaires d'un navire.

Date		Nom	Pavillon	Indicatif d'appel
		À usage officiel <i>INTERPOL</i> uniquement	À usage officiel <i>INTERPOL</i> uniquement	À usage officiel <i>INTERPOL</i> uniquement
Août	2013	<i>Thunder</i>	Nigéria	5NTV
Avr	2013	<i>Wuhan 4</i>	Mongolie	JVAY9
Avr	2013	<i>Thunder</i>	Nigéria	5NTV
Oct	2012	<i>Wuhan N 4</i>	Mongolie	JVAY9
Oct	2012	<i>Thunder</i>	Nigéria	5NTV
Août	2012	<i>Kuko</i>	inconnu	JVHL4
Août	2012	<i>Thunder</i>	inconnu	5NTV
Juill	2012	<i>Wuhan No.4</i>	Mongolie	JVAY9
Avr	2010	<i>Typhoon I</i>	Radiation du Togo	
Jan	2004	<i>Typhoon I</i>	Togo	5VTN6
Mai	2003	<i>Typhoon I</i>	Belize	V3BK3
Jan	2002	<i>Rubin</i>	Seychelles	xx
Oct	1998	<i>Rubin</i>	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	J8VL5
xx	xx	<i>Vesturvón</i>	xx	xx
Jan	1986	<i>Arctic Ranger</i>	Royaume-Uni	GHMA

Figure 4 : Historique des différents noms, pavillons et indicatifs d'appel du navire de pêche *Thunder*

➤ *Étude de cas : le navire de pêche Snake*

En septembre 2013, INTERPOL a diffusé une notice mauve, à la demande du gouvernement norvégien, au sujet du navire de pêche *Snake* (nom au moment de la publication, en septembre 2013) afin d'obtenir davantage d'informations sur le navire et de donner l'alerte quant à un éventuel mode opératoire semblable à celui du *Thunder*. Le navire a porté au moins onze noms différents entre 2003 et la date de publication de la notice, en 2013, et l'on soupçonne qu'il a porté encore d'autres noms depuis lors. On estime que le *Snake*, à l'instar du *Thunder*, aurait été immatriculé au Togo en 2003 et en 2009.

Date de l'observation	Nom	Preuve	Pavillon	Preuve	Indicatif d'appel radio	Preuve
Mai 2013 - présent	À usage officiel INTERPOL uniquement	À usage officiel INTERPOL uniquement	À usage officiel INTERPOL uniquement			
Mai 2013	<i>Snake</i>	Peint sur la coque	Libye	Port d'attache « Tripoli » peint sur la coque	5AWC	Peint sur la coque

Figure 5 : Observations du navire de pêche *Snake*, entre mai 2013 et mars 2014

***Recours à des « pavillons de complaisance », immatriculation auprès d'États autres que celui dont est ressortissant le propriétaire du navire, pour éviter la réglementation du pays du propriétaire et pour compliquer les poursuites, au pénal ou au civil, en cas de violations ou d'infractions***

L'expression « pavillon de complaisance » renvoie à l'immatriculation d'un navire auprès d'un pays imposant peu de critères tels que l'existence d'un lien véritable entre ledit pays et le propriétaire du navire. Le recours à un pavillon de complaisance peut apporter des avantages économiques et réglementaires aux propriétaires des navires, réduire le coût d'exploitation et offrir une plus grande souplesse dans le choix de l'équipage, puisque de nombreux États du pavillon imposent des limites quant au pourcentage de ressortissants étrangers travaillant sur les navires de leur registre. Grâce au pavillon de complaisance, le propriétaire du navire qui souhaite échapper à la réglementation de son pays peut exploiter un navire en battant pavillon d'un pays qui impose moins de restrictions ou qui dispose de capacités de contrôle moins importantes, souvent en matière de droits des travailleurs et de normes environnementales. Plusieurs pays de la région ont été accusés d'offrir des pavillons de complaisance. Les tentatives infructueuses que les services chargés de l'application de la loi dans la région, et en dehors de celle-ci, ont multipliées pour obtenir des confirmations de base sur l'immatriculation et des informations pour les enquêtes auprès des autorités compétentes montrent que les autorités chargées de l'immatriculation et les services chargés de l'application de la loi ne sont bien souvent pas sur la même longueur d'onde. Ce manque de coopération a également été constaté dans des registres situés en dehors de la région que les services chargés de l'application de la loi ont consultés pour essayer de confirmer l'État du pavillon de navires qui opéraient dans la région.

➤ *Étude de cas : le navire marchand INESA*

En juillet 2014, INTERPOL a déployé une cellule de soutien aux enquêtes (IST) à la demande des autorités sénégalaises pour contribuer à l'enquête menée sur des infractions liées à la pêche qu'aurait commises le navire marchand *INESA*. Le gouvernement libérien enquête également sur des infractions qui auraient été commises dans ses eaux et avait demandé l'aide du Sénégal et d'INTERPOL afin de mener conjointement une inspection sur le navire. En 2012, le gouvernement panaméen a infligé au navire, qui portait alors le nom de *Seta n° 73*, une amende de 200 000 USD pour activités illégales de transbordement. Il n'a été trouvée aucune preuve d'infraction à la réglementation sénégalaise ou à la réglementation libérienne en matière de pêche.

Il convient de noter qu'INTERPOL n'est pas légalement habilité à analyser des preuves, y compris les journaux de bord. Toutefois, à la demande des autorités, INTERPOL peut aider à la réalisation de ces activités en conseillant, par exemple, sur la coopération internationale et l'entraide judiciaire. INTERPOL peut aussi fournir aux Etats membres ses outils et services, y compris la contrevérification de données nominales dans les bases de données d'INTERPOL ; la publication de notices sur les navires, les modes opératoires et les individus impliqués; et l'échange d'informations à travers le réseau de communication sécurisé d'INTERPOL.

## **2.4 Licences frauduleuses**

L'opacité des régimes de délivrance des licences de pêche de la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest complique à l'extrême la détection des éventuelles infractions et les enquêtes en la matière. La plupart des pays d'Afrique ne publient aucune liste des navires dotés d'une licence valable, et les informations diffusées sont rarement d'assez bonne qualité ou assez récentes pour pouvoir servir à d'autres navires, par exemple des navires du secteur artisanal ou des navires marchands en transit, qui pourraient observer les navires suspects. Cette opacité crée un environnement qui encourage et qui facilite l'utilisation frauduleuse des régimes de délivrance des licences de pêche des États côtiers.

Dans certains pays côtiers africains, il est très difficile d'obtenir des informations concernant le nombre de licences délivrées par les gouvernements et vendues à des navires de pêche battant pavillon d'un pays étranger ou du pays en question, puisque ces informations sont considérées comme confidentielles, à tel point que même les autres services du même gouvernement ont du mal à les obtenir. Dès lors, on a très peu de chances de savoir précisément combien de navires marchands ont une licence pour pêcher dans les eaux de ces pays. Bien souvent, les enquêteurs et les autres analystes n'ont pas accès aux informations sur le lieu où se trouvent les registres de navires et sur les moyens de les contacter, sur les propriétaires et sur les conditions des licences de pêche. Dès lors, il est d'autant plus difficile pour les patrouilleurs et pour le grand public de savoir clairement, à un moment donné, qui est autorisé à pêcher et sous quelles conditions, où les navires sont immatriculés et qui en sont les exploitants. Pour que les systèmes soient transparents, il faudrait donc non seulement que les informations soient disponibles, mais aussi qu'elles soient partagées rapidement, de bonne qualité, accessibles et exactes. Il est essentiel de mettre en place des bonnes pratiques pour la transparence, d'autant plus lorsque les enquêtes sont menées par des enquêteurs externes qui essaient d'aider les enquêteurs des États côtiers.

Les licences privées et les activités des intermédiaires de pêche comptent aussi parmi les problèmes liés aux licences frauduleuses. Ces intermédiaires prétendent agir pour le compte des autorités mais ils peuvent avoir des relations d'affaires avec des politiciens corrompus et être basés en dehors du pays d'émission. Les paiements qui leur sont faits n'arrivent pas toujours sur des comptes dont on peut vérifier qu'ils appartiennent aux pouvoirs publics. Ils ont également été accusés de délivrer de fausses licences, ce qui crée des risques pour les acteurs qui achètent des licences et qui n'ont pas les moyens

de vérifier si celles-ci sont valables ou comment les droits payés ont été distribués. Les acteurs concernés pourraient alors être accusés de corruption ou se voir infliger des amendes pour avoir utilisé des licences dont il s'avère qu'elles n'existent pas ou qu'elles ne sont pas valables. On suspecte que ces intermédiaires versent des pots-de-vin pour avoir le champ libre pour leurs activités illégales.

L'opacité des régimes de délivrance des licences de pêche comporte également un autre impact majeur: l'introduction d'énormes risques dans la chaîne d'approvisionnement. En effet, des licences d'exportation invérifiables ou qui cautionnent des activités illégales peuvent être délivrées. En conséquence, les exportations peuvent être refusées lors de l'accès au marché (par exemple le marché européen). Ces impacts peuvent affecter un secteur entier de capture et de transformation avec de graves conséquences économiques. Il est largement soupçonné que les agents qui mènent ces activités illégales sont corrompus. La transparence des licences et la responsabilité financière figureraient parmi les solutions envisagées. Les accords d'entreprises opaques représentent un autre problème. Ceux-ci sont souvent conclus avec un partenaire qui a de bonnes relations politiques avec l'État côtier et sous le régime de changement de pavillon local qui cache le bénéficiaire effectif et mine la véritable valeur économique de la pêche à l'État côtier.

➤ *Étude de cas : le navire de pêche Premier*

Le cas du navire de pêche *Premier* montre bien comment les propriétaires et les exploitants de navires essaient d'exploiter frauduleusement les régimes de délivrance des licences, et de profiter de l'opacité du système et du manque de communication prévisible entre les services chargés de l'application de la loi dans les pays en développement.

Le *Premier* était un thonier senneur qui appartenait à une société coréenne et qui aurait pêché dans les eaux libériennes en 2011 et en 2012 sans licence valable. Après que ces affirmations ont commencé à circuler, le gouvernement coréen a reçu un courrier, prétendument envoyé par le Bureau libérien des pêches nationales, dans laquelle il était affirmé que le navire ne se livrait à aucune activité de pêche illégale. Ce courrier a également été envoyé à plusieurs autorités des pêches de pays d'Afrique de l'Est où les exploitants du navire essayaient de décharger leurs prises et demandaient des licences de pêche. Des représentants du gouvernement libérien ont ensuite confirmé que ce courrier était un faux.

Grâce à une communication intercontinentale tous azimuts entre les services chargés de l'application de la loi et les autorités des pêches un peu partout en Afrique, plusieurs pays ont restreint les activités de ce navire dans leurs eaux. Ainsi :

- le Kenya et le Mozambique ont refusé de délivrer au *Premier* une licence de pêche dans leurs eaux respectives ;
- les Seychelles ont refusé que le *Premier* décharge ses prises à Port Victoria (en vertu de la résolution de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) sur des mesures du ressort de l'État du port ;
- en avril 2013, la Tanzanie a refusé de renouveler la licence de pêche du *Premier* ;
- les Comores ont exprimé leur intention de rejeter toute demande de licence de pêche que pourrait introduire le *Premier* ;
- Maurice a rejeté la demande de l'exploitant du navire, qui souhaitait décharger ses prises à Port Louis<sup>5</sup>.

Le *Premier* a finalement déchargé ses prises à Colombo (Sri Lanka) et le propriétaire du navire a conclu un accord avec le gouvernement libérien sur une indemnisation d'un million d'USD. Le

---

<sup>5</sup> Stop Illegal Fishing Case Study Series 07, juillet 2013.

propriétaire a également intenté une action en justice contre l'intermédiaire établi au Libéria, dont il affirme qu'il lui a délivré de fausses licences de pêche. L'affaire est en cours.

Ce cas met en lumière plusieurs problèmes importants qui contribuent à l'essor de la pêche illégale en Afrique de l'Ouest, notamment l'opacité qui règne autour des licences de pêche valables, l'utilisation de faux documents, le fait que les navires puissent pêcher sans licence ou pêcher pendant de longues périodes sans être observés par les autorités des États côtiers, et la nécessité d'une communication tous azimuts entre les services chargés de l'application de la loi et les autorités compétentes, par-delà les frontières nationales. Dans ce cas, une grande partie de cette communication a été facilitée par l'initiative FISH-i menée en Afrique de l'Est, et notamment par le conseiller SCS du Nordenfjeldske Development Services (NFDS) au Libéria financé par le Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest (PRAO)<sup>6</sup>. Néanmoins, les services chargés de l'application de la loi ont encore besoin d'une infrastructure de communication rapide et sécurisée pour communiquer sur des infractions possibles dans le secteur de la pêche, par exemple le réseau de communication sécurisé d'INTERPOL.

## 2.5 Liens avec les navires artisanaux

Les navires de pêche artisanaux sont très nombreux en Afrique de l'Ouest, et nombre d'entre eux parcourent de très grandes distances ou sont exploités dans des États autres que leur État d'origine. On essaie de plus en plus de réglementer le secteur de la pêche artisanale en mettant en place des réglementations concernant l'immatriculation et les licences (Banque mondiale, 2009). Sur une grande partie des côtes de l'Afrique de l'Ouest, on constate une forte interaction entre les pêcheurs artisanaux, qui utilisent des canoës (appelés pirogues dans les pays francophones), et des navires de pêche industriels. Cela pose un problème classique de gestion des pêches puisque des pêcheurs utilisant des engins différents souhaitent avoir accès aux mêmes zones de pêche. Ce conflit oppose souvent les engins mobiles (chaluts) aux engins statiques (filets et pièges) ou à des méthodes à faible incidence telles que la pêche à la ligne avec appât.



Figure 6 : Pirogues sénégalaises

<sup>6</sup> L'initiative FISH-i a pour objet de renforcer le partage des informations et des renseignements liés aux pêches régionales pour permettre aux pays d'Afrique de mettre en œuvre les recommandations de la première Conférence des ministres africains des pêches et de l'aquaculture. Pour plus d'informations, voir [www.stopillegalfishing.com/sifnews\\_article.php?ID=98#sthash.emiIgMLa.dpuf](http://www.stopillegalfishing.com/sifnews_article.php?ID=98#sthash.emiIgMLa.dpuf).

Pour éviter ces problèmes, plusieurs pays ont créé des zones d'exclusion à proximité de leur côte. Il s'agit de zones côtières réservées, par la loi, aux pêcheurs artisanaux qui utilisent certaines méthodes de pêche, l'objectif étant de conserver les stocks de poissons dont dépendent les communautés locales. Des informations fiables font état de violations répétées de la zone d'exclusion côtière de plusieurs États côtiers par des chalutiers, qui ont détruit les engins des pêcheurs artisanaux. Par ailleurs, étant donné que les chalutiers sont équipés de chaluts à petites mailles, une grande partie de leur capture est composée de jeunes poissons, qui sont rejetés à la mer. Des experts de plusieurs États côtiers ont indiqué qu'il était très difficile de garder les navires industriels, en particulier les chalutiers pêchant les espèces de fond et la crevette, en dehors de la zone d'exclusion côtière. Les consultations avec les experts ont montré que, même lorsque les autorités avaient pris les mesures voulues pour faire respecter la zone d'exclusion côtière, les industriels étrangers avaient commencé à acheter aux pêcheurs artisanaux des espèces de poisson, très rentables, que l'on ne trouve qu'à proximité de la côte, pour les exporter. Il est intéressant de noter que la pêche artisanale est la principale source d'approvisionnement en protéines des populations rurales d'Afrique de l'Ouest et que les zones de pêche artisanale des États côtiers de cette région sont peut-être déjà exploitées à des niveaux incompatibles avec une exploitation durable. Le secteur de la pêche artisanale est gravement menacé et il convient d'intervenir et de mettre en place des mesures de gestion, certains États côtiers de la région devant déjà faire face à une surpêche importante. Ce phénomène est exacerbé par la nature hautement nomade et le grand nombre de flottes de pêche à petite échelle, telles que celles du Sénégal et du Ghana, qui ont créé une surcapacité importante dans la région et conduisent à des problèmes répandus de pêche illégale.



Figure 7 : Lancement d'une nouvelle pirogue gambienne

On constate un autre aspect du fonctionnement du secteur artisanal dans plusieurs pays de l'Afrique de l'Ouest, qui ont vu une forte augmentation du nombre de navires dans le secteur. Les conflits entre le secteur artisanal et le secteur industriel se sont calmés, mais il arrive que des pirogues entrent dans la zone économique exclusive (ZEE) d'un pays voisin et débarquent ensuite dans leur pays d'origine, ce qui témoigne du caractère transnational des activités illégales, même dans le secteur artisanal. On accuse également les navires artisanaux d'empiéter sur les eaux des pays voisins parce qu'ils sont évincés de leurs eaux nationales par les navires industriels, qui empiètent sur la zone d'exclusion côtière du pays et s'y livrent à une véritable surpêche.

#### ***Transbordement depuis des navires industriels***

Les représentants de plusieurs pays visés par l'étude ont fait état d'une complicité entre les navires du secteur industriel et ceux du secteur artisanal, où l'on constate que des navires industriels transbordent leurs prises sur des pirogues, qui amènent ensuite les prises au port pour la vente. Par exemple, l'unité marine de la police ghanéenne mène actuellement une enquête sur un canoë de pêche qui a acheté 2 080 pièces de poisson transformé à un navire industriel, qui ont été transbordées en mer. Les experts de la région ont également indiqué qu'il arrivait que des chalutiers vendent et transbordent sur des canoës du poisson surgelé de qualité insuffisante pour l'exportation, qui est ensuite vendu directement sur les marchés intérieurs.

#### ***Transbordement vers des navires industriels (navires-mères)***

Le transbordement des prises depuis des pirogues vers des navires industriels (navires-mères) est une autre forme de collusion entre le secteur industriel et le secteur artisanal. Cette collusion nuit à

l'efficacité des zones d'exclusion côtières puisqu'elle permet aux navires artisanaux de pêcher bien plus sans revenir à terre. Lorsqu'il existe une zone d'exclusion côtière dans laquelle le chalutage est interdit, il arrive que les pêcheurs locaux pêchent et vendent du poisson de premier choix à des chalutiers étrangers, qui sont souvent des navires-mères.

Différent d'un navire frigorifique, un navire-mère (souvent un ancien chalutier) est ici défini comme un navire qui recueille les prises de nombreux petits navires de pêche (pirogues ou canoës) ou transporte les pirogues aux zones de pêche. Le navire-mère embarque les pêcheurs et leurs canots à son bord et les amène sur des zones de pêche au large où ils sont envoyés pêcher quotidiennement. Ainsi le navire-mère peut rester en dehors d'une zone d'exclusion côtière ou d'une zone protégée. Il arrive aussi que les petits navires partent d'une plage et déchargent leurs prises sur le navire-mère avant de revenir à terre. Parfois, le navire-mère pêche également. Les navires-mères se distinguent des navires ravitailleurs, qui fournissent du matériel et des fournitures mais qui ne transportent pas le poisson. Ils se distinguent également des navires frigorifiques, qui recueillent les prises de navires de pêche industriels.

## 2.6 Navires jumeaux

➤ *Étude de cas : transbordement entre des navires jumeaux vers le Samudera Pasific N° 8, qui fait l'objet de la notice mauve INTERPOL N° 151*

En janvier 2014, le gouvernement sud-africain a demandé la diffusion de notices mauves INTERPOL (N°s 151 et 152) afin de localiser deux navires dont les exploitants étaient suspectés de se livrer à des activités de pêche illégale et de faire travailler leurs équipages dans des conditions contraires aux droits des travailleurs et aux droits de l'homme. Les deux navires de pêche, le *Samudera Pasific N° 8* et le *Berkat Menjala N° 23*, appartenaient à une flotte de 10 navires que le Département de l'agriculture, de la forêt et de la pêche de l'Afrique du Sud (DAFF) avait immobilisés en novembre 2013 parce qu'il les soupçonnait de se livrer à des activités de pêche illégale et de partager illégalement la même licence de pêche. Au total, les autorités ont évacué des navires 75 membres d'équipage, qui avaient été contraints de travailler et de vivre dans des conditions contraires aux normes, dangereuses et nuisibles à la santé, et n'avaient plus été payés depuis plusieurs mois. Elles ont également découvert que les documents d'immatriculation des navires étaient des faux.

Le DAFF a toutes les raisons de croire que les deux navires sans nationalité ont quitté clandestinement le port du Cap le 29 décembre 2013 pour se soustraire à la suite de l'enquête. Les autorités ont demandé les notices mauves INTERPOL afin d'avertir les autres pays de la menace que ces navires représentent pour la sûreté et la sécurité des personnes se trouvant à leur bord, ainsi que du risque de pollution qu'ils font peser sur l'environnement marin et côtier. Les navires ont probablement changé leurs pavillons, leurs noms et leurs autres données d'identification.

### Contexte

En mai 2014, INTERPOL a été informé du fait que les autorités Sénégalaises avaient donné suite à la notice mauve 151, pour le navire *Samudera Pasific N° 8*. Au cours du premier trimestre 2014, l'ANAM avait immobilisé un navire d'apparence similaire mais avait conclu qu'il s'agissait d'un autre navire appelé *Samudera Pacific N° 18*. En infraction aux ordres des autorités sénégalaises, le navire avait quitté le port de Dakar de la même façon que le *Samudera Pasific N° 8* avait quitté le territoire sud-africain. Quelques mois plus tard, le *Tai Yuan 227*, un navire de pêche dont le capitaine et l'équipage étaient les mêmes que ceux du *Samudera Pacific N° 18*, est arrivée à Dakar. Il a à son tour été immobilisé pour des infractions maritimes connexes. On estime que les trois navires sont exploités par les mêmes sociétés et qu'ils opèrent ensemble. Le 13 mai 2014, une équipe d'INTERPOL, accompagnée de représentants de l'ANAM, du BCN de Dakar, des douanes, des services des pêches,

de la police nationale et des autorités portuaires, a inspecté le *Tai Yuan 227*, qui était immobilisé au port de Dakar. Étant donné que le travail d'enquête et les fouilles avaient déjà été réalisés, cette inspection a permis aux différents services d'examiner le navire et de partager leurs observations sur le mode opératoire de cette flotte.

### **Observations**

Conçu à l'origine comme un thonier-palangrier, le *Tai Yuan 227* n'a pas été utilisé pour la pêche depuis quelque temps. Ses engins de pêche ne fonctionnent pas ou sont inexistantes. Il sert plus que probablement de navire transporteur de poissons ou de navire frigorifique et ravitailleur, recueillant en mer le poisson pêché par d'autres navires de pêche, de type similaire et exploités par la même société. Il a été utilisé pour relayer des équipages en mer et a peut-être servi au transbordement d'autres produits, tels que du carburant, de la nourriture ou des fournitures de pêche.

La *preuve première* de ceci est la présence, sur le pont avant, de défenses que l'on ne trouve normalement pas sur le pont de pêche d'un palangrier (voir la figure 10 ci-dessous). Ces défenses servent à protéger les navires contre les chocs lors des opérations de transbordement. Elles permettent également de transférer facilement des membres d'équipage d'un navire à un autre.

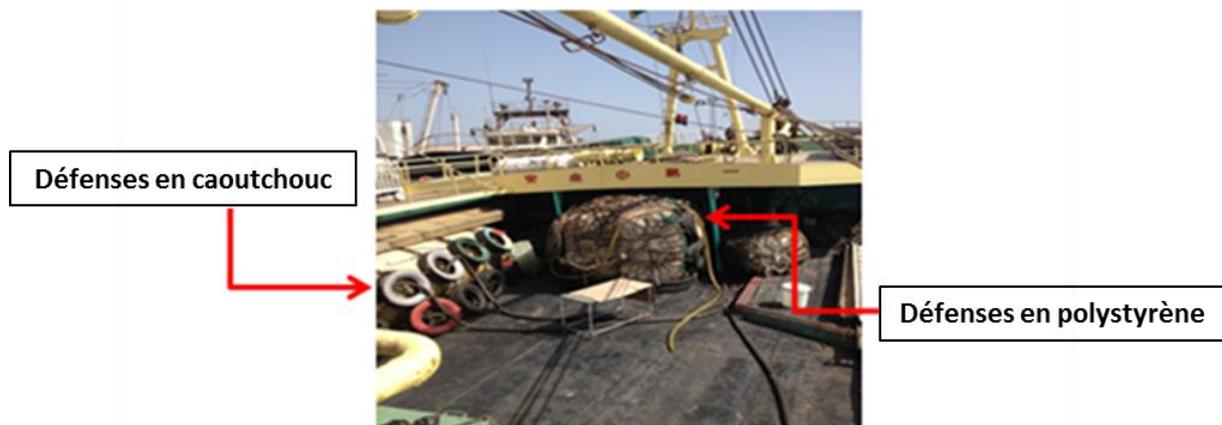


Figure 8 : Défenses à bord du *Tai Yuan 227*, qui indiquent que le navire effectue des transbordements

La *preuve secondaire* est l'absence d'indice d'activités de pêche récentes :

- 1) pas de transpondeur ou d'antenne de détection par radiofréquences ;
- 2) pas de matériel de travail du poisson (couteaux, lignes, crochets, matériel de halage, etc.) ;
- 3) matériel de halage ou d'évacuation hors d'état de marche ;
- 4) pont très sale, mais aucune preuve d'opérations récentes de transformation du poisson (par exemple des traces de parties de poissons).

### **Autres questions**

- Conditions de travail : espaces communs et cabines extrêmement sales et exigus.

### **Obligations internationales**

- 1) Pour opérer comme transporteur de thon ou comme navire ravitailleur pour des flottes de thoniers dans la zone de compétence de l'ICCAT, tout navire doit être autorisé par l'État de son pavillon à opérer comme thonier et doit être inscrit sur la liste des navires autorisés de l'ICCAT.
- 2) S'il a transporté du thon et s'il est sans nationalité ou si l'État de son pavillon n'est pas partie à la Convention ICCAT, le navire peut être placé sur la liste de l'ICCAT des navires suspectés de pêche INN.

- 3) S'il était auparavant désigné comme un navire de pêche sur la liste de l'ICCAT, il devrait aujourd'hui être qualifié de navire transporteur.

Lorsque certains navires d'une flotte exploitée par une seule et même personne se sont livrés à des activités illégales, on peut justifier que les autres navires de la flotte fassent l'objet de contrôles plus approfondis, au port ou en mer. INTERPOL peut sensibiliser les services de la région au caractère interconnecté des opérations afin que les autorités nationales dans la région prennent des mesures, donnent la priorité aux inspections et coopèrent ensuite en échangeant les informations obtenues aux fins d'application de la loi.

## 3. Liens avec les autres formes de criminalité

### 3.1 Corruption

La corruption est un aspect important de la pêche illégale en Afrique de l'Ouest qui permet à des acteurs du secteur de la pêche de se livrer à des activités illégales et qui fragilise l'état de droit<sup>7</sup>. En raison de ses effets sur la confiance de la population dans les pouvoirs publics et de la perte de recettes fiscales qu'elle entraîne, elle a probablement, plus que toute autre activité criminelle, des répercussions en dehors du secteur de la pêche.

Tout au long de l'étude, bon nombre des experts consultés ont affirmé qu'une certaine forme de corruption contribuait à la pêche illégale dans la région. Bien qu'elle soit multiforme et touche les différents pays de différentes façons, la corruption est un facteur qui alimente la pêche illégale et dont il faut tenir compte dans toute mesure de lutte contre ce phénomène. Cette conclusion va dans le sens de la majorité des évaluations de la gouvernance et de l'application de la loi dans la région.

On peut distinguer trois formes de corruption touchant le secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest. On rappellera que toutes ces formes n'ont pas été qualifiées de problèmes dans chacun des pays faisant l'objet de l'étude, mais elles ont été évoquées assez souvent pour mériter d'être mentionnées.

La première forme est la corruption de fonctionnaires de terrain chargés de l'application de la loi. On peut distinguer le cas de la corruption non sollicitée lors de la constatation d'une infraction à bord d'un navire ou dans un port, et celui du fonctionnaire qui sollicite le pot-de-vin pour ne pas procéder à l'inspection. C'est un problème important pour tous les types de services chargés de l'application de la loi dans de nombreux pays où la paie est faible et/ou sporadique et où les membres du personnel sont mal formés et mal équipés pour faire leur travail.

La deuxième forme implique la délivrance de licences de pêche et peut concerner des fonctionnaires de niveau moyen ou supérieur des autorités des pêches. Comme indiqué dans la partie consacrée aux licences frauduleuses, l'opacité qui règne concernant l'identité des sociétés, des personnes et des navires qui ont reçu une licence dans un pays donné fait que l'obligation de rendre des comptes sur la gestion des ressources halieutiques est extrêmement limitée. Selon certaines accusations, des licences seraient délivrées après le versement de pots-de-vin, ce qui détourne de l'argent qui devrait rentrer dans les caisses de l'État au profit de certains fonctionnaires. Il se peut aussi que cette pratique donne lieu à la délivrance d'un nombre de licences trop élevé au regard des critères de durabilité de l'exploitation de certaines zones, bien que cela soit difficile à évaluer en raison de l'opacité des listes de licences dans la plupart des pays.

---

<sup>7</sup> Par « corruption », INTERPOL entend « tout accomplissement ou abstention d'un acte par un individu ou une organisation, publique ou privée, en violation de la loi ou d'une charge, afin d'en retirer un avantage pécuniaire ou autre. » [www.interpol.int/fr/Crime-areas/Corruption/Corruption](http://www.interpol.int/fr/Crime-areas/Corruption/Corruption).

Le problème est encore plus grave dans les pays qui imposent le recours à des « intermédiaires de pêche » locaux. La législation de certains pays de la région impose à toute société ou personne étrangère qui souhaite obtenir un permis de passer par un intermédiaire de pêche, qui fera la demande auprès du gouvernement au nom de la société ou de la personne. Les intermédiaires font intervenir leurs contacts personnels au sein des administrations des pêches pour obtenir les licences. Comme indiqué dans la partie consacrée aux licences frauduleuses, des informations montrent que des intermédiaires dans plusieurs pays ont produit de fausses licences, ce qui a conduit à l'immobilisation de navires et à la condamnation des exploitants des navires à des amendes après le lancement des activités de pêche.

La troisième forme de corruption concerne les enquêtes et les amendes pour activités illégales relevant de la compétence des administrations des pêches. Lorsque l'exploitant ou le propriétaire d'un navire est accusé d'infractions à la législation ou à la réglementation en matière de pêche, on s'attend au lancement d'une procédure légale d'examen des faits par une partie indépendante et, le cas échéant, de fixation d'une peine. Dans certains pays, cette procédure est menée dans le système judiciaire ou devant une autre forme de juridiction administrative. Cependant, certaines sources indiquent qu'il arrive que des exploitants paient les amendes fixées par les autorités des pêches sans examen indépendant, et que ces amendes ne soient pas comptabilisées comme il se doit par l'autorité compétente et pourraient en fait constituer des pots-de-vin pour les fonctionnaires, ou s'accompagner de paiements parallèles en compensation de peines réduites. Comme dans le cas des listes de licences, une plus grande transparence dans la fixation et dans l'encaissement des amendes ou dans l'application des autres peines permettrait de dissiper le climat de corruption qui entoure les activités illégales dans le secteur de la pêche.

Même si les formes de corruption citées peuvent sembler propres au secteur de la pêche, elles ne sont en fait que des facettes d'une corruption universelle qui touche toutes les régions et tous les niveaux de la société. Cette corruption fragilise par ailleurs la stabilité politique, sociale et économique et peut être étroitement liée à la criminalité organisée.

### **3.2 Fraude douanière et fraude concernant la réglementation relative à l'hygiène alimentaire**

La fraude douanière est un élément de la pêche illégale en Afrique de l'Ouest qui entraîne une perte fiscale, permet les activités illégales et fait peser un risque sur la santé publique. À la base, la réglementation douanière impose généralement que l'on déclare précisément le pays d'origine et la sous-position dans la nomenclature de toutes les marchandises qui passent une frontière nationale. Ces deux éléments sont essentiels pour déterminer les tarifs et les régimes d'importation applicables et les modalités d'application de la réglementation relative à l'hygiène alimentaire. Il est également obligatoire de donner des informations précises sur l'identité de l'exportateur et de l'importateur et sur la valeur des marchandises. Cela permet aux pouvoirs publics de déterminer quels organismes doivent éventuellement examiner ou inspecter la cargaison pour s'assurer du respect de l'ensemble des lois et règlements nationaux applicables. Le degré d'exactitude de la déclaration peut avoir un effet sur les recettes que les pouvoirs publics tirent des tarifs. Les acteurs peuvent aussi faire de fausses déclarations pour tenter de masquer des activités de pêche illégale en déclarant que la marchandise est une espèce de poisson soumise à une réglementation moins stricte ou un produit qui n'a rien à voir avec du poisson. Les fraudes douanières de ce type peuvent être dangereuses pour la santé humaine car elles peuvent avoir comme conséquence que des cargaisons ne seront pas examinées ou inspectées correctement par les services d'hygiène dans les marchés de consommation. Les deux types de fraude sont similaires en ce sens que l'on peut utiliser des faux documents douaniers et sanitaires dans les

deux cas pour masquer le pays d'origine ou le véritable pavillon du navire qui a pêché le poisson. L'utilisation de faux documents s'accompagne souvent d'un étiquetage mensonger sur l'emballage de l'importation, ou de l'inscription de fausses informations sur l'emballage extérieur et des informations exactes sur l'étiquette intérieure.

➤ *Étude de cas : mauvais étiquetage de poisson-ballon*

Les autorités italiennes ont découvert en 2009 un cas emblématique de ce dernier type de fraude. Les inspecteurs des services de l'hygiène ont eu leur attention attirée par une cargaison de 3 500 kg de poisson surgelé, en provenance d'Espagne, qui n'était pas conforme, sur de nombreux points, à la réglementation de l'Union européenne relative à l'identification des espèces. La facture mentionnait quelques noms scientifiques, ce qui a permis aux inspecteurs de confirmer visuellement l'identification de la plupart des poissons qui se trouvaient dans la cargaison. Mais il restait encore plusieurs centaines de kilos de produits de la pêche pour lesquels n'était mentionné que le nom commun, qui indiquait que les poissons restants étaient un type de baudroie provenant de la zone statistique 34 de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), une zone qui englobe l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest. En raison de la façon dont le poisson avait été transformé, il était impossible d'identifier l'espèce à partir des caractéristiques morphologiques. Les inspecteurs avaient par ailleurs l'impression que l'on avait transformé le poisson de cette façon justement pour compliquer l'identification de l'espèce. Du fait de ces doutes, les autorités italiennes ont demandé des analyses ADN pour confirmer l'espèce. Ces analyses ont montré que les poissons non identifiés dans la cargaison appartenaient en fait à la famille des Tetraodontidés, également appelés « poissons-ballons » ou « poissons-globes ». Les poissons de cette famille peuvent accumuler de la tétrodoxine, qui compte parmi les toxines paralysantes les plus puissantes connues et qui peut nuire gravement à la santé du consommateur, voire entraîner sa mort (F. Barontini, nov-déc. 2010). La Commission européenne a ensuite diffusé une alerte au sujet de la cargaison, pour alerter les pays européens sur le danger qu'elle représentait. Une action en justice a par ailleurs été intentée contre l'entreprise espagnole qui avait mal étiqueté la cargaison. Bien que cette infraction à la législation douanière (ainsi qu'à plusieurs autres lois) ait été mise au jour et que les mesures requises aient été prises, il est important de noter le degré de coopération internationale entre les services chargés de l'application de la loi qui a été nécessaire pour enquêter sur l'incident après la confirmation du mauvais étiquetage au moyen des analyses ADN. On notera aussi que les informations disponibles n'indiquent pas si le poisson a été pêché illégalement. Cette affaire montre bien comment la marchandisation mondiale des ressources halieutiques d'Afrique de l'Ouest, et d'ailleurs, fait qu'il est extrêmement difficile pour les inspecteurs d'un pays quelconque d'identifier clairement le produit qu'ils examinent et le lieu d'origine de celui-ci et de répondre à la question de savoir si ce produit constitue une menace pour la sécurité de la vie humaine.

L'utilisation de navires-mères et les transbordements illégaux en mer vers des navires frigorifiques constituent aussi un type de fraude douanière, étant donné qu'ils permettent d'éviter les contrôles frontaliers habituels qui auraient permis aux autorités nationales de s'assurer du respect de la réglementation des pêches et de la réglementation fiscale et sanitaire. Le transbordement est étudié plus en détail dans une autre partie du présent rapport, mais il est important de souligner que ce mode opératoire est précisément conçu pour échapper à la surveillance des autorités compétentes de l'État côtier et constitue par ailleurs souvent un moyen de pêcher de façon plus rentable. Un seul navire frigorifique pourrait recevoir des cargaisons de navires opérant dans plusieurs États côtiers sans qu'aucun de ces États n'ait connaissance des opérations de pêche, en particulier dans une région dans laquelle les capacités de patrouille et d'enquête sont extrêmement limitées. Pour contrer ce mode opératoire transnational dont l'objectif est d'échapper aux autorités chargées de l'application de la loi, les services chargés de l'application de la loi des différents pays doivent mettre en place une coopération étendue afin de repérer les activités qui pourraient constituer des infractions à la législation douanière.

### 3.3 Traite des êtres humains

Il existe un lien avéré entre les navires qui pêchent illégalement et ceux qui exploitent leur équipage aux fins de travail forcé (ONUDC, *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*, 2011). La traite des êtres humains aux fins de travail forcé dans le secteur de la pêche est un problème mondial grave qui équivaut à l'esclavage des temps modernes. Les pêcheurs, des travailleurs migrants pour nombre d'entre eux, voient leurs droits humains bafoués. Des études récentes ont décrit de nombreux cas de traite des êtres humains aux fins de travail forcé dans le secteur, et de travailleurs qui sont battus, affamés, forcés à travailler pendant des jours sans pouvoir dormir, voire assassinés<sup>8</sup>.

Le secteur de la pêche est particulièrement exposé à la traite des êtres humains en raison du manque de moyens de répression et de réglementation concernant les navires de pêche. Alors que les conditions de vie et de travail à bord des navires marchands sont régies par des réglementations internationales et par les mesures de lutte de l'État du port, il n'existe pour l'heure aucun cadre équivalent qui soit applicable aux navires de pêche. En vertu du droit international, c'est l'État du pavillon qui est responsable au premier chef de veiller à ce qu'il existe des conditions de travail adéquates à bord des navires de pêche immatriculés dans son registre. Les trafiquants peuvent utiliser cette règle à leur avantage en immatriculaient leurs navires dans des États qui sont incapables d'exercer leur compétence ou qui ne souhaitent pas le faire. Lorsque les navires de pêche se trouvent dans les eaux territoriales de pays qui ne disposent d'aucun moyen côtier de répression des infractions, les pêcheurs sont complètement abandonnés à leur propre sort. Qui plus est, il arrive que les pêcheurs passent des mois, voire des années, isolés en mer, sans avoir accès au moindre mécanisme de communication d'informations aux autorités et sans la moindre chance de voir intervenir les services chargés de l'application de la loi. Les navires tels que les navires-mères qui restent normalement amarrés pendant de longues périodes, ou les navires qui effectuent des transbordements et qui sont réapprovisionnés à partir de navires frigorifiques en mer peuvent facilement échapper aux contrôles dans les ports, lors desquels les victimes de la traite des êtres humains ont plus de chances d'être repérées par les autorités chargées de l'application de la loi ou de pouvoir faire état de leur situation.

La communauté internationale prend de plus en plus conscience de l'ampleur et de la gravité du phénomène de la traite des êtres humains dans le secteur de la pêche. La définition de normes internationales du travail, qui fixent des normes minimales propres au secteur de la pêche, témoigne de cette prise de conscience et contribuera à la prévention de la traite des êtres humains dans le secteur<sup>9</sup>. Les efforts ont principalement porté sur le Bassin du Mékong, où l'on a mis au jour des activités de traite de grande ampleur. Il est intéressant de noter que bon nombre des navires étrangers associés à la traite des êtres humains dans cette région se livrent à la pêche illégale en Afrique de l'Ouest. À ce jour, on a rapporté officiellement extrêmement peu de cas de traite des êtres humains à bord de navires de pêche en Afrique de l'Ouest. L'incapacité des pouvoirs publics de la région à surveiller les activités illégales en mer et le manque de sensibilisation font qu'il est extrêmement difficile de repérer les cas de traite des êtres humains dans le secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest et d'engager les poursuites voulues. Même lorsqu'ils sont mis au jour, de nombreux cas de traite des êtres humains sont traités comme des formes de criminalité connexes telles qu'une infraction à la législation sur l'immigration.

<sup>8</sup> 2013 Surtees, 2012, OIT Stringer *et al.*, 2011 ; Robertson, 2011 ; de Coning, 2011 ; EJF, 2010 ; Derks, 2010 ; Brennan, 2009 ; UNIAP, 2009 ; UNIAP, 2007 ; Pearson *et al.*, 2006ab.

<sup>9</sup> L'OIT et l'OMI ont élaboré plusieurs instruments juridiques contraignants qui amélioreront la sécurité et les conditions de travail des pêcheurs : la Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche (n° 188), le Protocole de Torremolinos de l'OMI et la Convention de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F).

Plusieurs sources d'information indiquent que la traite des êtres humains dans le secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest est une réalité et qu'elle est liée à la pêche illégale. Le rapport « All at Sea » de l'*Environmental Justice Foundation* (EJF, 2010) présentait plusieurs cas de traite des êtres humains et de violation des droits des travailleurs à bord de navires se livrant à des activités de pêche illégale en Afrique de l'Ouest. Les violences physiques et émotionnelles, l'incarcération, le travail forcé sans rémunération et des conditions de vie inadéquates comptent parmi les violations des droits de l'homme recensées. Selon le rapport des États-Unis sur la traite des êtres humains (Département d'État des États-Unis, 2014), au large des côtes de l'Afrique subsaharienne, le travail forcé est plus fréquent sur des navires de pêche battant pavillon de pays asiatiques ou européens qui cherchent à pêcher dans des zones mal réglementées. Les auteurs du rapport affirment que des trafiquants ont exploité des victimes dans les eaux territoriales du Sénégal, ainsi qu'à bord de petits bateaux exploités sur des lacs au Ghana. En avril 2014, six ressortissants taïwanais, dont cinq sont toujours en liberté, ont été condamnés à 10 ans de prison pour leur implication dans la traite de 74 Cambodgiens qui étaient forcés à travailler comme des esclaves sur des bateaux de pêche au large des côtes de pays africains (Daily Cambodia, *Cambodians to work under slave-like conditions*). Lors de l'immobilisation du navire *Oleg Naydenov*, battant pavillon russe, dans le port de Dakar en décembre 2013, les représentants des autorités sénégalaises ont dit croire que les marins présents à bord du navire, qui aurait pêché illégalement dans les eaux sénégalaises, n'osaient pas quitter le bateau de crainte de perdre leur salaire ou de ne pas pouvoir rentrer chez eux.

La traite des enfants qui a cours dans le secteur artisanal sur le lac Volta au Ghana est un autre fait avéré. En 2011, une opération d'INTERPOL a permis de sauver 116 enfants, qui étaient forcés à travailler dans le secteur de la pêche<sup>10</sup>. Plusieurs sources d'information indiquent que la traite des enfants sur le lac Volta se poursuit, malgré les mesures prises pour éradiquer le phénomène.

Il est nécessaire de sensibiliser les garde-côtes, les marines et les inspecteurs des pêches et des douanes, ainsi que les ministères des pêches et les gouvernements, afin que l'on repère les cas de traite des êtres humains dans le secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest et que l'on y mette un terme. On peut, dans une large mesure, s'attaquer simultanément à la traite des êtres humains et à la pêche illégale. Les mesures que l'on prend pour améliorer l'application de la législation relative aux pêches, telles que le renforcement de la transparence et de la coopération transfrontière entre les différents services compétents dans le secteur de la pêche, l'élaboration de politiques de gestion des pêches, la formation et le renforcement des capacités de suivi, de contrôle et de surveillance, permettront aussi de repérer davantage de victimes de la traite des êtres humains et de poursuivre les trafiquants dans le secteur de la pêche.

### 3.4 Trafic de drogues

Selon l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, la nette augmentation du nombre de saisies importantes (plusieurs tonnes) de drogues laisse penser qu'au cours de la décennie écoulée, l'Afrique de l'Ouest est devenue une plaque tournante du trafic de drogues entre l'Amérique du Sud et l'Europe. Selon un communiqué de mai 2014, il existe dans la région un trafic important de drogues illicites, telles que l'héroïne et la cocaïne<sup>11</sup>. En s'appuyant sur une analyse des saisies effectuées en Europe, l'ONUDC estime qu'environ 27 pour cent (soit environ 40 tonnes) de la cocaïne consommée chaque année en Europe (pour une valeur d'environ 1,8 milliard d'USD sur le marché de gros) transite actuellement par l'Afrique de l'Ouest (ONUDC, *Le trafic de drogue comme menace à la sécurité en Afrique de l'Ouest*, 2008).

<sup>10</sup> INTERPOL : [www.interpol.int/fr/Internet/Centre-des-medias/Nouvelles/2011/PR044](http://www.interpol.int/fr/Internet/Centre-des-medias/Nouvelles/2011/PR044).

<sup>11</sup> ONUDC : [www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2014/May/drugs-and-crime-threat-mobilizes-international-support-for-west-africa-coast-initiative.html](http://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2014/May/drugs-and-crime-threat-mobilizes-international-support-for-west-africa-coast-initiative.html).

En octobre 2007, les autorités espagnoles ont intercepté près de sept tonnes de cocaïne sur deux anciens navires de pêche qui avaient quitté le Venezuela à destination du Sénégal. Dans l'une de ces affaires, six membres d'équipage – quatre Ghanéens et deux Néerlandais – ont été arrêtés après que la police espagnole a intercepté un navire qui transportait 3,7 tonnes de cocaïne – pour une valeur estimée à 285 millions d'euros – au large des côtes sénégalaises. On estime que des organisations criminelles se sont implantées dans toute l'Afrique de l'Ouest et font passer des drogues dans des cargaisons de marchandises légales. La cocaïne, principalement, est expédiée depuis l'Amérique du Sud vers l'Afrique de l'Ouest dans des navires de pêche ou des cargos. Elle est ensuite stockée, reconditionnée et envoyée en Europe par la voie aérienne ou par la voie maritime, et plus particulièrement vers les côtes atlantiques de l'Espagne et du Portugal<sup>12</sup>. Les navires de pêche et les porte-conteneurs quittent les ports africains à destination de l'Europe, et échappent à la détection et aux contrôles en empruntant des voies maritimes très fréquentées. Ils se fondent ainsi dans le trafic maritime normal, transportant les drogues dans des compartiments spécialement conçus à cet effet, par exemple des réservoirs de carburant modifiés<sup>13</sup>.

Selon un rapport de 2007 de l'ONU DC, depuis le début des années 2000, la Guinée-Bissau est rapidement devenue une plateforme de transit pour les réseaux criminels qui se livrent au trafic de drogues depuis la Colombie, le Venezuela et le Brésil à destination de l'Europe, en passant par l'Afrique de l'Ouest<sup>14</sup>. Face à l'augmentation des prix du carburant et à la diminution des stocks de poissons, il arrive que certains pêcheurs utilisent leurs navires pour se livrer au trafic de drogues et à la traite des êtres humains afin de compléter leurs revenus. On sait que les trafiquants exploitent la configuration géographique de l'archipel des Bijagos, situé au large des côtes de la Guinée-Bissau, pour décharger d'importantes cargaisons de cocaïne, qui sont ensuite redistribuées sur plusieurs navires de pêche plus petits. Lorsqu'ils n'utilisent pas des navires, les trafiquants font atterrir des petits avions sur des pistes de fortune ou larguent des colis depuis les airs. Les grosses cargaisons sont réparties sur de nombreux petits bateaux de pêche, qui longent ensuite la côte et déchargent la drogue en Gambie, au Sénégal et en Guinée Conakry<sup>15</sup>.

En novembre 2013, 400 kilos de cocaïne, d'une valeur de 500 millions d'USD, ont été saisis sur un navire de pêche battant pavillon guyanien au large des côtes du Ghana. Un tribunal d'Accra a ensuite condamné deux personnes, originaires de Guyane et du Ghana, à 35 ans de prison pour importation illégale de cocaïne au Ghana.

### **3.5 Piraterie maritime**

Le golfe de Guinée, qui s'étend du Ghana au Gabon, revêt une grande importance économique et stratégique pour les pays d'Afrique de l'Ouest et pour le reste du monde. Le Nigéria et l'Angola comptent parmi les dix plus gros exportateurs de pétrole brut au monde. Dès lors, la sécurité dans leurs eaux territoriales, par exemple la garantie d'un passage sûr vers les ports de la région, est extrêmement importante étant donné que l'insécurité pourrait nuire à leur économie et à la production mondiale d'énergie. La sécurité est primordiale pour le secteur de la pêche de l'Afrique de l'Ouest, puisque ce secteur apporte des moyens de subsistance et des emplois aux populations de la région. Bien entendu,

<sup>12</sup> Courier International : [www.courrierinternational.com/article/2007/11/12/l-afrique-terre-de-transit-pour-la-cocaine](http://www.courrierinternational.com/article/2007/11/12/l-afrique-terre-de-transit-pour-la-cocaine).

<sup>13</sup> ONU DC : [www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Cocaine-trafficking-Africa-fr.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Cocaine-trafficking-Africa-fr.pdf).

<sup>14</sup> IRIN : [www.irinnews.org/fr/report/79507/guinea-bissau-fishermen-turn-to-trafficking-as-fish-profits-drop](http://www.irinnews.org/fr/report/79507/guinea-bissau-fishermen-turn-to-trafficking-as-fish-profits-drop).

<sup>15</sup> Courier International: [www.courrierinternational.com/article/2007/11/12/l-afrique-terre-de-transit-pour-la-cocaine](http://www.courrierinternational.com/article/2007/11/12/l-afrique-terre-de-transit-pour-la-cocaine).

l'absence de véritables contrôles des navires de pêche favorise les activités criminelles telles que la piraterie maritime et la pêche illégale.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit la piraterie maritime comme « tout acte illicite de violence ou de détention [...] dirigé contre un autre navire ou aéronef [...] en haute mer ». La piraterie maritime est un problème grave, qui fait peser une menace sur la sécurité des navires et de leurs équipages, ainsi que sur les économies des pays touchés. Si le nombre d'actes de piraterie est en recul dans le golfe d'Aden, en Somalie, le phénomène a par contre gagné en intensité en Afrique de l'Ouest et devient de plus en plus violent, menaçant les activités de transport de pétrole, de métaux et de produits agricoles à destination des marchés occidentaux.

À l'origine, les groupes de pirates cherchaient habituellement à voler la cargaison, mais les organisations criminelles et pirates nigériens s'orientent maintenant vers l'enlèvement des membres d'équipage ; ils ciblent souvent les pétroliers et enlèvent les membres d'équipage les plus précieux pour obtenir une rançon contre leur libération. On sait que les pirates d'Afrique de l'Ouest s'intéressent aux produits pétroliers raffinés tels que l'essence. Le trafic de pétrole est extrêmement lucratif pour les pirates. Par ailleurs, les pirates qui sévissent dans le golfe de Guinée ont la mauvaise réputation d'utiliser des modes opératoires violents, qui impliquent souvent l'enlèvement, la torture et le meurtre de membres d'équipage. On estime que les méthodes toujours plus violentes auxquelles recourent ces groupes font partie d'un modèle d'activité peu risqué et très rentable et qui fait la part belle à la violence et à l'intimidation.

Les actes de piraterie sont principalement commis dans les eaux du Nigéria, mais l'on a aussi signalé des abordages criminels dans les eaux du Libéria et de l'Angola. Le Bénin, la Côte d'Ivoire, la République démocratique du Congo, le Gabon, le Ghana, la Guinée, la Sierra Leone et le Togo ont également connu des actes de piraterie depuis 2010. Le nombre de cas d'enlèvement pour l'obtention d'une rançon a explosé début 2014 au large des côtes du delta du Niger, au Nigéria. Jusqu'à présent cette année, on dénombre 24 actes de piraterie/criminalité maritime en Afrique de l'Ouest<sup>16</sup>, qui ont été suivis par une attaque en mai et trois détournements en juin. De nombreux autres incidents ne sont pas signalés.

En 2014, deux navires, les pétroliers à moteur *Omat* et *Ortakayo-1*, ont été arrêtés dans les eaux nigérianes pour suspicion de trafic de pétrole, aucun d'eux n'ayant pu fournir les autorisations d'exploitation requises. Le navire de pêche *Silver Streak* a lui aussi été arrêté, pour pêche illégale, et les membres de son équipage ont été remis au Département fédéral des pêches du Nigéria, aux fins d'enquête et de poursuites<sup>17</sup>. Cette affaire montre comment le manque de ressources pour la surveillance qui crée des conditions favorables à la piraterie maritime facilite également la pêche illégale dans la région.

La pêche illégale dans le golfe de Guinée est un problème de sécurité de longue date auquel il est de plus en plus difficile de s'attaquer, étant donné que bon nombre d'États côtiers n'ont pas les capacités voulues pour mener des patrouilles dans leurs eaux. Qui plus est, l'absence de partage d'informations entre les services et entre les pays fait qu'il est difficile d'identifier les navires suspects.

Néanmoins, avec la multiplication des incidents de piraterie maritime et des cas de pêche illégale, l'attention accrue portée au golfe de Guinée est une occasion à saisir pour renforcer la coopération internationale, par exemple par l'intermédiaire du Centre de partage d'informations sur le commerce maritime pour le golfe de Guinée (MTISC-GoG)<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> Source : NYA International, évaluation de la piraterie au premier trimestre en Afrique de l'Ouest.

<sup>17</sup> Source : article de This Day Live (du 08/02/2014), [www.thisdaylive.com/articles/navy-arrests-three-vessels-for-illegal-oil-deals-fishing/170898/](http://www.thisdaylive.com/articles/navy-arrests-three-vessels-for-illegal-oil-deals-fishing/170898/).

<sup>18</sup> Pour plus d'informations, voir [www.mtiscgog.org](http://www.mtiscgog.org).

De même, le 17 mars 2014, l'Union européenne a adopté sa stratégie sur le golfe de Guinée<sup>19</sup> et des conclusions pour la région afin d'appuyer les efforts consentis par la région et ses États côtiers pour relever les nombreux défis liés à l'insécurité maritime et à la criminalité organisée<sup>20</sup>.

## 4. Organisations et initiatives

### 4.1 Banque africaine de développement

La Banque africaine de développement (BAfD) promeut la croissance économique durable, l'agriculture et le développement rural. Le Groupe de la Banque a financé plusieurs projets liés aux pêches, par exemple le programme sur la pêche au Bénin et au Cameroun, qui ont constitué la plus grande source de financement pour le secteur de la pêche de ces pays et qui ont permis d'améliorer la gouvernance des pêches, autant d'éléments indispensables pour une exploitation durable des pêches. Lors de son Assemblée annuelle tenue en mai 2014, la BAfD a insisté sur le fait qu'il était important de s'engager davantage à protéger les eaux côtières de l'Afrique de l'Ouest contre la pêche illégale<sup>21</sup>.

### 4.2 Commission européenne

L'Union européenne, qui est, entre autres, une union douanière, est composée de 28 États membres qui appliquent les mêmes règles pour régir leurs importations. Pour éviter la commercialisation de produits issus de la pêche INN, l'Union européenne a créé son propre système pour prévenir, décourager et éradiquer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. Le règlement de l'Union européenne sur la pêche INN est entré en vigueur en 2010. Il s'agit d'un instrument non discriminatoire, qui s'applique à la fois aux opérateurs de l'Union et aux opérateurs étrangers ainsi qu'à toutes les exportations à destination de l'Union européenne, sur la base des instruments internationaux existants. Il n'instaure aucune nouvelle mesure de conservation et de gestion.

Le système impose que tous les produits de la pêche qui entrent dans l'Union européenne soient accompagnés d'un certificat de capture validé par une autorité publique compétente de l'État du pavillon du navire qui a pêché le poisson. En validant ce document, les autorités compétentes de l'État du pavillon confirment que le poisson a été pêché dans le respect des lois et règlements applicables et des mesures internationales de conservation et de gestion. Les produits qui ne sont pas accompagnés d'un certificat de capture en bonne et due forme ne peuvent pas entrer dans l'Union européenne. Par ailleurs, seuls les États du pavillon approuvés par l'Union peuvent valider les certificats de capture.

Les pays qui ne respectent pas leurs obligations en leur qualité d'États du pavillon, d'États du port, d'États côtiers ou d'États de commercialisation et qui refusent de coopérer peuvent être avertis (« carton jaune ») et ensuite recensés comme pays tiers non coopérants (« carton rouge »). Au final, ils peuvent être placés sur la liste des pays tiers non coopérants et, dès lors, ne plus être autorisés à exporter leur poisson vers les pays de l'Union européenne. À ce jour, la Commission européenne a averti 13 pays qu'ils risquaient d'être recensés comme des pays tiers non coopérants<sup>22</sup>. Sur ces 13 pays, trois ont été placés sur la liste des pays tiers non coopérants ; ils ne peuvent aujourd'hui plus exporter vers l'Union et doivent prendre des mesures correctives. La République de Guinée est le seul

<sup>19</sup> Voir [http://eeas.europa.eu/gulf\\_guinea/docs/strategy\\_fr.pdf](http://eeas.europa.eu/gulf_guinea/docs/strategy_fr.pdf).

<sup>20</sup> Ibid.

<sup>21</sup> Les faits saillants des Assemblées annuelles de 2014 sont disponibles à l'adresse suivante : [www.afdb.org/fr/annual-meetings-2014/](http://www.afdb.org/fr/annual-meetings-2014/).

<sup>22</sup> Belize, Cambodge, Guinée, Curaçao, Fidji, Ghana, Corée, Panama, Sri Lanka, Togo, Vanuatu, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines.

pays d'Afrique de l'Ouest qui se trouve sur la liste des pays tiers non coopérants<sup>23</sup>. Le Ghana<sup>24</sup> et le Togo<sup>25</sup> ont reçu un avertissement<sup>26</sup>.

Par ailleurs, la Commission européenne a enquêté sur plusieurs cas impliquant des navires de différents pays opérant plus particulièrement en Afrique de l'Ouest. Elle a pris des mesures pour appliquer la réglementation en Afrique de l'Ouest, ce qui a conduit à la prise de sanctions à l'encontre des États du pavillon et des États côtiers concernés<sup>27</sup>.

Un système de communication entre les États membres et la Commission européenne aux fins d'entraide a été créé pour veiller à la bonne mise en œuvre du mécanisme de certification des prises de l'Union et pour orienter les contrôles des États membres, vérifier les situations où il y a un risque et demander des enquêtes sur les activités de pêche INN et les infractions graves présumées. La Commission européenne a par ailleurs favorisé l'échange d'informations et la coopération entre les autorités compétentes des États membres de l'Union, lesquels ont ainsi refusé de nombreuses importations.

La Commission européenne a aussi coopéré activement avec de nombreux pays en développement dans le domaine de la pêche INN. Elle a apporté à ces pays son assistance technique dans le cadre du programme ACP Fish II et du programme thématique pour l'environnement et la gestion durable des ressources naturelles, dont l'énergie (ENRTP), en vue de contribuer à la gestion durable et équitable des pêches dans les régions en développement. L'assistance de l'Union est axée sur le renforcement de l'élaboration des politiques relatives aux pêches et sur la mise en œuvre de systèmes d'enregistrement des captures (y compris la mise en œuvre du règlement sur la pêche INN). La Commission européenne a également dispensé des formations sur la certification des captures et sur les politiques de suivi, de contrôle et de surveillance.

La Commission européenne travaille avec plus de 30 pays tiers qui coopèrent activement concernant les politiques de gestion des pêches et la modification des instruments servant à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche INN. L'objectif est que ces pays prennent les mesures nécessaires pour faire cesser la pêche INN et pour la prévenir à l'avenir, en corrigeant les actes ou omissions qui contribuent à ce phénomène. De nombreux pays en ont profité pour apporter des changements structurels à leurs politiques de gestion des pêches et pour instaurer des conditions équitables favorisant l'exploitation durable des ressources, le développement social et la croissance économique.

### **4.3 Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée**

Le Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée (CPCO) est un organisme régional des pêches qui vise à consolider le cadre de coopération régionale sur le suivi, le contrôle et la surveillance, la mise en œuvre des politiques relatives aux pêches et le développement de partenariats<sup>28</sup>. Il travaille en étroite collaboration avec les directeurs des pêches et les responsables du suivi, du contrôle et de la surveillance établis dans chacun de ses six pays membres afin de les aider pour la mise en place de registres des pêches, de formations, de l'échange d'informations et de bonnes pratiques, telles que l'authentification des documents de pêche<sup>29</sup>.

<sup>23</sup> JO C 346, 27.11.2013 et JO L 91, 27.03.2014.

<sup>24</sup> JO C 346/26, 27.11.2013.

<sup>25</sup> JO C 354, 17.11.2012.

<sup>26</sup> Pour plus d'informations, voir [http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal\\_fishing/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/index_fr.htm).

<sup>27</sup> Commission Européenne : [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-14-408\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-408_en.htm).

<sup>28</sup> Les organismes régionaux des pêches sont des groupes de pays ou d'organisations qui sont parties à un accord international sur les pêches et qui collaborent en vue de la conservation et de la gestion des stocks de poissons.

<sup>29</sup> Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria.

Le CPCO n'a pour l'instant pas pour mission de gérer les pêches dans sa région. Son principal objectif est de veiller à ce que ses pays membres renforcent la coopération régionale afin de gérer et de développer leurs pêches. Il vise aussi à éliminer la surpêche, à prévenir, décourager et éradiquer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, à développer l'aquaculture durable et à améliorer les moyens d'existence des artisans pêcheurs et des petits acteurs de la transformation.

#### **4.4 Groupe de travail INTERPOL sur la pêche illégale**

Le Groupe de travail INTERPOL sur la pêche illégale aide à évaluer les besoins des pays membres d'INTERPOL et à faciliter le partage d'informations.

Le Groupe de travail poursuit quatre objectifs stratégiques :

- renforcer et développer la capacité des pays membres à poursuivre effectivement les personnes qui se livrent à la pêche illégale et commettent des infractions qui y sont liées, et la coopération en la matière ;
- encourager et aider les pays membres à échanger des informations et des renseignements sur la pêche illégale ;
- apporter aux pays membres un appui analytique et opérationnel en vue de l'application de la législation et de la réglementation relatives à la pêche ;
- encourager et faciliter le travail en réseau, l'utilisation des canaux de communication et l'échange d'expertise technique entre les pays membres aux fins de l'application de la législation relative à la pêche.

Le Groupe de travail offre une base pour des approches stratégiques à long terme à des pays qui peuvent être face à des difficultés importantes dans le domaine de l'application de la législation relative à la pêche.

Le Groupe de travail a recensé les éléments importants ci-après qui se manifesteront probablement dans le domaine de la pêche :

- l'absence de volonté politique de considérer les atteintes à l'environnement, et en particulier la pêche illégale, comme une priorité ;
- les capacités et ressources limitées de plusieurs États côtiers qui souhaitent lutter contre la pêche illégale ;
- la nécessité de désigner des points de contact pour mieux coordonner les mesures d'application de la loi entre les différents organismes compétents ;
- les incidences socioéconomiques et la perte de revenu dues à la pêche illégale ;
- la nécessité de ne pas faire double emploi avec les autres mesures et initiatives internationales ;
- la nécessité de tenir compte du fait que chaque pays a sa propre législation nationale pour définir l'infraction ;
- la nécessité de développer les outils et services d'INTERPOL pour qu'ils répondent aux besoins en matière de pêche illégale ;
- le recensement des liens qui existent entre la pêche illégale et les autres formes de criminalité (par exemple la criminalité d'entreprise, la fraude fiscale, la fraude documentaire ou le blanchiment d'argent).

Le Bureau du Groupe de travail est composé comme suit :

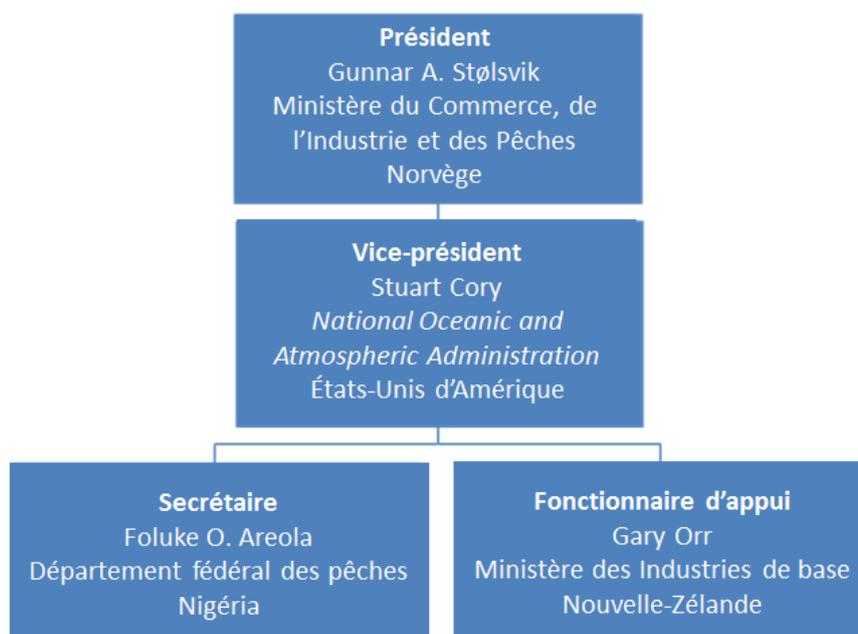


Figure 9 : Bureau du Groupe de travail INTERPOL sur la pêche illégale

#### 4.5 Initiative « Douanes vertes »

L'initiative « Douanes vertes » est un partenariat d'organisations internationales qui coopèrent en vue de prévenir le commerce illégal de marchandises dont le trafic nuit à l'environnement telles que les produits chimiques toxiques, les déchets dangereux et les espèces menacées d'extinction. Son objectif est de renforcer les capacités du personnel des douanes et des services de protection des frontières à repérer et à prévenir le commerce illégal de ces marchandises, qui font l'objet de plusieurs conventions et accords multilatéraux sur l'environnement, tels que la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES). Des formations communes portant sur les accords internationaux pertinents sont un des éléments clés du programme. L'initiative « Douanes vertes » est conçue pour compléter et pour renforcer les mesures de formation du personnel douanier déjà prévues dans les différents accords<sup>30</sup>.

La CITES couvre 16 espèces d'animaux aquatiques dans son annexe I (espèces menacées d'extinction, dont le commerce international est interdit dans la plupart des cas) et 87 dans son annexe II (espèces qui pourraient être menacées d'extinction si leur commerce n'était pas soumis à réglementation). Il s'agit notamment d'espèces de poissons, de coraux, de mollusques, de tortues marines, de raies manta et de requins, dont certaines vivent au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, telles que le grand requin blanc (*Carcharodon carcharias*), le requin-baleine (*Rhincodon typus*) et une espèce de requin-marteau (*Sphyrna lewini*)<sup>31</sup>.

L'initiative « Douanes vertes » a donné lieu à l'élaboration d'un guide pour les accords multilatéraux sur l'environnement et organise des ateliers nationaux, régionaux et sous-régionaux. En informant les membres du personnel des services des douanes et des contrôles aux frontières sur les restrictions et obligations légales pour l'importation d'espèces marines réglementées par la CITES, l'initiative appuie les mesures prises au niveau international en vue de repérer, de décourager et de contrer le commerce illégal de produits illicites.

<sup>30</sup> Voir [www.greencustoms.org/background/](http://www.greencustoms.org/background/).

<sup>31</sup> CITES : <http://checklist.cites.org/#/fr>.

## **4.6 Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique**

La Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT) est une organisation régionale de gestion des pêches qui est chargée de maintenir les populations de thonidés et des espèces apparentées que l'on trouve dans l'océan Atlantique à des niveaux permettant d'atteindre le rendement maximal durable. L'ICCAT compte aujourd'hui 49 parties contractantes<sup>32</sup>. Elle tient une liste des thoniers, des navires transporteurs de poissons et des navires ravitailleurs autorisés par les autorités nationales des parties contractantes.

L'ICCAT a donné suite à la suppression de l'exclusion des navires de pêche du système de numéros d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale, décidée par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI, à sa quatre-vingt-douzième réunion. Aux termes de la recommandation 13-13 de l'ICCAT, tous les navires inscrits dans le registre ICCAT des navires de 20 mètres et plus doivent (à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016) obtenir un numéro OMI. D'autres organisations régionales de gestion des pêches ont pris des mesures similaires et plus de 22 000 navires de pêche dans le monde ont déjà obtenu un numéro d'identification OMI.

L'ICCAT a également adopté une résolution contraignante pour les parties contractantes, les parties coopérantes non contractantes, les entités ou entités de pêche (ci-après dénommées « CPC ») leur demandant de mettre en œuvre un système de surveillance des navires pour leurs thoniers commerciaux, leurs navires transporteurs de poissons et leurs navires ravitailleurs de plus de 20 mètres et :

- a) d'exiger que leurs navires de pêche soient équipés d'un système autonome capable de transmettre automatiquement un message au centre de contrôle des pêches (ci-après dénommé « FMC ») de la CPC de pavillon permettant un suivi continu de la position d'un navire de pêche par la CPC de ce navire ;
- b) d'assurer que l'appareil de localisation par satellite installé à bord d'un navire de pêche permettra à tout moment d'assurer la collecte et la transmission au FMC de la CPC de pavillon la position géographique du navire<sup>33</sup>.

Comme indiqué dans la « Recommandation de l'ICCAT amendant de nouveau la recommandation 09-10 de l'ICCAT visant l'établissement d'une liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche illicites, non déclarées et non réglementées (IUU) dans la zone de la Convention » [recommandation 11-18], le Secrétaire exécutif de l'ICCAT prend les mesures nécessaires pour rendre publique la liste des navires IUU approuvée par l'ICCAT à sa réunion annuelle en la plaçant sur le site Web de l'ICCAT.

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

Le Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance (Réseau SCS) a pour objectif d'améliorer l'efficacité et le bon fonctionnement du suivi, du contrôle et de la surveillance concernant les activités liées à la pêche<sup>34</sup>. Il vise à faciliter la coopération bilatérale et multilatérale pour la

<sup>32</sup> ICCAT : [www.iccat.int/en/introduction.htm](http://www.iccat.int/en/introduction.htm)

<sup>33</sup> Recommandation de l'ICCAT relative à des normes minimum pour l'établissement d'un système de surveillance des bateaux dans la zone de la Convention ICCAT.

<sup>34</sup> Réseau SCS : [www.imcsnet.org/wp-content/uploads/2013/09/Governing-Framework\\_French\\_2013.pdf](http://www.imcsnet.org/wp-content/uploads/2013/09/Governing-Framework_French_2013.pdf).

collecte et l'échange d'informations entre les parties nationales et internationales chargées des activités de suivi, de contrôle et de surveillance concernant la pêche.

Le Réseau SCS contribue à assurer la liaison entre les pays pour favoriser entre eux l'échange d'expertise et de matériel en matière d'inspection et de surveillance. En septembre et en octobre 2013, en collaboration avec la Marine néerlandaise et dans le cadre du programme « African Winds », il a organisé deux programmes de formation au Ghana (à l'intention des fonctionnaires des services des pêches ghanéens) et au Bénin (à l'intention de la Marine et du ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture du pays). Les programmes comprenaient un volet pratique sur le terrain/en mer et un volet théorique en salle de classe sur les pratiques de suivi, de contrôle et de surveillance telles que les arraisonnements, les fouilles et les saisies<sup>35</sup>. Les experts formateurs déployés par le Réseau ont remarqué qu'il manquait aux autorités chargées des inspections en matière de pêche des deux pays du matériel spécialisé indispensable pour les inspections, par exemple des jauges de mailles. Le Réseau a pris contact avec les autorités des Pays-Bas, qui ont pu fournir des jauges de mailles qui ne servaient plus dans leur pays<sup>36</sup>.

## 4.8 Stop Illegal Fishing

*Stop Illegal Fishing* (SIF) est un groupe de travail du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et une organisation sans but lucratif. Le SIF s'efforce de faciliter la coopération entre les communautés, les organismes publics, les organisations et les autres acteurs et de faire connaître les outils, les systèmes et les exigences politiques dans le domaine de la lutte contre la pêche illégale. Le SIF a par exemple mené un projet de surveillance de proximité en Sierra Leone et en Guinée dans le cadre duquel il a distribué des outils et du matériel (GPS et radios) à des artisans pêcheurs pour que ceux-ci aident les autorités locales à recueillir des informations et des preuves contre les acteurs se livrant à des activités de pêche illégale. Sur la durée du programme, le nombre d'incursions illégales observées a chuté et, sur une période de quatre mois entre 2011 et 2012, le gouvernement sierra-léonais a récolté plus de 300 000 USD d'amendes sur la base d'informations fournies par des communautés locales<sup>37</sup>.

FISH-i Africa est une autre initiative du SIF, lancée en décembre 2012. Il s'agit d'un groupe de travail spécialisé composé de sept États côtiers du sud-est de l'Afrique qui partagent des informations et des renseignements en vue de permettre des actions ciblées de répression. L'objectif de FISH-i Africa est de renforcer le partage, au niveau régional, des informations et des renseignements liés à la pêche afin de permettre aux pays de mettre en œuvre les recommandations régionales et internationales et de tenir les engagements qu'ils ont pris aux niveaux régional et international<sup>38</sup>. Les États côtiers de l'Afrique de l'Ouest étudient actuellement la possibilité de mener un programme FISH-i Africa pilote. Un programme pilote de FISH-i Africa en Afrique de l'Ouest est mis en œuvre en 2015, en coopération avec Trygg Mat Tracking, le CPCO et ses États membres (le Libéria, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigéria). Le programme mènera une série d'ateliers tout au long de l'année 2015 et la première moitié de l'année 2016, avec des possibilités de collaboration.

<sup>35</sup> Réseau SCS : [www.imcsnet.org/2013/08/imcs-network-collaborates-with-dutch-navy-to-hold-mcs-capacity-building-workshops-in-ghana-and-benin/](http://www.imcsnet.org/2013/08/imcs-network-collaborates-with-dutch-navy-to-hold-mcs-capacity-building-workshops-in-ghana-and-benin/).

<sup>36</sup> Réseau SCS : [www.imcsnet.org/wp-content/uploads/2013/07/Winter-2013-Newsletter.pdf](http://www.imcsnet.org/wp-content/uploads/2013/07/Winter-2013-Newsletter.pdf).

<sup>37</sup> *Stop Illegal Fishing* : [www.stopillegalfishing.com/doc/sif\\_cs5.pdf](http://www.stopillegalfishing.com/doc/sif_cs5.pdf).

<sup>38</sup> Par exemple, les recommandations de la première Conférence des ministres africains des pêches et de l'aquaculture (CMAFA), indiquant qu'il faut renforcer les systèmes de suivi, de contrôle et de surveillance ainsi que la coopération régionale et qu'il faut rapidement prendre des mesures aux niveaux national et régional pour décourager et éradiquer la pêche INN, et les engagements régionaux et internationaux tels que la déclaration d'intention de la SADC de lutter contre la pêche INN et la résolution de la CTOI sur les mesures du ressort de l'État du port.

➤ *Fondation Trygg Mat et Fondation Trygg Mat Tracking*

La Fondation Trygg Mat a été créée pour travailler sur les questions relatives à la production alimentaire écologiquement sûre, mais elle s'est concentrée de plus en plus au cours de la dernière décennie sur la gestion de la pêche et la pêche illégale. Motivée par la direction pionnière du regretté Gunnar Album, beaucoup de compétences techniques et analytiques diversifiées, avancées et novatrices ont été développées en interne. Ces outils sont devenus des outils clefs qui permettent de tenir responsables les sociétés de pêche illégales et fournissent un soutien inestimable aux autorités nationales d'application de loi, aux agences de développement, aux organisations intergouvernementales et nongouvernementales, y compris au site Web de service public suivant : <http://tryggmat.no>.

En 2013, Gunnar Album et son équipe ont formé la Fondation Trygg Mat Tracking afin de développer ces services spécialisés et de fournir une analyse experte de renseignements sur la pêche aux autorités de pêche et institutions internationales relatives. Pour de plus amples informations, veuillez consulter la page : [www.tm-tracking.org](http://www.tm-tracking.org).

#### **4.9 Commission sous-régionale des pêches**

La Commission sous-régionale des pêches (CSRP) regroupe les gouvernements de sept pays d'Afrique de l'Ouest, représentés par leurs ministres des pêches<sup>39</sup>. Elle vise à harmoniser, à long terme, les politiques de ses pays membres concernant la préservation, la conservation et la gestion des ressources halieutiques et à renforcer la coopération régionale. Ses missions sont les suivantes : coordonner les opérations sous-régionales de suivi, de contrôle et de surveillance, aider ses pays membres à élaborer des registres nationaux des navires, élaborer et tenir à jour un registre sous-régional des navires de pêche opérant dans les eaux de ses pays membres, mettre à jour et mettre en œuvre la convention sur la coopération sous-régionale s'agissant du droit de poursuite, suivre l'état d'avancement des programmes VMS, favoriser la coopération entre les autorités nationales chargées du suivi, du contrôle et de la surveillance et contribuer à l'amélioration continue des capacités de suivi, de contrôle et de surveillance de ses pays membres<sup>40</sup>.

Le Secrétariat de la CSRP facilite également l'échange d'informations lorsqu'un navire battant pavillon d'un de ses pays membres ou opérant avec son autorisation est surpris en train de mener des activités de pêche illégale dans les eaux d'un autre pays membre. Entre 2011 et 2013, les opérations régionales menées sous l'égide de la CSRP ont permis le recouvrement de plus de 200 000 USD d'amendes, l'inspection de plus de 700 pirogues et de 30 navires industriels, et l'immobilisation d'environ 35 pirogues et 20 navires industriels, principalement des chalutiers<sup>41</sup>. La CSRP élabore actuellement une liste noire régionale des navires INN fondée sur ces opérations multilatérales de surveillance, afin de lutter contre les navires utilisés pour des activités de pêche illégale<sup>42</sup>.

<sup>39</sup> Cap-Vert, Sénégal, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Mauritanie et Sierra Leone. Pour plus d'informations, voir <http://spcsrp.org/>.

<sup>40</sup> CSRP : [www.spcsrp.org/Presentation/Suivi%2C+Controle+et+Surveillance](http://www.spcsrp.org/Presentation/Suivi%2C+Controle+et+Surveillance).

<sup>41</sup> Depuis 2011, la CSRP a assuré la coordination d'une série d'opérations régionales menées par ses pays membres d'Afrique de l'Ouest, ciblant des navires de pêche illégaux, et durant lesquelles des fonctionnaires nationaux chargés de l'application de la législation relative aux pêches ont été déployés sur des hors-bords.

<sup>42</sup> Cette liste énumère les pays considérés comme non coopérants dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

## **4.10 Office des Nations Unies contre la drogue et le crime**

L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) a consacré deux études importantes à la criminalité dans le secteur de la pêche, qui abordent la pêche INN et des formes de criminalité qui y sont liées telles que la piraterie (ONUDC, *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry* (2011) ; ONUDC, *Combatting Transnational Organized Crime Committed at Sea* (2013)). Il a également tiré des conclusions sur les liens qui unissent les différentes formes de criminalité en mer qui sont conformes à la conclusion du présent document, à savoir que la pêche illégale est étroitement liée à d'autres formes de criminalité telles que le trafic de drogues et la traite des êtres humains.

Avec INTERPOL, le Département des affaires politiques des Nations Unies et le Département des opérations de maintien de la paix, l'ONUDC a lancé l'Initiative côtes de l'Afrique de l'Ouest (WACI), qui vise à la création de cellules de lutte contre la criminalité transnationale pour renforcer la coordination nationale et internationale, ainsi que pour permettre la réalisation d'enquêtes fondées sur les renseignements afin de lutter contre le problème croissant du trafic de drogues, de la criminalité organisée et de la toxicomanie en Afrique de l'Ouest (Guinée-Bissau, Libéria, Sierra Leone et Côte d'Ivoire).

## **4.11 Banque mondiale – Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest**

La Banque mondiale a lancé le Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest (WARFP) pour aider les sept États membres de la Commission sous-régionale des pêches<sup>43</sup> ainsi que le Libéria et le Ghana.

L'objectif du Programme est d'accroître de manière durable la richesse produite par l'exploitation des ressources marines issues de la pêche dans les pays participants, et d'augmenter la proportion de cette richesse qui revient à ces pays en renforçant les capacités des pays à régir et à gérer leurs pêches de manière durable, en réduisant la pêche illégale et en augmentant la valeur et la rentabilité des ressources de la pêche et la proportion de cette valeur qui revient aux pays participants<sup>44</sup>.

Le Programme a permis d'améliorer les systèmes de suivi, de contrôle et de surveillance de certains pays et d'équiper les centres de suivi de radios et de systèmes VMS, reliés à chaque navire de pêche au moyen d'un transpondeur VMS. Les inspecteurs et observateurs des pêches ont suivi une formation et ont été encouragés à participer à des patrouilles de surveillance de la pêche plus fréquentes.

Le gouvernement sierra-léonais a reçu des fonds sous la forme d'un crédit que lui a octroyé l'Association internationale de développement pour couvrir le coût du volet du Programme consacré au pays. Il entend consacrer une partie de ces fonds à l'achat d'un navire de patrouille.

Des résultats intéressants ont été constatés au Ghana. Par exemple, 8 000 canoës de pêche marine ont été immatriculés et ont obtenu une licence, une unité chargée de l'application de la législation relative à la pêche a été créée en juin 2014 et une procédure d'achat a été lancée pour un système de suivi des navires de pêche pour la zone économique exclusive ainsi que pour un suivi permanent<sup>45</sup>. Le Cap-Vert, le Libéria et la Sierra Leone doivent encore mettre la dernière main à leur réforme et la mettre en œuvre. Chacun de ces pays dispose d'un système de suivi des navires de pêche par satellite.

<sup>43</sup> Cap-Vert, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Mauritanie, Sénégal, Sierra Leone.

<sup>44</sup> Banque mondiale : [www.worldbank.org/projects/P106063/west-africa-regional-fisheries-program?lang=fr&tab=overview](http://www.worldbank.org/projects/P106063/west-africa-regional-fisheries-program?lang=fr&tab=overview).

<sup>45</sup> Banque mondiale : [www.worldbank.org/projects/P108941/west-africa-regional-fisheries-program?lang=fr&tab=overview](http://www.worldbank.org/projects/P108941/west-africa-regional-fisheries-program?lang=fr&tab=overview).

Cependant, l'efficacité des systèmes est réduite en raison de la mauvaise qualité des réseaux électriques et des connexions à Internet. Pratiquement tous les pays participants sont parvenus à immatriculer l'ensemble de la flotte artisanale. Par ailleurs, le Cap-Vert a lancé un système d'immatriculation avec mesures d'incitation qui est maintenant pris comme un exemple de bonne pratique en Afrique de l'Ouest<sup>46</sup>.

## 4.12 Forces maritimes

### ➤ *African Winds*

L'exercice annuel *African Winds* relève du programme *Africa Partnership Station* (APS), le programme de coopération en matière de sûreté maritime des forces navales des États-Unis en Afrique (NAVAF). 221 militaires des forces armées du Bénin, du Ghana, du Togo, du Cameroun, du Sénégal, du Maroc et du Nigéria et 668 membres d'équipage du navire de la marine néerlandaise *Rotterdam* ont participé à l'édition 2013 de l'exercice (qui a eu lieu d'août à novembre 2013). Le programme d'entraînement de trois mois comprenait notamment des exercices de raid amphibien, de contre-terrorisme maritime, d'arraisonnement, d'immobilisation et de fouille et de protection des plateformes pétrolières. Il était également prévu des formations pratiques sur le suivi, le contrôle et la surveillance des activités de pêche en mer et dans les ports, qui ont été dispensées par des formateurs mis à disposition par le Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance. Ce dernier avait déjà mis des formateurs à disposition pour des exercices liés à la pêche qui avaient été menés dans le cadre de l'APS au Ghana (2010), au Togo (2011) et au Gabon (2011). (Source : <http://www.navy.mil.ng/press/26.news#.U8x2oIT8KUK>)

Les forces maritimes de plusieurs pays, notamment la France, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et les États-Unis, apportent un appui important pour améliorer l'appréciation de la situation maritime et renforcer les capacités de surveillance de nombreux pays dans la région par toutes sortes de moyens. Cet appui a une incidence considérable sur la capacité des États côtiers à exercer leur souveraineté dans le domaine maritime. Un des éléments importants à cet égard est que ces pays puissent faire appliquer leurs lois et leurs règlements relatifs aux ressources halieutiques.

Tous les pays cités plus haut ont organisé des formations et des ateliers pour aider les pays de la région à améliorer leur appréciation de la situation maritime et à se familiariser davantage avec les opérations maritimes, ce qui a été tout particulièrement utile pour les pays qui disposent de peu de capacités de patrouille en surface. Ces formations et ateliers étaient principalement consacrés à l'application du droit maritime de manière générale ; les participants ont appris à lutter contre la piraterie maritime et à mener des opérations antidrogue, et ont obtenu des informations sur l'application de la législation relative aux pêches.

L'effet le plus direct de l'appui apporté par les forces maritimes de ces pays a été celui de l'appui apporté aux états côtiers dans le cadre d'accords « shiprider ». Dans ce modèle, les fonctionnaires chargés de l'application de la loi de l'État côtier se déploient sur des navires de patrouille d'autres pays aux fins de l'application de la législation de l'État côtier. Ce type d'opération est principalement mené dans le cadre du Partenariat entre les États-Unis et l'Afrique pour l'application du droit maritime (AMLEP). Cette initiative, coordonnée par le Commandement des États-Unis pour l'Afrique (AFRICOM), a permis à plusieurs États côtiers de mener des opérations d'application de la loi dans

<sup>46</sup> Implementation Status & Results Report WARFP, 6 juillet 2014.

leur zone économique exclusive avec un appui important pour la surveillance. En plus d'un appui pour la surveillance et d'un navire de patrouille de surface, les opérations AMLEP mettent généralement à disposition du personnel chargé de l'application de la loi qui accompagne les fonctionnaires de l'État côtier lors des arraisonnements des navires intéressant les forces de l'ordre.

Les États-Unis ont effectué des patrouilles AMLEP avec la Sierra Leone, le Sénégal, le Cap-Vert, la Gambie et le Ghana, qui ont permis de réaliser plusieurs saisies importantes. Par exemple, une patrouille menée en 2011 par le navire des garde-côtes des États-Unis *FORWARD* afin d'apporter un appui au Sénégal et à la Sierra Leone a donné lieu à 19 arraisonnements, dont 10 ont conduit à l'immobilisation des navires, à la prononciation de plus de 450 000 USD d'amendes et à la saisie de 75 tonnes de poisson. Il est intéressant d'insister sur l'ampleur des saisies que permet ce type d'appui, car cela démontre la fréquence et la gravité des infractions en matière de pêche que l'on peut mettre au jour lorsque l'on dispose de ressources supplémentaires pour la formation et la surveillance.

Il est également intéressant de noter que les activités de formation et de renforcement des capacités organisées par les forces militaires étrangères ne traitaient pas beaucoup des enquêtes menées sur les infractions commises en mer. Bien que l'on puisse déjà se féliciter de la mise au jour de ces infractions, on dispose de peu d'informations sur la qualité ou sur les conclusions des enquêtes qui ont été menées après les saisies, ou encore sur des infractions éventuellement commises dans les eaux territoriales d'autres États côtiers.

➤ *Cadres de coopération régionale pour l'application de la législation relative aux pêches*

Le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (1999, amendé en 2012), ou **Mémorandum d'Abuja**, vise à la mise en place d'un système harmonisé de contrôle par l'État du port pour la région côtière de l'Afrique de l'Ouest. Les grands objectifs du Mémorandum sont de réduire et, au final, d'éliminer l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes, de prévenir la pollution marine, d'améliorer les conditions de vie et de travail des équipages à bord des navires et de faciliter la coopération régionale et l'échange d'informations. (Pour plus d'informations, voir [www.abujamou.org/index.php](http://www.abujamou.org/index.php).)

Élaboré par la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée (CGG), le **Code de conduite relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre** a été signé le 25 juin 2013 ; l'objectif des signataires est de renforcer la coopération régionale dans la lutte contre la piraterie maritime et les autres activités illégales en mer. Les signataires du Code de conduite sont notamment convenus de coopérer dans la lutte contre la criminalité transnationale organisée en mer, le terrorisme maritime, la pêche INN et les autres activités illégales, en partageant et en diffusant des informations et en interdisant les navires et/ou aéronefs soupçonnés de commettre des actes illégaux (article 2). L'article 8 du Code de conduite porte spécifiquement sur les mesures à prendre pour lutter contre la pêche INN. (Code de conduite : <http://pages.au.int/sites/default/files/Code%20de%20conduite.pdf>.)

## 5. Situation des pays faisant l'objet de l'étude

### 5.1 Bénin

Le Bénin a un littoral de 125 km de long, une zone économique exclusive de 27 750 km<sup>2</sup> et un plateau continental de 3 100 km<sup>2</sup>. Sa zone de pêche côtière s'étend sur près de 1 900 km<sup>2</sup><sup>47</sup>. Les eaux béninoises abritent plus de 250 espèces d'animaux marins, notamment de bons stocks de thon, 10 espèces de crustacés et quatre espèces de céphalopodes. Le secteur de la pêche artisanale regroupe une flotte d'environ 800 bateaux de pêche artisanaux (pirogues et canoës) et plus de 5 080 pêcheurs (enquête sur la pêche, rapport de 2009) originaires du Bénin, du Ghana et du Togo. À l'heure actuelle, aucun navire industriel ne bat pavillon béninois, mais certains ont une licence pour pêcher dans les eaux du pays. Tous les navires industriels débarquent au port de Cotonou, qui est le seul port du pays à être doté d'équipements, il est vrai limités (rapport African Winds (2013)). En 2013, le Département des pêches a commencé à délivrer des licences aux pêcheurs de thon, ce qu'il ne faisait pas auparavant. Le Département essaie maintenant de mettre en place un programme de suivi pour fournir des informations sur les activités menées en mer. En septembre 2014, 15 navires sont autorisés à pêcher : 13 thoniers ghanéens, un chalutier coréen et un chalutier nigérian<sup>48</sup>.

Le pays a élaboré un plan d'action national contre la pêche INN, avec l'appui de la FAO. Adopté par le Conseil des ministres béninois en 2007 et s'appuyant sur le plan pour le développement et la gestion des pêches de 1997 et sur une coopération avec l'Agence canadienne de développement international (ACDI), le plan d'action national est un outil d'unification qui permet d'évaluer l'ampleur de la pêche INN au Bénin et propose des mesures pour lutter efficacement contre ce problème. Le plan d'action national propose les mesures suivantes : la formation des inspecteurs de la pêche maritime, la réforme du système de délivrance des licences et de contrôle des pêches, la création d'un registre des licences, l'amélioration du système de collecte des données statistiques des débarquements au port de Cotonou, la mise en place d'un système de partage des informations entre les membres de la CEDEAO, dans le cadre du projet SIPAO d'INTERPOL dont le Bénin accueillera la phase pilote (en cours)<sup>49</sup>, notamment dans le domaine des pêches, et l'organisation de la pêche thonière. Un arrêté ministériel a été élaboré à cet effet et a été soumis à la signature des ministres de la Pêche et des Finances.

La responsabilité du suivi, du contrôle et de la surveillance des activités de pêche au Bénin incombe au Département des pêches du Ministère en charge des pêches, avec des parties prenantes réparties dans plusieurs départements ministériels : la Défense, la Sécurité publique, l'Économie maritime et les Finances. Le Département des pêches a commencé à débattre de la possibilité de la conclusion d'un arrêté avec les autorités navales aux fins d'activités de suivi, de contrôle et de surveillance, qui serait le premier du genre dans la sous-région. En 2011, le gouvernement béninois a renforcé ses capacités d'intervention face à la piraterie maritime et aux attaques à main armée en mer en achetant trois nouveaux patrouilleurs de 33 mètres et a élaboré un programme de formation complet pour tous les acteurs concernés, y compris les fonctionnaires chargés de l'application de la législation relative aux pêches. La Direction des pêches envisage de créer un comité de suivi et de surveillance des pêches, auquel participeraient les communautés de pêcheurs locales.

Le gouvernement béninois coopère avec d'autres autorités et organisations, notamment aux fins des activités ci-après, en cours ou planifiées :

<sup>47</sup> Projet *Sea Around Us* : [www.seaaroundus.org/eez/204.aspx](http://www.seaaroundus.org/eez/204.aspx).

<sup>48</sup> Division Pêche maritime industrielle, Direction des pêches, Bénin.

<sup>49</sup> Financé par l'Union européenne et mis en œuvre par INTERPOL en collaboration avec la CEDEAO, le programme SIPAO vise à créer une infrastructure nationale et régionale pour l'échange des informations policières dans 16 pays d'Afrique de l'Ouest.

- projet de coopération en matière de pêches en cours avec le Ghana ;
- coopération avec INTERPOL pour le partage d'informations relatives à la pêche illégale ;
- collaboration fructueuse avec la *Marine Management Organization* du Royaume-Uni sur les activités des navires dans les eaux relevant de la compétence du Bénin ;
- collaboration avec l'*Environmental Justice Foundation* pour le partage d'informations sur les activités des navires ;
- adhésion à l'ICCAT (en cours) ;
- adhésion au Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance (en cours) ;
- adoption de la loi relative aux pêches par l'Assemblée nationale le 6 juin 2014 et mise en œuvre au cours de la première semaine de septembre 2014.

## 5.2 Cameroun

Le Cameroun est un État côtier d'Afrique de l'Ouest centrale. Il a un littoral d'environ 360 km de long et une zone économique exclusive de 15 400 km<sup>2</sup>. Il partage certains de ses stocks de poissons avec le Nigéria, le Gabon et la Guinée équatoriale.

Au Cameroun, la pêche illégale touche à la fois le secteur industriel et le secteur artisanal. Selon le ministère de l'Élevage, des Pêches et des Industries animales (MINEPIA), la pêche INN a fait perdre plus de 20 milliards de CFA (30 500 000 EUR) au pays en 2009.

La production annuelle moyenne du secteur de la pêche industrielle est estimée à 20 000 tonnes. En 2012, près de 70 navires de pêche industriels disposaient d'une licence. Il s'agissait principalement de chalutiers pêchant la crevette et des espèces de poissons de fond.

Malgré la taille de son secteur industriel, le Cameroun importe chaque année entre 150 000 et 200 000 tonnes de poisson surgelé pour son marché intérieur, étant donné que les captures nationales ne suffisent pas pour répondre aux besoins. En 2012, le Cameroun a importé près de 197 000 tonnes de poisson surgelé, ce qui entraîne une importante sortie de capitaux.

Selon des représentants du Département des pêches, les discussions entre les autorités nationales à propos de la coopération dans la lutte contre la pêche illégale étaient très difficiles avant 2005. Cette année-là, le gouvernement a créé la Brigade de contrôle et de surveillance des activités de pêche (BCSAP) pour mettre en place un système de suivi, de contrôle et de surveillance au Cameroun. La BCSAP dispose de plus de 30 agents pour assurer le suivi et le contrôle des activités de pêche, d'un navire de patrouille au rayon d'action de moyenne portée, de huit navires de patrouille côtière et de deux ensembles d'équipement pour deux stations de télécommunications radio (Douala et Kribi). Les représentants du Département des pêches estimaient que l'on avait procédé à 20 inspections au port et en mer entre 2007 et 2012, ce qui a permis d'immobiliser 10 navires de pêche illégaux. Ils estiment par ailleurs que les capacités humaines et le matériel disponible sont insuffisants pour assurer efficacement le suivi, le contrôle et la surveillance : pas de patrouilleur de haute mer et nombre de patrouilleurs insuffisant pour patrouiller efficacement dans les eaux du pays. Par ailleurs, un système VMS a été mis en place en 2007 mais il n'est pour l'instant pas opérationnel.

Pour tenter de régler ces problèmes, le MINEPIA a signé un accord de coopération avec le ministère de la Défense en décembre 2013. L'objet de cet accord est de mettre en commun les ressources des deux ministères, en particulier pour les activités de suivi, de contrôle et de surveillance. S'agissant de la coopération régionale et internationale, la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée

(COREP)<sup>50</sup> et le MINEPIA ont créé un registre des navires de pêche industriels, et INTERPOL a aidé le gouvernement camerounais dans le cadre de formations à l'application de la loi à l'intention des fonctionnaires du MINEPIA.

Le Cameroun a par ailleurs élaboré un plan national d'action pour prévenir, décourager et éradiquer la pêche INN, avec le soutien de la FAO<sup>51</sup>. Ce plan prévoit des restrictions sur les quotas de pêche, la création d'aires marines protégées, des mesures techniques telles que l'énumération des engins de pêche autorisés, des mesures de contrôle sur l'enregistrement des prises, le traitement des données et le renforcement des inspections dans les ports. Selon les informations disponibles, ce plan n'avait pas encore été approuvé en 2013.

### 5.3 Cap-Vert

Le Cap-Vert est un petit archipel de l'océan Atlantique situé à environ 500 km à l'ouest des côtes sénégalaises et doté de ressources marines très variées. Sa zone économique exclusive s'étend sur 734 265 km<sup>2</sup>. Le Cap-Vert a signé un traité sur la délimitation des zones maritimes avec le Sénégal en 1993 et avec la Mauritanie 10 ans plus tard. Pour l'heure, aucun accord n'a été signé avec la Gambie.

Le thon est l'une des espèces les plus pêchées au Cap-Vert, aux côtés de certaines espèces de requins, et compte parmi les produits de la mer les plus exportés, principalement vers le marché européen. La plupart des navires de pêche étrangers opérant dans la zone économique exclusive du Cap-Vert sont des palangriers et des senneurs.

Plusieurs accords conclus entre des pays importateurs et le Cap-Vert visent à faire de l'archipel une plateforme pour le commerce de poisson, en raison du point de contact stratégique qu'il constitue avec les grandes routes maritimes de l'Atlantique.

Le gouvernement cap-verdien prend régulièrement des mesures pour protéger le secteur de la pêche artisanale des conflits avec les navires industriels, et aussi pour renforcer ses contrôles sur le respect des quotas par le secteur industriel. Lors de la Conférence Rio+20 du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), en 2012, le Président du Cap-Vert a affirmé que le gouvernement adoptait plusieurs mesures nationales pour protéger ses stocks de poisson. En plus de mettre en œuvre des politiques en matière de pêche, le Cap-Vert a participé à des opérations de répression coordonnées par le Commandement pour l'Afrique du Département de la défense des États-Unis, ce qui lui a permis de renforcer sa capacité à exercer sa souveraineté sur sa zone économique exclusive.

### 5.4 Côte d'Ivoire

En Côte d'Ivoire, le secteur de la pêche englobe la pêche artisanale et la pêche industrielle le long des côtes (550 km) et dans la zone économique exclusive, qui s'étend sur plus de 200 000 km<sup>2</sup>. Chaque année, les pêcheurs pêchent environ 101 000 tonnes de poisson.

<sup>50</sup> La Commission régionale des pêches du golfe de Guinée harmonise les politiques et cadres juridiques des parties en matière de pêche. Voir <http://corep-se.org/>.

<sup>51</sup> À sa vingt-troisième session, en 1999, le Comité des pêches de la FAO (COFI) a indiqué que la pêche illégale était une question hautement prioritaire, en particulier concernant les navires qui avaient recours à des « pavillons de complaisance », et faisait peser une menace croissante sur la durabilité des pêches. Le Comité a recommandé l'élaboration d'un plan d'action international pour prévenir, décourager et éradiquer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

Après une crise économique, un nouveau gouvernement est arrivé au pouvoir en 2011. En 2013, le ministre ivoirien des Transports, M. Touré Gaoussou, a indiqué, lors de la 36<sup>e</sup> Journée mondiale de la mer, tenue à Abidjan, que le gouvernement souhaitait adopter définitivement un document juridique restrictif sur la sûreté et la sécurité maritimes afin de lutter contre la piraterie dans les eaux ivoiriennes.

De nombreuses sources d'informations publiques font état d'activités de pêche illégale dans les eaux ivoiriennes depuis 2007. Des pêcheurs ont rapporté des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée. Par ailleurs, la production de la pêche artisanale ne cesse de diminuer depuis 2001 : elle est passée de 76 000 tonnes cette année-là à 48 578 tonnes en 2007 (statistiques agricoles de 2005 ; Direction des productions halieutiques (DPH) (2008)). Cette érosion des stocks de poisson a poussé de nombreux pêcheurs à s'éloigner de leurs pêches habituelles, souvent à leurs risques et périls. En avril 2009, la DPH a immobilisé des navires battant pavillon nigérian, coréen, chinois et ghanéen dans la zone économique exclusive de la Côte d'Ivoire pour activités de pêche illégale<sup>52</sup>.

Il semble que les autorités s'efforcent d'adopter de nouvelles lois sur la pêche, telles qu'un nouveau code maritime qui comprendra des innovations importantes pour le développement durable. Le gouvernement ivoirien étudie actuellement ce nouveau code.

Le ministre des Ressources animales et halieutiques, M. Kobenan Kouassi Adjoumani, a indiqué que le gouvernement avait choisi de réviser la législation relative aux pêches, en tenant compte des dispositions pertinentes en matière de bonne gouvernance et de lutte contre la pêche illégale<sup>53</sup>.

L'Union européenne aide le gouvernement ivoirien dans sa lutte contre la pêche illégale. Par exemple, elle organise des activités de renforcement des capacités du personnel du ministère des Ressources animales et halieutiques et apporte son assistance en vue de la modernisation du système de notification des captures. Les objectifs sont d'accroître la quantité disponible de produits de la pêche au niveau national, de renforcer les capacités des administrations des pêches, d'améliorer la gouvernance dans le secteur de la pêche, d'accentuer la surveillance et de mettre en œuvre un système participatif et fiable pour la gestion et le contrôle des pêches.

## 5.5 Gambie

La Gambie est le plus petit pays de l'Afrique continentale. Le pays compte 1,7 million d'habitants, dont, selon les estimations, 400 000 Sénégalais (Banque mondiale, juillet 2007). Son plateau continental s'étend sur 4 000 km<sup>2</sup> et sa zone économique exclusive sur 22 630 km<sup>2</sup>. Ses côtes font 80 km de long. Aucun navire de pêche industriel n'est autorisé à pêcher dans la zone exploitée par les pêcheurs artisanaux et délimitée par la ligne des sept milles nautiques. Les eaux au large des côtes gambiennes se trouvent à l'endroit où convergent deux grands courants océaniques le long des côtes de l'Afrique de l'Ouest : les eaux froides du grand écosystème marin du courant des Canaries (CCLME) se dirigent vers le sud, depuis la Mauritanie et le Sénégal, et rencontrent les eaux chaudes du courant de Guinée, qui se dirigent vers l'est. Il s'agit d'une zone très productive et riche en ressources pélagiques et démersales. La pêche représente en moyenne 3 pour cent du produit intérieur brut (PIB) du pays.

La flotte industrielle est composée de chalutiers étrangers qui pêchent principalement des espèces benthiques démersales de grande valeur (sole, crevette, vivaneaux, seiche et poulpe). La pêche industrielle ne permet de satisfaire que 10 pour cent des besoins nationaux en poisson. Cela s'explique

<sup>52</sup> Les Cahiers d'Outre-Mer 251 - Aspects de la Côte-d'Ivoire, Céline Yolande Koffie-Bikpo - La pêche maritime en Côte d'Ivoire face à la piraterie halieutique, juillet-septembre 2010.

<sup>53</sup> Déclaration faite lors de l'atelier d'INTERPOL consacré à la pêche illégale, à Abidjan, les 15 et 16 mai 2014.

par le fait que plus de 90 pour cent des navires de pêche industriels qui opèrent légalement en Gambie sont des navires étrangers qui exportent vers des pays de l'Union européenne tels que la Belgique, les Pays-Bas, l'Espagne et la France<sup>54</sup>. Le Ghana, le Nigéria, les États-Unis, le Canada et Hong Kong sont également de grands importateurs des produits de la pêche gambiens.

Le Département des pêches est le principal organisme technique public chargé de l'administration et de la mise en œuvre des politiques et des plans de gestion nationaux relatifs aux pêches. Le suivi, le contrôle et la surveillance relèvent de la responsabilité conjointe de la Marine gambienne et du Département des pêches. La Marine est chargée de la surveillance maritime et dispose d'une liste à jour des navires de pêche qui se sont vu délivrer une licence par le directeur des pêches.

La plupart des infrastructures nécessaires pour aider le secteur de la pêche font défaut en Gambie. La plupart des sites de débarquement sur le littoral gambien ne sont même pas pourvus des équipements de base. Auparavant, les navires industriels ne débarquaient pas leurs prises dans le pays, ce qui compliquait beaucoup le contrôle, par les autorités gambiennes, des prises provenant de leurs eaux. Récemment, un dock profond a été construit à Banjul avec l'aide de la Banque africaine de développement et de la Banque arabe pour le développement économique<sup>55</sup>, ce qui aidera les autorités gambiennes à mieux surveiller le secteur de la pêche. Le Sénégal exploite un système VMS au nom de la Gambie pour tous les navires industriels autorisés à pêcher en Gambie. Les autorités gambiennes ont accès en temps réel aux données VMS de tous les navires gambiens et reçoivent automatiquement les données des navires sénégalais qui transitent par les eaux gambiennes ou qui y pêchent<sup>56</sup>.

## 5.6 Ghana

Le Ghana a un littoral d'environ 550 km de long et une zone économique exclusive de 218 100 km<sup>2</sup>. Il accueille une importante flotte de thoniers et est fortement tributaire du marché européen. Le Ghana est le troisième plus gros exportateur de thon vers l'Europe (chaque année, l'Union européenne importe du Ghana pour 130 millions d'EUR de poisson). Pas moins de 60 pour cent des exportations ghanéennes de poisson partent au Royaume-Uni.

On constate un épuisement important des stocks de poisson ghanéens, dont beaucoup d'observateurs estiment qu'il est lié à des techniques de pêche illégales telles que le chalutage bœuf, la pêche à la lumière et l'utilisation d'explosifs et de filets monofilament. Les préoccupations liées à des activités de pêche illégale menées par des navires battant pavillon ghanéen ont entraîné la suspension ou le refus de plusieurs importations de thon à destination du marché européen.

En novembre 2013, l'Union européenne a donné un « carton jaune » au Ghana et a laissé six mois au pays pour régler les problèmes perçus dans la gestion de ses pêches<sup>57</sup>. En juillet 2014, dans la mesure où de réels progrès avaient été accomplis, le gouvernement a obtenu un nouveau délai de six mois pour continuer à s'attaquer aux défauts de la gestion et du contrôle de ses pêches<sup>58</sup>.

<sup>54</sup> FAO : [ftp://ftp.fao.org/fi/document/fcp/en/FI\\_CP\\_GM.pdf](ftp://ftp.fao.org/fi/document/fcp/en/FI_CP_GM.pdf) ;  
[http://unctad.org/en/PublicationChapters/ditc2013d4\\_ch02\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationChapters/ditc2013d4_ch02_en.pdf).

<sup>55</sup> Coastal Resources Center, l'Université de Rhode Island :  
[www.crc.uri.edu/download/BaNafaa\\_Y2\\_3rd\\_QR\\_April\\_June\\_2011\\_508.pdf](http://www.crc.uri.edu/download/BaNafaa_Y2_3rd_QR_April_June_2011_508.pdf).

<sup>56</sup> Exposé de Robert Gallagher, consultant auprès de la FAO :  
[www.oceandocs.org/bitstream/1834/328/2/Pages%20from%20FAO%201-103-2.pdf](http://www.oceandocs.org/bitstream/1834/328/2/Pages%20from%20FAO%201-103-2.pdf).

<sup>57</sup> Union européenne : [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-1162\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1162_fr.htm).

<sup>58</sup> Commission européenne :  
[http://ec.europa.eu/information\\_society/newsroom/cf/mare/itemdetail.cfm?item\\_id=17498&subweb=343&lang=en](http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/cf/mare/itemdetail.cfm?item_id=17498&subweb=343&lang=en).

À ce jour, le Ghana s'est associé avec l'*Environmental Justice Foundation*, l'Union européenne, le Partenariat entre les États-Unis et l'Afrique pour l'application du droit maritime et le Comité des pêches pour le centre-ouest du golfe de Guinée afin de se faire aider dans la lutte contre la pêche illégale dans ses eaux.

Dernièrement, EJF a commencé à travailler avec le gouvernement ghanéen pour aider les pêcheurs travaillant autour du port d'Elmina, où la pêche illégale est très présente, en veillant à ce que ses navires de surveillance de proximité répondent aux appels des pêcheurs et des autres membres de la communauté de la pêche qui sont témoins d'activités de pêche illégale. Les membres d'équipage de ces navires de surveillance surveillent les navires illégaux en les prenant en photo et en les filmant, en enregistrant les coordonnées GPS pour constater les infractions, puis en envoyant les informations aux pouvoirs publics locaux et aux autorités européennes aux fins d'enquête et, éventuellement, de sanctions<sup>59</sup>.

Le gouvernement ghanéen s'est aussi associé avec des forces militaires étrangères pour renforcer ses capacités d'application de la loi en mer. Plus précisément, les forces maritimes du Ghana et des États-Unis ont achevé début 2014 une opération conjointe d'application de la loi en mer, qui a duré trois semaines, dans le cadre du Partenariat entre les États-Unis et l'Afrique pour l'application du droit maritime. Au cours de l'opération, l'équipe conjointe des États-Unis et du Ghana a arraisonné trois navires de pêche qui avaient pêché illégalement dans les eaux ghanéennes. Un agent des pêches de la Commission des pêches du Ghana, présent dans l'équipe conjointe qui effectuait les arraisonnements, a constaté six infractions à la réglementation ghanéenne des pêches sur ces navires, passibles d'amendes pouvant atteindre 2 millions d'USD<sup>60</sup>.

Le Ghana travaille avec l'Union européenne et participe depuis mai 2013 à un processus de dialogue qui vise à renforcer la capacité du pays à lutter contre la pêche INN. Le Ghana et l'Union européenne ont débattu d'un ensemble de mesures correctives que le Ghana devait prendre pour assumer ses obligations en tant que partenaire commercial de l'Union. En 2014, l'ancien ministre Nayon Bilijo a annoncé une réforme législative qui comprendra notamment des sanctions strictes pour les pêcheurs INN et pour les récidivistes, ainsi que l'instauration de nouvelles mesures de contrôle qui viseront les navires battant pavillon ghanéen qui entendent pêcher dans les pays voisins<sup>61</sup>.

La division de suivi, de contrôle et de surveillance et l'unité chargée de l'application de la réglementation des pêches du pays sont opérationnelles et équipées d'un système VMS étendu de façon à couvrir tous les navires industriels, de nouveaux véhicules pour renforcer les activités de suivi, des générateurs pour garantir une surveillance permanente, et des outils de communication dans les grands ports et centres de pêche. Des rapports de suivi VMS permettent la vérification des déclarations avant qu'un navire de pêche ne puisse décharger et vendre/exporter son poisson. De plus, toutes les flottes (navires industriels et canoës) ont été réimmatriculées et les exploitants courent un très grand risque de perdre leur licence s'ils sont jugés coupables de pêche illégale. Les parties prenantes ont été sensibilisées et éduquées à la législation des pêches et à l'application volontaire de celle-ci. D'autres mesures doivent encore être mises en œuvre, telles que l'achat de deux patrouilleurs en vue de renforcer les patrouilles en mer.

---

<sup>59</sup> GhanaWeb : [www.ghanaweb.com/GhanaHomePage/NewsArchive/artikel.php?ID=294430](http://www.ghanaweb.com/GhanaHomePage/NewsArchive/artikel.php?ID=294430).

<sup>60</sup> Blog officiel de la mission : [www.ghana.usembassy.gov](http://www.ghana.usembassy.gov).

<sup>61</sup> CAJ News Agency : <http://allafrica.com/stories/201406050752.html>.

➤ *Hen Mpoano*

*Hen Mpoano* (« Notre côte ») est un programme élaboré et soutenu par l'USAID. Son objectif est d'analyser les structures réglementaires actuellement en place pour les pêches côtières au Ghana et de contribuer à réunir les conditions nécessaires à la bonne gouvernance le long des côtes ghanéennes. Travaillant en partenariat avec *African Winds* et s'appuyant sur les bonnes pratiques du ministère des Pêches tanzanien, *Hen Mpoano* soutient la Commission des pêches du Ghana et collabore étroitement avec la Marine, la police maritime et les communautés locales de pêcheurs. Il propose une approche multidisciplinaire pour garantir la bonne gouvernance à tous les niveaux par la mise à disposition de juristes, de procureurs et d'agents de suivi, de contrôle et de surveillance formés à la réglementation des pêches et par l'analyse des données relatives aux pêches pour la Commission des pêches. Le programme fait participer les pêcheurs locaux et le secteur privé, ainsi que des organismes publics, des groupes d'intérêt et des organisations non gouvernementales. *Hen Mpoano* étudie aussi en quoi la prospection pétrolière et gazière dans la région côtière pousse les communautés côtières vers d'autres régions.

## 5.7 Guinée

La Guinée est frontalière, au nord, de la Guinée-Bissau, du Sénégal et du Mali et, au sud, de la Sierra Leone, du Libéria et de la Côte d'Ivoire. Elle a un littoral d'environ 320 km de long et une zone économique exclusive de 116 584 km<sup>2</sup>, et son plateau continental est le deuxième plus grand d'Afrique de l'Ouest. Selon les estimations, plus de 1,5 million des 11 millions d'habitants du pays dépendent directement des produits de la pêche pour leur subsistance (Goujet et al. 1992; Anon. 2003; N'Dia 2004; WFC 2005). La Guinée compte par ailleurs parmi les pays les plus pauvres d'Afrique de l'Ouest et parmi les plus touchés par la pêche illégale.

Ces dernières années, les ressources marines de la Guinée ont été mises à mal par la présence permanente de navires battant des pavillons de complaisance et d'une importante flotte de navires étrangers pêchant illégalement dans les eaux du pays. Le *Marine Resources Assessment Group* a estimé à plus de 100 millions d'USD la valeur des poissons pêchés illégalement chaque année dans les eaux guinéennes (MRAG, 2005).

Des lacunes ont été mises au jour dans les capacités de suivi, de contrôle et de surveillance de la Guinée. Par exemple, le pays n'a pas de système VMS efficace et dispose de très peu de capacités de suivi ou de répression à l'égard des flottes de pêche hauturière. Le gouvernement guinéen a mis en place des programmes faisant participer la société civile afin de mieux lutter contre la pêche illégale dans les eaux côtières, mais les initiatives de ce type sont limitées en raison de l'insuffisance des ressources économiques.

Le gouvernement français a fourni aux autorités guinéennes chargées de l'application de la loi un appui et une formation à l'application de la loi dans le secteur de la pêche, en vue de renforcer les capacités de ces autorités. Le Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest a également lancé des activités pour renforcer les capacités du gouvernement guinéen à lutter contre ce type de criminalité.

L'Union européenne a donné un « carton jaune » à la Guinée en novembre 2012<sup>62</sup>, et un « carton rouge » en novembre 2013<sup>63</sup>, et a finalement inscrit le pays sur sa liste noire en mars 2014<sup>64</sup>. La justification de ces mesures est donnée dans les documents juridiques publiés pertinents<sup>65</sup>.

## 5.8 Guinée-Bissau

Ce pays a un littoral qui s'étend sur 274 km depuis la frontière avec le Sénégal, au nord, jusqu'à la frontière avec la Guinée, au sud, à quoi s'ajoutent 80 îles. Sa zone économique exclusive s'étend sur environ 106 117 km<sup>2</sup>. Selon la FAO, on dénombre dans le pays environ 107 propriétaires de navires et 1 125 pêcheurs.

La Guinée-Bissau est face à un problème important de pêche INN, principalement en raison de la capacité limitée du gouvernement à réglementer le secteur de la pêche. Le gouvernement a néanmoins essayé de réglementer la pêche étrangère dans la zone économique exclusive en vendant et en délivrant des licences. Un nouveau protocole a été lancé en février 2012 avec l'Union européenne, mais son adoption a été reportée à la suite du coup militaire survenu en avril 2012. Aujourd'hui, aucun protocole n'est en vigueur et les navires européens ne sont pas autorisés à pêcher dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau.

Publié en juin 2011, l'arrêté N° 24/2011 porte approbation d'une réglementation sur les pêcheurs artisanaux opérant dans les eaux relevant du ressort de la Guinée-Bissau. Cet arrêté vise à exécuter la législation générale sur la pêche artisanale dans les eaux intérieures et la mer territoriale. Plus spécialement, il précise les prescriptions concernant les navires de pêche, les zones de pêche, les licences de pêche, les engins et les méthodes de pêche, dans un souci d'exploitation durable des ressources biologiques aquatiques du pays. Il définit également les inspections et contrôles à effectuer et les amendes à payer en cas de pêche artisanale illégale.

La Guinée-Bissau a conclu des accords de pêche bilatéraux avec le Sénégal et la Chine<sup>66</sup>. En juin 2012, la Commission européenne avait suspendu le dernier accord de pêche avec l'Union européenne, en vertu de l'article 96 de l'Accord de Cotonou, en raison de l'arrivée au pouvoir du gouvernement de transition. Cependant, en juillet 2014, la commissaire de l'Union européenne en charge de la pêche, María Damanáki, et le premier ministre Pereira ont décidé de relancer la procédure de ratification de l'Accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre l'Union européenne et la Guinée-Bissau<sup>67</sup>.

En 1978, la Guinée-Bissau a signé avec le Sénégal un accord de coopération visant à régir les relations bilatérales dans les domaines de la prospection pétrolière en mer et de la pêche, en vue de créer une « zone commune » entre les deux pays. Cet accord de coopération a été renouvelé en 2006. La Guinée-Bissau a également conclu des accords de suivi, de contrôle et de surveillance avec la Guinée et le Cap-Vert, qui précisent notamment les conditions à remplir pour pouvoir exercer le droit de poursuite dans le cadre des opérations de suivi, de contrôle et de surveillance.

<sup>62</sup> Commission européenne : [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-1215\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1215_fr.htm).

<sup>63</sup> Commission européenne : [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-1162\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1162_fr.htm).

<sup>64</sup> Commission européenne : [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-304\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-304_fr.htm).

<sup>65</sup> Commission européenne :  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2012:354:0001:0047:FR:PDF>  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:346:0002:0025:FR:PDF>  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0170&from=EN>

<sup>66</sup> World Maritime News : <http://worldmaritimeweb.com/archives/130757/eu-guinea-bissau-rekindle-fishery-ties/>.

<sup>67</sup> Ibid.

La Guinée-Bissau a reçu des subventions de la Banque mondiale dans le cadre du Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest, mais aucune activité n'a été organisée dans ce cadre pendant deux ans. Les activités ont repris depuis l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement. L'objectif de développement du projet est de renforcer la capacité du pays à gouverner et à gérer les pêches ciblées, à lutter contre la pêche illégale et à accroître la valeur ajoutée localement aux produits de la pêche<sup>68</sup>.

## 5.9 Libéria

Le Libéria est situé dans la région de l'Atlantique centre-est du golfe de Guinée. Le pays a un littoral d'environ 579 km de long, un plateau continental qui fait en moyenne 34 km de large, une zone économique exclusive de 246 152 km<sup>2</sup> et une zone d'exclusion côtière de 14 176 km<sup>2</sup>. La zone de pêche s'étend des fonds de Sherbro, riches en crevettes, bordant la Sierra Leone, à l'ouest, au bassin du fleuve Cavalla, bordant la Côte d'Ivoire, à l'est. Les pêches pélagiques de thon s'étendent dans l'océan Atlantique.

Le Libéria a pris des mesures importantes pour lutter contre la pêche INN, principalement en rendant plus transparente la gouvernance dans le secteur. C'est le Bureau des pêches nationales (BNF) qui est chargé de réglementer les activités de pêche dans les eaux libériennes. Le nouveau site Web du BNF a été lancé en avril 2012, grâce au financement du Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest de la Banque mondiale. Il a pour objet de publier des informations sur le secteur de la pêche du pays, et notamment une liste des navires qui détiennent une licence.

La pêche à la dynamite et au poison est un problème très présent dans les estuaires et les rivières du Libéria. La dynamite est très utilisée dans le secteur minier, mais son utilisation non réglementée pour la pêche est une infraction à la fois à la réglementation des pêches et aux dispositions du code pénal conçues pour protéger la vie et les biens. Voilà un bon exemple des liens qui existent entre la pêche illégale et les autres formes de criminalité, et de l'adoption d'une approche constructive par le BNF libérien, qui utilise des règlements non liés à la pêche pour s'attaquer à ces formes de criminalité connexes.

Le BNF a, dans le cadre du volet du Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest consacré au Libéria, entrepris plusieurs activités pour améliorer la gestion et la réglementation des pêches au Libéria. Il a également collaboré avec d'autres organisations internationales pour atteindre ces objectifs.

Selon un responsable de la Banque mondiale, le nombre de chalutiers pêchant dans les eaux libériennes a fortement chuté, passant d'au moins 40 chalutiers et chalutiers bœufs, qui pêchaient jusqu'à la plage, à deux navires aux taux de captures bien meilleurs. Avec le soutien de conseillers internationaux SCS, le Libéria a dévoilé les activités de navires qui pêchaient le thon en haute mer sans licence ou avec de fausses licences, infligeant près de 7 millions de dollars US d'amendes. Trois systèmes de licences séparés ont été identifiés, y compris un système qui provient de l'extérieur du pays. Le Libéria a mis en place un Comité de coordination SCS inter-institutionnel qui comprend des représentants de la garde côte, de l'autorité portuaire et de l'autorité maritime, parmi d'autres agences, ainsi qu'un Centre de contrôle des pêches (FMC) avec VMS.

<sup>68</sup> *International Waters Results notes* – 07/09/2011.

## 5.10 Mauritanie

La zone économique exclusive de la Mauritanie s'étend sur 155 442 km<sup>2</sup> et la zone de pêche côtière sur 24 596 km<sup>2</sup>. Le littoral du pays fait 754 km de long et son plateau continental s'étend sur 28 341 km<sup>2</sup><sup>69</sup>. Malgré la richesse des pêches de la Mauritanie, le secteur de la pêche traditionnelle n'y est pas très développé, et le pays a, pendant de nombreuses années, délivré des licences à des sociétés de pêche étrangères. La Mauritanie a commencé à exploiter son secteur de la pêche en 1979, et a depuis signé des accords de pêche bilatéraux avec plusieurs pays voisins ainsi qu'avec la Russie, le Japon et l'Union européenne<sup>70</sup>.

Selon les estimations, moins de 10 pour cent des poissons pêchés sont déchargés dans des ports mauritaniens, et un pourcentage bien plus faible est transformé localement<sup>71</sup>. Pratiquement tous les poissons déchargés sont exportés sous la forme de produits surgelés en gros. Afin de vérifier si les différents quotas sont respectés, les prises de poissons démersaux sont déchargées au port de Nouadhibou. Cependant, ce port ne dispose pas d'un matériel de manutention suffisant pour décharger rapidement le poisson surgelé, et les poissons pélagiques ne peuvent y être débarqués en raison de la limitation de la capacité<sup>72</sup>. Les captures doivent donc être transbordées des chalutiers vers de grands navires de transport réfrigérés juste à côté du port, pour permettre le déchargement tout en donnant aux autorités la possibilité de procéder à des inspections aléatoires<sup>73</sup>.

Le principal texte de loi régissant l'exploitation des ressources marines présentes dans la zone économique exclusive du pays est le Code des pêches, du 24 janvier 2000. La loi régit les droits de pêche des navires étrangers, le déchargement des captures dans les ports mauritaniens, le régime de délivrance des licences du pays et le protocole concernant l'identification des navires, les documents et les normes relatives au traitement. Elle précise par ailleurs qui sont l'organe chargé du contrôle et de la surveillance et les autorités chargées de l'application de la loi, et fixe les peines (amendes et saisies) en cas d'infraction. Le Code de la marine marchande, du 31 janvier 1995, définit les conditions de saisie des navires et les rôles et responsabilités des autorités portuaires à cet égard. Le ministère des Pêches et de l'Économie maritime gère un site Web qui présente la législation en vigueur dans le domaine de la pêche : [www.peches.gov.mr](http://www.peches.gov.mr).

Le gouvernement mauritanien a adopté son premier plan de gestion en 2006 ; ce plan était consacré à la pêche au poulpe. En août 2012, un protocole complet relatif à la pêche, d'une durée de deux ans – le protocole d'accord de partenariat de pêche – entre l'Union européenne et le gouvernement mauritanien est entré en vigueur provisoirement. Le protocole fixe notamment des quotas précis pour les différentes espèces ainsi que le nombre de navires et les quantités maximales de captures pour chaque espèce. Doté d'un budget européen de 70 millions d'euros, l'accord offre des possibilités de pêche pour des espèces démersales, y compris la crevette, le thon et les pêches pélagiques. Les deux parties ont signé le dernier accord de deux ans en 2012, ce qui a permis à plus de 100 navires européens, venant de onze pays de l'Union européenne, de pêcher dans les eaux mauritaniennes<sup>74</sup>.

<sup>69</sup> Projet *Sea Around Us* : [www.seaaroundus.org/eez/478.aspx](http://www.seaaroundus.org/eez/478.aspx).

<sup>70</sup> The Financial Times : [www.ft.com/intl/cms/s/2/d27109e6-b8c9-11e3-835e-00144feabdc0.html#axzz36tH5VBv4](http://www.ft.com/intl/cms/s/2/d27109e6-b8c9-11e3-835e-00144feabdc0.html#axzz36tH5VBv4).

<sup>71</sup> Katsarova, I. (2013). EU-Mauritania fisheries agreements. Library of the European Parliament, Briefing 130562REV2. Page consultée le 24 mai 2014, [www.europarl.europa.eu/RegData/bibliotheque/briefing/2013/130562/LDM\\_BRI\(2013\)130562\\_REV2\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/bibliotheque/briefing/2013/130562/LDM_BRI(2013)130562_REV2_EN.pdf).

<sup>72</sup> World Ocean Review : <http://worldoceanreview.com/en/wor-2/fisheries-policy/mangement/mauritania-senegal-and-the-difficult-path-towards-good-fisheries-management/>.

<sup>73</sup> Ibid.

<sup>74</sup> Commission européenne : [http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/agreements/mauritania/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/agreements/mauritania/index_en.htm).

Par ailleurs, l'accord interdit la pêche au poulpe, augmente les droits de licence que doivent payer les propriétaires de navires, fait passer la zone d'interdiction de pêche de poissons pélagiques de 12 à 20 milles nautiques depuis le rivage et impose que 60 pour cent des membres d'équipage des navires étrangers opérant dans la zone économique exclusive du pays soient Mauritaniens. Il comporte également une disposition relative aux droits de l'homme et impose une contribution de deux pour cent des captures au gouvernement mauritanien pour des programmes de protection sociale.

### **5.11 Nigéria**

Le Nigéria a un littoral de 853 km de long et une zone économique exclusive de 210 900 km<sup>2</sup>. Sa zone d'exclusion côtière s'étend sur 32 959 km<sup>2</sup>. La zone économique exclusive de 200 milles nautiques contient des ressources exploitées par des opérateurs de pêche industrielle/commerciale. Le Nigéria est doté de vastes pêches, tant dans ses eaux côtières que dans ses eaux intérieures. Ces dernières, d'une superficie totale de 14 000 000 d'hectares, se prêtent à la pisciculture, ce qui permet au pays de produire plus de deux millions de tonnes de poisson par an.

Selon des représentants du gouvernement nigérian, la demande annuelle de poisson dans le pays est de 2,66 millions de tonnes, la production nationale est de 700 379 tonnes, et le déficit d'offre est de 1,956 million de tonnes.

Le ministère fédéral de l'Agriculture et des Ressources en eau est seul responsable de la gestion des ressources marines, et partage cette responsabilité avec l'État pour les ressources intérieures. Par ailleurs, la Marine déploie des militaires pour lutter contre la pêche illégale.

La législation nigériane impose que tous les navires de pêche industriels opérant dans les eaux du pays disposent d'une licence et que toutes les captures effectuées par ces navires soient inspectées par l'inspecteur des pêches avant ou après le débarquement<sup>75</sup>. Les chalutiers doivent présenter leurs statistiques de capture, ainsi que leurs licences, leurs engins et leurs captures aux fins d'inspection. Tous les chalutiers doivent informer la Marine, et demander son autorisation, avant de quitter le port ou en y rentrant (Ganapathiraju, Pramod et Tony J Pitcher). La réglementation des pêches nigériane n'autorise ni le transbordement en mer, ni la vente de poisson en mer. Le Nigéria n'immatricule aucun navire pour la pêche au thon, mais l'on a observé des thoniers dans les eaux du pays (thoniers senneurs, palangriers et canneurs). Le pays ne dispose pas d'installations consacrées spécialement au débarquement du poisson. Actuellement, la plupart des sociétés travaillent avec des jetées privées, ce qui complique la surveillance des opérations par les inspecteurs. La législation impose que tous les navires soient équipés d'un système VMS. Le suivi et la détection sont difficiles en raison de l'insuffisance des ressources pour le suivi, le contrôle et la surveillance.

### **5.12 Sénégal**

Le Sénégal est situé en bordure de deux des zones de pêche les plus productives au monde : le grand écosystème marin du courant des Canaries et le grand écosystème marin du golfe de Guinée. Le pays a un littoral de 531 km de long et une zone économique exclusive de 180 895 km<sup>2</sup>. Son secteur de la pêche compte parmi les plus grands et les plus développés d'Afrique de l'Ouest, et son infrastructure de la pêche s'est développée ces dernières années.

Le secteur de la pêche artisanale, composé d'une flotte de 12 624 pirogues, fournit de la nourriture pour la consommation nationale et est une source importante d'approvisionnement du marché

<sup>75</sup> Sea Fisheries Decree, de 1971.

intérieur. Selon l'USAID, la pêche INN a fait perdre au Sénégal environ 300 millions d'USD en 2012, ce qui équivaut à deux pour cent du PIB du pays (USAID, Estimation préliminaire des captures de la pêche illicite non déclarée et non réglementée au Sénégal, 2013).

Le gouvernement sénégalais met en œuvre un plan national d'action contre la pêche INN. Ce plan est axé sur le contrôle et la surveillance des activités de pêche, depuis la capture jusqu'à la vente, et sur le renforcement des inspections en mer et au port. Le gouvernement travaille aussi à la mise en place d'un cadre opérationnel et institutionnel pour la protection et la surveillance des pêches, qui comprendra la création de stations côtières de surveillance, le déploiement d'observateurs à bord des navires de pêche et la mise en place d'un programme national pour l'immatriculation des navires artisanaux<sup>76</sup>. Enfin, le gouvernement prévoit de revoir le cadre juridique du code de la pêche maritime et de son arrêté d'exécution, et de créer des aires marines protégées et des zones protégées. Le Sénégal est membre de la CSRP, qui est en train d'élaborer une base de données similaire à une « liste noire » des navires INN, et fait partie du Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest de la CSRP.

Plusieurs cas de pêche illégale par des navires étrangers dans les eaux sénégalaises ont été signalés, comme celui du navire russe *Oleg Naydenov*, qui a été arrêté en décembre 2013 par l'autorité maritime nationale. Lors de l'arrestation, les autorités sénégalaises ont trouvé des preuves de la présence de poisson frais à bord et ont pu confirmer que le navire pêchait illégalement dans les eaux sénégalaises. En vue de lutter contre ces activités illégales, les autorités ont infligé une amende de plus d'un million d'USD, ou 600 millions de CFA. Plusieurs sources indiquent que le navire a été repéré quelques mois plus tard dans les eaux mauritaniennes.

De nombreux organismes différents sont compétents pour différents aspects du contrôle des pêches. Les principaux sont l'Agence nationale des affaires maritimes du ministère des Pêches et des Affaires maritimes – qui est chargée notamment du contrôle des navires et de la vérification technique des documents – et la Direction de la protection et de la surveillance des pêches. Ces organismes bénéficient de l'appui des forces navales, de la gendarmerie, de la police et du ministère de l'Environnement et de la Protection de la nature. La Marine sénégalaise bénéficie par ailleurs de l'appui de la Marine et des forces aériennes françaises pour la surveillance maritime.

### 5.13 Sierra Leone

La Sierra Leone, avec une zone économique exclusive de 155 700 km<sup>2</sup>, un plateau continental de 30 000 km<sup>2</sup> et un littoral de 560 km de long, abrite une biodiversité riche qui comprend plusieurs espèces de grande valeur de crevette, de céphalopodes, de homard, de petits pélagiques (ethmalose), de gros pélagiques (thon) et de poissons démersaux (aigles, vivaneaux, mérours). La zone d'exclusion côtière s'étend sur cinq à six milles nautiques depuis la ligne de base et est réservée aux pêcheurs artisanaux. Le secteur de la pêche représente environ 8 pour cent du PIB du pays et on estime qu'il fournit environ 80 pour cent de l'apport annuel en protéines animales des Sierra-léonais (Service européen pour l'action extérieure, Commission européenne).

Le secteur artisanal opère dans les eaux côtières et dans les estuaires et assure la plus grande partie de l'offre nationale de poisson. Les pêches industrielles exploitent principalement les stocks démersaux et la crevette ; le chalutage entraîne des prises accessoires de pélagiques. La flotte industrielle est composée de chalutiers et de thoniers senneurs appartenant à des sociétés étrangères.

C'est le ministère des Pêches et des Ressources marines qui est responsable au premier chef de la mise en œuvre de la politique relative aux pêches. Plusieurs sources d'information ont indiqué que la pêche

<sup>76</sup> Direction de la protection et de la surveillance des pêches.

INN en Sierra Leone avait fortement reculé ces dernières années. Ces sources affirment que le nombre de chalutiers opérant illégalement dans les eaux du pays a fortement diminué, ce qui a permis aux communautés locales de pêcheurs de produire davantage. Le transbordement en mer est illégal en Sierra Leone. Cependant, des chalutiers ont récemment été observés opérant dans la zone d'exclusion côtière.

Le ministère des Pêches et des Ressources marines supervise la gestion du comité maritime conjoint (JMC). Il s'agit d'une collaboration inter-agencielle qui comprend, entre autres, la Marine, le Bureau de sécurité nationale, l'autorité portuaire et les douanes, afin de coordonner la surveillance et les réponses des autorités vis-à-vis de la pêche illégale.<sup>77</sup>

La Sierra Leone dispose aujourd'hui d'un système VMS en état de marche pour le suivi des navires qui pêchent dans sa zone économique exclusive. Pour pouvoir effectuer des patrouilles, le ministère a conclu un protocole d'accord avec la Marine sierra-léonaise dont l'objet est la réalisation de missions communes de surveillance ou de patrouille dans les eaux sierra-léonaises. L'île de Man a fait don au pays d'un patrouilleur, qui a été très utile pour les patrouilles à proximité de la côte. Cependant, le nombre de patrouilleurs dont dispose la Sierra Leone n'est toujours pas suffisant.

Selon un représentant du ministère des Pêches et des Ressources marines, le gouvernement sierra-léonais a depuis 2009 arrêté plusieurs navires asiatiques qui pêchaient illégalement dans le pays, et surtout dans la zone d'exclusion côtière. Le gouvernement a coopéré avec le gouvernement espagnol pour le partage d'informations sur les captures et sur les amendes, avec le gouvernement libérien concernant l'arrestation et l'expulsion de navires vers le Libéria ainsi qu'avec le gouvernement gambien concernant l'arrestation d'un navire et le paiement d'une caution. Depuis 2009, plus de 12 navires ont payé des amendes pour avoir pêché illégalement en Sierra Leone, pour un montant total approximatif de 6 millions d'USD. Par exemple, les navires de pêche *Two Star* et *Six Star* se sont vu infliger une amende le 5 février 2014.

Le gouvernement étudie actuellement une révision complète et une modernisation de la législation en vigueur régissant les pêches. Plusieurs recommandations ont été formulées, parmi lesquelles la création de nouvelles aires marines protégées, des investissements continus dans des patrouilleurs, l'organisation de formations et d'activités de renforcement des capacités aux fins de l'application de la loi et une assistance technique en vue de la certification des produits de la pêche pour leur exportation vers les marchés de l'Union européenne. Le Ministère des pêches a provisoirement obtenu 8 millions d'USD de la Banque mondiale, dans le cadre du Programme régional des pêches en Afrique de l'Ouest, pour la construction d'un port national de pêche, qui pourrait empêcher des pratiques de pêche illégales telle que le transbordement. Cependant, au moment de la rédaction du présent rapport, l'avenir de cette initiative était incertain en raison d'un désaccord concernant l'ouverture de la zone d'exclusion côtière à la pêche industrielle.

## 5.14 Togo

Le Togo a une zone économique exclusive d'environ 15 375 km<sup>2</sup>, un plateau continental de 1 048 km<sup>2</sup> et un littoral étroit de 56 km. Sa zone de pêche côtière s'étend sur 950 km<sup>2</sup><sup>78</sup>. En réaction aux activités de pêche INN constatées dans les eaux togolaises, les autorités ont suspendu l'immatriculation des navires de pêche et la délivrance de licences de pêche aux navires étrangers. Plusieurs navires battant

<sup>77</sup> Ministère des Pêches et des Ressources marines, février 2012 : [www.psru.gov.sl/sites/default/files/sites/default/files/reports/MFR%20Update%202012%20Fisheries%20%26%20Marine%20Resources.pdf](http://www.psru.gov.sl/sites/default/files/sites/default/files/reports/MFR%20Update%202012%20Fisheries%20%26%20Marine%20Resources.pdf)

<sup>78</sup> Projet *Sea Around Us* : [www.seaaroundus.org/eez/768.aspx](http://www.seaaroundus.org/eez/768.aspx).

pavillon togolais ont été radiés du registre pour suspicion de pêche illégale dans les eaux d'autres pays. Les autorités élaborent actuellement une nouvelle loi pour réprimer les violations et infractions commises par les navires battant pavillon togolais. La liste des navires radiés du registre togolais est échangée avec des organisations extérieures et régionales chargées de la gestion des pêches, telles que la CCAMLR, l'ICCAT et l'Union européenne.

C'est le ministère de l'Agriculture, de l'Élevage et des Pêches qui assume la responsabilité générale en matière de pêche. Selon la législation togolaise, les navires de pêche de plus de 25 tonneaux de jauge brute doivent disposer d'un permis de pêche délivré chaque année par le ministre en charge des pêches. Pour les navires de 25 tonneaux de jauge brute ou moins, c'est le directeur des pêches qui est compétent. Si un propriétaire de navires souhaite immatriculer un navire de pêche au Togo, il doit d'abord demander une licence de pêche pour ce navire. Au niveau national, la Direction des affaires maritimes peut immatriculer un navire de pêche uniquement lorsque le propriétaire de celui-ci est en mesure d'obtenir un certificat de capture délivré par le ministère de l'Agriculture, de l'Élevage et des Pêches.

Le Togo est partie aux instruments régionaux ci-après : i) la convention sur les conditions minimales à respecter pour accéder aux eaux de la zone réglementée par le Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée (CPCO) ; ii) le plan d'action régional de lutte contre la pêche INN dans la zone de compétence du CPCO ; iii) la directive de l'Union économique et monétaire ouest-africaine concernant les systèmes de suivi, de contrôle et de surveillance pour les pêches. Les autorités togolaises échangent des informations sur les navires de pêche dans le cadre du CPCO. Dans le cadre du projet CRIMGO (Routes maritimes critiques du golfe de Guinée) de l'Union européenne, le Togo prend des mesures pour surveiller les eaux maritimes et pour coopérer avec d'autres pays de la sous-région<sup>79</sup>.

Concernant la surveillance maritime, la Marine et les garde-côtes disposent de patrouilleurs et effectuent des inspections en mer, y compris en collaboration avec les services des pêches. En 2010, les autorités togolaises ont inspecté un navire de pêche battant pavillon togolais qui avait mené des activités de pêche sans autorisation. En 2011, elles ont inspecté un navire de pêche battant pavillon ghanéen pour les mêmes raisons. En 2010, les autorités des pêches togolaises ont arraisonné, avec l'aide de la Marine, un navire battant pavillon ghanéen, et dont les propriétaires seraient chinois, qui pêchait sans licence dans les eaux togolaises. Les captures ont été saisies et une amende a été infligée. D'autres mesures ont été prises au Togo, notamment : la condamnation à des amendes de cinq propriétaires d'engins de pêche liés à des activités de pêche à la lumière et la saisie de filets de pêche illégaux dans le port par des agents de la Direction des pêches.

---

<sup>79</sup> Les activités menées dans le cadre du projet CRIMGO sont axées sur le renforcement des capacités des services chargés de l'application de la loi et sur l'amélioration de la coopération et de la coordination en réaction aux menaces transfrontières qui pèsent sur la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Les menaces prioritaires sont les attaques à main armée, les détournements et le vol de marchandises. Voir [http://ec.europa.eu/europeaid/news/2013-01-10\\_crimgo\\_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/news/2013-01-10_crimgo_en.htm).

## 5.15 Autorités compétentes

Pays	Immatriculation des navires de pêche dans le registre de l'État du pavillon	Délivrance, suspension et retrait des licences des navires de pêche de l'État du pavillon	Attestation de la véracité des informations fournies dans les certificats de capture et validation de ces certificats	Contrôle et application des lois et règlements et des mesures de conservation et de gestion applicables aux navires de pêche
<b>Bénin</b>	Direction de la marine marchande / Ministère en charge de l'économie maritime ;  Service Contrôle et suivi des produits et des filières halieutiques de la Direction des pêches	Direction des pêches / Ministère en charge de la pêche ; Service Contrôle et suivi des produits et des filières halieutiques de la Direction des pêches	Service Contrôle et suivi des produits et des filières halieutiques de la Direction des pêches	Direction des pêches / Ministère en charge de la pêche
<b>Cameroun</b>	Ministère des Transports	Ministère de l'Élevage, des Pêches et Industries animales	Ministère de l'Élevage, des Pêches et Industries animales	Ministère de l'Élevage, des Pêches et Industries animales
<b>Cap-Vert</b>	Institut maritime et portuaire	Direction générale des pêches	Direction générale des pêches et Institut national de développement des pêches	Direction générale des pêches
<b>Côte d'Ivoire</b>	Directeur général des affaires maritimes et portuaires (DGAMP)	Ministre des Ressources animales et halieutiques	Directeur des services vétérinaires, service d'inspection et de contrôles sanitaires vétérinaires en frontières (SICOSAV)	Directeur de l'aquaculture et des pêches
<b>Gambie</b>	<i>The Gambia Maritime Administration</i>	<i>Director of Fisheries</i>	<i>Director of Fisheries</i>	<i>Director of Fisheries</i>

<b>Ghana</b>	<i>Directorate of Fisheries</i>	<i>Directorate of Fisheries</i>	<i>Directorate of Fisheries</i>	<i>Directorate of Fisheries</i>
<b>Guinée</b>	Agence nationale de navigation maritime (ANAM)	Direction nationale de la pêche maritime (DNPM)	Centre national de surveillance et de protection des pêches (CNSP)	Centre national de surveillance et de protection des pêches (CNSP)
<b>Guinée-Bissau</b>	Autorités maritimes du ministère des Transports et des Télécommunications	Secrétaire d'État aux Pêches et à l'Économie maritime	Sans objet en l'absence d'exportations. À l'avenir, ce sera le Secrétaire d'État aux Pêches et à l'Économie maritime	Direction générale des pêches et de la fiscalisation et du contrôle des activités de pêches (FISCAP) et Centre d'investigation et d'application de la pêche (CIPA)
<b>Libéria</b>	<i>Liberia Maritime Authority</i>	<i>Bureau of National Fisheries</i>	<i>Bureau of National Fisheries</i>	<i>Bureau of National Fisheries</i>
<b>Mauritanie</b>	Direction de la marine marchande	Direction de la pêche industrielle	Délégation à la surveillance des pêches et au contrôle en mer (DSPCM)	Délégation à la surveillance des pêches et au contrôle en mer (DSPCM)
<b>Nigéria</b>	<i>Nigerian Maritime Administration and Safety Agency</i>	<i>Federal Ministry of Agriculture and Water Resources</i>	<i>Fisheries Resources Monitoring, Control and Surveillance</i>	<i>Fisheries Resources Monitoring, Control and Surveillance</i>
<b>Sénégal</b>	Agence nationale des affaires maritimes (ANAM)	Ministre de la Pêche et des Affaires maritimes	Directeur de la protection et de la surveillance des pêches et Directeur des industries de transformation de la pêche	Direction de la protection et de la surveillance des pêches
<b>Sierra Leone</b>	<i>Sierra Leone</i>	<i>Ministry of Fisheries and</i>	<i>Ministry of Fisheries and Marine</i>	<i>Ministry of Fisheries and</i>

	<i>Maritime Authority</i>	<i>Marine Resources</i>	<i>Resources</i>	<i>Marine Resources</i>
<b>Togo</b>	Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction des affaires maritimes	Ministère de l'Agriculture, de l'Élevage et de la Pêche, Direction des pêches et de l'aquaculture	x	Ministère de l'Agriculture, de l'Élevage et de la Pêche, Direction des pêches et de l'aquaculture ;  Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction des affaires maritimes ;  Marine nationale

*Figure 10* : Les États et leurs autorités compétentes déclarées à la Commission européenne  
Source : Liste des notifications des États du pavillon faites à l'Union européenne

## Conclusion

La pêche illégale en Afrique de l'Ouest recouvre de nombreuses activités illicites qui vont au-delà de la description traditionnelle qui peut en être faite, et la réponse répressive qui devrait y être apportée dépasse les capacités et la compétence en matière d'enquête et de poursuites de la plupart des autorités nationales chargées des pêches. La portée transnationale et la complexité de ces activités nécessitent une coopération tous azimuts entre les services chargés de l'application de la loi au sein des différents pays et par-delà les frontières nationales. L'aspect transnational des activités criminelles qui facilitent la pêche illégale en Afrique de l'Ouest, et ailleurs, va également bien au-delà de la région et requiert une coopération mondiale en matière de répression. Ces principes valent également probablement pour la pêche illégale dans les autres régions du monde dotées de moyens limités en matière d'application de la loi et riches en ressources halieutiques.

En raison du caractère transnational et mondial de cette forme de criminalité, INTERPOL est bien placé pour aider les pays et faciliter l'action des services chargés de l'application de la loi en matière d'enquête et de répression. Les outils et services d'INTERPOL, tels qu'I-24/7, les notices et les activités de renforcement des capacités des services chargés de l'application de la loi, ainsi que les initiatives telles que le Groupe d'appui national pour la sécurité environnementale (NEST) et le Groupe de travail INTERPOL sur la pêche illégale ont déjà prouvé leur efficacité lorsqu'il s'agit d'aider les pays à améliorer la réponse à apporter à la pêche illégale dans sa dimension transnationale.

Les pays développés et les organisations intergouvernementales ont déjà pris des mesures importantes pour aider les États côtiers d'Afrique de l'Ouest à renforcer leurs capacités de lutte contre la pêche illégale. Il est essentiel que le travail d'INTERPOL complète ces mesures et ne fasse pas double emploi, mais il convient également de reconnaître le rôle d'INTERPOL en tant que principal mécanisme de communication au niveau mondial pour les services chargés de l'application de la loi. Il faut aussi avoir à l'esprit que les États côtiers ont des capacités limitées lorsqu'il s'agit d'effectuer des patrouilles et de surveiller les activités dans leurs eaux. Il est donc essentiel d'exploiter au mieux l'appui aux patrouilles apporté par les forces maritimes grâce à un partage efficace des informations et à un véritable soutien aux enquêtes de suivi, ce qui n'est pas forcément la spécialité des militaires. En raison des capacités de surveillance limitées dans la région, les chances de prendre les malfaiteurs en flagrant délit sont réduites. Leurs activités seront plus probablement mises au jour après coup, grâce aux enquêtes sur des activités ou des cargaisons suspectes et à celles que l'on mènera dans d'autres pays en fonction des risques recensés, que ce soit dans la région ou ailleurs.

La limitation des moyens en matière de répression dont disposent les pays en développement met également en évidence la nécessité d'une plus grande transparence dans les régimes d'octroi des licences et dans les registres des navires, afin de faciliter la réalisation d'enquêtes efficaces sur les activités suspectes. La difficulté qu'il y a à déterminer quel navire peut exercer légalement ses activités dans quelle zone est un thème récurrent de la présente étude, qui porte à la fois sur les licences de pêche et sur les registres des navires. On peut citer plusieurs cas dans lesquels un accès rapide à ces informations aiderait les services chargés de l'application de la loi dans leurs enquêtes sur la pêche illégale. Par exemple :

- 1) un inspecteur des pêches ou des services sanitaires dans un marché/pays importateur qui essaie de déterminer la véracité des informations figurant sur un certificat sanitaire ou un certificat de capture ;
- 2) un fonctionnaire d'un État côtier ou d'un État du port qui essaie de vérifier si l'État du pavillon d'un navire suspect est bien celui qu'a déclaré l'exploitant du navire ;

- 3) l'équipage d'un navire de patrouille maritime en transit dans la région qui essaie de déterminer si les navires qu'il voit en train de pêcher dans la zone économique exclusive d'un État côtier y sont présents légalement.

Bien qu'il existe des exemples de coopération transnationale réussie en matière d'application de la loi concernant les licences et les registres de pêche, la majorité des experts consultés aux fins de la présente étude ont affirmé que ce manque de transparence était un obstacle majeur aux enquêtes sur les infractions relatives à la pêche et à des domaines connexes. Les informations sur les registres des navires et les licences de pêche sont bien souvent inaccessibles même aux autres organismes du même État ; elles sont donc encore moins accessibles aux services chargés de l'application de la loi des autres pays. Ce type de transparence ne nécessite pas forcément que les pouvoirs publics diffusent des informations actualisées. Le plus important est qu'ils puissent répondre aux demandes de services chargés de l'application de la loi en leur sein et des services des autres pays (qui formuleront leurs demandes par l'intermédiaire du BCN). On notera cependant que de nombreux pays publient leur registre d'immatriculation des navires et leurs listes des licences de pêche, ce qui favorise beaucoup la transparence et permet à la communauté mondiale des services chargés de l'application de la loi et au grand public de déterminer facilement si un navire exerçait légalement ou pas. Dans le contexte de l'Afrique de l'Ouest et pour d'autres pays en développement, ce type de transparence publique pourrait par ailleurs décourager la corruption en évitant que des fonctionnaires ne délivrent des licences de pêche ou des documents nationaux après qu'un éventuel comportement illégal aura déjà été signalé. Cela découragerait également les tentatives de fabrication de faux documents d'immatriculation ou de fausses licences, puisqu'il serait possible de vérifier instantanément la provenance de ces documents.

Enfin, la transparence et la réactivité concernant les licences de pêche et les registres d'immatriculation des navires aideront aussi à l'application de la loi en facilitant les enquêtes sur les propriétaires. S'il est important de détecter et de dissuader les activités illégales des exploitants des navires, il est tout aussi important pour les représentants de la loi d'identifier les propriétaires des navires et de mettre au jour leur culpabilité. Dans la majorité des cas importants étudiés dans le cadre du présent rapport, les propriétaires des navires accusés d'activités illégales n'étaient pas établis dans l'État côtier ou dans l'État du pavillon concerné. Les enquêteurs de toute la région et d'autres pays ont volontiers admis qu'il s'agissait d'un problème sérieux, dont la résolution passerait par un accès aux informations tirées des licences de pêche et des registres d'immatriculation des navires. Le problème n'est pas que les informations ne sont pas conservées, mais bien que les gouvernements n'ont pas la capacité de les partager avec les services chargés de l'application de la loi, aux niveaux national ou international, afin de contribuer aux enquêtes.

L'amélioration de la transparence et des capacités de surveillance et d'enquête pour la pêche aura aussi d'importantes retombées positives sur l'appréciation de la situation maritime, par les États côtiers, dans d'autres domaines. Étant donné que les activités de pêche représentent une part importante des activités maritimes dans les eaux des États côtiers, la capacité à surveiller efficacement ces activités et à mener des enquêtes dans ce secteur rendra les gouvernements plus à même de régler les autres secteurs et de décourager des activités telles que la piraterie maritime et le trafic de drogues en leur permettant de mener des enquêtes en fonction des risques lorsqu'il existe un lien avec le secteur de la pêche. Par ailleurs, l'existence d'un secteur de la pêche respectueux de la loi et bien surveillé permettra au gouvernement, en qui les acteurs auront confiance, de bien surveiller les activités du secteur et contribuera à la détection des autres infractions maritimes ou des navires suspects.

Le renforcement des capacités de surveillance et d'enquête et l'amélioration de la transparence des licences et des registres d'immatriculation des navires, étudiés dans le présent rapport, permettraient aussi de réduire la capacité des malfaiteurs à recourir à d'autres modes opératoires tels que l'utilisation de navires-mères ou de navires jumeaux, la fraude documentaire et la fraude douanière. Dans tous les domaines étudiés dans le présent rapport, l'utilisation des outils et des services INTERPOL tels que les NEST et le système de communications sécurisées I-24/7 pourrait servir à nouer les liens nécessaires pour permettre la réalisation d'enquêtes efficaces par-delà les frontières, mais il faut pour cela que les services chargés de l'application de la loi dans la région prennent les mesures nécessaires pour utiliser ces outils.

Tous les pays faisant l'objet de la présente étude semblent être dotés de dispositions législatives adéquates pour l'application de la réglementation des pêches et pour les enquêtes sur les infractions commises dans ce domaine, même si ces dispositions doivent être améliorées. L'objectif des recommandations formulées dans le présent rapport est de faire reculer la pêche illégale dans une région qui risque de voir se détériorer de façon irréversible des ressources naturelles qui sont essentielles pour la sécurité économique et alimentaire de bon nombre des pays qui la composent.

## Annexe 1 : Notices

Il arrive que les pays obtiennent des informations ou des renseignements sur des malfaiteurs qui opèrent en leur sein mais qui sont établis dans un autre pays membre d'INTERPOL, ou qui traversent cet autre pays. Ces pays souhaiteront alors peut-être partager des informations de police criminelle pertinentes et essentielles avec les autres pays aussi vite que possible. C'est possible grâce à la diffusion de notices INTERPOL.

Le système des notices internationales aide les services chargés de l'application de la loi des 190 pays membres dans leurs enquêtes en facilitant le partage instantané des informations avec les policiers compétents dans le monde entier. Les informations partagées dans les notices sont enregistrées dans le système d'informations d'INTERPOL et peuvent être consultées par les pays membres autorisés. Les policiers qui souhaitent demander la diffusion d'une notice doivent contacter leur BCN pour savoir quelles informations ils devront fournir. Le BCN contactera ensuite le Secrétariat général d'INTERPOL, qui publiera la notice conformément à la politique d'INTERPOL.

La Sous-direction INTERPOL de la Sécurité environnementale peut apporter son concours à la rédaction et à l'élaboration des notices.



### **Notice rouge**

Demander la localisation et l'arrestation d'une personne recherchée par une autorité judiciaire ou par un tribunal international en vue de son extradition.



### **Notice bleue**

Localiser ou identifier une personne présentant un intérêt au regard d'une enquête criminelle, ou obtenir des renseignements sur celle-ci.



### **Notice verte**

Alerter sur les activités criminelles d'une personne si celle-ci est considérée comme susceptible de constituer une menace pour la sécurité publique.



### **Notice jaune**

Retrouver une personne disparue ou identifier une personne dans l'incapacité de s'identifier elle-même.



### **Notice noire**

Rechercher des informations sur des personnes décédées non identifiées.



### **Notice orange**

Alerter sur un événement, une personne, un objet ou un procédé constituant une menace et un danger imminents pour les personnes ou les biens.



### **Notice spéciale INTERPOL–Conseil de sécurité des Nations Unies**

Informar les Membres d'INTERPOL qu'un individu ou une entité fait l'objet de sanctions des Nations Unies.



### **Notice mauve**

Fournir des informations sur des modes opératoires, des procédés, des objets ou des caches utilisés par les malfaiteurs.

## Annexe 2 : Outils et services d'INTERPOL

Les 190 pays membres d'INTERPOL sont reliés au moyen d'un système de communication sécurisé appelé I-24/7, qui donne aux services de police un accès en temps réel à des bases de données criminelles qui contiennent des millions d'entrées. Le Centre de commandement et de coordination d'INTERPOL fonctionne en permanence et peut déployer des équipes d'intervention spécialisées sur les lieux d'un acte criminel grave ou d'une catastrophe ou pour aider à mettre en place le dispositif de sécurité pour une manifestation internationale de grande ampleur.

### *Système mondial sécurisé de communication policière I-24/7 d'INTERPOL et système de documentation criminelle d'INTERPOL (ICIS)*

**I-24/7** (INTERPOL 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) est le nom du système mondial sécurisé de communication policière d'INTERPOL. Ce système fournit rapidement et de façon sécurisée des informations fiables qui permettent une analyse et une identification immédiates. I-24/7 est le réseau qui permet aux enquêteurs d'accéder aux différentes bases de données criminelles d'INTERPOL. Les utilisateurs autorisés peuvent effectuer des recherches et vérifier des données en quelques secondes ; ils accèdent directement à des bases de données sur les malfaiteurs présumés ou les personnes recherchées, les documents de voyage volés ou perdus, les véhicules volés, les empreintes digitales, les profils génétiques, les documents administratifs volés ou les œuvres d'art volées.

**ICIS** (Système de documentation criminelle d'INTERPOL) est la base de données générale de l'Organisation, qui sert à stocker les données sur des personnes, des infractions et toutes les informations liées à ces personnes ou à ces événements. Cette base de données générale est composée de plusieurs bases de données :

#### Base de données ASF sur les données nominatives

Pour les recherches sur les malfaiteurs internationaux. Contient les antécédents judiciaires, les notices liées à ces personnes, les dispositions en matière d'extradition, les photos, les empreintes digitales, etc. Cette base de données contient également des informations sur les personnes disparues, y compris les enfants.

#### Base de données ASF sur les documents de voyage volés ou perdus

Pour les recherches sur les documents de voyage déclarés perdus ou volés. Cette base de données permet aux Bureaux centraux nationaux d'INTERPOL et aux autres services chargés de l'application de la loi autorisés (par exemple les services de l'immigration ou des contrôles aux frontières) de vérifier en quelques secondes si un document de voyage suspect est valide.

#### Base de données ASF sur les véhicules volés

Contient des éléments d'identification de véhicules déclarés volés partout dans le monde.

#### Base de données sur les bateaux volés

Les policiers et autres fonctionnaires chargés de l'application de la loi de tous les pays membres peuvent accéder à cette base de données pour effectuer une recherche ou créer une nouvelle entrée à partir de n'importe quel lieu relié à I-24/7. Grâce à une interface graphique spécifique, les policiers de terrain peuvent consulter la base de données à partir de lieux isolés, ce qui leur permet de procéder à des vérifications sur des bateaux aux points de passage frontaliers sur terre ou en mer.

#### Base de données ASF sur les œuvres d'art volées

Permet d'effectuer des recherches sur les œuvres d'art et les biens culturels déclarés volés partout dans le monde.

### Base de données sur les profils génétiques

Cette base de données contient plus de 140 000 profils génétiques provenant de 69 pays. Le partage des profils génétiques se fait dans le respect de règles strictes de protection des données : les BCN restent les seuls propriétaires des informations, contrôlent leur destruction et peuvent restreindre l'accès à celles-ci. Grâce à la technologie I-24/7, les BCN peuvent, s'ils le souhaitent, donner accès à ces informations aux instituts nationaux de police scientifique.

### Empreintes digitales

Le système de reconnaissance des empreintes digitales d'INTERPOL (AFIS) contient des informations provenant de la numérisation ou de l'importation de fichiers électroniques et des traces latentes laissées sur les scènes de crime. L'objectif est de relier les systèmes AFIS nationaux au moyen du système I-24/7. Les pays membres peuvent alimenter directement le système AFIS d'INTERPOL en passant par les canaux appropriés.

### Images d'abus pédosexuels

Plus de 3 000 victimes, provenant de plus de 40 pays, et plus de 1 900 auteurs d'abus ont été identifiés grâce à cette base de données.

### Armes à feu

Le Tableau de référence INTERPOL des armes à feu permet aux enquêteurs d'identifier correctement une arme à feu ayant servi à commettre une infraction (fabrication, modèle, calibre, etc.). Il contient plus de 250 000 références d'armes à feu et 57 000 images de grande qualité. Le Réseau INTERPOL d'information balistique (IBIN) est une plateforme internationale d'échange et de comparaison de données balistiques comptant plus de 200 000 enregistrements.

### Groupe Fusion

Cette base de données contient des informations sur plus de 10 000 personnes suspectées d'être liées à des activités terroristes. Plus de 160 pays membres participent actuellement aux activités relatives à la lutte contre le terrorisme.

Bien que le système I-24/7 soit au départ installé dans les Bureaux centraux nationaux d'INTERPOL, l'Organisation encourage ses pays membres à relier également les services chargés de l'application de la loi tels que la police des frontières, les douanes, les services de l'immigration, etc. Les BCN contrôlent le niveau d'accès aux services d'INTERPOL dont bénéficient les autres utilisateurs autorisés et peuvent demander à être informés des recherches effectuées par les autres pays dans leurs bases de données nationales.

### ***Cellule de crise INTERPOL (IRT)***

Une cellule de crise INTERPOL est déployée à la demande d'un pays membre en cas de crise. Il en existe deux types :

- Catastrophe – intervention d'urgence lors d'une catastrophe naturelle ou causée par l'homme. L'IRT accorde toute son attention aux questions et aux problèmes urgents engendrés par la catastrophe ou la crise, en concentrant toutes les ressources INTERPOL disponibles sur la situation.
- Acte criminel – déploiement d'un personnel spécialisé pour aider et soutenir un pays membre qui fait face à un problème important ou grave en matière policière. Ces IRT apportent leur expertise et aident la police dans son enquête.

Une IRT peut être constituée, équipée et déployée n'importe où dans le monde dans un délai de 12 à 24 heures suivant l'apparition de la situation de crise.

### ***Assistance d'experts***

Une IRT est habituellement composée de policiers et d'un personnel d'appui spécialisés et est adaptée à la nature précise de l'infraction ou de la catastrophe dont il est question et au type d'assistance qui est demandé à INTERPOL.

Les IRT peuvent fournir différents types d'appui aux fins d'enquête et d'analyse sur le lieu de crise, en coordination avec le Secrétariat général. Elles peuvent par exemple :

- diffuser des notices internationales concernant des terroristes en fuite que des pays membres cherchent à arrêter ;
- effectuer des recherches dans la base de données des empreintes digitales pour identifier rapidement des suspects ;
- accéder à la base de données sur les documents de voyage perdus ou volés ;
- mettre à disposition leur expertise en matière de blanchiment d'argent ;
- assurer la coordination de l'intervention en vue de l'identification des victimes de catastrophe grâce à un vaste réseau international d'experts et de laboratoires.

À ce jour, plus de 80 cellules de crise ont été déployées un peu partout dans le monde.

### ***Cellule INTERPOL de soutien aux enquêtes (IST)***

Une cellule INTERPOL de soutien aux enquêtes est composée d'experts du Programme INTERPOL sur les atteintes à l'environnement, du Centre de commandement et de coordination et de l'unité ADN, et offre aux autorités nationales une assistance technique et le matériel nécessaire pour trouver l'origine d'espèces sauvages menacées d'extinction faisant l'objet d'un trafic illégal et tenter d'identifier les réseaux criminels se livrant à de graves atteintes à l'environnement.

Les cellules de soutien aux enquêtes effectuent des missions de police scientifique dont les conclusions permettront à INTERPOL de continuer à soutenir les enquêtes transnationales et de coordonner des interventions policières ciblées dans le cadre des mesures prises par les différents pays concernés.

L'analyse de l'ADN et des isotopes permet de localiser les zones d'activité, ce qui aidera la police à mieux cibler les réseaux criminels impliqués dans le trafic transnational organisé d'espèces sauvages.

## Bibliographie

(2013) *African Winds report*.

Agnew DJ, P. J. (2009) *Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing*. *PLoS ONE* 4(2). e4570. doi:10.1371/journal.pone.0004570.

Article Ghana: EC Might Stop Ghana Fish Imports. (4 juin 2014). *All Africa Global Media*.

Banque mondiale (juillet 2007) « *The Gambia: From Entrepot to Exporter to Eco-Tourism* », *Diagnostic Trade Integration Study for the Integrated Framework for Trade-related Technical Assistance to Least Developed Countries*.

Banque mondiale (2009) *West Africa Regional Fisheries Program PAD*.

F. Barontini, T. B. (nov. - déc. 2010). *Tentativo di commercializzazione di tetraodontidi congelati di provenienza spagnola sul territorio italiano*” - *IGIENE ALIMENTI - DISINFESTAZIONE & IGIENE AMBIENTALE*.

Commission européenne (2013) *Inspection Report*.

Daily Cambodia - Cambodians to work under slave-like conditions. 2014.

Département d'État des États-Unis (2014) *Trafficking in Persons Report*.

EJF (2010) *All at Sea: The Abuse of Human Rights Aboard Illegal Fishing Vessels*.  
[www.ejfoundation.org/page682.html](http://www.ejfoundation.org/page682.html).

(Juillet-septembre 2010) *Les Cahiers d'Outre-Mer 251 - Aspects de la Côte-d'Ivoire, Céline Yolande Koffie-Bikpo -La pêche maritime en Côte-d'Ivoire face à la piraterie halieutique*.

MRAG, M. R. (2005) *Review of impacts of Illegal, Unreported and Unregulated fishing on developing countries*. Londres, MRAG pour le Département britannique pour le développement international (DFID).

N'Dia Y (2004) Policy research – Implications of liberalization of fish trade for developing countries: a case study for Guinea. FAO, Rome, Italy. 52 p.

OIT, Stringer et al., Robertson, de Coning, EJF, Derks, Brennan, et al. (2013 Surtees, 2012).

ONUDC (2008) *Le trafic de drogue comme menace à la sécurité en Afrique de l'Ouest*.

ONUDC (2011) *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*.

ONUDC (2013) *Combating Transnational Organised Crime committed at Sea*.

Service européen pour l'action extérieure, Commission européenne, EAAS. *Sierra Leone - Fisheries*.

USAID (2013) *Estimation préliminaire des captures de la pêche illicite non déclarée et non réglementée au Sénégal*. Washington DC.







INTERPOL

General Secretariat  
Environmental Crime Programme  
200 quai Charles de Gaulle  
69006 Lyon, France  
Tel: +33 4 72 44 70 00  
Fax: +33 4 72 44 71 63  
Twitter: @INTERPOL\_EC  
YouTube: INTERPOLHQ