



Matias Costa/Panos Pictures/Redux

Étude sur l'exposition des pays à la pêche illégale et les mesures mises en place pour l'empêcher d'arriver sur les marchés

Les résultats montrent où la mise en œuvre de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA) le plus d'impact

En bref

Les mesures du ressort de l'État du port constituent une partie essentielle de la solution qui permettrait d'éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), l'une des plus grandes menaces pour l'équilibre des océans. Cette pratique illégale menace la durabilité de la pêche à l'échelle mondiale et nuit aux économies des nations côtières dépendantes de populations de poissons saines.

L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA) de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), en vigueur depuis 2016, impose aux parties de renforcer leurs contrôles sur les navires battant pavillon étranger cherchant à utiliser leurs ports pour y débarquer ou y transborder leurs captures, afin d'empêcher les captures illégales d'atteindre les marchés nationaux et internationaux.

Les initiatives de la communauté internationale pour aider les États à appliquer l'Accord ont été entravées par le manque de visibilité sur la façon dont les États gèrent leurs ports, la vulnérabilité de ces derniers face au risque d'y voir transiter des produits INN et les progrès réalisés par les États pour lutter contre ce problème.

L'étude intitulée « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports », réalisée avec l'appui de The Pew Charitable Trusts et publiée dans le *Journal of Ocean*

and Coastal Economics, indique les zones où se concentre l'activité des navires de pêche et des transporteurs et quels sont les États les plus exposés au risque de voir des captures illégales transiter par leurs ports et, par conséquent, là où une meilleure mise en œuvre du PSMA aurait le plus d'impact.

Afin de quantifier le risque, des chercheurs des associations Poseidon Aquatic Resource Management et OceanMind ont utilisé les données de position des systèmes d'identification automatique (AIS) transmises par les navires de pêche et les transporteurs en 2017 pour classer les ports de pêche de 140 États côtiers en fonction de la fréquence des escales de navires étrangers et nationaux et de la taille de leurs cales. Ils ont également créé un système expert qui, à partir des indicateurs relatifs aux facteurs de risques internes et externes, peut évaluer la probabilité pour un port de recevoir des captures issues de la pêche INN et déterminer si l'État a mis en place des politiques et réglementations suffisantes pour empêcher les navires étrangers transportant ce type de captures d'entrer dans leurs ports ou d'en utiliser les services. Une analyse portant sur une sélection de ports a montré qu'aucun d'entre eux n'avait mis en œuvre l'ensemble des dispositions clés du PSMA et que de gros progrès restaient à faire dans le monde entier. Les gouvernements pourraient commencer par améliorer la transparence des mesures qu'ils ont mises en place et l'efficacité avec laquelle elles ont été appliquées.

Classements des ports en fonction du nombre d'escales des navires et de la capacité de leurs cales

Pour déterminer la capacité de pêche des flottes, les chercheurs ont classé les ports en fonction du nombre d'escales de navires de pêche et de transporteurs étrangers qu'ils reçoivent et de la taille de leurs cales. La plupart des régions du monde sont représentées dans les 10 premiers ports de ces classements. N'apparaissent pas dans ces classements les côtes d'Amérique du Nord, du Moyen-Orient et d'Australasie (Australie, Nouvelle-Zélande et Nouvelle-Guinée). L'absence de ports nord-américains et australasiens importants pourrait s'expliquer par le fait que les navires battant le pavillon des pays de ces régions retournent en général vers leurs ports d'origine, sans faire escale dans des ports étrangers.

Selon les chercheurs, les 10 ports accueillant le plus de navires de pêche et de transporteurs équipés d'un AIS sont tous chinois. Ceci s'explique par le fait que l'importante flotte de pêche chinoise est principalement accueillie dans des ports chinois et que presque tous les navires qui font escale dans ces ports sont des navires nationaux.

De nombreux navires de pêche et transporteurs étrangers dotés de cales de grande capacité accostent dans les ports de Majuro (Îles Marshall), Suva (Fidji) et Port-Louis (Île Maurice) pour transborder et décharger des captures de thons, le transbordement en pleine mer étant interdit aux senneurs qui pêchent dans l'océan Pacifique occidental et central et dans l'océan Indien. Les ports européens qui sont proches des principales zones de pêche constituent des sites de débarquement pratiques pour la flotte européenne. Citons, entre autres, Las Palmas (Espagne) dans l'océan Atlantique et Kirkenes (Norvège) dans la mer de Barents.

Le port de Busan (République de Corée) est utilisé par de nombreux navires nationaux et étrangers ayant une capacité de cale considérable ; cependant 91 % des navires étrangers qui y font escale battent pavillon russe, chinois et panaméen. De même, trois pavillons (Chine, Taïwan et République de Corée) représentent plus de 94 % des escales de navires étrangers à Suva.

Parmi les 10 ports utilisés par les navires de pêche étrangers dotés des capacités de cale les plus importantes figurent à la fois des points de transbordement sur des transporteurs, et de débarquement en vue de leur transformation. Il s'agit notamment des ports continentaux d'Afrique de l'Ouest, Abidjan (Côte d'Ivoire), Walvis Bay (Namibie) et Nouadhibou (Mauritanie), où de nombreux transporteurs étrangers font également escale. Les 10 principaux ports utilisés par les transporteurs étrangers dotés des capacités de cale les plus importantes sont essentiellement des terminaux portuaires. Parmi eux figure Bangkok (Thaïlande), utilisé par de nombreux transporteurs et qui reçoit environ un quart des prises mondiales de thon.

Tableau 1
Nombre d'escales de navires

Classement	Port	Pays	Escales
1	Zhoushan	Chine	59 830
2	Wenzhou	Chine	20 874
3	Lanshan	Chine	11 579
4	Rizhao	Chine	9 501
5	Dongshan	Chine	9 406
6	Quanzhou	Chine	8 826
7	Xiamen	Chine	7 649
8	Qingdao	Chine	6 842
9	Shanghai	Chine	6 834
10	Shantou	Chine	6 032

Tableau 2
Nombre d'escales de navires étrangers

Classement	Port	Pays	Escales
1	Busan	République de Corée	1 528
2	Majuro	Îles Marshall	1 168
3	Kirkenes	Norvège	1 148
4	Nouadhibou	Mauritanie	1 078
5	Suva	Fidji	983
6	Port-Louis	Maurice	957
7	Vila Real de Santo Antonio	Portugal	683
8	Manta	Équateur	634
9	Dakar	Sénégal	614
10	Las Palmas	Espagne	601

Tableau 3

Capacité de cale des navires de pêche étrangers (m³)

Classement	Port	Pays	m ³
1	Majuro	Îles Marshall	943 000
2	Manta	Équateur	761 748
3	Dakar	Sénégal	561 418
4	Busan	République de Corée	545 080
5	Nouadhibou	Mauritanie	468 553
6	Kirkenes	Norvège	381 074
7	Walvis Bay	Namibie	375 292
8	Abidjan	Côte d'Ivoire	335 405
9	Pohnpei	États fédérés de Micronésie	331 692
10	Port-Louis	Maurice	319 985

Remarque : la capacité de cale totale correspond à la somme des capacités de tous les navires de pêche dénombrés dans ce port

Tableau 4

Capacité de cale des transporteurs étrangers

Classement	Port	Pays	m ³
1	Busan	République de Corée	4 152 292
2	Las Palmas	Espagne	2 397 544
3	Dalian	Chine	1 943 959
4	Zhoushan	Chine	1 391 968
5	Kaohsiung	Taiwan	1 299 084
6	Abidjan	Côte d'Ivoire	1 002 135
7	Majuro	Îles Marshall	912 474
8	Rabaul	Papouasie-Nouvelle-Guinée	908 397
9	Bangkok	Thaïlande	826 104
10	Pohnpei	États fédérés de Micronésie	816 970

Indice de risque de l'État du port

Cet indice évaluant le risque de voir des poissons issus de la pêche INN transiter par les ports de chacun des 140 États est calculé en combinant le niveau de trafic dans le port de l'État, tel qu'il est détecté par les systèmes AIS, à des indicateurs de facteurs de risques internes et externes. À titre d'exemple, citons l'importance de la corruption comme indicateur de risque interne et les escales de navires identifiés comme probablement impliqués dans la pêche INN comme indicateur de risque externe. Tous les critères d'évaluation des risques appliqués à chaque État du port sont répertoriés ci-dessous.

Tableau 5

Indicateurs sous-jacents pour l'indice de risque de pêche INN pour l'État du port

Catégorie	Basé sur l'AIS	Priorité	Indicateur
Générale	Oui	N/A	1. Exploite des ports dans lesquels les navires de pêche débarquent leurs captures
Interne	Oui	Élevée	2. Nombre de ports de pêche
	Non	Moyenne	3. Partie signataire du PSMA
	Non	Moyenne	4. Partie contractante ou partie coopérative non contractante d'une organisation régionale de gestion de la pêche (ORGP) ayant adopté une résolution contraignante concernant les mesures du ressort de l'État du port et un suivi transparent de la conformité
	Non	Élevée	5. Antécédents de l'État du port en matière de conformité à des mesures contraignantes de conservation et de gestion du ressort de l'État du port adoptées par une ORGP
	Non	Moyenne	6. Classement dans l'indice de perception de la corruption de Transparency International
	Non	Faible	7. Statut de l'État du port, identifié par l'UE*
	Non	Faible	8. Statut de l'État du port, identifié par les États-Unis*
	Non	Moyenne	9. Statut de l'État du port, identifié par une ORGP* quelle qu'elle soit
Externe	Oui	Moyenne	10. Nombre d'escales de navires de pêche étrangers
	Oui	Élevée	11. Nombre d'escales de navires sous pavillon de complaisance ou ayant un numéro d'identification du service maritime mobile (MMSI) inconnu
	Oui	Élevée	12. Indice moyen d'implication des autorités de l'État du pavillon dans la gestion des bateaux entrant dans les ports [±]
	Oui	Élevée	13. Navires figurant sur une ou plusieurs listes comme étant impliqués dans des activités de pêche INN entrant dans les ports
	Oui	Moyenne	14. Navires de pêche de l'État du pavillon fichés par l'UE entrant dans les ports
	Oui	Moyenne	15. Navires de pêche de l'État du pavillon fichés par les États-Unis entrant dans les ports
	Oui	Moyenne	16. Risque interne moyen de l'État du port relatif aux navires entrant dans les ports (indicateurs de 1 à 9)

Remarque : dans ce tableau, « navires de pêche » désigne à la fois les navires de pêche et les transporteurs.

* Le statut indique si l'État du port a été identifié comme sous-performant en matière de lutte contre la pêche INN par l'Union européenne, les États-Unis ou une ORGP ou a reçu un avertissement de l'une de ces entités.

[±] Scores moyens de l'indice de perception de la corruption de Transparency International pour les États du pavillon des navires étrangers qui sont entrés dans des ports donnés.



Résultats concernant les risques basés sur les scores

L'indice de risque INN utilisé dans le rapport (illustré dans les figures 1 et 2) évalue et classe les États du port en fonction des risques internes, externes et généraux (correspondant à la moyenne des trois), les scores les plus bas indiquant le risque le plus faible. Le score moyen de risque interne au niveau mondial est de 2,30, la Grenade affichant le score le plus bas (1,21), tandis que la Papouasie-Nouvelle-Guinée et la Russie affichent le score le plus élevé (3,38). Le score moyen de risque externe au niveau mondial est de 2,48, Antigua-et-Barbuda affichant le score le plus faible (1,76), tandis que la Russie et le Venezuela affichent le score le plus élevé (3,41). Le score moyen de risque général au niveau mondial est de 2,40, Grenade affichant le score le plus bas (1,55), tandis que la Russie obtient le score le plus élevé (3,39).

En général, les pays semblent obtenir de bons résultats soit dans la catégorie des risques internes, soit dans celle des risques externes, mais rarement dans les deux. Les scores de risque interne sont répartis de manière plus uniforme sur une fourchette allant de 1 à 3,5, tandis que les scores de risque externe sont davantage concentrés entre 2 et 3. Ces résultats montrent que l'exposition aux risques de pêche INN diffère selon les pays et les régions, mais qu'il existe une différence plus marquée entre les nations lorsque l'on prend en compte les mesures qu'elles ont prises pour gérer ce risque. Les pays ont davantage de contrôle sur la façon dont ils élaborent et appliquent les mesures du ressort de l'État du port que sur le risque externe, qu'ils ne peuvent atténuer que partiellement par le biais de politiques nationales.

En se basant sur les indices, les régions peuvent être classées de celles présentant le risque le plus élevé (à gauche) à celles présentant le risque le plus faible (à droite) de la manière suivante :

Proche-Orient > Asie > Pacifique du Sud-Ouest > Afrique > Amérique latine > Europe > Amérique du Nord

L'Amérique du Nord est la région obtenant les meilleurs résultats dans l'ensemble, suivie de l'Europe. Avec les scores moyens les plus bas en matière de risque interne, la plupart des États du port de ces deux régions ont adopté des politiques conformes au PSMA et obtiennent de bons résultats dans les ORGP, même si les procédures de conformité INN mises en œuvre par l'UE et les États-Unis à l'encontre des pays tiers peuvent influencer légèrement l'analyse en leur faveur. L'Asie et le Proche-Orient sont les régions affichant les moins bons résultats, les risques internes étant plus importants au Proche-Orient, et les risques externes, en Asie, car ils sont en général associés à de faibles contrôles par les États du pavillon. Le dernier résultat n'a rien de surprenant. En effet, l'Asie constituant un vaste marché pour les produits de la mer, elle reçoit un grand nombre de navires en provenance de divers États du pavillon.



Shutterstock

Figure 1a
Scores de risque interne



Les 9 pays les plus faiblement exposés au risque interne

Score	Pays
1,21	Grenade (GRD)
1,31	Slovénie (SVN)
1,44	Sao Tomé-et-Principe (STP)
1,50	Belgique (BEL), Uruguay (URY)
1,56	Albanie (ALB), Finlande (FIN), Nouvelle-Zélande (NZL), Suède (SWE)

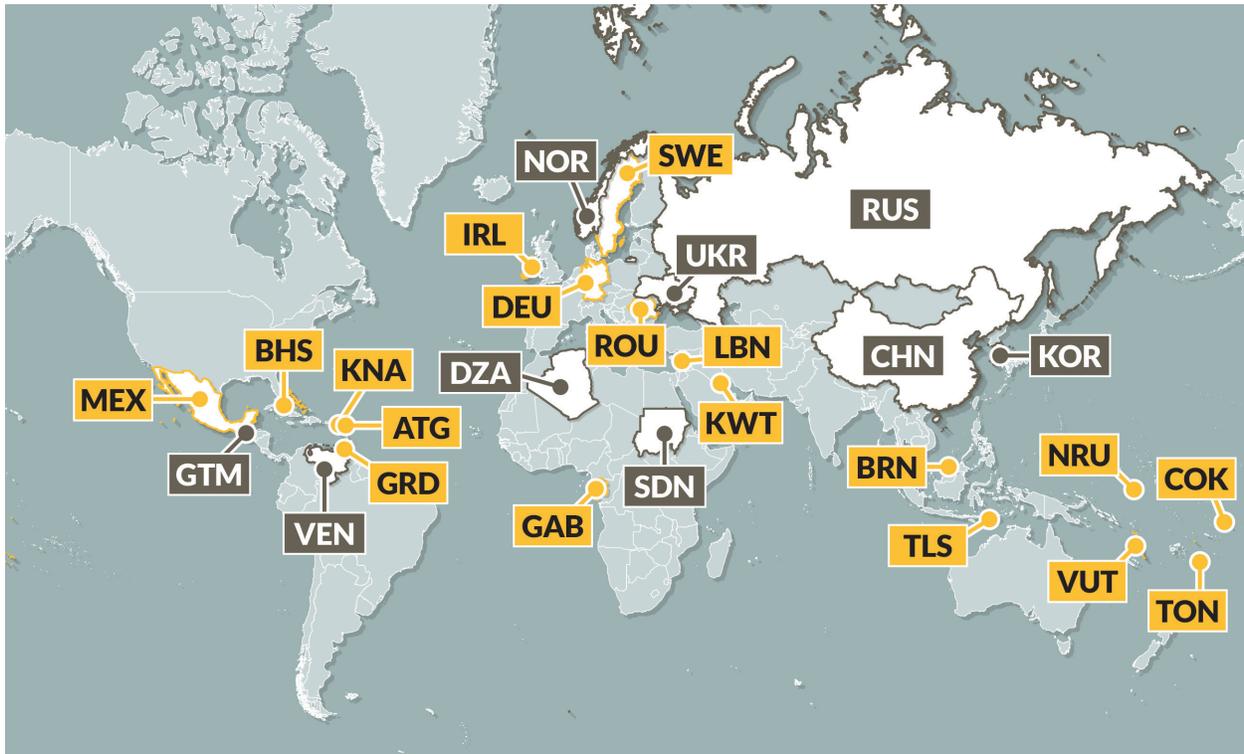
Les 13 pays les plus fortement exposés au risque interne

Score	Pays
3,06	Mexique (MEX)
3,08	Iraq (IRQ), Corée du Nord (PRK), Émirats arabes unis (ARE)
3,15	Bahreïn (BHR), Congo (République démocratique du) (COD), Congo (COG), République dominicaine (DOM), Koweït (KWT), Salomon (les Îles) (SLB)
3,31	Vietnam (VNM)
3,38	Papouasie-Nouvelle-Guinée (PNG), Russie (RUS)

Remarque : le score de risque interne évalue si un pays a mis en place des mesures d'atténuation des risques de pêche INN. Les trois lettres suivant le nom de chaque pays correspondent au code utilisé par l'Organisation internationale de normalisation.

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Figure 1b
Scores de risque externe



Les 18 pays les plus faiblement exposés au risque externe

Score	Pays
1,76	Antigua-et-Barbuda (ATG)
1,88	Cook (les Îles)(COK), Grenade (GRD), Saint-Kitts-et-Nevis (KNA), Vanuatu (VUT)
1,94	Mexique (MEX), Roumanie (ROU)
2	Suède (SWE), Tonga (TON)
2,06	Bahamas (BHS), Brunei (BRN), Gabon (GAB), Allemagne (DEU), Irlande (IRL), Koweït (KWT), Liban (LBN), Nauru (NRU), Timor-Oriental (TLS)

Les 9 pays les plus fortement exposés au risque externe

Score	Pays
3,06	Guatemala (GTM), Corée (la République de) (KOR), Ukraine (UKR)
3,12	Algérie (DZA), Norvège (NOR)
3,18	Soudan (SDN)
3,29	Chine (CHN)
3,41	Venezuela (République bolivarienne du) (VEN), Russie (RUS)

Remarque : le score de risque externe évalue les risques associés aux navires transportant des prises issues de la pêche INN qui tentent d'entrer dans des ports. Les trois lettres suivant le nom de chaque pays correspondent au code utilisé par l'Organisation internationale de normalisation.

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Figure 1c
Scores de risque général



Les 6 pays les moins exposés au risque général

Score	Pays
1,55	Grenade (GRD)
1,69	Saint-Vincent-et-les-Grenadines (VCT)
1,78	Suède (SWE), Roumanie (ROU)
1,83	Cook (les Îles) (COK)
1,85	Vanuatu (VUT)

Les 5 pays les plus exposés au risque général

Score	Pays
2,97	Arabie saoudite (SAU)
2,99	Congo (République démocratique) (COD)
3,08	Chine (CHN)
3,15	Bahreïn (BHR)
3,39	Russie (RUS)

Remarque : le score de risque interne évalue si un pays a mis en place des mesures d'atténuation des risques de pêche INN. le score de risque externe évalue les risques associés aux navires transportant des prises issues de la pêche INN qui tentent d'entrer dans des ports. Les trois lettres suivant le nom de chaque pays correspondent au code utilisé par l'Organisation internationale de normalisation.

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Tableau 6

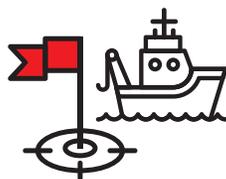
Classement des régions du monde par catégories de risques

Classement	Score de risque interne	Score de risque externe	Score de risque général
1	Europe (2,06)	Sud-Ouest du Pacifique (2,31)	Amérique du Nord (2,24)
2	Amérique du Nord (2,06)	Amérique du Nord (2,41)	Europe (2,27)
3	Afrique (2,22)	Amérique latine et Caraïbes (2,42)	Amérique latine et Caraïbes (2,35)
4	Amérique latine et Caraïbes (2,26)	Proche-Orient (2,47)	Afrique (2,40)
5	Asie (2,48)	Europe (2,48)	Sud-Ouest du Pacifique (2,41)
6	Sud-Ouest du Pacifique (2,51)	Afrique (2,54)	Asie (2,54)
7	Proche-Orient (2,68)	Asie (2,59)	Proche-Orient (2,65)



iStockphoto

Résultats de l'évaluation des risques



Lorsque le risque interne d'un État du port augmente, le risque externe augmente également:

dans la mesure où les navires de pêche en mauvais état essaient d'éviter les États mettant en œuvre des contrôles portuaires stricts, ces États courent moins de risque vis-à-vis des navires étrangers faisant escale dans leurs ports.

Les parties signataires du PSMA sont moins exposées aux risques interne et externe:

soit le respect du PSMA entraîne de manière générale une meilleure adoption des mesures du ressort de l'État du port, soit le respect du PSMA est le fruit des progrès réalisés par l'État du port.

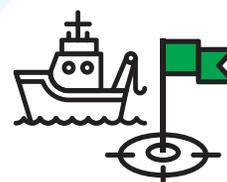


La qualité de la gouvernance est un facteur déterminant de la performance d'un État du port:

les pays perçus comme plus corrompus sont ceux qui ont mis en place les mesures les moins efficaces pour lutter contre le risque de voir des poissons issus de la pêche INN entrer dans leurs ports, et qui sont donc les plus exposés à ce risque.

Les États ayant un faible risque interne accueillent des navires battant le pavillon d'États ayant un faible risque interne:

à mesure que sa gouvernance s'améliore, un État du port a plus de chances d'accueillir des navires dont les États du pavillon ont une gouvernance forte.



Le niveau de vie d'un pays est un facteur important dans la détermination des performances d'un État du port:

hormis les pays d'Asie et du Proche-Orient, les pays où le niveau de vie est élevé prennent en général davantage de mesures pour atténuer le risque de voir des captures issues de la pêche INN entrer dans leurs ports.



Analyse approfondie de certains ports

Les chercheurs ont sélectionné 14 ports de pêche, deux dans chacune des sept principales régions définies par la FAO¹, à des fins d'analyse approfondie. Dans chaque région, ils se sont attachés à sélectionner des ports de pays aux niveaux de vie différents ainsi qu'une combinaison de ports thoniers et non thoniers, de ports de débarquement et de transbordement et des ports accueillant des navires de pêche nationaux et étrangers. Ils ont étudié avec quelle efficacité le port et l'État ont adopté les mesures du ressort de l'État du port ainsi que les informations fournies par les systèmes AIS concernant l'identité des navires et des transporteurs faisant escale dans le port. Comme pour l'analyse de l'État du port, cette évaluation du risque du port a porté uniquement sur les structures et les mesures en place, et non sur la manière dont elles ont été mises en œuvre.

Même si chaque port n'est pas forcément représentatif des performances du pays ou de la région où il est installé (sauf quelques exceptions dues au hasard), aucun port n'a appliqué toutes les dispositions clés du PSMA.

- Seuls trois États du port semblent avoir officiellement désigné, dans leur législation nationale, les ports destinés à recevoir les navires de pêche étrangers.
- Seuls quatre ports ont pu fournir des registres publics répertoriant les mouvements précédents des navires.
- Les ports et/ou les États disposent de peu de ressources d'information, telles que les listes de ports désignés et celle des règles des mesures du ressort de l'État du port (MREP) ; et les ressources dont ils disposent sont de piètre qualité.
- Le seul résultat positif : 10 ports exigent des navires qu'ils s'annoncent ; ces ports fournissent une autorisation d'admission.

Le panel de ports que les chercheurs ont étudié étant particulièrement représentatif, il est évident que les États et les ports ont encore beaucoup de chemin à parcourir pour mettre en œuvre les dispositions clés du PSMA. Les ressources d'information et leur diffusion par le biais de la FAO (une disposition clé du traité), demeurent limitées.

Recommandations

Vous trouverez ci-dessous des recommandations clés à l'intention des États. Une liste complète de recommandations figure dans le rapport.

Recommandations concernant l'utilisation du système AIS

1. Pour surveiller de manière efficace et rentable la pêche, les gouvernements doivent envisager d'exiger que les systèmes AIS soient inviolables afin d'empêcher les opérateurs de manipuler la localisation et l'identité de leur navire. Cette obligation permettrait de rendre les systèmes AIS aussi fiables que les systèmes de surveillance par VMS.
2. Afin de pouvoir facilement déterminer si un navire opère légalement dans une zone donnée, les pays doivent veiller à publier et tenir à jour des registres nationaux, notamment le numéro d'identification du service maritime mobile (MMSI). Tous les bateaux autorisés doivent avoir un système AIS. Les États du pavillon doivent fournir les données de leurs navires à la FAO pour qu'elle les inclue dans son Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement.
3. Les États du pavillon doivent exiger que les navires de pêche et les transporteurs sortant de leurs eaux utilisent un système AIS, et les États du port/côtiers doivent exiger que les navires battant pavillon étranger qui entrent dans leurs eaux utilisent également ce système de localisation et d'identification.

Recommandations concernant les États du port

1. Les États du port doivent désigner officiellement les ports dans lesquels les navires étrangers peuvent entrer et s'assurer que des procédures strictes de notification et d'autorisation préalables sont en vigueur.
2. Les États du port qui ont ratifié le PSMA doivent soumettre les informations pertinentes concernant les mesures du ressort de l'État du port à la FAO à des fins d'archives publiques, y compris les informations relatives aux ports désignés.
3. Les États du port doivent développer un portail Web national consacré au PSMA afin de permettre aux tierces parties d'accéder aux informations sur les règles de l'État du port, les ports désignés, les conditions d'entrée dans les ports et les formulaires et coordonnées nécessaires. Ils doivent s'assurer que toutes les autorités portuaires disposent de sites Web facilement trouvables à l'aide d'une simple requête dans un moteur de recherche.

En outre, la FAO doit améliorer ses systèmes d'information et publier davantage de données sur la façon dont ses membres mettent en œuvre du PSMA, notamment les données allant au-delà de celles requises par le PSMA que les États pourraient mettre à disposition.

Conclusion

Alors que l'étude révèle des différences importantes dans la manière dont les régions parviennent à atténuer le risque de voir des navires transportant des captures issues de la pêche INN utiliser leurs ports et des captures illicites transiter par leurs ports ou entrer sur leur marché, elle montre également que dans chaque région, on trouve des ports performants et d'autres qui le sont moins. Il reste aux pays beaucoup de chemin à parcourir pour que toutes les dispositions clés du PSMA soient transcrites dans les réglementations nationales, à commencer par la désignation des ports autorisés à recevoir des navires étrangers et la diffusion des informations concernant ces mesures.

En montrant non seulement comment le risque INN est distribué géographiquement, mais aussi comment il est associé à des facteurs tels que le niveau de vie et la corruption, l'étude met également en lumière le fait que ces questions, qui sortent du cadre de la pêche, peuvent nuire à la capacité d'un État à se conformer aux obligations imposées par le traité. Les résultats de l'évaluation montrent clairement toutefois que si un État améliore sa conformité, il sera probablement moins exposé à des navires à haut risque, ce qui constitue un argument de poids en faveur de la mise en œuvre de toutes les mesures du PSMA.

Méthodologie

Cette étude s'appuie sur une précédente évaluation menée par Poseidon en 2015, « Fish Landings at the World's Commercial Fishing Ports », qui a classé les 100 ports les plus importants au monde en fonction du volume de poissons débarqués par les navires industriels.

Dans cette nouvelle étude, les chercheurs d'OceanMind et de Poseidon ont associé les données issues des systèmes AIS à d'autres sources de données pour créer des indicateurs permettant d'évaluer l'indice de risque des ports. Ils ont analysé les enregistrements des systèmes AIS datant de 2017 afin d'identifier les navires de pêche et les transporteurs² s'arrêtant à 12 miles nautiques des côtes du monde entier. Ces arrêts ont été regroupés à l'aide d'un algorithme afin de représenter les escales dans les ports et reliées aux ports et mouillages couramment utilisés. La nationalité et la capacité de cale des navires ont été utilisées pour classer plus de 3 000 ports et mouillages dans le monde.

Considérations relatives aux données des systèmes AIS :

- Les plus gros navires ont plus de chances d'être équipés de transmetteurs AIS et donc d'être détectés par des récepteurs AIS. Ce biais renforce la fiabilité des résultats des escales des navires étrangers, mais sous-estime les arrivées dans les ports nationaux de navires locaux plus petits.
- Alors que tous les États n'imposent pas à leurs navires l'utilisation d'un système AIS, certains pays et certaines régions, comme les États-Unis et l'Europe, comptent davantage de navires de pêche battant leur pavillon qui sont équipés d'un système AIS en raison de la réglementation qui oblige certains gros navires à l'utiliser.
- Plusieurs régions produisent fréquemment des données AIS de mauvaise qualité. Cela s'explique par le nombre restreint de récepteurs terrestres, la densité de trafic élevée (p. ex., détroit de Malacca et Manche) ou le fait que les opérateurs éteignent leurs systèmes AIS pour réduire le risque d'attaques de pirates (p. ex., près de la Somalie).
- La mauvaise qualité de certaines données AIS transmises a conduit les chercheurs à exclure une partie des données de l'analyse. C'est le cas notamment pour les localisations non valides, les identités AIS partagées par plusieurs navires et les informations d'identification insuffisantes pour savoir s'il s'agit de pêcheurs ou de transporteurs. Les problèmes de qualité des données AIS sont plus fréquents en Asie.

Compte tenu des différences en matière de couverture satellitaire, d'utilisation ou non du système AIS et de qualité des données, cette analyse ne prend pas en compte tous les navires de pêche du monde, ni même tous ceux qui sont équipés de transpondeurs AIS opérationnels.

L'analyse automatisée de tous les ports comporte certaines limites dans la mesure où chaque pays/région a ses propres caractéristiques. Certains événements peuvent avoir été associés par erreur à un port spécifique, d'autres événements indiquant l'arrêt d'un navire n'ont pas pu être reliés à une escale dans un port et les chercheurs ont peut-être surévalué le nombre d'escales au niveau de l'État. De nombreuses escales n'ont pas pu être affectées à un port répertorié dans le World Port Index³ et ont été classées comme ayant eu lieu dans des ports ou sur des mouillages inconnus. Toutefois, seulement 8,5 % des escales de pavillons étrangers concernaient des emplacements non identifiés. Les effets de ces

biais sur l'analyse ont probablement été minimales à l'échelle mondiale, car ils ont tendance à s'annuler sur des zones plus importantes.

Il convient de considérer avec précaution le classement des ports, en particulier celui qui classe les ports en fonction de la capacité de cale des navires, car ces valeurs sont des estimations qui doivent être utilisées uniquement à titre de comparaison. Si le classement basé sur la capacité de cale des navires présente un grand intérêt dans la mesure où il représente le potentiel total de chargement, déchargement ou transbordement de poissons, il ne doit toutefois pas être interprété comme une estimation du volume de débarquements ni de transbordements effectués dans un port.

Sur les 153 États côtiers sélectionnés pour cette étude, les chercheurs en ont éliminé 13 parce qu'aucun navire de pêche équipé d'un système AIS ne pouvait être détecté aux abords des ports de ces 13 États (Barbade, Belize, Bosnie-Herzégovine, Cambodge, Dominique, Érythrée, Haïti, Honduras, Jordanie, Monaco, Nicaragua, Nioué et Sainte-Lucie). Pour 3 des 140 États côtiers identifiés comme exploitant des ports de pêche, aucune escale de navires étrangers n'a été détectée par l'AIS (Bahreïn, Comores et Saint-Vincent-et-les Grenadines). Certains des États côtiers qui ont été éliminés, par exemple, la Barbade et le Cambodge, sont clairement des États du port, ce qui donne une première indication de certaines des limites générées par le faible taux d'utilisation de la technologie AIS sur l'ensemble des flottes de pêche mondiales.

La qualité des données provenant des sources autres que les systèmes AIS utilisées pour les indicateurs est fiable et dépend des processus appliqués par les organismes qui produisent et hébergent ces données. En cas d'écarts entre la nature et le contenu des informations émanant de différentes sources, les chercheurs ont fait en sorte que les scores des pays ne soient pas surévalués.

Notes

- 1 Afrique, Amérique du Nord, Amérique latine et Caraïbes, Asie, Europe, Proche-Orient, Sud-Ouest du Pacifique.
- 2 Navires figurant sur une liste de navires de pêche comme les listes d'autorisation des organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) ou autodéclarés comme navires de pêche dans le système AIS.
- 3 Le World Port Index est une base de données produite par l'U.S. National Geospatial Intelligence Agency qui comprend les principaux ports mondiaux. Elle est disponible à l'adresse suivante : https://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_62&pubCode=0015.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur :

pewtrusts.org/endillegalfishing

pewtrusts.org/psma

Contact : Kimberly Vosburgh, responsable de la communication

E-mail : kvosburgh@pewtrusts.org

Site Web du projet : pewtrusts.org/endillegalfishing

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