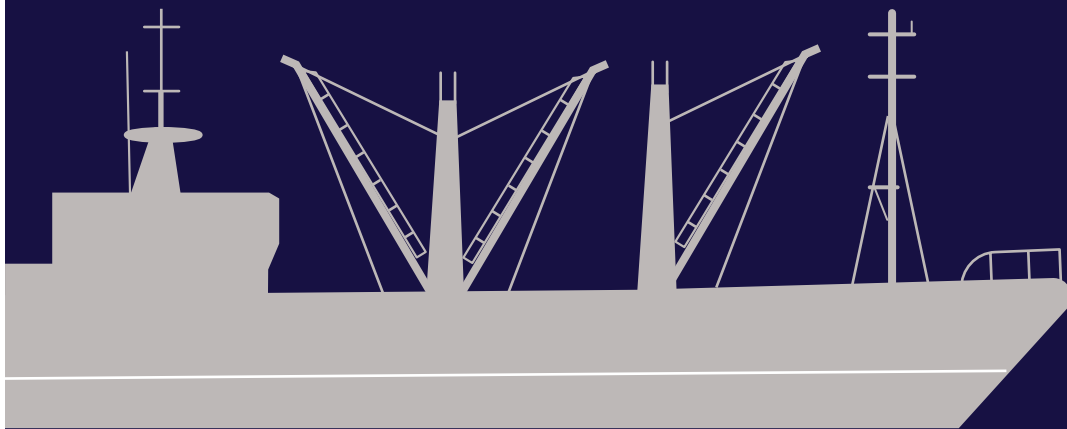


GUIDE PRATIQUE D'INTRODUCTION AU SCS POUR :

LES NAVIRES DE TRANSPORT





SOMMAIRE

- 4. Aperçu opérationnel : les navires de transport
 - 5. Comment fonctionnent les navires de transport
 - 6. Comment reconnaître un navire de transport
 - 8. Description des opérations et des manœuvres
 - 1 2. Suivi de la position des navires de transport (AIS et VMS)
 - 1 6. Autres considérations
 - 1 8. Inspections de navires de transport — ce qu'il faut rechercher
-

GLOSSAIRE DES TERMES

AIS	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)
DCP	Dispositifs de concentration de poissons
DPEP	Demande préalable d'entrée au port
INN	Illégale, non déclarée et non réglementée (pêche)
OMI	Organisation maritime internationale
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
STCW	Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille <small>(Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)</small>
TJB	Tonnage de jauge brute
VMS	Système de suivi des navires (Vessel Monitoring System)





Ce Guide pratique d'introduction au SCS a été produit par Trygg Mat Tracking (TMT) en coopération avec l'International MCS Network (IMCS Network). Les guides de cette série sont destinés à être utilisés comme un outil de formation pour présenter les types de navires et d'engins de pêche industrielle et de soutien internationaux les plus répandus, afin de renforcer les connaissances du personnel travaillant dans toutes les administrations (pêches, ports, garde côtière, marine, affaires maritimes, etc.) pouvant être amenées à jouer un rôle opérationnel dans le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches (SCS), ainsi que pour une utilisation par toutes autres parties prenantes intéressées.

Bien que ce guide soit un outil autonome axé sur les opérations des navires de transport frigorifiques (ou « transporteurs » de poisson), il a été développé dans le cadre d'une série de guides d'introduction similaires portant sur d'autres méthodes de pêche industrielle et opérations connexes répandues, ainsi que de documents complémentaires portant sur les considérations relatives à l'inspection des navires de pêche.

Nous encourageons l'utilisation, la reproduction et la diffusion de ce guide. Il est autorisé de copier, télécharger et imprimer ce guide à des fins d'étude, de recherche et d'enseignement privés, ou afin qu'ils soient utilisés dans des produits ou des services non commerciaux, à condition que TMT et l'IMCS Network soient dûment cités comme en étant les sources et les détenteurs du droit d'auteur.

Toutes les demandes de traduction et de reproduction doivent être envoyées à info@tm-tracking.org et mcs.network@imcsnet.org

Cette publication doit être citée comme suit : TMT et IMCS Network (2022)

GUIDE PRATIQUE D'INTRODUCTION AU SCS POUR : LES NAVIRES DE TRANSPORT. Oslo, Norvège.

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

Contenu technique : Francisco Blaha (www.franciscoblaha.info), Duncan Copeland (TMT), Stig Fjellberg (TMT), Damian Johnson (IMCS Network)

Vérification technique : Mark Young (IMCS Network)





APERÇU OPÉRATIONNEL : LES NAVIRES DE TRANSPORT

Techniquement, les navires de transport ne sont pas des navires de pêche, ce sont des navires frigorifiques¹ de type cargo (souvent appelés « reefers » ou « transporteurs ») qui reçoivent les prises déchargées d'un navire de pêche. Cela peut se produire aussi bien en mer qu'au port. Ils font partie intégrante de nombreuses pêcheries, en particulier les pêcheries thonières, et plus particulièrement lors des opérations de transbordement, c'est-à-dire le transfert de poisson ou de produits de la pêche entre différents navires. En outre, bien que ce ne soit pas leur objectif principal, les navires de transport peuvent également transporter des provisions, du matériel et des membres d'équipage vers les navires de pêche avec lesquels ils transbordent.

Il existe de nombreux types de navires de transport de toutes tailles, et ceux-ci peuvent différer d'une région à l'autre. Cependant, la majorité de la flotte mondiale de navires de transport industriels a une capacité de plus de 300 tonnes de jauge brute (TJB) et effectue des voyages internationaux. En raison de leur taille, en plus des exigences de déclaration via divers systèmes de surveillance des navires (en anglais, Vessel Monitoring System, ou VMS), ces navires de transport sont également contraints par l'Organisation maritime internationale (OMI) d'embarquer, d'exploiter et de signaler leurs positions et d'autres informations via un transpondeur de système d'identification automatique (AIS).

Les navires de transport doivent détenir une autorisation de leur État du pavillon pour opérer dans toute zone située au-delà des eaux relevant de la juridiction nationale de cet État du pavillon. Cette autorisation comprend généralement les conditions spécifiées par l'État du pavillon pour contrôler les activités du navire. Les navires de transport doivent également souvent être titulaires d'une licence pour opérer dans les eaux nationales d'un autre État côtier. Lorsqu'ils opèrent dans les eaux relevant de la compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches (ORGP), ils doivent également être inscrits sur le registre des navires autorisés qui est tenu à jour par cette ORGP.



¹ Certains navires de transport plus petits n'utilisent pas de systèmes de réfrigération automatisés et utilisent plutôt de la glace.





COMMENT FONCTIONNENT LES NAVIRES DE TRANSPORT

Le rôle principal d'un navire de transport est de réceptionner le poisson et les produits de la pêche depuis des navires de pêche en mer ou dans des zones portuaires avant le premier point de débarquement du produit, puis de transporter ces prises et de les décharger dans des ports où le poisson peut être transformé ou mis sur le marché. Cependant, ils peuvent également être utilisés pour transporter des membres d'équipage, de la nourriture, des appâts, des pièces de rechange, du matériel et autres marchandises vers les navires de pêche, ce qui peut permettre à ces derniers de rester en mer plus longtemps. Dans certains cas, ils peuvent également être utilisés pour d'autres activités de soutien à la pêche, tels que l'assemblage et la mise à l'eau de dispositifs de concentration de poissons (DCP) pour le compte d'autres navires de pêche. Toutefois, ces types d'activités sont interdits dans certaines juridictions.

Lors d'un transbordement en mer, le navire de transport se rendra à un point de rendez-vous prédéterminé, généralement proche des lieux de pêche des navires avec lesquels il envisage de transborder. Les navires de pêche se rendront au point de rendez-vous pour décharger les prises sur le navire transporteur. Les navires de pêche se mettront à couple du navire de transport chacun à leur tour. Les navires de pêche peuvent également recevoir des marchandises, des membres d'équipage ou du matériel pour leur permettre de rester en mer et de ne pas avoir à transiter vers un port. Lorsque les navires de transport transbordent dans un port, ils mouilleront dans les eaux du port ou dans un autre endroit désigné comme zone de transbordement par l'État du port, et les navires de pêche viendront se mettre à couple pour transborder leurs prises. Cette activité peut se dérouler au port ou au mouillage, ou encore le long d'un quai. Une fois que le navire de transport a terminé les transbordements prévus avec les navires de pêche, il peut se rendre dans une autre zone portuaire ou un autre point de rendez-vous pour effectuer des transbordements supplémentaires. Un unique voyage d'un seul navire de transport peut inclure des transbordements avec plusieurs navires dans plusieurs endroits différents, à la fois en mer et au port. Une fois que le navire de transport est plein ou qu'il a suffisamment de prises à bord, il se dirigera vers le(s) port(s) de déchargement ou de débarquement².



² Certains voyages peuvent impliquer des opérations de déchargement dans plus d'un port.





COMMENT RECONNAÎTRE UN NAVIRE DE TRANSPORT

En général, les navires de transport industriels modernes ont une silhouette caractéristique, avec des grues surélevées et de grandes écoutilles pour charger et décharger le poisson. Il convient toutefois de noter que les navires de transport peuvent également avoir une apparence similaire à d'autres navires de type cargo transportant des marchandises en vrac, de sorte qu'il peut être difficile de différencier certains navires transporteurs d'autres navires de type cargo, surtout à distance. Cependant, certaines caractéristiques spécifiques peuvent aider à identifier les navires de transport. Des ponts allongés équipés de grues de pont, des cales à cargaison réfrigérées et des défenses surdimensionnées de type « Yokohama » sont toutes des caractéristiques communes des navires de transport industriels modernes.



Forme - Vue de côté



Déchargement à quai



Transbordement au mouillage en zone portuaire. Notez la défense « Yokohama » de grande taille déployée entre le transporteur et le navire receveur.





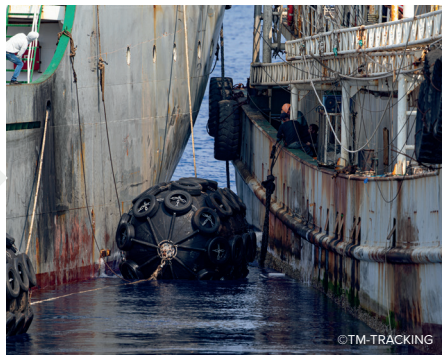


DESCRIPTION DES OPÉRATIONS ET DES MANŒUVRES

Lorsque le navire de pêche s'approche du navire de transport pour transborder ses prises, l'échange a généralement lieu selon les étapes suivantes :

À COUPLE (amarres attachées)
Des défenses de grande taille sont abaissées depuis le navire de transport avant que le navire de pêche ne vienne se mettre à couple. Les amarres (aussières) sont fixées d'abord à la proue, puis à la poupe pour maintenir le navire de pêche à couple du navire de transport.

Généralement, les navires de pêche sont amarrés à bâbord du navire transporteur. Toutefois, dans certains cas, il peut y avoir deux à trois navires de pêche amarrés de chaque côté de grands navires de transport. Selon l'état de la mer et les conditions météorologiques, le processus d'amarrage d'un navire de pêche le long d'un navire de transport peut prendre jusqu'à 30 minutes.





TRANSBORDEMENT (transfert de poisson)

Des grues à bord du navire de transport sont utilisées pour transférer les prises depuis le navire de pêche vers le navire transporteur. Pour les transbordements des senneurs vers les navires de transport, soit un grand filet est posé sur le pont et le poisson est transféré sur le filet depuis les cales à poisson, soit le filet est descendu dans la cale elle-même et le poisson y est chargé. Le filet est ensuite fixé au crochet à l'extrémité du câble du treuil de flèche du navire de transport par une série de cordages reliés aux coins du filet, puis il est transféré vers le navire transporteur. Dans le cas des transbordements depuis des palangriers et des canneurs, des filets peuvent également être utilisés de la même manière et une méthode dite de « balançoire » (en anglais, « swing ») est couramment utilisée. Chaque poisson provenant d'un palangrier a normalement une boucle fermée de monofilament (ligne de pêche) attachée à la nageoire caudale. Lors du déchargement par balançoire, plusieurs poissons sont attachés au crochet et au câble de la grue du navire de transport par des cordes (c.-à-d., « en grappes »).

Un cercle fermé de corde plus épaisse est passé à travers ces boucles de monofilament pour rassembler les poissons. Les deux extrémités du cercle de corde sont ensuite placées sur le crochet qui se trouve à l'extrémité du câble de treuil de flèche du navire de transport et les poissons sont hissés jusqu'au transporteur.

Les activités de transbordement peuvent parfois être interrompues par d'autres activités, telles que des mouvements de cargaison ou d'équipage, ou encore par le déplacement des prises entre les écoutilles. Le transbordement peut également être retardé en raison des conditions météorologiques ou des périodes de repos de l'équipage, en particulier dans le cas d'activités de transbordement impliquant de grandes quantités de poisson.





CHARGEMENT DU POISSON DANS LE NAVIRE DE TRANSPORT

Une fois le filet ou la balançoire amenés à bord, les poissons sont descendus sous le pont dans d'immenses cales qui occupent généralement la majeure partie de la coque du navire de transport. Comme le but principal d'un navire de transport est de recevoir et de transporter du poisson, ces cales occupent généralement une grande partie de l'espace à bord du navire transporteur. La congélation de si grandes quantités de poisson nécessite un équipement de congélation de grande taille et à haute puissance. De nombreux navires de transport séparent les captures de différents navires de pêche ou « donneurs » à l'aide de vieux filets. Les plans de cargaison conservés à bord du navire transporteur devraient indiquer où les prises de chaque navire donneur sont conservées à bord.

TRANSFERT DE CARGAISON ET D'ÉQUIPAGE

Les transferts de cargaison depuis des navires de transport vers des navires de pêche peuvent faire partie du processus de transbordement. La cargaison est souvent stockée dans de grandes caisses en bois qui peuvent contenir divers articles, tels que des appâts, des vêtements, de la nourriture et des pièces de rechange. Pour les transferts d'équipage, le processus peut dépendre d'arrangements préalables entre les navires. Il peut souvent être moins cher et plus simple pour les exploitants de navires d'effectuer des rotations d'équipage par l'intermédiaire de navires de transport, car cela peut souvent leur permettre d'éviter des procédures de voyage et d'immigration (visa) plus coûteuses et complexes, tout en permettant aux navires de pêche de rester en mer plus longtemps, évitant ainsi des trajets coûteux vers un port.





LES NAVIRES SE SONT SÉPARÉS

Une fois l'opération de transbordement et toutes les activités associées terminées, le navire de pêche détachera ses amarres et s'éloignera du navire de transport pour retourner sur les zones de pêche. Les défenses du navire transporteur restent généralement déployées jusqu'à ce que tous les transbordements dans la zone soient terminés et que le transporteur soit prêt à se diriger vers sa prochaine destination de transbordement ou de déchargement.



Les étapes ci-dessus sont basées sur les activités de transbordement à bord des navires de transport industriels. Toutefois, bien que des étapes similaires s'appliqueront à tous les transbordements de navires transporteurs, les unités de plus petite taille et les navires « ravitailleurs » (ou « auxiliaires ») sont susceptibles d'utiliser des méthodes plus manuelles pour transférer les prises, en fonction de l'équipement de manutention qui est disponible à bord.





SUIVI DE LA POSITION DES NAVIRES DE TRANSPORT (AIS ET VMS)

Les tracés VMS et AIS des navires de transport sont relativement faciles à identifier. En effet, les trajectoires comportent presque toujours de longues périodes de navigation relativement directe du navire qui sont précédées et/ou suivies de périodes de très faibles vitesses, où le navire va « dériver » en mer au gré du vent, du courant et des conditions de la mer. Alternativement, le navire de transport se rendra directement au port, selon l'endroit où il a l'intention d'effectuer les transbordements.

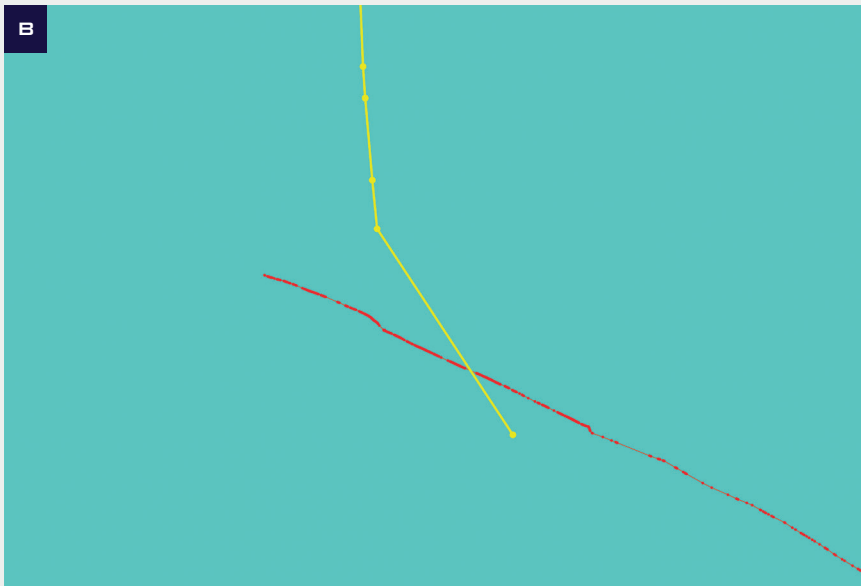
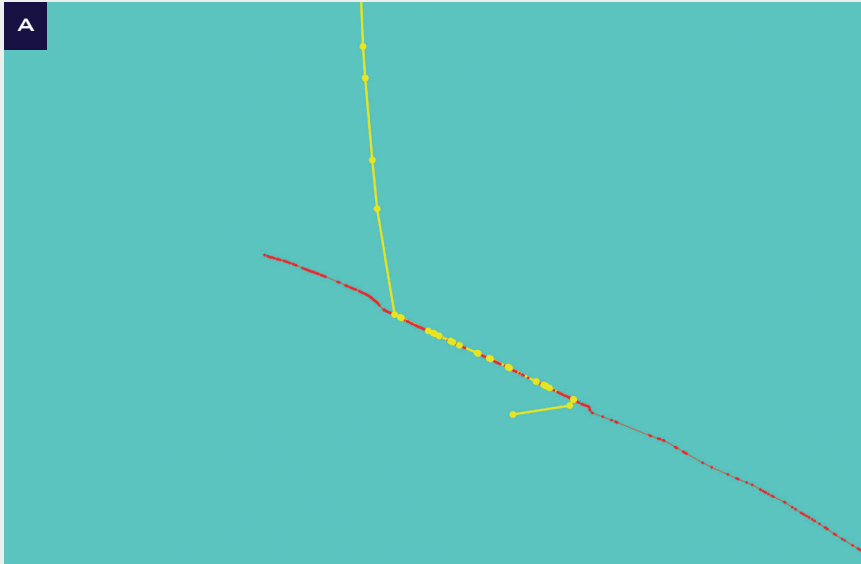
Cependant, il est important de noter que lorsqu'un navire de transport dérive en mer, cela ne signifie pas toujours que des activités de transbordement ont lieu. Les navires de transport peuvent également dériver en attendant que les navires donneurs arrivent des lieux de pêche, en attendant de nouvelles instructions de leur propriétaire, ou alors en attendant d'accéder à un port pour y entreprendre des activités de transbordement. En effet, il y a presque toujours un coût ou un paiement requis pour que les navires accèdent et restent au port, il est donc plus rentable pour les navires de transport de dériver en mer et d'économiser du carburant, plutôt que de brûler du carburant en transit constant ou de passer plus de temps au port même lorsqu'ils ne déchargent pas. Il peut donc être très difficile de différencier les périodes de dérive des navires de transport des périodes pendant lesquelles les navires entreprennent effectivement des activités de transbordement, en particulier lorsque les tracés des navires de pêche à proximité ne pas tous sont pas tous disponibles sur le VMS ou l'AIS.

Lorsque les tracés des navires de pêche qui rencontrent un navire de transport sont disponibles, il peut être possible d'identifier ces rencontres grâce à la visualisation des chevauchements en position, temps, vitesse et cap entre les tracés du navire de transport et du navire donneur. Il peut être nécessaire de superposer les données VMS et AIS, car la plupart des navires de transport émettent uniquement sur VMS, tandis qu'il est possible que les navires de pêche émettent uniquement sur AIS. Cependant, étant donné que la résolution temporelle de l'AIS et du VMS peut parfois être limitée à des signaux toutes les 1 à 3 heures, et que les rencontres peuvent être plus courtes que ce laps de temps, il est important de noter que les données disponibles peuvent ne pas toujours être disponibles pour identifier et afficher les tracés se chevauchant.



Aperçu du tracé d'un navire de transport illustrant le mode opératoire consistant à transiter puis à dériver dans différentes zones de l'Atlantique, les activités de navigation (en rouge) et les moments d'immobilisation (en jaune).





L'exemple a) montre une rencontre indiquée d'une durée de deux heures entre un navire de transport (en rouge) et un navire de pêche (en jaune) avec une résolution temporelle ÉLEVÉE. Le même événement peut être observé dans l'exemple b) avec une résolution FAIBLE du navire de pêche (transmission de position toutes les 2,5 heures), rendant effectivement invisible la période de chevauchement des tracés des navires.





PORTAIL DES NAVIRES DE TRANSPORT DE GLOBAL FISHING WATCH

Le transbordement est un élément vital du secteur de la pêche à l'échelle mondiale. Cependant, ces opérations ont fréquemment lieu au large, ce qui empêche souvent les autorités de déterminer si les prises transférées sont à la fois légales et vérifiables.

Pour améliorer la compréhension et la gestion du transbordement, Global Fishing Watch s'est associé à The Pew Charitable Trusts pour développer le portail des navires de transport de Global Fishing Watch (en anglais, Global Fishing Watch Carrier Vessel Portal), un portail informatique permettant de fournir gratuitement une meilleure surveillance et une meilleure analyse des activités de transbordement à tous ceux qui en ont besoin. Les deux organisations ont développé le portail des navires de transport pour aider à la fois les décideurs politiques, les gestionnaires des pêches et les autorités de contrôle à mieux comprendre les activités des navires de transport qui reçoivent les captures depuis des navires de pêche commerciale et les livrent aux ports du monde entier. Le portail fournit un outil précieux pour les gestionnaires et les inspecteurs qui cherchent à vérifier les activités de transbordement, ce qui peut aider à réduire les possibilités de transferts non autorisés de produits de la pêche et à identifier les cas où ces activités ne sont pas déclarées de manière adéquate.

Le portail utilise des données AIS publiques couvrant une période allant de 2017 à aujourd'hui (avec un délai de 72 heures) pour identifier les événements potentiels de rencontre et de dérive des navires de transport. Mis à jour mensuellement avec de nouvelles données provenant de divers registres, le portail synthétise les informations des registres de pêche pour permettre la visualisation des autorisations des navires de transport et de pêche potentiellement impliqués dans des activités de transbordement en mer.

Le portail des navires de transport utilise la technologie satellitaire, l'apprentissage machine (ou apprentissage automatique) et des bases de données actualisées sur les navires pour fournir aux utilisateurs des informations consolidées sur les activités des navires de transport. Cela leur permet ainsi d'analyser les tracés des navires et de visualiser les ports les plus fréquentés par la flotte mondiale de navires transporteurs.

- 1) Les données du système d'identification automatique, ou AIS sont utilisées pour afficher les tracés des navires et identifier les manœuvres correspondant à d'éventuels transbordements. L'AIS transmet la position, le cap et la vitesse d'un navire, et devrait normalement aussi fournir des informations sur l'identité du navire, telles que son nom et son pavillon. En suivant leurs mouvements, les analystes peuvent savoir où les navires se sont rendus et faire la différence entre les situations où les navires transbordent potentiellement en mer ou visitent un port.





- 2) Les données du portail provenant des registres des navires sont mises en correspondance avec les données AIS pour identifier les autorisations des navires de transport et de pêche. Les dossiers historiques accessibles au public et les dossiers actuels d'autorisation des navires obtenus auprès des ORGP sont utilisés pour déterminer si les navires détenaient des autorisations lors des périodes de transbordements potentiels.
- 3) Le portail s'appuie sur une base de données de navires de transport compilée à l'aide de plusieurs sources, y compris : les listes d'immatriculation de navires, les registres nationaux, les numéros OMI et les images obtenues sur Internet, ainsi qu'un algorithme d'apprentissage machine utilisé pour estimer la classe des navires.

Une inscription gratuite fournit aux utilisateurs un accès complet aux fonctionnalités du portail des navires de transport, notamment :

- 1) l'analyse des événements de rencontre et de dérive ;
- 2) le filtrage des données par heure, zone d'activité, État du pavillon, port, durée de l'événement et navire ;
- 3) l'historique détaillé et chronologique des événements potentiels de transbordement en mer pour chaque navire ;
- 4) des données téléchargeables sur l'historique des navires individuels, qui incluent les événements de dérive, les rencontres et les visites au port.

Pour plus d'informations et pour vous inscrire, rendez-vous sur :
www.globalfishingwatch.org/carrier-portal





AUTRES CONSIDÉRATIONS

Les navires de transport ont été associés à un certain nombre de problèmes et de défis opérationnels dont les membres du personnel de SCS doivent être conscients :

TRANSBORDEMENTS ILLÉGAUX ET NON DÉCLARÉS

Les navires de transport permettent à de nombreux navires de pêche d'acheminer leur poisson vers l'usine de transformation et le marché. Les navires de transport effectuant des transbordements avec des navires de pêche sont associés à un risque d'effectuer des transbordements illégaux ou de recevoir et de transporter des produits de la pêche INN. Un des risques associés à ces activités est le mélange et le « blanchiment » de poisson illégal avec du poisson pêché légalement, ce qui complique considérablement la tâche de déterminer ce qui est légal ou non.

Il convient de prendre en compte à la fois les transbordements qui ont lieu en mer, où la surveillance et le suivi sont limités, et au port, où la surveillance peut également être limitée. Le transbordement est souvent fortement réglementé, en particulier dans les pêcheries autorisées par les ORGP. Lorsque c'est le cas, les opérations sont généralement soumises à des processus de déclaration et d'autorisation spécifiques, bien que ces conditions puissent varier dans une certaine mesure entre les ORGP. Les navires de transport doivent dans tous les cas avoir à bord des registres exhaustifs et complets, y compris les autorisations pertinentes, pour tous les transbordements qu'ils ont effectués au cours du voyage actuel. Cela devrait inclure les autorisations de l'État du pavillon et de tout État côtier où des transbordements ont été effectués, où que cela se soit déroulé dans les eaux de l'État côtier.

Grâce aux données de suivi de position (AIS et VMS), préalablement à l'entrée au port du navire, les membres du personnel de SCS devraient chercher à vérifier le but de toutes les interactions du navire de transport et s'assurer qu'aucun transbordement non déclaré n'a été effectué pendant son voyage en cours. Cette analyse devrait identifier toutes les interactions avec d'autres navires pour lesquelles des enregistrements n'ont pas été conservés. Des efforts doivent être mis en œuvre pour vérifier les quantités et la composition des espèces à bord du navire de transport, ainsi que pour s'assurer que les quantités déclarées reflètent les quantités réelles à bord. Parfois, dans le cas de chargements de plus grande taille, ce sont les usines de transformation qui peuvent être les mieux placées pour fournir précisément les poids et la composition des espèces.

Il est également crucial de contrôler et de vérifier les autorisations et les activités de tous les navires donneurs qui ont transbordé avec le navire de transport. Il est important, dans la mesure du possible, d'essayer d'obtenir et de valider les données de suivi de position, les licences et autorisations, et les registres de capture pour ces navires donneurs. Cela peut parfois être effectué par des organisations et des agences ayant accès à ces informations. Les transbordements impliquant des poissons capturés ou obtenus illégalement ne seront souvent pas déclarés précisément, voire pas du tout.

La section suivante comprend davantage de détails sur ce qu'il faut rechercher lors des inspections.





QUESTIONS D'IDENTITÉ DES NAVIRES

Les marquages extérieurs des navires sont importants pour confirmer leur identité. Ceux-ci peuvent être vérifiés par rapport aux registres officiels des navires ainsi qu'au nombre croissant d'archives dédiées à l'identité des navires et d'images disponibles en ligne. Cependant, les navires de transport qui entreprennent des voyages internationaux sont souvent de conception semblable, et les entreprises qui possèdent plusieurs navires utilisent fréquemment des couleurs de coque similaires, de sorte que l'aspect extérieur des navires à lui seul peut ne pas être suffisant pour les différencier. Les autorisations et les licences des navires concernent des navires spécifiques, il est donc important que l'identité du navire soit confirmée et vérifiée. En cas de doute concernant l'identité du navire ou la validité des documents d'immatriculation, il peut être nécessaire de procéder à un examen détaillé des documents d'immatriculation des navires et de recouper les numéros de série de la coque, du moteur principal et de la boîte de vitesses avec ceux qui sont spécifiés dans les documents.





INSPECTIONS DE NAVIRES DE TRANSPORT — CE QU'IL FAUT RECHERCHER

Pour un aperçu des besoins généraux et des considérations relatives à l'inspection de tous les navires de pêche, veuillez consulter le *Guide pratique d'introduction au SCS pour l'inspection de navires de pêche industrielle*. Les considérations spécifiques relatives aux inspections des navires de transport dans les ports et en mer sont les suivantes :

CAPTURES À BORD

Certaines conditions relatives aux autorisations des navires et/ou aux licences des navires de transport sont susceptibles de spécifier les espèces que le navire est autorisé à transporter à bord. Lorsque cela est spécifié, les inspections devraient confirmer que seules les espèces autorisées sont présentes à bord. Lorsque cela n'est pas spécifié, les inspections doivent confirmer que les espèces à bord n'enfreignent aucune réglementation nationale relative aux espèces avant que tout déchargement ne soit autorisé. Outre les principales espèces cibles, l'inspection doit également examiner de près les espèces des prises accessoires qui ont été transbordées et qui se trouvent à bord du navire de transport. Parfois, les espèces peuvent être mal identifiées et les prises accessoires peuvent être sous-déclarées. Cette erreur d'identification peut être à la fois intentionnelle, pour éviter les limites de capture et des exigences plus strictes en matière de déclaration des captures, et non intentionnelle, due à la médiocrité ou à l'inefficacité des processus à bord du navire de pêche

En raison des exigences contractuelles et d'assurance, les navires de transport devraient enregistrer et conserver une documentation très détaillée des quantités et de l'emplacement à bord des espèces qui ont été reçues lors des transbordements. Des documents tels que les « reçus de bord », les plans de cale et les plans de chargement sont toujours présents à bord des navires de transport et peuvent être d'excellents enregistrements pour aider à identifier et à vérifier les prises qui se trouvent à bord. Un reçu de bord est un document délivré par le navire de transport pour accuser réception du poisson et des autres marchandises qui ont été transférées à bord. Le reçu de bord est délivré au moment où le poisson est réceptionné.

Il peut parfois arriver que les navires de pêche n'effectuent que des transbordements partiels avec des navires de transport. Des transbordements partiels peuvent parfois être effectués pour tenter de dissimuler des preuves d'activités illégales. Les navires chercheront généralement à débarquer ou à transborder du poisson capturé illégalement dans des navires ou des lieux où la détection sera moins probable. Lorsqu'un navire a effectué un transbordement partiel, ou que les quantités transbordées ne correspondent pas à la durée d'activité du navire en mer, l'inspecteur devrait mener des enquêtes de suivi. Ces enquêtes devraient confirmer les espèces et les quantités transférées au cours du transbordement partiel, ainsi que les navires spécifiques impliqués. De plus, si possible, il est souhaitable d'identifier les moyens utilisés par ces navires pour déplacer les captures restantes dans la chaîne d'approvisionnement.





Certains navires de transport font partie d'une flotte de transporteurs mondiale et opéreront à des moments différents dans différentes régions du monde. Parfois, les navires de transport peuvent également effectuer des transbordements dans les eaux de différents États et ORGP au cours du même voyage. Il peut souvent y avoir des règles ou réglementations différentes entre les différentes zones dans lesquelles un navire de charge peut transborder au cours d'un même voyage, en particulier en ce qui concerne différentes ORGP, et ces transbordements peuvent également impliquer différentes espèces. Dans ces circonstances, les membres du personnel de SCS devraient chercher à travailler avec des fonctionnaires dans toutes les juridictions identifiées afin de répondre à toute préoccupation potentielle relative aux captures présentes à bord.



INDICATIONS DE TRANSBORDEMENT ILLÉGAL

Le transbordement est réglementé dans la plupart des juridictions (mais pas toutes) et sera soumis aux conditions et aux autorisations qui sont normalement associées à l'autorisation ou à la licence du navire de transport. L'analyse de la proximité et de la vitesse du navire à l'aide de données de suivi de position (AIS et VMS) dans le cadre d'une évaluation des risques entreprise suite à la réception d'une demande préalable d'entrée au port (DPEP), ou dans le cadre d'une évaluation des risques préalable à l'abordage lors des inspections en mer, peut indiquer si d'éventuels événements de transbordement en mer ont eu lieu.

Cependant, ces informations ne prouvent pas à elles seules qu'un transbordement ait eu lieu, car il existe de nombreuses raisons valables pour lesquelles des navires peuvent être à couple et interagir en mer. Ces raisons peuvent inclure un transfert de nourriture (échange ou avitaillement), de fournitures médicales, d'engins de pêche, de pièces de rechange, de provisions telles que du sel ou de l'huile, ainsi que des rotations d'équipage. Parfois, le temps passé à couple d'un navire de pêche peut être une indication d'un transbordement potentiel, car les petits échanges non liés à la pêche prennent





généralement moins de temps qu'un transfert de captures. Cependant, cela peut varier considérablement en fonction des quantités de captures transbordées, et toutes ces rencontres doivent être vérifiées. Afin d'identifier si d'éventuels transbordements illégaux ont eu lieu, il est également possible d'utiliser les registres présents à bord du navire de transport — qui peuvent fournir une indication du but de l'interaction (tels que le journal passerelle ou de bord) —, les enregistrements de température dans le journal de bord du mécanicien, ainsi que la comparaison des volumes estimés et de la composition des captures à bord du navire avec la documentation associée au transbordement.

Les enregistrements de température dans les cales à cargaison sont conservés dans le journal de bord du mécanicien, qui est lui-même généralement conservé dans la salle des machines. Cela fournit des enregistrements de température continus pris à des intervalles réguliers pendant le voyage, dans le but de vérifier que le poisson a été conservé à une température adéquate pour répondre aux exigences de sécurité alimentaire. Si un transbordement non déclaré est soupçonné, des pointes soudaines de la température enregistrée au moment du transbordement non déclaré peuvent indiquer que les panneaux d'écouille étaient ouverts à ce moment pour recevoir ou transférer du poisson.

CONDITIONS DE L'ÉQUIPAGE

Il est important d'établir un rapport positif avec l'équipage lors de toutes les inspections. En plus de faciliter l'inspection, cela peut également permettre à l'équipage de se sentir plus à l'aise pour fournir des informations sur d'éventuelles activités illégales, y compris les mauvais traitements potentiels dont ils peuvent être victimes. Les navires de transport effectuant des voyages internationaux sont tenus de respecter les normes internationales en matière de droit du travail et de formation maritimes. Ces normes n'ont historiquement pas été appliquées aux navires de pêche. En règle générale, les membres d'équipage des navires de transport sont considérés comme des marins professionnels et sont soumis aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (en anglais, Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, ou STCW), qui sont un ensemble de règles internationalement reconnues qui déterminent ce que les marins doivent savoir pour effectuer leur travail en toute sécurité. Par conséquent, les conditions de vie et de travail de l'équipage sont généralement meilleures sur les navires de transport que sur les navires de pêche, les équipages à bord des navires de transport internationaux ayant généralement des heures de travail et de repos plus clairement définies et un accès obligatoire à des quartiers décentes et des installations sanitaires salubres à bord, ainsi qu'à des loisirs. Cependant, les fonctionnaires chargés du SCS doivent toujours rester attentifs à des indices potentiels de mauvais traitement de l'équipage ou de mauvaises conditions de travail lorsqu'ils sont à bord et inspectent n'importe quel navire.

DURÉE DU VOYAGE — CORRESPOND-ELLE À LA NORME ?

La durée du voyage des navires de transport industriels effectuant des voyages internationaux est généralement de deux à trois mois. Les navires de transport de plus petite taille qui opèrent plus près de leur port d'attache ou au sein d'une région particulière effectueront des voyages plus courts. Cependant, la durée du voyage peut dépendre





des types de navires donneurs d'où proviennent les captures (méthode de pêche), de la quantité de poissons transbordés par ces navires, des lieux de transbordement (au port ou en mer), de la proximité des zones de pêche et des navires de soutien pendant le voyage, ainsi que des zones de pêche et des espèces cibles des navires donneurs. Les navires de transport génèrent des revenus en transportant du poisson, de sorte que les inspecteurs doivent toujours prêter attention à la capacité du navire et à la quantité de poisson à bord lorsqu'ils tentent de déterminer si la durée du voyage est cohérente.

Y A-T-IL UN OBSERVATEUR À BORD ?

Lorsque le transbordement est réglementé, il peut souvent, mais pas toujours, être exigé qu'un observateur soit embarqué à bord du navire de transport pour surveiller tous les transbordements et vérifier les espèces et les quantités transbordées. Lorsqu'un observateur est embarqué à bord du navire, il est important que l'inspecteur s'entretienne avec ce dernier afin d'identifier tout transbordement potentiel illégal ou mal déclaré et de procéder à une vérification indépendante de l'identité et du nombre de navires avec lesquels le navire de transport a interagi au cours de son dernier voyage. Cet entretien devrait être effectué dans une zone privée éloignée de l'équipage du navire de transport, et idéalement éloignée du navire lui-même si l'inspection a lieu au port. Au cours de ces discussions, les informations de contact de l'observateur (nom, nationalité et coordonnées) devraient être enregistrées au cas où des informations ou des éléments supplémentaires seraient requis de l'observateur à une date ultérieure. Lorsque l'observateur identifie une non-conformité potentielle impliquant des transbordements ou d'autres activités de pêche, ce dernier devrait être interrogé, et toute preuve détenue par l'observateur, y compris toute documentation écrite ou photographique, devrait être copiée et sécurisée de manière adéquate. Si l'observateur est tenu de rester à bord du navire après l'inspection, toute action relative aux informations fournies par l'observateur devrait être effectuée discrètement et la sécurité de l'observateur doit toujours être la principale préoccupation.



La collection « Guide pratique d'introduction au SCS » a été produite par Trygg Mat Tracking (TMT) en coopération avec l'International MCS Network (IMCS Network). Ces guides sont destinés à être utilisés comme des outils de formation pour présenter les types de navires, d'engins et d'opérations de pêche industrielle internationales les plus répandus, afin de renforcer les connaissances du personnel travaillant dans toutes les administrations (pêches, ports, garde côtière, marine, affaires maritimes, etc.) pouvant être amenées à jouer un rôle opérationnel dans le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches (SCS), ainsi que pour une utilisation par toutes autres parties prenantes intéressées

Ces outils sont également soutenus et rendus disponibles par les organisations coopérantes de la Joint Analytical Cell (JAC) www.tm-tracking.org/joint-analytical-cell

Les guides sont disponibles au téléchargement sur www.tm-tracking.org/up-dates-and-resources et <https://imcsnet.org/documents/>

Pour imprimer des copies en haute résolution, veuillez contacter info@tm-tracking.org afin d'obtenir le fichier d'impression.

