

GUIDE À L'USAGE DES PROFESSIONNELS POUR LUTTER CONTRE LA PÊCHE ILLÉGALE





Protecting People and Planet

Environmental Justice Foundation (EJF) est une organisation non-gouvernementale britannique (UK reg. 1088128) travaillant à l'échelle mondiale pour protéger l'environnement et les Droits de l'Homme.
www.ejfoundation.org



SeaWeb Europe est une organisation environnementale dédiée à la préservation des ressources marines et des écosystèmes. Sa mission est de créer des opportunités de changement, de promouvoir la mise en oeuvre de pratiques durables au sein de la filière et de catalyser des actions positives en faveur de la préservation des océans.
www.seaweb-europe.org



Depuis 1973, le **WWF France** agit au quotidien afin d'offrir aux générations futures une planète vivante. Le WWF France mène le dialogue et des actions concrètes pour sauvegarder les milieux naturels et leurs espèces, assurer la promotion de modes de vie durables, former les décideurs, accompagner les entreprises dans la réduction de leur empreinte écologique, et éduquer les jeunes publics.
www.wwf.fr



Commerçant multilocal, multiformat et omnicanal, **Carrefour** s'engage, par ses initiatives, à un commerce plus durable et responsable. La démarche RSE du groupe dans le monde s'articule autour de 3 piliers : la lutte contre toute forme de gaspillage, la protection de la biodiversité et l'accompagnement des partenaires de l'entreprise.
www.carrefour.com



Le **British Retail Consortium (BRC)** est l'association principale des professionnels de l'industrie de la vente au détail.
www.brc.org.uk

D'après la version originale publiée par le BRC et EJF (2015). Adaptation française réalisée par EJF, SeaWeb Europe, WWF France, en collaboration avec le groupe Carrefour (2016).

Photo couverture
© Environmental Justice Foundation (EJF)

"La pêche illécite, non déclarée et non réglementée (INDNR) représente l'une des menaces les plus graves pesant sur l'exploitation durable des ressources aquatiques vivantes et met en péril le fondement même de la politique commune de la pêche et des efforts déployés à l'échelle internationale en faveur d'une meilleure gouvernance des océans."

RÈGLEMENT (CE) No 1005/2008 DU CONSEIL

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
PARTIE I Organisation des compétences dans le secteur de la pêche	5
1.1 TYPOLOGIE DES ESPACES MARITIMES : UNE ORGANISATION COMPLEXE	5
1.1.1 ÉTENDUE ET SITUATION GÉOGRAPHIQUE DES PÊCHERIES	5
1.1.2 ÉTATS CÔTIERS	6
1.1.3 HAUTE MER	6
1.2 GESTION DES PÊCHERIES	7
1.2.1 ORGANISATIONS RÉGIONALES DE GESTION DE LA PÊCHE (ORGP)	8
1.2.2 ÉTATS DU PAVILLON	10
1.2.3 IDENTIFICATION DES NAVIRES	10
1.2.4 IMMATRICULATION DES NAVIRES : LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE (PdC)	11
1.3 RÉCAPITULATIF DES COMPÉTENCES ET DES RESPONSABILITÉS	12
1.3.1 UNE ORGANISATION PARTICIPANT À LA GESTION DES PÊCHES INTERNATIONALES	12
1.3.2 ACCORDS ET INITIATIVES INTERNATIONAUX CONTRIBUANT À LUTTER CONTRE LA PÊCHE INDNR	13
1.4 LIEN ENTRE PÊCHE INDNR ET ESCLAVAGE	14
PARTIE II Règlement INDNR de l'UE : l'UE Pionnière	16
2.1 CHAMP D'APPLICATION ET SANCTIONS	16
2.2 LE CERTIFICAT DE CAPTURE	17
2.3 VALIDATION DU CERTIFICAT DE CAPTURE	20
2.4 DÉCISION DE L'UE SUR UN PAYS NON COOPÉRANT	20
2.5 PROCESSUS D'IMPORTATION : VÉRIFICATION, INSPECTION ET APPLICATION	23
2.6 BÉNÉFICES D'UNE BASE DE DONNÉES ÉLECTRONIQUES DES CERTIFICATS DE CAPTURE	24
2.7 LES RESULTATS DU REGLEMENT INDNR A CE JOUR	24
2.8 UNE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT RESPONSABLE	25
PARTIE III Les outils pour un plan de contrôle adapté	26
3.1 COLLECTE DE L'INFORMATION	26
3.2 ÉVALUATION DES RISQUES	27
3.2.1 LA PÊCHERIE	27
3.2.2 LA GESTION DE LA PÊCHERIE	29
3.2.3 LA GESTION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT	30
3.3 ATTÉNUATION DES RISQUES	33
RECOMMANDATIONS	35

Liste des abréviations

AMREP	Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port	ORGP	Organisation régionale de gestion de la pêche
BRC	British Retail Consortium	PAI	Plan d'action international
CCAMLR	Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique	PdC	Pavillon de complaisance
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique	SCS	Suivi, contrôle et surveillance
DG MARE	Direction générale des affaires maritimes et de la pêche (Commission européenne)	SGP	Secrétariat général des pêches (services de la pêche du gouvernement espagnol)
EJF	Environmental Justice Foundation	SIA	Système d'identification automatique
FAO	Organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture	TJB	Tonnage jauge brute
INDNR	Pêche illicite, non déclarée et non réglementée	UE	Union européenne
ISSF	Fondation internationale pour la durabilité des produits de la mer	UVI	Unique Vessel Identifier (un numéro d'identification unique des navires, exemple OMI)
MMO	Organisation de gestion marine du Royaume-Uni	VMS	Vessel Monitoring System (système de surveillance des navires par satellite)
OMI	Organisation maritime internationale	WWF	Fonds mondial pour la nature
ONG	Organisation non-gouvernementale	ZEE	Zone économique exclusive

INTRODUCTION

La pêche constitue au plan mondial une source non négligeable de nourriture et d'emploi pour les populations humaines. Or, au cours des quatre dernières décennies, la combinaison de la surpêche et d'autres pratiques non-durables a mené à l'appauvrissement des populations de poissons commercialisés dans de nombreuses régions du globe : résultat, à l'heure actuelle, on estime à environ 30 % la proportion des stocks halieutiques mondiaux victimes de surpêche, quand 60 % sont pleinement exploités et 10 % sous-exploités¹.

Face à ce constat inquiétant sur la situation actuelle des ressources, une des menaces principales à toutes mesures pour endiguer le déclin des stocks est la pêche Illicite, Non Déclarée et Non Réglementée (INDNR). Evaluée à environ 20% des captures mondiales, soit entre 11 et 26 millions de tonnes, la pêche INDNR représente une perte de 10 à 23 milliards de dollars chaque année au niveau mondial². Outre ce constat économique, ces pratiques illégales mettent définitivement en péril les mesures de gestion et de conservation en place, la sécurité alimentaire et les conditions de vie des communautés. La pêche INDNR est un véritable facteur de déséquilibre à la fois environnemental et économique.

Un autre enjeu s'ajoute à l'illégalité des activités de pêche : le trafic d'êtres humains et les problématiques d'esclavage. De nombreux articles ont été publiés récemment sur le sujet dont notamment "Fishermen slaves. Human Trafficking and the Seafood We Eat" d'Associated Press qui a reçu le prix Pulitzer 2016³.

Face à cette problématique mondiale et aux orientations actuelles du marché (70% des produits de la mer sont actuellement importés en Europe⁴), il apparaît nécessaire qu'au-delà du travail réalisé par les administrations au travers de la réglementation, les acteurs économiques s'approprient ces questions et soient en mesure, tout au long de la chaîne d'approvisionnement, d'assurer une transparence complète de l'information sur les produits issus de la pêche. La responsabilité des entreprises réside à minima dans la recherche d'informations sur leurs fournisseurs et leurs achats.

Une des approches pour limiter les risques au sein de la chaîne d'approvisionnement consiste en un travail approfondi sur la traçabilité. La traçabilité se définit comme la possibilité systématique d'accéder à toute ou partie d'information concernant un produit alimentaire, tout au long de son parcours dans la chaîne d'approvisionnement.

La traçabilité ne garantit pas la légalité de l'activité de pêche mais elle constitue une étape nécessaire dans la lutte contre la pêche illégale. En effet, l'absence de système de traçabilité efficace empêche les entreprises d'identifier/de valoriser les bons producteurs, les consommateurs d'effectuer des achats responsables et aussi les États de combattre efficacement le commerce illégal. Mais au-delà de la traçabilité, il est nécessaire qu'en amont, des règles efficaces de contrôle et de surveillance des activités de pêche soient mises en œuvre afin de valider leur légalité.

L'objectif de ce guide est de proposer un outil à destination de la filière présentant :

- Le système réglementaire européen en place,
- Des outils d'évaluation du risque des importations.

Ce guide est adapté de la publication de 2015 de EJF (Environmental Justice Foundation) et du BRC (British Retailers Consortium) « *An advisory note for the UK supply chain on how to avoid Illegal, Unreported, Unregulated (IUU) fishery products* ». En France, aucun outil de ce type n'existait à ce jour.

C'est dans ce cadre qu'un partenariat est né entre EJF, SeaWeb Europe et WWF, en collaboration avec le groupe Carrefour, pour mettre à disposition de la filière française un Guide à l'usage des professionnels adapté de la version britannique afin de permettre aux acteurs de la filière de s'approprier le sujet et de mettre en place les mesures nécessaires pour limiter les risques.

Dans le cadre de l'adaptation de ce guide, une table ronde a été organisée à Paris en juin 2016, réunissant les acteurs de la filière : représentants des industries de la transformation et de la distribution ainsi que des représentants institutionnels ont échangé sur le sujet et sur l'utilité d'un tel outil.

Au Royaume-Uni, un an après la publication du Guide INDNR, EJF témoigne de retours positifs sur l'utilisation du guide par les enseignes de la distribution. Celles-ci ont amélioré la transparence, bénéficient de plus d'informations sur les enjeux et la réglementation, et sont globalement plus intéressées sur ces sujets.

1 FAO, The State of world Fisheries and aquaculture, 2016 : <http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf>

2 FAO, <http://www.fao.org/news/story/fr/item/318083/icode/>

3 Associated Press, Fishermen Slaves, human trafficking and the seafood we eat, 2016 <http://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/>

4 DGMARE, http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/2015-04-international-trade-and-eu-market_en.pdf

PARTIE I

Organisation des compétences dans le secteur de la pêche

1.1 TYPOLOGIE DES ESPACES MARITIMES : UNE ORGANISATION COMPLEXE

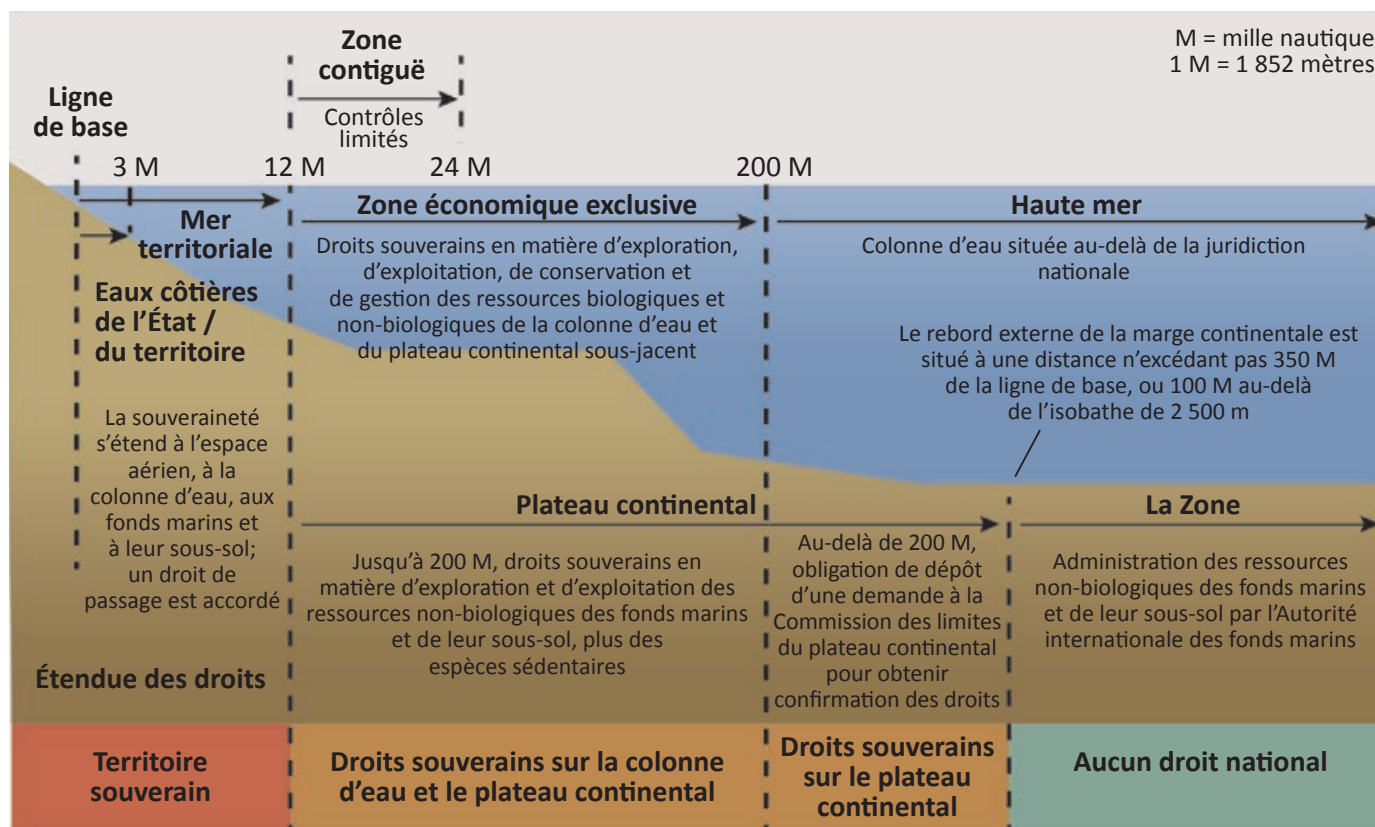
Certaines pêcheries sont plus exposées que d'autres aux activités INDNR, selon les opérations halieutiques qui s'y déroulent et selon l'organisation de la pêcherie elle-même. Par exemple, les pêcheries exploitées sur base de systèmes de quotas rigoureusement appliqués sont mieux réglementées et donc moins sujettes à accueillir une activité INDNR.

On entend par pêcherie un ensemble constitué par une zone géographique, les stocks qui y sont exploités et les navires de pêche qui y opèrent.⁵

1.1.1 ÉTENDUE ET SITUATION GÉOGRAPHIQUE DES PÊCHERIES

Il est important de disposer d'informations sur les stocks ciblés par l'activité de pêche et sur les zones géographiques concernées afin de pouvoir évaluer le risque qu'une pêcherie soit liée à des activités INDNR. Si le stock s'étend au-delà d'une seule zone, la pêcherie peut être gérée par plusieurs États détenant des capacités complémentaires pour surveiller et patrouiller au sein de leurs eaux. Par ailleurs, la distribution spatiale des espèces peut évoluer d'une saison à l'autre : certaines populations de thons, par exemple, suivent des routes migratoires qui les amènent dans les eaux relevant de la juridiction de plusieurs pays et en haute mer. Ces éléments doivent être pris en compte pour évaluer la capacité de l'État du pavillon / État côtier (ou d'une Organisation Régionale de Gestion de la Pêche (ORGP)) à surveiller et à contrôler l'accès à la région occupée par le stock (que ce soit à l'intérieur des eaux territoriales, de la Zone Économique Exclusive (ZEE) ou en haute mer) et savoir dans quelle mesure ce stock peut gagner d'autres eaux au moment des migrations ou des déplacements saisonniers.

Figure 1 : Zones maritimes reconnues par le droit international



Zones maritimes et droits y afférents selon la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM)

⁵ Guide des espèces à l'usage des professionnels de SeaWeb Europe page 179, Edition 2016.

1.1.2 ÉTATS CÔTIERS

Plus de 90 % des captures mondiales sont effectuées dans les eaux placées sous la juridiction d'États côtiers⁶. Or, selon le droit international, les États côtiers sont responsables des pêcheries situées à la fois dans leurs eaux territoriales et dans leur ZEE.

Dans les eaux territoriales ou au sein d'une ZEE, la pêche INDNR prend le plus souvent la forme de sous-déclarations ou de fausses déclarations de captures⁷. Elle est pratiquée la plupart du temps par des navires immatriculés dans les États côtiers eux-mêmes.

Responsabilités des États côtiers selon le Droit international :

- Délivrance des licences de pêche aux navires de pêche dans la zone relevant de leur juridiction,
- Vérification de la licence des navires de pêche actifs dans la ZEE (et délivrée par les États du pavillon),
- Publication des listes de licences (registre des navires),
- Préservation et gestion des ressources au sein de la ZEE,
- Réglementation de l'accès aux pêcheries (suivi, contrôle et surveillance des activités halieutiques dans la ZEE),
- Vérification de la tenue des journaux de bord consignants les activités des navires de pêche,
- Attribution des licences autorisant le transbordement en mer et la transformation des poissons et des produits de la pêche dans les eaux des États côtiers.

De toutes les responsabilités incombant à un État côtier, la vérification des licences figure parmi les plus décisives, surtout dans les pays où les licences peuvent être délivrées par des agences (organismes privés en charge de cette délivrance sous contrat avec les pouvoirs publics). Un État côtier ne devrait autoriser l'accès à ses eaux à un navire, que si la demande a été faite par l'État du pavillon correspondant, ou que ce dernier déclare ne pas s'opposer à la pêche envisagée.

La publication des licences (registre) par les États côtiers constitue un outil majeur permettant de combattre les irrégularités relevées dans l'attribution des licences et de minimiser les risques de licences frauduleuses.

1.1.3 HAUTE MER

La haute mer correspond aux zones maritimes qui ne sont sous l'autorité d'aucun État, d'aucune juridiction nationale (par opposition aux eaux sous juridiction d'un État côtier). Elle est définie par la convention de Montego Bay (CNUDM), signée en 1982, comme les parties de la mer n'appartenant ni à la mer territoriale ni aux eaux intérieures d'un État, ni à sa zone économique exclusive ni aux eaux archipélagiques d'un État archipel. Le sol et le sous-sol appartiennent juridiquement à la zone internationale des grands fonds marins et ne sont donc pas soumis aux mêmes conditions d'usages que la haute mer. La CNUDM a également créé le Tribunal International du Droit de la Mer « compétent pour connaître les différends relatifs au droit de la mer » mais non exclusivement chargé de régler ces différends.

La haute mer constitue le plus vaste habitat de la planète représentant 64% de la surface des mers et des océans qui correspondent eux-mêmes à 71% de la surface planétaire.

La haute mer est régie par un principe de liberté qui impose :

- La liberté de navigation,
- La liberté de survol,
- La liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins,
- La liberté de construire des îles artificielles,
- La liberté de la pêche,
- La liberté de la recherche scientifique.

La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. En matière de contrôle et de régulation, chaque État exerce son contrôle et sa juridiction sur les navires battant son pavillon.

⁶ Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
<http://www.fao.org/docrep/003/y1224f/y1224f00.HTM>

⁷ Mise en œuvre du plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
<http://www.fao.org/docrep/005/y3536e/y3536e00.HTM>

La CNUDM est complétée par d'autres réglementations :

- Accord FAO sur les mesures de gestion et de conservation⁸,
- Accords de l'ONU sur les stocks chevauchants et migrateurs⁹,
- Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable,
- Plan d'action international de la FAO sur la lutte contre la pêche INDNR¹⁰.

De par sa définition juridique et malgré les différents accords mis en œuvre depuis la CNUDM, la haute mer reste une zone prédisposée aux activités de pêche illégale (par exemple, le taux de sous déclaration y est beaucoup plus important que dans les ZEE) et à la surexploitation des ressources halieutiques. Force est de constater qu'aujourd'hui émerge la nécessité d'une révision voire d'une refonte des outils à disposition pour gérer cet espace. Il s'avère indispensable de mettre en œuvre des mesures de gestion efficaces avec notamment une approche écosystémique des pêches, une réelle coopération entre les pays ainsi que de réels contrôles et sanctions des navires.

1.2 GESTION DES PÊCHERIES

La pêche INDNR n'est pas un phénomène récent : bien que fréquemment associée à la haute mer, elle est également pratiquée dans les zones économiques exclusives (ZEE) et les eaux territoriales des États côtiers, voire dans les eaux intérieures qui relèvent de la compétence de l'État côtier ou de l'ORGP.

L'évaluation du risque INDNR est corrélée à un certain nombre de facteurs, parmi lesquels :

- Les dimensions du territoire sur lequel sont organisés les contrôles,
- Le nombre de navires dédiés aux contrôles et le nombre d'inspecteurs mobilisés, la fréquence (et la pertinence) des inspections,
- L'accès aux technologies de suivi des navires,
- La qualité des contrôles au port, et
- Les infrastructures juridiques.

Ces différents facteurs dépendent des capacités de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP compétent(e) et des ressources qu'ils possèdent pour suivre les navires, contrôler l'accès aux pêcheries et, en définitive, faire respecter les réglementations. Désignés sous le sigle SCS (Suivi, Contrôle et Surveillance), ces systèmes permettent de compiler, de déterminer efficacement et d'établir les règles de gestion de la pêcherie. Le plus souvent, leur mise en place et leur maintien incombent à l'un des services du Ministère chargé des pêches.

La diversité des pêcheries impose une grande variété de systèmes SCS :

- Les pêcheries industrielles privilégient les composantes SCS plus traditionnelles que sont les registres de navires, les programmes d'observateurs, les relevés VMS et le contrôle des navires par voie maritime et aérienne.
- Pour les pêcheries artisanales ou de petite taille, caractérisées par un grand nombre de pêcheurs sur plusieurs zones de pêche, avec plusieurs lieux de débarquement et utilisant plusieurs engins de capture, l'emploi des SCS est plus complexe. Ainsi, l'approche consistant à associer gestion communautaire et méthodes classiques (programmes de collecte de données au niveau national, cadre de surveillance et mobilisation des services de contrôle) apparaît comme la solution préférable.

ENCADRÉ 1 : Les systèmes SCS (Suivi, Contrôle et Surveillance)

Conçus pour une pêcherie spécifique ou pour un groupe de pêcheries en interaction, les systèmes SCS se définissent comme l'association de trois mesures :

SUIVI : collecte, mesure et analyse de l'activité halieutique à partir du volume des captures, de la composition des espèces, de l'effort de pêche, des prises accessoires, des rejets et des zones d'exploitation. Exemples : journaux de bord des navires, VMS et observateurs, débarquements au port.

CONTRÔLE : définition des conditions régissant l'exploitation des ressources, normalement stipulées par la législation nationale et les autres dispositifs instaurés au niveau national, infrarégional ou régional.

SURVEILLANCE : réglementation et supervision des activités halieutiques dans le but de garantir l'observation de la législation nationale, des conditions d'accès et des mesures de gestion.

⁸ FAO, http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/012t-e.pdf

⁹ Nations unies, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_fish_stocks.htm

¹⁰ FAO, <http://www.fao.org/docrep/003/y1224f/y1224f00.htm>

En progression dans de nombreux pays, l'efficacité des SCS dépend de plusieurs facteurs :

- La base juridique sur laquelle repose la gestion des pêches,
- Les ressources humaines (inspecteurs et observateurs ayant reçu une formation de base en suivi et surveillance),
- Les systèmes d'information/technologies de l'information et de la communication (TIC) (qualité des systèmes d'information et intégration des systèmes de suivi des navires type VMS),
- Les infrastructures (navires et aéronefs de patrouille).

1.2.1 ORGANISATIONS RÉGIONALES DE GESTION DE LA PÊCHE (ORGP)

Les organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) gèrent le plus souvent des stocks d'espèces connexes au sein des ZEE, de deux États côtiers ou plus. Il peut s'agir de stocks chevauchants ou de stocks de grands migrateurs. En général, les ressources marines gérées par les ORGP possèdent une haute valeur marchande et se composent de populations parcourant de longues distances ou se déplaçant des eaux d'un pays à celles d'un autre ou entre les eaux nationales et internationales (haute mer).

Sur les 17 ORGP existant à ce jour, 5 administrent des pêcheries de thons et d'autres grandes espèces comme l'espadon et le marlin.

Les ORGP n'engagent les pays que sur une partie des ressources halieutiques correspondant à leur domaine d'intervention. Par exemple, les ORGP thonières interviennent uniquement sur les thonidés et les grands migrateurs. Ainsi, ce n'est pas parce qu'un pays partie d'une ORGP applique correctement les mesures imposées que l'ensemble des ressources qu'il exploite sur l'espace couvert par l'ORGP est bien géré.

En Afrique de l'Ouest, la CICTA est compétente pour la gestion des thonidés sur l'Atlantique mais pas sur les petits pélagiques comme les maquereaux et les sardines. Ces ressources ne sont pas encadrées de la même manière et ne sont pas soumises aux règles de la CICTA.



Le *Belouga*, navire thonier, mouillant ici dans le port d'Abidjan (Côte d'Ivoire) © EJF

Si les ORGP contribuent à identifier et à lutter contre les activités de pêche INDNR, les mécanismes instaurés pour assurer l'application des règles sont de qualité variable.

Les activités des ORGP portent sur :

- L'établissement des listes de navires INDNR et/ou listes de navires autorisés,
- Les mécanismes comme le système d'inspection portuaire permettant de vérifier les activités des navires de pêche et de lutter contre les infractions,
- L'adoption de sanctions contre les activités de pêche INDNR par des comités de conformité,
- La mise en place de dispositifs de certification électronique des captures,
- L'engagement d'observateurs indépendants qualifiés sur les navires, et
- Le recours aux tests ADN pour atténuer le risque de substitution d'espèces ou les erreurs d'étiquetage.

Figure 2 : ORGP assurant la gestion de stocks de poissons dans les différentes zones géographiques



© Union européenne, 1995-2014

- CCAMLR • Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR)
- CCPMCBS • Convention sur la conservation et la gestion des ressources en colin dans la partie centrale de la mer de Béring (CCPMCBS)
- CGPM • Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM)
- CPANE • Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est (CPANE)
- ▨ OCSAN • Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique Nord (OCSAN)
- OPANO • Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO)
- OPASE • Organisation des pêches de l'Atlantique Sud-Est (OPASE)
- APSOI • Accord relatif aux pêches du Sud de l'océan Indien (APSOI)
- ORGPPS • Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique Sud (ORGPPS)

Figure 3 : ORGP gérant des stocks de grands migrateurs, notamment le thon



© Union européenne, 1995-2014

- ▨ APICD • Accord relatif au programme international de conservation des dauphins (APICD) (organisation sœur de la CIATT)
- ▨ CCSBT • Commission pour la conservation du thon rouge du Sud (CCSBT)
- ▨ CIATT • Commission interaméricaine du thon tropical (CIATT)
- CICTA • Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA)
- ▨ CTOI • Commission des thons de l'océan Indien (CTOI)
- CPPOC • Commission des pêches pour le Pacifique occidental et central (CPPOC)

LISTES UTILES DES NAVIRES AUTORISÉS OU NON AUTORISÉS

• Liste des navires INDNR établie par les ORGP

La liste de navires INDNR de l'UE compile l'ensemble des listes INDNR dressées par les ORGP. Bien que les navires figurant sur la liste soient tous interdits d'exporter vers l'UE, il est établi que certains d'entre eux changent de nom et d'autre marque d'identification pour échapper à la détection. Il est donc recommandé aux fournisseurs, lors de l'analyse détaillée des risques, de demander les noms, marques d'identification et pavillons des navires des trois années précédentes.

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:193:0006:0011:EN:PDF>

• Liste des navires INDNR établie par l'ONG Trygg Mat Foundation

Organisation norvégienne à but non lucratif, la Fondation Trygg Mat a pour triple mission de suivre les navires INDNR, d'en documenter les mouvements et changements d'identité, et de dresser sa propre liste de navires INDNR. En plus des navires figurant actuellement sur les listes INDNR des ORGP, la liste Trygg Mat répertorie ceux précédemment inscrits sur les listes INDNR mais retirés depuis 2004 et contient de plus amples informations sur les armateurs et opérateurs de navires INDNR.

<http://iuu-vessels.org/iuu>

• Liste des navires autorisés à pêcher par les ORGP thonières

Les grandes ORGP thonières ont aussi établi un registre des navires autorisés à pêcher le thon ou les espèces apparentées dans la zone qu'elles définissent. Par exemple, la CICTA dresse une liste des navires de plus de 20 m autorisés à pêcher dans la zone relevant de la convention CICTA, en plus de tenir un registre des navires transporteurs autorisés à recevoir des transbordements de thons et d'espèces assimilées. Ces listes sont facilement accessibles sur les sites web des ORGP.

Commission thonière de l’Océan Atlantique ICCAT :

<http://www.iccat.int/en/vesselsrecord.asp>

Commission Inter-Américaine du Thon Tropical IATTC :

<http://www.iattc.org/VesselListsENG.htm>

Commission pour la conservation du thon rouge du Sud CCBST :

http://ccsbt.org/site/authorised_vessels.php

Commission thonière de l’Océan Pacifique Ouest et Central WCPFC :

<https://www.wcpfc.int/record-fishing-vessel-database>

Commission thonière de l’Océan Indien IOTC :

<http://www.iotc.org/fr/navires>

• **Autres listes :**

Conservation de la vie marine en Antarctique CCAMLR :

<https://www.ccamlr.org/fr/compliance/navires-sous-licence>

ISSF Proactive vessel register :

<http://iss-foundation.org/knowledge-tools/databases/proactive-vessel-register/>

FAO Fishing vessel finder :

<http://www.fao.org/fishery/collection/fvf/en>

1.2.2 ÉTAT DU PAVILLON

L’État du pavillon d’un navire de pêche est le pays où le navire est immatriculé, ou le pays dans lequel il a obtenu sa licence. Entre autres obligations, l’État délivre les licences de pêche, assure le suivi et le contrôle des activités de pêche pratiquées par les navires battant son pavillon. En autorisant un navire à pêcher, l’État du pavillon exerce de fait son autorité sur ce dernier et devient responsable de la conformité des activités au regard des réglementations en cours. Cependant, tous les États pavillon sont loin d’accomplir de façon exemplaire leurs obligations, et, dans certains cas, ne remplissent pas les exigences minimales permettant de vérifier les certificats de capture et de faire respecter les règles régissant la gestion des pêcheries concernées.

1.2.3 IDENTIFICATION DES NAVIRES

L’identité d’un navire comporte plusieurs éléments : le nom du bateau, l’État du pavillon, le nom du ou des armateurs et, dans certains cas, un numéro d’identification.

La vérification de l’identité et des dossiers de conformité des navires passe par la consultation de l’ensemble des listes et des registres utiles de navires tenus par l’État du pavillon, l’État côtier et/ou l’ORGP. Or, il est possible :

- Qu’un navire apparaisse sur plusieurs listes, indépendamment de l’endroit où il exerce ses activités de pêche au moment considéré,
- Que les noms du bateau, du/des armateur(s) et l’État du pavillon sous lesquels il est répertorié soient différents.

Registre mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement :

À ce jour, il n’est pas aisé pour une entreprise, de vérifier l’identité d’un navire en raison des fréquents changements de noms du navire, de l’armateur ou de l’État du pavillon. Il conviendrait que les informations se rattachant au navire (y compris l’historique des manquements, le nom, les armateurs, etc.) demeurent identiques tout au long de sa durée de vie. Ainsi, l’attribution obligatoire d’un Numéro d’Identification Unique du Navire (UVI) à chaque navire de pêche, comme celui défini par l’Organisation maritime internationale (OMI), faciliterait la transparence des opérations et garantirait l’égalité de traitement de tous les navires. Les informations concernant l’historique d’un navire pourraient ainsi être conservées et transmises tout au long de la chaîne d’approvisionnement (depuis l’immatriculation du navire jusqu’aux déclarations de transbordement et aux notes de vente), ce qui améliorerait la traçabilité des produits à base de poisson d’un bout à l’autre de la chaîne de commercialisation.

ENCADRÉ 2 : Les numéros de l'Organisation maritime internationale (OMI)

Couramment employé dans le secteur de la marine marchande, le numéro OMI est par ailleurs obligatoire pour les navires à passagers de plus de 100 tjb et les navires de charge de plus de 33 tjb. La gratuité et la facilité d'obtention de cet UVI pour les navires souhaitant en bénéficier devraient le faire devenir une option privilégiée. Bien que les navires de pêche soient en droit de demander eux-mêmes un numéro OMI, l'immatriculation ne revêt pas un caractère contraignant (sauf auprès de rares ORGP, telles que la CICTA et la CCAMLR, qui imposent d'office un numéro OMI aux navires de fort tonnage). L'usage des numéros OMI demeure par conséquent malheureusement restreint, puisque seulement un tiers des navires de pêche en possèdent un.

L'utilisation d'un numéro OMI par un navire ne garantit pas le respect du règlement. Il est nécessaire de coupler l'emploi des numéros OMI à l'enregistrement dans une plateforme ou une base de données mondiale, comme le Registre mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement (ou Registre mondial des navires), pour s'assurer de l'identité et de l'historique des navires de pêche.

Le Registre mondial des navires est une initiative de la FAO visant à faire progresser la transparence et la traçabilité de la filière, en constituant une base de données centralisée sur les navires de pêche. Plus précisément, la FAO prévoit d'établir le Registre mondial en immatriculant les navires en trois phases :

PHASE 1 : tous les navires ≥ 100 tjb (tonnage jauge brut) ou ≥ 100 tjb ou ≥ 24 m.

PHASE 2 : tous les navires < 100 tjb ou < 100 tjb ou < 24 m, mais ≥ 50 tjb ou ≥ 50 tjb ou ≥ 18 m.

PHASE 3 : tous les navires éligibles, notamment les navires < 50 tjb ou < 50 tjb ou < 18 m, mais ≥ 10 tjb ou ≥ 10 tjb ou ≥ 12 m.

Cette base de données contient des informations vérifiées par les autorités compétentes :

- Nom du navire, type d'engin,
- Description des capacités,
- Nom des armateurs (et des participations associées),
- Liste des autorisations de pêche,
- Historique des manquements (inspections, infractions, listes INDNR, etc.),
- Informations sur les navires impliqués dans les opérations de transbordement et de ravitaillement, et
- Toute autre donnée pertinente disponible comme le n°OMI ou un autre UVI.

Pour assurer l'exhaustivité de la couverture, les ORGP doivent également coordonner leurs registres de navires avec le Registre mondial.

1.2.4 IMMATRICULATION DES NAVIRES : LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE (PdC)

La diversité des modalités de délivrance d'une immatriculation, de la procédure d'obtention des licences et du délai de renouvellement d'un État à l'autre, rend particulièrement difficile la présentation d'un aperçu exhaustif des exigences d'immatriculation des navires de pêche. Certains États ne sont pas très exigeants : peu d'informations requises et délais d'obtention très courts (parfois juste une journée). D'autres États sont plus rigoureux, et demandent plus de renseignements : l'immatriculation n'est délivrée qu'après vérification des données reçues au moyen d'une série de recoupements pouvant même s'accompagner de la visite du navire.

En cas de présence de produits issus de navires pêchant sous un PdC connu, il est important de prendre des mesures supplémentaires pour atténuer le risque d'entrée de produits de la pêche INDNR dans les chaînes d'approvisionnement : par exemple, en exigeant des informations détaillées sur les systèmes SCS mis en place par l'État du pavillon (notamment les modalités d'équipement en VMS des navires), le taux de couverture assuré par des observateurs embarqués, l'accès aux journaux de bord, ainsi que les rapports des inspections confirmant la légalité des activités.

L'efficacité du suivi assuré par l'État du pavillon dépend de la qualité du recoupement du registre des navires, des services en place et de la communication entre les gouvernements et les autres organismes de réglementation. L'amélioration des échanges et de la coopération entre pays permettrait aux États du pavillon d'identifier les navires pratiquant le flag-hopping (changement fréquent de pavillon), d'en refuser l'immatriculation et de retirer celle accordée aux navires reconnus coupables de pêche INDNR.

Pour savoir si l'état du pavillon est considéré comme pavillon de complaisance se reporter au site web de International Transport Workers Federation <http://www.itfseafarers.org/foc-registries>

ENCADRÉ 3 : Les pavillons de complaisance

Un État du pavillon est désigné pavillon de complaisance (PdC), « s'il se trouve que la propriété réelle et le contrôle d'un navire se situent dans un pays autre que celui du pavillon qu'il bat ». Les avantages procurés par le rattachement à un PdC sont multiples : faible encadrement des activités effectuées par les navires, taux d'imposition compétitif, frais d'administration et d'immatriculation réduits, exigences de nationalité minimales, rapidité et efficacité de la procédure d'immatriculation, faiblesse du coût d'exploitation du navire. Avec ces pratiques, les États du pavillon tirent des recettes, non seulement du produit de la taxe au tonnage et des frais d'immatriculation, mais également des droits de franchise et/ou redevances qui leur sont versés. Bien qu'il n'y ait aucune définition officielle d'un pavillon de complaisance, on peut néanmoins en donner des caractéristiques générales :

- L'État du pavillon est souvent une nation enclavée,
- Le nombre de navires étrangers portés au registre est disproportionné par rapport à celui des navires nationaux,
- Des registres de navires y sont tenus par des sociétés privées basées dans d'autres pays.

Plutôt que de se limiter à recenser les pavillons de complaisance, on peut encourager les meilleures pratiques en attribuant le terme de pavillon d'intégrité aux États dont la législation et les contrôles permettent de combattre efficacement la pêche INDNR.

1.3 RÉCAPITULATIF DES COMPÉTENCES ET DES RESPONSABILITÉS

1.3.1 UNE ORGANISATION PARTICIPANT À LA GESTION DES PÊCHES INTERNATIONALES

PAYS COMPÉTENT	DÉFINITION	ACTIONS/RESPONSABILITÉS
État du pavillon	Pays ayant délivré une licence à un navire pour qu'il exerce ses activités sous son pavillon.	Délivrance d'une licence à un navire de pêche pour qu'il exerce des activités halieutiques. Vérification de la conformité du navire de pêche aux législations et réglementations applicables. Vérification de la légalité des activités halieutiques et validation des certificats de capture.
État côtier	Pays dans les eaux duquel se déroulent les activités halieutiques (lorsque la zone n'est pas située au-delà de la juridiction nationale). Dans sa ZEE, pays souverain en matière d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources halieutiques.	Délivrance de licences et suivi des activités de pêche (y compris les transbordements) dans sa Zone économique exclusive (ZEE). Pas de communication d'information au sujet du certificat de capture de l'UE. Fourniture d'informations aux autorités chargées de l'enquête en présence d'allégations de pêche INDNR dans ses eaux nationales.
État du port	Pays dans lequel est débarqué le poisson.	Vérification de la légalité des activités de pêche et des produits de la pêche débarqués.
État de transformation	Pays dans lequel est transformé le poisson avant l'exportation.	Fourniture d'informations sur la transformation effectuée. Garantie de la traçabilité des produits de la pêche.
État importateur	Pays de l'UE dans lequel sont importés les produits de la pêche.	Évaluation de la légalité des produits de la pêche importés, y compris au moyen des vérifications si la nature de la procédure est communiquée.
Organisation régionale de gestion de la pêche	Organisation regroupant des pays ayant des intérêts halieutiques communs dans un périmètre géographique déterminé et, éventuellement, pour une ou plusieurs espèces données.	Compétences de gestion et de sanction généralement étendues. Établissement éventuel de certifications et de statistiques supplémentaires pour certaines espèces (p. ex., thon rouge de l'Atlantique et de la Méditerranée, thon obèse, espadon, légine).

1.3.2 ACCORDS ET INITIATIVES INTERNATIONAUX CONTRIBUANT À LUTTER CONTRE LA PÊCHE INDNR

INSTRUMENT OU INITIATIVE	STATUT	VOLONTAIRE OU CONTRAIGNANT	CHAMP D'APPLICATION
Plan d'action international de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INDNR (PAI-INDNR)*	EN VIGUEUR	Volontaire (adopté par la FAO dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable).	Prévoit des mesures de lutte contre la pêche INDNR applicables par les États du pavillon, les États côtiers et les États du port. De nombreuses mesures contraignantes existent déjà dans le droit international de la pêche.
Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, décourager et éradiquer la pêche INDNR**	EN VIGUEUR depuis le 5 juin 2016 (entrée en vigueur prévue 30 jours après la 25 ^{ème} ratification).	Contraignant pour les signataires.	A pour objet d'empêcher le poisson illégalement pêché d'entrer sur les marchés internationaux par les ports. Impose aux ports de prendre des mesures pour vérifier la légalité des captures et refuser l'accès des ports aux navires contribuant à la pêche INDNR.
Directives volontaires de la FAO pour la conduite de l'État du pavillon***	EN VIGUEUR	Volontaire, mais les Directives s'appuient sur des obligations contenues dans plusieurs textes déjà en vigueur : Accord sur les stocks de poissons, Accord de conformité de la FAO, et CNUDM. Elles constituent donc des orientations pratiques sur les modalités d'application des dispositions existantes.	Définit les normes minimales applicables aux États du pavillon pour le suivi des navires de pêche et la lutte contre la pêche INDNR.
Registre mondial des navires de pêche****	PAS ENCORE EN VIGUEUR	Initiative volontaire destinée à être mise en œuvre progressivement, approuvée par le Comité des pêches de la FAO (COFI).	Phase 1 : navires de pêche de plus de 100 tbj : <ul style="list-style-type: none"> • Identifiant unique de navire (IUN), • Dossier général (rassemble les informations clés sur le navire).

* <http://www.fao.org/docrep/003/y1224e/y1224e00.HTM>
 ** http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/1_037t-e.pdf
 *** ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/tc-fsp/2013/VolGuidelines_adopted.pdf
 **** <http://www.fao.org/fishery/global-record/en>

ENCADRÉ 4 : Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port

Les mesures du ressort de l'État du port (MREP) sont des obligations imposées ou des dispositions prises par les États du port, que les navires de pêche étrangers doivent respecter ou auxquelles ils doivent se soumettre pour pouvoir utiliser les ports de cet État. Certains navires de pêche artisanale et navires porte-conteneurs feront exception. Une attention particulière est portée aux besoins des pays en développement dans leurs efforts d'application de l'Accord.

Les pays ayant ratifié l'accord doivent :

- Désigner les ports dans lesquels sont autorisés à entrer les navires de pêche étrangers,
- Procéder à des inspections à quai dans le respect des normes applicables,
- Interdire l'entrée aux navires connus pour ou supposés s'être livrés à la pêche INDNR ou inscrits sur la liste de navires INDNR d'une Organisation régionale de gestion de la pêche (ORGP),
- Partager des informations avec les États du pavillon des navires ayant pêché des produits INDNR, s'il en est découvert au cours d'une inspection,
- Ainsi que d'autres mesures s'y rapportant, telles qu'établir une liste des navires INDNR et l'adoption de mesures et de sanctions commerciales.

Les navires soumis à cet accord doivent :

- Envoyer un préavis d'arrivée dans le port,
- Utiliser les ports désignés à cet effet,
- Se soumettre aux restrictions concernant l'entrée dans le port et les débarquements et/ou transbordements de poisson,
- Appliquer les restrictions concernant les fournitures et les services,
- Produire les justificatifs nécessaires et permettre la réalisation d'inspections au port.

Adopté en 2009 par la FAO, cet Accord est entré en vigueur en juin 2016 après ratification par 29 pays et l'UE (qui l'a ratifié comme une seule entité) : Afrique du Sud, Australie, Barbade, Birmanie, Chili, Costa Rica, Cuba, la Dominique, États-Unis, Gabon, Guyane, Guinée, Islande, Ile Maurice, Mozambique, Nouvelle-Zélande, Norvège, Oman, les Palaos, République de Corée, Saint-Christophe-et-Niévès, les Seychelles, Somalie, Sri Lanka, Soudan, Thaïlande, les îles Tonga, Union européenne, Uruguay et Vanuatu.

1.4 LIEN ENTRE PÊCHE INDNR ET ESCLAVAGE

Selon l'Organisation Internationale du Travail (OIT), la concurrence sur le marché des produits de la mer est telle qu'elle engendre des impacts négatifs sur les conditions de travail et peut mener à du travail forcé. Les travailleurs de l'industrie de la pêche sont particulièrement vulnérables aux abus¹¹ tels que : exploitation, trafic, travail forcé et travail des enfants¹². Ces abus sont en augmentation dans le secteur de la pêche et sont souvent associés à d'autres problèmes sociaux et environnementaux (surpêche, pêche INDNR, droits des migrants, corruption et crime organisé)¹³.

Ces phénomènes sont favorisés par l'organisation actuelle de certaines activités de pêche : des navires de grande capacité, pêchant au large dans les eaux internationales, partant souvent pour de nombreux mois en mer. Pour constituer leur équipage à moindre coût, certains armateurs n'hésitent pas à recourir aux réseaux de trafic d'êtres humains, à la servitude pour dettes, à la violence, à l'intimidation, voire au meurtre. Le plus haut risque d'esclavage se trouve dans les navires restants longtemps en haute mer. La pratique du transbordement en mer autorise les navires de pêche commerciaux à rester en mer pour une période indéfinie et à transformer les navires en des prisons flottantes pour les travailleurs abusés et exploités.

Ces pratiques d'esclavage sont souvent associées à la pêche INDNR, qui se trouve être à la fois un facteur et une conséquence de la surexploitation des stocks halieutiques. Ces dernières années, de nombreuses enquêtes réalisées par les médias, les ONG ou encore les services gouvernementaux ont mis en évidence le lien existant entre d'un côté l'esclavage et l'exploitation des travailleurs, et de l'autre la pêche illégale¹⁴.

Que faire ?

Beaucoup reste à faire dans ce domaine. On peut néanmoins constater que beaucoup d'efforts et de ressources se sont déployés ces dernières années pour incorporer des éléments sociaux dans les audits des chaînes d'approvisionnement. Des distributeurs internationaux ont créé des partenariats avec des ONG pour analyser leurs chaînes d'approvisionnement, identifier les problèmes, et développer des solutions.

La clé pour traiter les problèmes de pêche illégale et de non respect des Droits de l'Homme est d'augmenter la transparence et la traçabilité des chaînes d'approvisionnement. Pour cela, il faut utiliser des moyens comme le traçage électronique, des audits indépendants robustes et fiables. En cas de non conformité, des mesures efficaces et des sanctions doivent être prises.

Même si l'éradication du trafic d'êtres humains au sein du secteur de la pêche doit passer par des actions multilatérales associant les gouvernements, la société civile et les industries elles-mêmes, le renforcement des mesures de suivi et de surveillance destinées à faire respecter le Règlement INDNR peut faciliter l'amélioration de la visibilité et du suivi des conditions de travail sur les navires de pêche (cf. partie 3.3 Atténuation du risque).

Les conventions de l'OIT suivantes devraient être ratifiées par le plus grand nombre afin de limiter de manière efficace les problématiques du travail forcé, de l'esclavage et de la traite d'humains :

- Convention OIT 188 sur le travail dans la pêche pour établir des normes de travail appropriées, au sein de la filière pêche et promouvoir des conditions de travail décentes. Elle n'est aujourd'hui ratifiée que par 8 pays seulement dont la France¹⁵,
- Convention OIT 29 sur le travail forcé ratifiée par 178 pays accompagnée de son protocole 2014 visant à lutter contre les formes modernes du travail forcé.
- Convention OIT 87 sur la liberté d'association ratifiée par 153 pays,
- Convention OIT 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective ratifiée par 164 pays.

11 ILO, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_081882.pdf)

12 ILO, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_214472.pdf).

13 Nations unies, http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf)

14 EJP, Slavery at Sea : The Continued Plight of Trafficked Migrants in Thailand's Fishing Industry

Associated Press, FISHERMEN SLAVES, Human Trafficking and the Seafood We Eat

15 ILO, http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333

ETUDE DE CAS – Pêche INDNR et esclavage dans l'industrie de la pêche en Thaïlande

L'industrialisation rapide de la flotte thaïlandaise durant le 20ème siècle a conduit à la prolifération de trop nombreux navires utilisant des méthodes de pêche destructrices et non durables, capturant de trop nombreux poissons. En 2011, la flotte thaïlandaise comptabilisait 57 141 navires. Le coût écologique de l'activité de pêche n'a jamais été pris en considération par les industries de la pêche thaïlandaise. On constate en effet qu'aujourd'hui les navires ne capturent plus que 14% de ce qu'ils capturaient dans les années 60. Les stocks de poissons thaïlandais sont surexploités. L'esclavage dans l'industrie, alimenté par les impacts de la surexploitation, coïncide avec l'expansion de la pêche pirate, qui elle-même est à la fois cause et conséquence de la surexploitation de la ressource. Ces esclaves assurent une activité continue pour les industries de pêche non durables.

Corruption, exploitation de la vulnérabilité des travailleurs migrants, menaces, intimidations, tortures sont autant de pratiques courantes pour garder les hommes à bord et supprimer toutes tentatives d'évasion ou de résistance.

Le 7 novembre 2015, une opération menée à Kantang a ainsi permis d'identifier des personnes opérant illégalement en mer et à terre, en lien avec le propriétaire de la compagnie Boonlarp Fishing Limited Partnership et avec le président de l'Association de la pêche de la province de Sompon Jirotmontree. Des mandats d'arrêt ont été émis et de nombreux rescapés ont pu alors témoigner auprès d'EJF.

Grâce à leurs témoignages EJF a pu faire un lien direct entre ces navires, la surexploitation des ressources marines et les usines transformant ou conditionnant des produits de la mer destinés au marché international. S'établit ainsi clairement par cet exemple le lien entre esclavage, pêche illégale et alimentation du marché mondial.

Cette opération est un exemple de ce qui se passe traditionnellement en Thaïlande. L'exploitation humaine est tellement ancrée dans les chaînes d'approvisionnement qu'il faut vraiment conjuguer les efforts de chacun (contrats, audits inopinés,...) et mettre en œuvre des politiques zéro tolérance pour pouvoir stopper ce phénomène.



Investigation d'EJF sur le trafic d'êtres humains dans le secteur de la pêche en Thaïlande © EJF

PARTIE II

Règlement INDNR de l'UE : l'UE Pionnière

Le Règlement 1005/2008 INDNR de l'UE a vocation d'empêcher les produits des navires INDNR de pénétrer sur le marché intérieur et ainsi prévenir, décourager et éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Premier marché d'importation mondial pour le poisson et les produits de la pêche¹⁶, l'UE est à même de faire évoluer les comportements par le biais des incitations commerciales et du commerce international. Le succès de ce règlement dépend de la bonne gouvernance et du contrôle par les pays producteurs (États du pavillon / États côtiers) et également des mesures prises par la Commission européenne et les États membres envers leurs ressortissants impliqués dans la pêche INDNR.

Tableau 1 : Le champ d'application du Règlement INDNR

DANS LE CHAMP DU RÈGL. INDNR DE L'UE		HORS DU CHAMP DU RÈGL. INDNR DE L'UE
Produits	Toutes les importations de produits de la pêche capturés en mer à l'état sauvage et congelés, frais et transformés, à la fois entiers et transformés.	Produits de la pêche en eau douce, produits de l'aquaculture obtenus à partir d'alevins ou de larves, moules, coquilles Saint-Jacques fraîches ou réfrigérées, ou graisses de poisson et huiles de poisson ou de requin.*
Importations dans l'UE	Captures effectuées par des navires de l'UE et transformées dans un pays tiers. Captures effectuées par des navires non-UE et importées dans l'UE.	Captures effectuées par des navires de l'UE et débarquées directement dans des ports d'États membres de l'UE (relèvent du Règlement UE relatif au contrôle de la pêche).
Exportations depuis l'UE	Produits accompagnés d'un certificat de capture (si un pays tiers l'exige).	

* Le Règlement UE s'applique aux produits décrits dans la « Nomenclature combinée » par le Règlement du Conseil N° 2658/87 (pp. 45-57), mais pas à ceux répertoriés à l'Annexe 1 du Règlement INDNR de l'UE.

2.1 CHAMP D'APPLICATION ET SANCTIONS

Pour en assurer l'efficacité d'application, le Règlement prévoit un système de sanctions punissant les « infractions graves » commises par tout opérateur participant ou soutenant des activités relevant de la pêche INDNR (Tableau 2).

Tableau 2 : Exemples d'activités de pêche INDNR¹⁷

PÊCHE ...	NAVIRE DE PÊCHE ET/OU CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT
... sans licence en cours de validité délivrée par l'État du pavillon ou l'État côtier compétent.	Réalisation d'opérations de transbordement interdites.
... d'espèces ou de stocks interdits à la pêche.	Défaut de déclaration ou fausse déclaration des captures, ou attribution de captures à un autre navire.
... avec un engin ou une méthode de pêche interdite.	Défaut de conformité aux règles concernant la VMS.
... au-delà d'un quota établi par un État côtier ou une ORGP.	Falsification ou dissimulation du marquage, de l'identité ou de l'immatriculation d'un navire.
... dans des zones interdites, à une profondeur interdite ou au cours d'une période de fermeture.	Falsification d'un certificat de capture ou d'un autre type de document commercial portant sur les activités halieutiques.
... dans une zone régie par une ORGP, en violation de ses règles, ou sans que l'État du pavillon ne soit partie de l'ORGP.	Dissimulation, falsification ou destruction de preuves relatives à une enquête.

16 FAO State of World Fisheries and Aquaculture Report (SOFIA), 2014

17 Council Regulation (EC) No 1005/2008 Article 3

Des mesures sont également prévues contre les « personnes morales » telles que les sociétés, entreprises et coopératives et les « personnes physiques » (ou « individus ») menant des activités « directement liées » à la pêche INDNR, y compris le commerce et/ou l'importation de produits de la pêche. Les sanctions encourues sont décrites dans les articles 40 à 46 du Règlement. Ces sanctions sont d'ordre financier (amende maximale de 5 fois la valeur des produits de la pêche obtenus dans l'infraction), pénal, physique avec la saisie du poisson INDNR, etc.

Deux exemples de pays européens ayant renforcé la réglementation européenne par une réglementation nationale :

- Au Royaume-Uni, en vertu de l'Ordonnance Pêche en mer de 2009¹⁸ (Pêche Illicite, non déclarée et non réglementée), toute personne reconnue coupable d'infraction encourt :
 - Par procédure sommaire, une amende d'un montant maximal de 50 000 £,
 - Par mise en accusation une amende,
 - L'Ordonnance autorise par ailleurs la saisie du poisson INDNR.
- En 2014, l'Espagne a ratifié une loi (33/2014) qui lui permet de prendre des mesures de sanction à l'encontre de toute entreprise de pêche, espagnole ou non, exerçant ou liée à des activités INDNR. Les sanctions peuvent dépasser très largement les mesures prévues par le Règlement. Elles s'appliquent aux activités de navires opérant sous 'pavillon de complaisance' ou détenus par des compagnies écran localisées dans des paradis fiscaux.

Dès 2015, cette loi a été mise en pratique avec l'exemple majeur suivant : L'Opération Sparrow¹⁹. Une enquête a été menée au sein de compagnies espagnoles de pêche suspectées d'être liées à des activités de pêche INDNR de légine australe (4 navires concernés). Le contrôle de plus de 3.000 documents a confirmé ces liens. Entre autres sanctions, l'État a infligé une amende de 18 millions d'euros à l'encontre de ces opérateurs.

2.2 LE CERTIFICAT DE CAPTURE

Composante essentielle du Règlement INDNR, le certificat de capture a pour fonction de favoriser le commerce légal et de prévenir la compétition déloyale des produits INDNR sur le marché intérieur de l'UE. Portant sur les différents maillons de la chaîne d'approvisionnement en produits de la mer, les informations qu'il fournit permettent d'améliorer à la fois la traçabilité des produits (depuis la capture jusqu'à l'importation, transformation et transport compris) et l'efficacité des contrôles visant à garantir le respect des mesures de conservation (voir Figure 3).



Port de Tema (Ghana). © EJF

¹⁸ The Sea Fishing (Illegal, Unreported and Unregulated fishing) Order 2009 (N°3391)

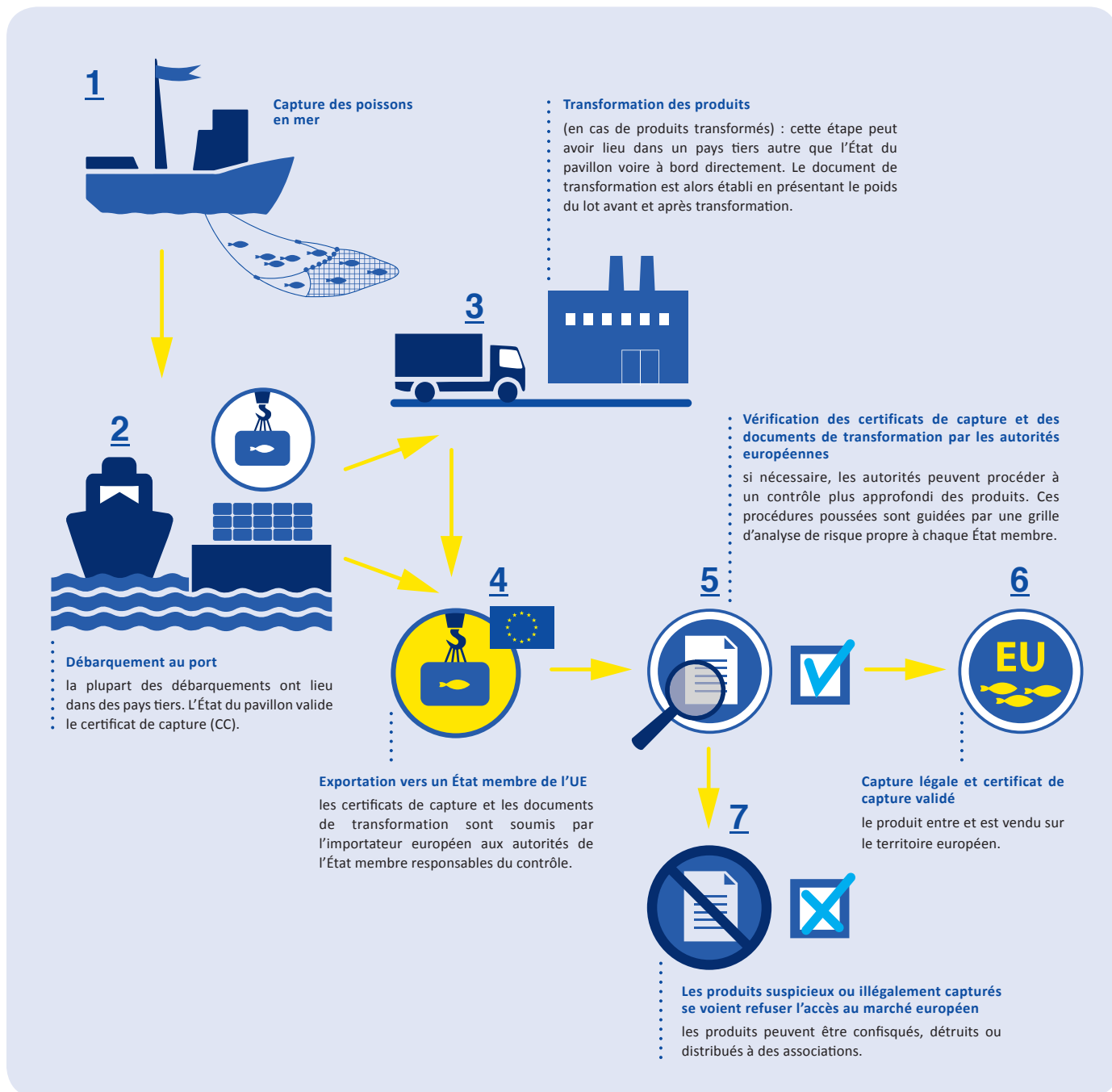
¹⁹ Coalition Ocean 5, Opération Sparrow : <http://www.iuuwatch.eu/2015/12/operation-sparrow-a-landmark-in-the-fight-against-iuu-fishing/>

Figure 3 : Certificat de capture

CERTIFICAT DE CAPTURE DE L'UNION EUROPÉENNE							
Numéro du document				Autorité validant le certificat			
1. Nom		Adresse			Tél. Fax		
2. Nom du navire de pêche		Pavillon : port d'attache et numéro d'immatriculation			Indicatif d'appel	Numéro Lloyd's OMI (le cas échéant)	
N° de la licence de pêche / date limite de validité		N° Inmarsat, fax, tél., adresse électronique (le cas échéant)					
3. Description du produit		Type de transformation autorisé à bord		4. Références des mesures de conservation et de gestion applicables			
Espèce	Code du produit	Zone(s) et dates de capture	Poids vif estimé (kg)	Poids à débarquer estimé (kg)	Poids à débarquer vérifié (kg) (le cas échéant)		
5. Nom du capitaine du navire de pêche, signature, cachet							
6. Déclaration de transbordement en mer Nom du capitaine du navire de pêche			Signature et date	Date/zone/position de transbordement		Poids estimé (kg)	
Capitaine du navire receveur		Signature	Nom du navire		Indicatif d'appel	Numéro Lloyd's OMI (le cas échéant)	
7. Autorisation de transbordement dans une zone portuaire							
Nom	Autorité	Signature	Adresse	Tél.	Port de débarquement	Date de débarquement	Cachet (tampon)
8. Nom et adresse de l'exportateur		Signature		Date		Cachet	
9. Validation par l'autorité de l'État du pavillon							
Nom/titre		Signature		Date		Cachet (tampon)	



Figure 4 : Suivi de la légalité des produits de la mer



Un certificat de capture simplifié a été mis en place pour les navires de longueur inférieure à 8 mètres (si équipés d'engins traînants) ou inférieure à 12 mètres (sans engins de pêche traînants), et qui débarquent les produits de leur pêche dans l'État du pavillon. Ce certificat :

- N'impose pas de mentionner le lieu et la date des captures,
- Autorise sous certaines conditions l'inscription des captures de plusieurs navires sur un seul et même formulaire²⁰, et
- N'exige pas la signature individuelle des pêcheurs.

²⁰ UE, Règlement (CE) N° 1010/2009 (6) du Conseil

2.3 VALIDATION DU CERTIFICAT DE CAPTURE

Les produits de la pêche (produits transformés inclus), peuvent être importés au sein de l'UE uniquement s'ils sont accompagnés d'un certificat de capture en cours de validité. La validation de ce certificat de capture se fait par les autorités compétentes de l'État du pavillon du navire, et certifie que le poisson a bien été capturé dans le respect des législations, des réglementations, des mesures de conservation et de gestion internationales applicables, à savoir les règles nationales, régionales et internationales adoptées par l'État côtier et l'État du pavillon.

Dans le cas où le produit a été transformé, le certificat de capture doit obligatoirement être accompagné du document de transformation lié.

Il incombe à l'État du pavillon de vérifier que le certificat de capture est complet et que les informations qu'il contient sont exactes. Les lots, dont le certificat de capture est validé, peuvent ensuite être exportés à destination de l'UE.



Transbordement de poisson entre deux navires en Afrique de l'Ouest © EJF

2.4 DÉCISION DE L'UE SUR UN PAYS NON COOPÉRANT

Un État du pavillon est désigné « pays tiers non coopérant » s'il ne satisfait pas aux exigences du droit international et/ou s'il s'abstient de prendre des mesures visant à prévenir, décourager et éradiquer la pêche INDNR.

Carton jaune

Si la Commission européenne juge qu'un État du pavillon ne s'acquitte pas de ses obligations²¹, elle commence par lui adresser un avertissement (carton jaune), en lui accordant un délai compris généralement entre 6 et 12 mois pour effectuer des progrès. Pendant ce délai, l'importation de produits en provenance de l'État concerné est toujours autorisée mais le débarquement des lots peut être retardé pour cause de renforcement de la surveillance de la part des autorités de contrôle.

Carton rouge

Si, après attribution d'un carton jaune, et après le délai accordé, la Commission européenne estime les avancées de l'État concerné insuffisantes, elle propose l'inscription du pays sur la liste des États « non coopérants » et lui adresse un carton rouge. Cette proposition doit être adoptée par le Conseil européen : le pays est alors officiellement déclaré « non coopérant ». Cette procédure peut durer plusieurs mois (Figure 5 : décisions prises par l'UE sur la conduite des États du pavillon).

²¹ UE, 6 Article 31.3

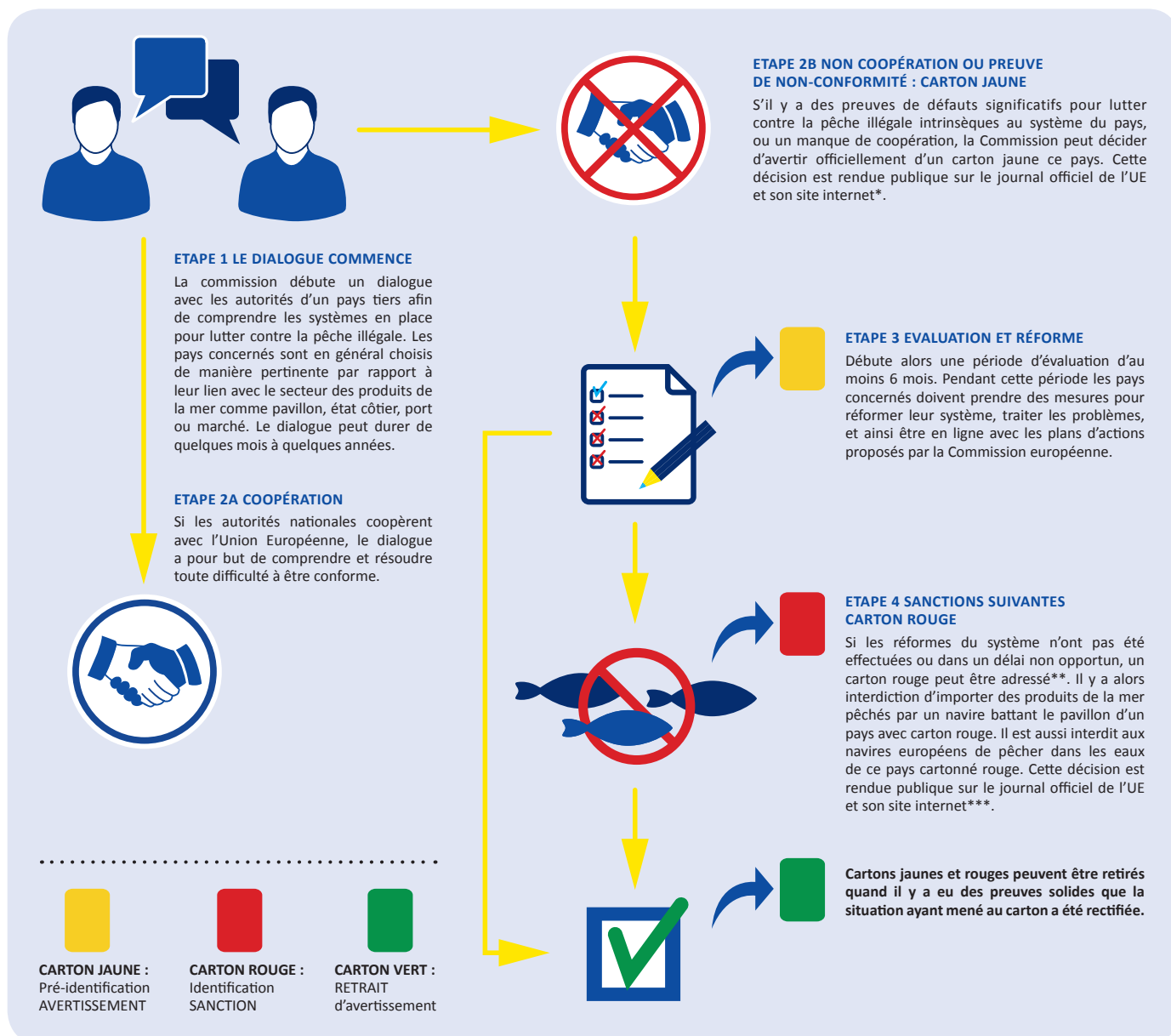
Le temps de la procédure, le poisson ou le produit de pêche peut toujours être importé dans l'UE légalement. Mais l'existence de failles dans la chaîne d'approvisionnement et l'éventualité d'un blocage de l'importation à tout moment pendant les mois suivant le dépôt de la proposition, expose l'acheteur à des risques accrus. Le renforcement des contrôles et des vérifications portant sur les lots est en outre susceptible de retarder le déchargement au port.

L'attribution d'un carton rouge implique la fermeture de l'accès au marché européen pour les opérateurs du pays qui le reçoit.



Le Valiente, ici pendant son immobilisation dans le port espagnol de Las Palmas © EJF

Figure 5 : Comment le système des cartons fonctionne-t-il ?



* Les décisions de la Commission de cartons jaunes [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012D1117\(02\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012D1117(02)&from=EN)

** Attribuer un carton rouge se fait en 2 étapes. D'abord, la Commission identifie le pays et propose un carton rouge. Puis, le Conseil de l'UE adopte la décision finale.

*** Les décisions de la Commission de cartons rouges <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0170&from=ES>

Les critères d'évaluation de la Commission européenne

Les critères appliqués par la Commission européenne pour évaluer les performances et la conformité des pays tiers, et le processus décisionnel qu'elle met en œuvre, sont jugés insuffisamment transparents par certaines parties prenantes²².

Les Directives volontaires de la FAO pour la conduite de l'État du pavillon apportent à cet égard un éclairage sur les critères employés. Bien que ces Directives présentent un caractère volontaire, leur entérinement par le Comité des pêches de la FAO (COFI) a abouti à la constitution d'un jeu de règles communes, qui permettent aux États de comparer leurs résultats. Ces Directives volontaires comportent :

- La délivrance des licences de pêche et la vérification des licences par les États côtiers,
- L'exercice de la compétence et du contrôle sur les navires battant son pavillon,
- L'immatriculation des navires et la tenue du registre des navires, comprenant notamment des informations sur l'historique des manœuvres,
- Le suivi et le contrôle des activités de pêche, ainsi que la validation des certificats de capture, destinés à vérifier la conformité des exportations de poisson aux législations et réglementations applicables.

²² Article 31.3 : Règlement (CE) N° 1005/2008 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) 1447/1999

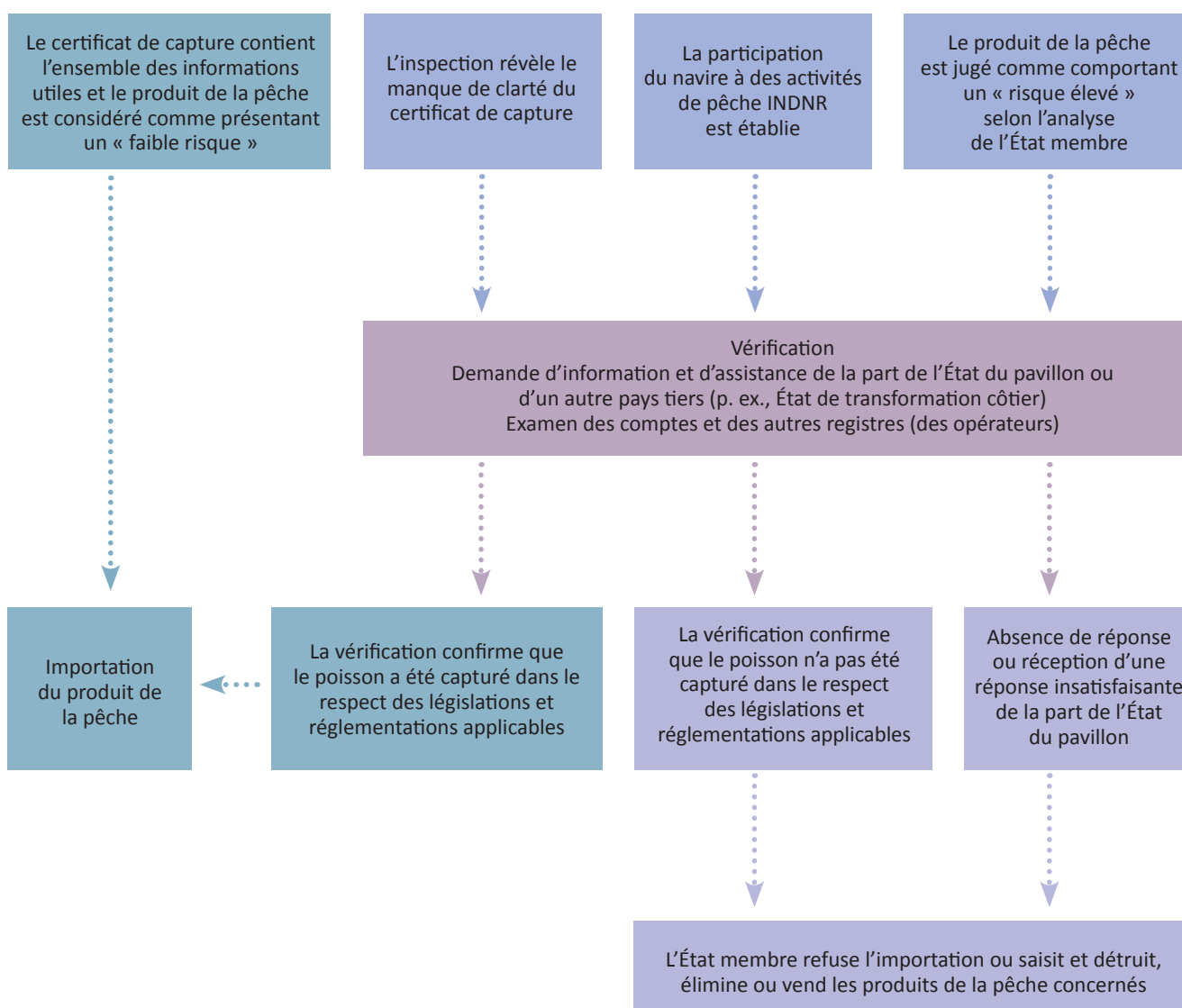
2.5 PROCESSUS D'IMPORTATION : VÉRIFICATION, INSPECTION ET APPLICATION

Une fois les produits débarqués dans un port de l'UE, les autorités de l'État membre concerné doivent s'assurer que le Règlement a été convenablement appliqué : elles sont habilitées à procéder à « toutes les vérifications qu'elles jugent nécessaires »²³. La procédure (Figure 6) débute par la vérification du certificat de capture.

Si l'évaluation des risques basée sur un certain nombre de facteurs (Figure 7) considère le produit comme étant à « risque faible », le lot est accepté. Dans le cas où le produit présente un « risque élevé », ou si un lien est établi entre un navire (ou un autre opérateur de la chaîne d'approvisionnement) et la pratique de la pêche INDNR, une vérification supplémentaire s'impose. Le navire peut alors être immobilisé et les lots qu'il contient mis sous séquestre. L'importation est retardée ou suspendue jusqu'à ce qu'une enquête approfondie ait été menée. Un lot signalé comme étant issu de la pêche INDNR voit son importation refusée.

En France, les lots INDNR sont saisis et détruits ou donnés à des associations caritatives, afin d'éviter qu'ils ne repartent vers d'autres marchés et trouvent finalement un débouché commercial.

Figure 6 : Processus d'importation – vérification des certificats de capture par les États membres



²³ Règlement (CE) N° 1005/2008 (16) du Conseil, Article 17(1)

Figure 7 : Critères servant à identifier les risques lors de la vérification des certificats de capture²⁴

Poisson/produit de la pêche	<ul style="list-style-type: none">• Nouveau produit• Espèce de grande valeur marchande• Accroissement significatif/soudain du volume de vente d'une espèce particulière
Navire de pêche	<ul style="list-style-type: none">• Nouvel opérateur ou changement récent de nom du navire, du pavillon, du numéro d'immatriculation• Navire/propriétaire soupçonné de pratiquer ou d'avoir pratiqué la pêche INDNR• Contradiction entre les données déclarées sur les captures et/ou d'une autre nature et les informations communiquées aux autorités compétentes
État du pavillon	<ul style="list-style-type: none">• Présomption de défaillance du système de contrôle de l'État du pavillon• Incohérence entre le volume de vente et l'effort de pêche de l'État du pavillon• Irrégularités dans la validation des certificats de capture par l'État du pavillon
État de transformation	<ul style="list-style-type: none">• Nouveau modèle commercial ou commerce injustifié au plan économique• Incohérence entre le modèle commercial et les activités du pays de transformation• Production des copies des certificats de capture avec déclaration de transformation
État du port	<ul style="list-style-type: none">• Réception hors délai ou notification incomplète du port de débarquement

2.6 BÉNÉFICES D'UNE BASE DE DONNÉES ÉLECTRONIQUES DES CERTIFICATS DE CAPTURE

Plus de 250.000 certificats de capture sont reçus chaque année en Europe. A ce jour, les États membres n'ont aucun moyen de partager ou de mener des vérifications croisées des certificats de capture. Ceci limite les actions coordonnées au niveau européen et contribue à faciliter les importations de poissons pêchés illégalement.

Une base de données informatique des certificats de capture permettrait de remédier à cette défaillance, et fournirait un outil d'analyse de risques identifiant plus efficacement les potentielles fraudes.

2.7 LES RESULTATS DU REGLEMENT INDNR A CE JOUR²⁵

La mise en œuvre du règlement INDNR, entré en vigueur en 2010, a contribué aux avancées suivantes :

- Des enquêtes ont été menées sur les navires soupçonnés de pratiques INDNR et ont été suivies de sanctions prises par les États du pavillon et les États côtiers concernés,
- Des produits issus de pêche INDNR ont été refusés d'importation au sein de l'Union européenne,
- La Commission européenne a recensé les pays non coopérants,
- Le Conseil de l'UE a publié la liste des pays non coopérants,
- La coopération internationale a permis d'accélérer la lutte contre la pêche INDNR au sein des organisations régionales de gestion des pêches et de manière bilatérale avec plus de 50 pays,
- Les échanges d'informations sur les activités de pêche INDNR se sont améliorés,
- Le système de certification des captures de l'Union européenne a été accepté par les pays tiers.

À ce jour, 91 pays tiers ont notifié à la Commission européenne qu'ils avaient mis en place les instruments juridiques, les procédures et les structures administratives nécessaires pour certifier les captures des navires battant leur pavillon. Il est important de remarquer que cette notification ne garantit pas la fiabilité des systèmes mis en place. Par exemple, certains de ces 91 pays ont été/sont sous cartons jaunes.

Depuis 2010, la Commission européenne a enquêté sur plus de 200 cas impliquant des navires de 27 pays. Dans le prolongement direct de ces actions, les États du pavillon et les États côtiers ont infligé des sanctions à l'égard de quelque 50 navires, pour un montant d'environ 8 millions d'euros.

Le règlement INDNR ne peut être efficace que si un contrôle adéquat est réalisé à la fois dans les eaux de l'Union européenne et dans celles des pays tiers. En ce qui concerne les eaux de l'UE, les obligations découlent du règlement relatif au contrôle [règlement (UE) n° 1224/2009].

²⁴ UE, Art 31 du Règlement 1010/2009 sur les modalités d'application du 1005/2008

²⁵ UE, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-5738_en.htm

Concrètement, environ 180 messages d'alerte ont été envoyés aux autorités des États membres de l'UE afin d'orienter leurs contrôles, de vérifier des situations de risque, ou de demander l'ouverture d'enquêtes sur des activités de pêche INDNR ou des infractions graves présumées. La Commission européenne a également encouragé un échange d'informations plus large et une coopération plus vaste entre les autorités compétentes des États membres. Il en résulte que les États membres ont pris plus de 200 décisions de refus d'importation dans l'UE depuis 2010.

Voir http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/index_en.htm

2.8 UNE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT RESPONSABLE

La mise en œuvre de la Réglementation INDNR est très variable d'un État membre à un autre. L'accès au marché européen peut donc être facilité selon le pays de réception des lots. La Responsabilité est décrite à l'article 47 du Règlement²⁶. Une personne morale peut être tenue pour responsable lorsqu'un défaut de surveillance ou de contrôle a permis qu'une infraction grave soit commise.

Si la vérification et la validation du certificat de capture par l'État du pavillon et l'État membre concernés ne remplissent pas les exigences minimales, ces informations ne peuvent pas être garantes de l'absence de risque INDNR. C'est pourquoi une vigilance est importante tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Le département de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales au Royaume-Uni (DEFRA) recommande vivement aux entreprises « d'examiner leurs plans de contrôle et leur gestion des risques de traçabilité pour l'ensemble des produits, quel qu'en soit la provenance, de manière à atténuer le risque de contamination de la chaîne d'approvisionnement par les produits INDNR »²⁷. Ainsi il est conseillé aux entreprises britanniques de vérifier l'origine et l'exactitude des renseignements apparaissant sur le certificat de capture : ce faisant, elles limitent au maximum le risque de voir les produits immobilisés ou saisis au port et leur responsabilité mise en cause.



Inspection de caisses de poisson dans le port d'Abidjan (Côte d'Ivoire) © EJF

On distingue trois points de contrôle critiques dans une chaîne d'approvisionnement : le transbordement, le débarquement et la transformation. L'adoption de mesures supplémentaires peut faire obstacle aux produits INDNR. En tout état de cause, le processus de contrôle doit faire l'objet d'une traçabilité complète permettant d'identifier et de retracer l'historique, l'origine géographique et les étapes du cycle du poisson : production, transformation, distribution.

²⁶ UE, Règlement (CE) N° 1005/2008 (16) du Conseil, Article 47

²⁷ DEFRA, "Important information regarding the import of West African fish products into EU and UK markets" lettre du DEFRA du 27 février 2013

PARTIE III

Les outils pour un plan de contrôle adapté

Pour des raisons de sécurité sanitaire, d'assurance qualité et parfois également de durabilité, les distributeurs et fournisseurs ont déjà mis en place des systèmes de collecte et d'analyse d'informations au sein de leurs chaînes d'approvisionnement. Pour savoir si, et dans quelle mesure, il convient d'aller plus loin dans la démarche en suivant la logique suivante :

ÉTAPE 1 : collecte de l'information (des informations de nature variée sont réunies sur la chaîne d'approvisionnement et sur les produits).

ÉTAPE 2 : évaluation des risques (les informations collectées sont analysées afin d'évaluer le niveau de risque).

ÉTAPE 3 : atténuation des risques (des mesures sont prises pour atténuer/supprimer/réduire le niveau des risques identifiés).

En parallèle, il est important de comprendre le système général et les points d'améliorations potentielles. Ainsi, une mobilisation autour de ces améliorations contribuera également à diminuer le risque INDNR.

3.1 COLLECTE DE L'INFORMATION

Dans la mesure où les systèmes de contrôle et de validation depuis la provenance du produit peuvent présenter des failles, il est recommandé aux entreprises de prendre des mesures complémentaires pour protéger leur marque et maîtriser leurs risques. La collecte d'informations sur les chaînes de commercialisation doit remonter jusqu'au(x) navire(s) concerné(s).

Par exemple, en présence d'un risque élevé, ou encore si l'entreprise s'approvisionne auprès d'un nouveau fournisseur (ou passe par une nouvelle chaîne d'approvisionnement pour un produit donné), il peut aussi s'avérer nécessaire de poser des questions supplémentaires et ainsi s'assurer de la validité des renseignements fournis et disposer des précisions nécessaires pour évaluer le niveau de risque.

Exemples de sources d'information



- ✓ certificat de capture
- ✓ cartographie de la chaîne d'approvisionnement
- ✓ fournisseur (importateur, transformateur, distributeur)
- ✓ visites sur place (documents, procès-verbaux et photographies)
- ✓ auto-évaluations, rapports d'audit
- ✓ sites web des gouvernements et des ONG crédibles

Quelle fréquence de collecte des données ?

Chaque entreprise détermine la fréquence de collecte (ou d'examen) des informations existant sur la chaîne d'approvisionnement en fonction de sa tolérance au risque et des critères de son plan de contrôle. L'importance relative du produit pour l'activité, la nature des relations avec le fournisseur, la connaissance des chaînes de commercialisation, et le niveau de confiance dans l'intégrité du système d'approvisionnement, sont autant de critères à prendre en considération.

Une règle générale de fréquence des contrôles peut être la suivante :

a) Nouveaux produits provenant d'un nouveau fournisseur

Avant de passer commande auprès d'un nouveau fournisseur, il convient d'en évaluer le degré de connaissance et de maîtrise du Règlement INDNR. Une description générale des dispositifs en place doit être demandée.

b) Nouveaux produits ou produits existants provenant du même fournisseur

Quand le fournisseur reste inchangé, que ses procédures de contrôles sont donc connues, une adaptation du cahier des charges ou une confirmation annuelle de l'absence de modification du cahier des charges, incluant l'origine de pêche, se révèle en principe suffisante.

c) Adaptation aux circonstances

En cas de signalement d'un écart de l'État du pavillon, d'une défaillance d'une ORGP, d'un carton jaune, d'un pavillon de complaisance, d'une modification de gouvernance, d'alerte média,... le plan de contrôle doit évidemment être modifié et inclure des contrôles inopinés sur ces chaînes d'approvisionnement.

Si, en revanche, le cahier des charges du produit évolue, de nouvelles informations doivent être communiquées par le fournisseur. À cette fin, les acheteurs peuvent toujours prévoir une obligation de notification dans l'accord contractuel ou les spécifications applicables, formulée par exemple comme suit : « *tout fournisseur souhaitant changer de source d'approvisionnement pour un produit de la pêche donné est tenu de le notifier immédiatement à l'acheteur et de fournir les informations utiles en vue de son homologation.* »

3.2 ÉVALUATION DES RISQUES

Au mépris des restrictions imposées, les navires se livrant à la pêche INDNR ciblent fréquemment les espèces de grande valeur marchande, des zones reculées ou exercent leur activité dans les pêcheries où le déficit de capacités et/ou l'inefficacité des mesures de contrôle en empêchent la protection. À partir des critères dégagés par l'OMI et de ceux présentés dans les directives volontaires de la FAO, l'identification des risques se répartit sur trois grandes catégories : la pêche, la gestion des pêcheries et la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

L'évaluation des risques est un processus systématique applicable à plusieurs reprises pour apprécier le risque de pêche INDNR associé à une chaîne d'approvisionnement. Elle prévoit tout d'abord l'identification des éventuels problèmes à partir des renseignements collectés, puis leur évaluation. Ci-après les tableaux présentent l'ensemble des questions à prendre en considération. Il revient à chaque entreprise de faire son évaluation de risque en combinant les réponses collectées à l'ensemble de ces questions.

3.2.1 LA PÊCHERIE

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des considérations qui peuvent être prises en compte dans l'analyse de risques.

QUESTIONS CLÉS	INFORMATIONS À CHERCHER	SITUATIONS À RISQUE	SOURCES
De quel poisson / produit à base de poisson s'agit-il?	Nom de l'espèce de poisson / fruit de mer. Composante du stock (liste des espèces composant les prises accessoires commerciales et les captures indésirables d'espèces menacées).	La pêche se caractérise par un fort niveau d'activités INDNR. Captures indésirables d'espèces menacées.	<ul style="list-style-type: none"> • Cahier des charges/certificat de capture. • Espèces à risques : https://www.federalregister.gov/articles/2015/10/30/2015-27780/presidential-task-force-on-combating-illegal-unreported-and-unregulated-iiu-fishing-and-seafood#h-8 http://assets.worldwildlife.org/publications/834/files/original/Fish_Species_at_Highest_Risk_from_IUU_Fishing_WWF_FINAL.pdf • Le prix du poisson y est sensiblement inférieur à son prix moyen sur le marché. • Logbook, enregistrements au port, si ils existent, mesures de gestion en place.
Où/comment est-il capturé?	Étendue et situation géographique de la pêche (zones de pêche FAO/CIEM). Type d'engin / de méthode de pêche employé.	Les activités halieutiques se déroulent dans plus d'une ZEE ou en haute mer. L'engin utilisé n'est pas jugé légal. L'engin utilisé est responsable de prises accessoires indésirables et/ou d'atteintes à l'environnement (p. ex., impacts sur les fonds marins).	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des pêches, ORGP... • Mesures SCS déjà adoptées (par exemple accord de New-York ratifié, mesure de gestion en place dans l'état du pavillon,...). • Cahier des charges, certificat de capture • Ministère des pêches, ORGP... <p>Rechercher des informations sur la sélectivité de l'engin ou sur d'autres mesures adoptées pour réduire le risque de prises accessoires et/ou d'atteintes à l'environnement.</p> <p>http://wwz.ifremer.fr/peche/Les-grands-defis/Les-pistes/Selectivite http://europa.eu/rapid/</p>
Qui le capture?	Informations sur les navires (pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement) : <ul style="list-style-type: none"> • Liste des navires (avec États du pavillon, numéro d'immatriculation et licence), • Identifiant unique du navire (IUN). 	Un ou plusieurs navires faisant partie de la chaîne d'approvisionnement sont immatriculés dans un État du pavillon/État côtier ayant reçu un carton jaune (ou rouge). Absence de plans d'action nationaux de lutte contre la pêche INDNR. Un ou plusieurs navires sont enregistrés sous pavillon de complaisance. L'État assurant la gestion de la pêche connaît un haut niveau de corruption. Une partie de la flotte est autorisée à pêcher dans plus d'une ZEE.	<ul style="list-style-type: none"> • Exercice de traçabilité, certificat de capture http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ • Prendre en compte l'importance relative des produits de la pêche, de l'historique de l'État (risque de recevoir un carton rouge, niveau de pêche INDNR associé à la pêche, etc.), des relations avec le fournisseur. • Ministère des pêches <p>http://pavillon-de-complaisance.net/liste-des-pavillons-de-complaisance/ http://www.transparency.org/country/</p>



3.2.2 LA GESTION DE LA PÊCHERIE

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des considérations qui peuvent être prises en compte dans l'analyse de risques.

QUESTIONS CLÉS	INFORMATIONS À CHERCHER	SITUATIONS À RISQUE	SOURCES
Comment l'accès à la pêche est-il contrôlé?	Type des contrôles mis en place dans la pêche : <ul style="list-style-type: none"> • Quota et/ou effort • Fermeture spatio-temporelle • Taille minimale de capture • Autres 	L'accès à la pêche n'est pas contrôlé.	Se renseigner sur les règles de contrôle des prises*. <ul style="list-style-type: none"> • Ministères des pêches • ORGP • Autorités compétentes sur le contrôle
	Informations sur le système de délivrance des licences et d'immatriculation (délai d'examen / de renouvellement, autorité chargée de la délivrance, etc.).	L'État côtier ne vérifie pas toutes les licences d'états du pavillon des navires pêchant dans plusieurs ZEE. Un ou plusieurs navires ne disposent pas des licences nécessaires pour pêcher dans les différentes ZEE. Les licences ne sont pas délivrées directement par le gouvernement.	Obtenir des informations sur le système de délivrance des licences et d'immatriculation, y compris le délai de renouvellement, les parties compétentes, la méthode de paiement. <ul style="list-style-type: none"> • État côtiers • État du pavillon • Organisations privées sous contrat avec les pouvoirs publics
Comment s'effectue le suivi des navires?	Type des systèmes de suivi adoptés : <ul style="list-style-type: none"> • VMS « Vessel Monitoring System » (ou autres systèmes adaptés aux petites flottes artisanales) • Échantillonnage au port • Journaux de bord (=logbook) • Programme d'observateurs 	Adoption limitée des SSN par les navires composant la flotte. Absence de programme d'observateurs. Manque de documents/rapports d'inspection.	Obtenir des informations / des justificatifs supplémentaires sur la conformité des navires, y compris le recours à des systèmes SCS, au suivi VMS ou à des observateurs. <ul style="list-style-type: none"> • État côtiers • État du pavillon • ORGP • Autorités compétentes
	Si la pêche est gérée par une ORGP : <ul style="list-style-type: none"> • Référence aux exigences de l'ORGP et aux mesures de suivi/contrôle instaurées • Liste des navires immatriculés 	Déficit d'information sur les exigences appliquées par l'ORGP au régime de suivi/contrôle. Un ou plusieurs navires n'apparaissent pas sur la liste de l'ORGP.	
Y a-t-il transbordement (voir encadré 5)?	Précision sur le transbordement (date, en mer/au port). Nom de l'État délivrant la licence.	Le transbordement n'est pas pratique courante dans la pêche. Le transbordement n'est pas effectué conformément aux règles de l'ORGP. Aucun programme d'observateurs / transbordement n'est supervisé. Le protocole de transbordement n'est pas mis en œuvre ou n'existe tout simplement pas. Un ou plusieurs navires en jeu sont immatriculés dans un État du pavillon ou un État côtier sanctionné d'un carton jaune. Le transbordement se déroule en haute mer.	Vérifier la possibilité pour le fournisseur de rapprocher les justificatifs de transfert des produits et le bilan massique à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement. http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/control/conversion_factors/index_en.htm http://www.fao.org/fishery/cwp/search/en Vérifier les détails du transbordement avec le double du certificat de capture. Vérifier les protocoles sur les sites web des gouvernements ou des ORGP. Vérifier avec le fournisseur du fait que les transbordements sont pratique courante dans la pêche. • État côtiers • État du pavillon • ORGP • Autorités compétentes
	Informations de base sur les navires de capture et les navires transporteurs prenant part au transbordement (État du pavillon, numéro d'immatriculation et licence, UVI).	Accès à l'information : <ul style="list-style-type: none"> • Indisponibilité, inexactitude ou incomplétude des informations concernant un ou plusieurs navires • Manque d'information et de documentation sur le transbordement • Défaut de mise en œuvre ou absence pure et simple de protocole de transbordement 	Obtenir des informations sur le programme d'inspection de l'État du port (nombre d'inspections, proportion effectuée aléatoirement, couverture de la pêche). Vérifier avec les rapports de l'observateur. • État du port • État côtier • État du pavillon
Où la capture est-elle débarquée?	Liste des États ou entités (province) de débarquement. État de la ratification de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port dans chaque État du port. Justificatif des contrôles des États du port.	L'État du port n'a pas ratifié les MREP de la FAO ou n'a pas élaboré d'interprétation nationale. Absence de justificatif de la mise en œuvre de normes ou de protocoles. Pénurie d'informations sur les inspections pratiquées par l'État du port ou par des tiers au port de débarquement.	Obtenir des informations sur les procédures et les documents concernant les débarquements au port et nécessaires dans le pays d'exercice. Obtenir des informations sur le programme d'inspection ou les contrôles de tiers. Vérifier les justificatifs ou les contrôles instaurés par l'État (p. ex., documents, rapports d'inspection). • État du port • État côtier • État du pavillon
		Les captures ne sont pas enregistrées en totalité au débarquement.	Vérifier les rapports d'enregistrement des débarquements au port. Recouper avec les contrôles prévus dans les Directives volontaires de la FAO pour la conduite de l'État du pavillon et les informations du site web de l'État du port. FAO : conduite de l'état du port http://www.fao.org/3/a-mk052f.pdf
La pêche est-elle certifiée par un tiers? Existe-t-il une chaîne de contrôle?	Recensement des certifications. Numéro du certificat associé au produit et à la chaîne de contrôle.	La pêche n'est pas certifiée par un tiers. Aucune chaîne de contrôle n'est établie.	Vérifier le numéro du certificat sur le site web. Rechercher des justificatifs de la mise en place d'autres systèmes de traçabilité et vérifier avec les rapports d'audit.

* Le contrôle des prises permet de gérer la ressource et de mettre en place des réponses automatisées au cas où un point de référence spécifique est atteint (mortalité, biomasse,...). Le but de ce contrôle est d'assurer une réponse rapide pour éviter de dépasser les limites et permettre ainsi à l'industrie d'anticiper. Les règles de contrôles des prises doivent être totalement transparentes et basées sur des connaissances scientifiques.

ENCADRÉ 5 : Transbordements

Un transbordement consiste à faire passer des marchandises (produits de pêche, fuel, vivres...) ou des hommes, d'un navire à un autre²⁸. Ceci permet au navire de rester plus longtemps en mer, sans devoir revenir au port pour se ravitailler (et ainsi économiser du carburant).

Cette pratique de transbordement présente un risque élevé INDNR au sein de la chaîne d'approvisionnement, en raison de la possibilité d'un mélange de poissons INDNR et de poissons légalement capturés : des cargaisons de poisson sont parfois déplacées d'un navire sans licence (ou figurant sur une liste noire) vers d'autres bateaux opérant en toute légalité, afin d'être déchargées ultérieurement. Dans ce cas, le transbordement est clairement illégal puisqu'il permet de blanchir des prises illégales.

Les transbordements peuvent contribuer également à bafouer les droits humains, en évitant la rotation des équipages et en évitant le retour aux ports des travailleurs, empêchant tout abandon de poste. Ainsi certains travailleurs restent des mois, voire des années en mer.

L'éloignement du port est un point important à considérer : un transbordement qui a lieu à des centaines de kilomètres de la terre et des ports, est moins contrôlable qu'un transbordement qui a lieu au port. Les transbordements en mer sont interdits aux navires battant pavillon d'un État membre de l'UE, à moins d'être effectués sur un navire transporteur sous l'égide d'une ORGP. La plupart des États du pavillon et des États côtiers ont aussi pris des mesures proscrivant les transbordements en mer afin de combattre la pêche INDNR. Cependant, les transbordements sont inhérents aux activités menées par certaines pêcheries, ils sont parfois inévitables. Dans ce cas, il est recommandé de vérifier qu'un protocole est en place et de charger des observateurs indépendants de superviser les transbordements.

Exemple : en 2006²⁹, les autorités sudafricaines et namibiennes ont procédé à l'inspection du Black Moon et du Chilbo San 33 (ex Hammer), navires figurant tous deux sur la liste noire de la CCAMLR. Aucun d'entre eux ne transportait de cargaison, alors qu'ils rentraient au port. On peut donc se demander s'ils avaient procédé à un transbordement illégal de leurs prises. En 2007, un ancien membre de l'équipage du Black Moon a indiqué à la CCAMLR qu'entre 2005 et 2006, ce bateau avait été impliqué dans au moins 14 transbordements.

3.2.3 LA GESTION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Une fois le poisson débarqué au port, il peut :

- Soit être expédié à un importateur ou un fournisseur établi dans l'UE pour y être vendu,
- Soit être acheminé vers une usine implantée dans ou en dehors de l'UE pour y être transformé.

En vertu du Règlement INDNR, les autorités compétentes des États accueillant les activités de transformation sont tenues de vérifier la traçabilité des produits de la pêche jusqu'aux étapes de transformation et d'exportation vers l'UE. Les inquiétudes suscitées par le risque de rupture de la traçabilité au niveau de la transformation sont bien réelles : poissons légaux et illégaux peuvent être mélangés à cette étape, surtout si les lots de poissons sont divisés ou si les certificats de capture photocopiés. Dans ce dernier cas, les transformateurs peuvent être plus enclins à transformer et à vendre la quantité de poissons indiquée sur le certificat de capture plutôt que celle effectivement reçue dans le lot concerné.

²⁸ Règlement (CE) N° 1005/2008 du Conseil, Article 2

²⁹ http://www.greenpeace.org/france/PageFiles/266559/SOS_Oceans_Immersion_Investigation.pdf

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des considérations qui peuvent être prises en compte dans l'analyse de risques.

QUESTIONS CLÉS	INFORMATIONS À CHERCHER	SITUATION À RISQUE	SOURCES
Où le produit est-il transformé ?	Liste des centres de transformation (primaire et ultérieure) faisant partie de la chaîne d'approvisionnement. Trace écrite documentée du transformateur permettant de remonter au navire (ou groupe de navires) de capture.	Incomplétude des détails concernant les centres de transformation. Lacunes de traçabilité empêchant partiellement ou totalement de remonter jusqu'au navire (ou groupe de navires) de capture.	<ul style="list-style-type: none"> Exercice de traçabilité avec rapprochement du bilan massique, Cahier des charges, Contrat, Obtenir des informations sur les systèmes de contrôle interne mis en place au niveau de la transformation pour maîtriser le risque INDNR associé aux navires, Évaluer le degré de compréhension/sensibilisation du transformateur à la législation applicable et aux risques associés à la pêche INDNR.
La chaîne d'approvisionnement est-elle transparente ?	Cartographie de la chaîne d'approvisionnement, depuis la livraison du poisson/produit de la pêche jusqu'au navire de capture en passant par l'exportateur, le transformateur, la vente aux enchères / le commissaire-priseur et/ou l'agent acheteur (ou collecteur de coopérative).	La cartographie de la chaîne d'approvisionnement n'assure pas la traçabilité intégrale permettant de remonter jusqu'au navire (ou groupe de navires) de capture.	<ul style="list-style-type: none"> Vérification au moyen des justificatifs produits par le fournisseur, y compris : discussions/réunions en tête-à-tête, dossiers de traçabilité, vitesse de communication des informations, etc.
Un tiers assure-t-il la traçabilité, ou existe-t-il une chaîne de contrôle ?	Numéro/référence de la chaîne d'un tiers ou du certificat de contrôle. Trace écrite documentée permettant de remonter au certificat de capture.	Manque de robustesse du système de traçabilité. Identification de manquements dans les rapports d'audit / de certification.	<ul style="list-style-type: none"> Vérifier les détails avec le double du certificat de capture, Conduire un audit de traçabilité.

Lorsqu'un risque INDNR est identifié au niveau de la transformation, il est important que les acheteurs vérifient les systèmes employés par l'industrie de transformation pour assurer la traçabilité des produits de la pêche entre leur entrée et leur sortie. Un audit de traçabilité peut être prévu pour contrôler les systèmes existants.

Les fournisseurs doivent pouvoir démontrer :

- Leur compréhension du Règlement INDNR,
- Leur connaissance de la conduite relative de l'État du pavillon / État côtier,
- Le régime juridique applicable à la pêche,
- Les risques associés aux points de contrôle critiques de la chaîne d'approvisionnement,
- La traçabilité de leur approvisionnement.

La démarche commence par :

- L'établissement d'une liste des navires d'approvisionnement (qu'il convient d'actualiser tous les 6 mois),
- L'identification de ceux qui disposent d'un numéro OMI, qui sont immatriculés auprès d'une ORGP, qui disposent d'un VMS,...

Audits et évaluations de vérification

Le recueil d'informations ou de documents supplémentaires s'impose parfois pour déterminer si les risques identifiés ont un impact direct sur la chaîne d'approvisionnement. Les informations nécessaires peuvent être obtenues auprès des fournisseurs. Des vérifications et audits sur site permettent de compléter l'analyse.

Les acheteurs ont également la possibilité de mandater un organisme tiers pour effectuer un audit indépendant de leurs fournisseurs. La nature et la fréquence de ces vérifications dépendront du degré de risque associé au produit et de son importance relative par rapport au volume et/ou à la valeur totale des produits concernés.

Les différents types de vérification sont les suivants :

- Auto-évaluations / déclarations : évaluation conduite par un fournisseur sur ses propres opérations (ou celles exercées sous son contrôle direct ou lui appartenant) pour garantir la crédibilité des informations fournies.
- Audit de seconde partie : audit interne mené par une entreprise sur ses fournisseurs (existants ou potentiels) afin de savoir s'ils satisfont aux exigences d'approvisionnement appliquées ou proposées.
- Audit de tierce partie : audit externe réalisé par une organisation indépendante de l'entreprise et du fournisseur. Recommandée lorsque les produits font partie des catégories les plus risquées, cette procédure assure le niveau de vérification escompté.

Dans tous les cas, les auditeurs doivent réunir les compétences et les connaissances nécessaires pour évaluer la conformité des sources aux différentes composantes législatives.

Traçabilité et vérification de la chaîne d'approvisionnement

Par traçabilité, on entend la capacité à suivre des lots spécifiques de poissons et/ou produits à base de poissons depuis la pêcherie dont ils sont issus jusqu'au point de vente, en passant par chacun des maillons de la chaîne d'approvisionnement. Sachant que les entreprises alimentaires doivent disposer de protocoles éprouvés dans le domaine de la traçabilité et de la gestion des risques pour assurer la sécurité alimentaire et la gestion de la qualité, il suffit de compléter ces protocoles en intégrant les critères relatifs à la pêche INDNR. La norme ISO 12875:2011 intitulée « Traçabilité des produits de la pêche » illustre les demandes qui peuvent être formulées.

Les audits de traçabilité et les certifications de la chaîne de contrôle permettent de s'assurer de la provenance des produits et que l'entreprise a mis en place des systèmes assurant de manière adéquate le suivi et la traçabilité des produits de la pêche entre le point de capture et le point de vente. Lorsqu'elles sont rigoureuses, les certifications contribuent à atténuer le risque d'introduction de produits de pêche INDNR. Les audits de manière générale constituent un outil incontournable dans la collecte et la vérification des informations.



Exemples d'informations à demander sur la traçabilité

- ✓ justificatifs de réception des marchandises / avant première transformation / numéro de lot
- ✓ rapports de traçabilité (du produit reçu jusqu'au navire ou groupe de navires)
- ✓ spécifications du produit
- ✓ systèmes instaurés pour vérifier la légalité à l'étape de la transformation
- ✓ rapprochement du bilan massique

Test ADN

Toute erreur d'étiquetage ou d'identification peut se solder par l'entrée de produits INDNR dans la chaîne d'approvisionnement.

Dans le cas de produits à risque, les tests ADN peuvent permettre de vérifier l'identité de l'espèce du produit de pêche (Encadré 6). Les tests ADN peuvent contribuer à vérifier l'espèce (ou l'origine dans le cas de l'utilisation de techniques avancées), ils ne sauraient se substituer à la collecte et à l'analyse des données. C'est un outil complémentaire en particulier dans le cas où l'espèce est un élément déterminant pour qualifier une anomalie de marché ou une fraude.

ENCADRÉ 6 : Les tests ADN

L'ADN apparaît de plus en plus comme une technique privilégiée pour détecter les produits issus de la pêche INDNR : pour certaines espèces, il permet en effet de contrôler la fiabilité de l'étiquetage en vérifiant à la fois l'espèce et l'origine des produits pêchés.

L'Article 13 du Règlement du Conseil (CE) N° 1224/2009 impose aux États membres d'explorer les outils génétiques pour les besoins de l'application des règles de gestion de la pêche. L'équipe INDNR de la MMO a pour sa part décidé d'entreprendre un programme d'échantillonnage des importations, dont l'objectif n'est autre que de vérifier la concordance entre les résultats des tests et les déclarations effectuées au sujet des espèces sur les certificats de capture et les autres documents d'importation. La généralisation de la pratique de tests ADN par les autres autorités des États du port aurait pour avantage de faciliter l'identification des produits de la pêche INDNR.

3.3 ATTÉNUATION DES RISQUES

Des mesures d'atténuation du risque peuvent être intégrées dans les politiques/procédures d'approvisionnement des entreprises. Par exemple :

- Insérer une clause supplémentaire dans les contrats passés avec les fournisseurs.
- Demander une déclaration signée du fournisseur.
- Inclure des aspects techniques INDNR dans les appels d'offres et cahier des charges tel que :
 - o Tout navire doit avoir un système VMS à bord et fournir un accès à la vérification des données.
 - o Un Identifiant Unique de Navire (Unique Vessel Identifiers) doit être installé sur les bateaux de pêche, tel que la législation nationale le demande.
 - o Les navires doivent disposer d'un carnet de route numérique, d'un registre d'équipage, de captures, de débarquements et des certificats de licences; ces données doivent être disponibles en libre accès.
 - o Le transbordement doit être considéré comme facteur à haut risque dans la chaîne d'approvisionnement. Il faut donc réduire au maximum son utilisation, voire le bannir totalement.
 - o L'utilisation de pavillon de complaisance ne doit pas être autorisée.

Si votre chaîne d'approvisionnement présente un risque élevé, deux choix s'offrent à vous :

- Etudier les différentes possibilités d'atténuation du risque pour continuer à vous approvisionner auprès du même fournisseur.
- Envisager d'autres options d'approvisionnement.

L'une des meilleures façons d'atténuer le risque d'achat de produits de la pêche INDNR pour les acheteurs est de collaborer avec des fournisseurs ayant eux-mêmes mis en place un plan de contrôle permettant d'évaluer et de lutter contre le risque INDNR.

Les mesures à prendre face à un risque identifié doivent être définies avec les parties intéressées dans le cadre d'un plan d'amélioration prévoyant un calendrier et une série d'actions correctives. Dans l'hypothèse où les possibilités de réduction du risque et/ou les ressources disponibles à cette fin sont limitées, les entreprises ont parfois intérêt à mettre fin à leur relation avec le fournisseur ou la pêcherie en question. Si tel est le cas, la décision et les raisons qui les ont motivées doivent être communiquées aux parties concernées et assorties de recommandations sur les moyens d'améliorer les pratiques dans la chaîne d'approvisionnement afin de prévenir le risque INDNR. Ces recommandations peuvent également s'étendre aux États membres et aux États associés à la gouvernance et à la mise en œuvre du Règlement.

Que faire face à un carton ?

Si un État associé à une chaîne d'approvisionnement reçoit un carton jaune, les entreprises concernées ont le choix entre se tourner vers des sources de substitution, ou cesser d'acheter des produits auprès du fournisseur. Dans certaines circonstances, par exemple si la relation avec le fournisseur est établie de longue date ou encore si la chaîne d'approvisionnement tient une place fondamentale dans l'activité, les entreprises peuvent préférer continuer à s'approvisionner auprès du même fournisseur. Au moment de prendre cette décision, il convient de faire en sorte d'atténuer le risque rencontré en soutenant des projets d'amélioration, en s'enquérant des progrès de l'État et/ou en auditant sa propre chaîne de commercialisation. Les facteurs à prendre en compte lors de l'évaluation des risques d'approvisionnement auprès d'un fournisseur ayant reçu un carton jaune sont les suivants :



- ✓ importance du produit en termes de volume et de valeur pour l'entreprise
- ✓ tolérance au risque de l'entreprise
- ✓ engagements de l'entreprise à améliorer les pratiques de pêche, investissements dans des Projets d'amélioration de pêcheries (FIP), etc.
- ✓ nature des infractions identifiées dans la décision de la Commission européenne
- ✓ longévité/historique des relations avec le fournisseur
- ✓ engagement pris par le fournisseur en faveur de la pêcherie
- ✓ justificatifs remis au sujet de la gouvernance de la chaîne d'approvisionnement
- ✓ efforts d'amélioration du suivi et du contrôle (p. ex., recours à un SSN)

La check-list suivante pourra vous aider dans la priorisation et l'adaptation de vos plans de contrôle.

Pour commencer, voici un exemple de questionnement à avoir par rapport à un approvisionnement, des mesures d'atténuation possibles et une proposition de hiérarchisation des risques. Il convient de balayer l'ensemble de ces questions pour évaluer correctement son approvisionnement.

CLASSIFICATION	CHECK-LIST DES ELEMENTS DE MESURES DE RISQUES		MESURES D'ATTÉNUATION POSSIBLE	PRIORITÉ D'ACTION
ÉTAT/ORGANISME DE CONTRÔLE	Est-ce que le navire appartient à une flotte d'un pays carton jaune?	SI OUI →	Différentes options selon gouvernance interne de chaque entreprise : voir page 33 du guide et en fonction des manquements constatés par la Commission européenne.	1
	Source: certificat de capture/tracabilité/ http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/info_en			
ÉTAT/ORGANISME DE CONTRÔLE	Le pays du pavillon favorise-t-il les pavillons de complaisance?	SI OUI →	Effectuer des contrôles plus poussés. Le navire doit garantir ne pas être sous pavillon de complaisance, ou disposer d'un certificat "ITF-approved agreement".	1
	Source: certificat de capture/tracabilité/ http://pavillon-de-complaisance.net/liste-des-pavillons-de-complaisance/ ou http://www.itfseafarers.org/foc-registries			
ÉTAT/ORGANISME DE CONTRÔLE	Le navire appartient-il à une flotte d'un pays mal noté gouvernance/corruption? (problème de fiabilité et authenticité des documents fournis)	SI OUI →	Augmenter la fréquence des audits de tracabilité qui recoupe les informations.	1
	Source: http://www.transparency.org/country/			
ÉTAT/ORGANISME DE CONTRÔLE	L'État du pavillon/l'État Côtier/ORGP a-t-il mis en place un système de surveillance satellitaire?	SI NON →	Effectuer des contrôles plus poussés sur le mode de contrôle des pêches. Encourager le pays à se doter d'un système de surveillance satellitaire.	2
	Source: http://www.fao.org/fishery/topic/18072/en			
ÉTAT/ORGANISME DE CONTRÔLE	L'État du pavillon/l'État Côtier a-t-il mis en place un système de gestion des pêches?	SI NON →	Effectuer des contrôles plus poussés. Renforcer son plan de contrôle en augmentant la fréquence et la quantité d'informations des analyses de risques.	1
	Source: site des ministères des pêches, des ORGP.			
ÉTAT/ORGANISME DE CONTRÔLE	Accord FAO des Mesures de Ressort du Port : L'état du pavillon a-t-il ratifié les Mesures de Ressort du Port de la FAO?	SI NON →	Effectuer des contrôles plus poussés sur les mesures mises en place dans les ports de débarquement. Encourager la ratification d'un tel accord.	2
	Source: http://www.fao.org/fishery/psm/search/fr			
PECHERIE	Le produit (ainsi que sa chaîne de commercialisation) est-il certifié par une tierce partie?	SI OUI →	Le risque est moindre mais aucune certification ne garantit à ce jour un risque INDNR nul.	3
PECHERIE	La pêche est-elle pratiquée dans plus d'une ZEE ou en haute mer?	SI OUI →	Le risque de transbordement, de manque de contrôle, etc. est accru. Demander davantage de contrôle et d'engagement. Mettre en place un programme d'observateurs à bord.	1
	Source: certificat de capture/tracabilité/logbook			
NAVIRE	Le navire apparaît-il dans la liste des navires INDNR?	SI OUI →	Stopper les approvisionnements et revoir les procédures de sélection des fournisseurs.	1
	Source: Si ORGP http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:193:0006:0011:EN:PDF http://iuu-vessels.org/iuu			
NAVIRE	Y a-t-il eu transbordement en mer?	SI OUI →	Comme décrit page 30 du guide, il faut s'assurer de la légalité et du contrôle de ce transbordement. Demander de ne pas pratiquer de transbordement pour ses approvisionnements.	1
	Source: certificat de capture/réglementation du pays ou de la zone de gestion			
NAVIRE	Le navire détient-il un numéro OMI (Organisation Maritime Internationale) ou d'un UVI alternatif?	SI NON →	Effectuer un contrôle plus poussé des mesures de contrôles des navires. Demander des informations concernant le logbook à disposition, les zones, périodes, engins de pêche. Disposer d'une description des navires et du nombre de jours restés en mer.	2
	Source: certificat de capture/document du port			
NAVIRE	La majorité de la flotte ou au minimum tous les navires de 10GT et plus ont-ils un numéro d'identification UVI/OMI?	SI NON →	Le risque de mélange est davantage présent. Et il peut être plus difficile pour l'état du pavillon de contrôler ses navires. Effectuer un contrôle plus poussé : Demander des informations concernant le logbook à disposition, les zones, périodes, engins de pêche. Disposer d'une description des navires et du nombre de jours restés en mer.	2
	Source: site national législation des pêches.			
NAVIRE	Le navire dispose-t-il d'un VMS opérationnel?	SI NON →	Demander des informations concernant le logbook à disposition, les zones, périodes, engins de pêche. Disposer d'une description des navires et du nombre de jours restés en mer.	1
	Source: audit dont fonctionnement des VMS. Site officiel Ministère des pêches.			
NAVIRE	Le navire utilise-t-il plusieurs pavillons? Ou appartient-il à un groupement (armateur, société, confédération) utilisant plusieurs pavillons?	SI OUI →	Le risque consiste en l'utilisation du pavillon le plus favorable ou le moins exigeant. Demander l'engagement du groupement, ses procédures de contrôles. Mettre en place des programmes d'observation. Contrôles plus poussés à effectuer. Bilan massique. Risques à analyser avec tous les pavillons.	1
	Source: certificat de capture / Recroisement des données de plusieurs certificats de capture / Enquête plus poussée.			
NAVIRE	Cas de pêche de grand migrateur : est-ce que le navire est bien enregistré auprès de son ORGP, et est-ce que son historique est conforme?	SI NON →	Contrôler davantage les pratiques de ses fournisseurs : Le navire/l'armateur est-il engagé au travers de l'ISSF? A-t-il mis des actions en œuvre : observateurs, formation des capitaines, engagement FAD, etc?	2
	Source: site de chaque ORGP			

PRIORITÉ 1 =
Mettre en place immédiatement des mesures d'atténuation

PRIORITÉ 2 =
Approfondir encore votre connaissance de cette chaîne d'approvisionnement

PRIORITÉ 3 =
Rester vigilant

RECOMMANDATIONS

La mise en œuvre du règlement 1005/2008 est une réelle avancée pour prévenir, décourager et éradiquer la pêche INDNR. Pour autant, la pêche illégale sévit encore dans le monde et représente un risque pour les entreprises et pour la durabilité des ressources.

Fournisseurs et distributeurs ont un rôle clé à jouer au niveau de leur propre approvisionnement, mais également auprès des gouvernements et de l'Union européenne en soutenant certaines initiatives et en contribuant à leur application ou déploiement. Par exemple :

Au niveau des accords internationaux :

- Soutenir la FAO dans la création d'un registre global des navires de pêche utilisant des numéros OMI. Encourager les États à le soutenir également et ainsi encourager les États, leurs navires et surtout ceux des chaînes d'approvisionnement à disposer d'un numéro OMI.
- Soutenir auprès de chaque État l'application des Directives volontaires FAO pour la conduite de l'État du pavillon, et inciter à la mise en place des systèmes correspondants par exemple la délivrance de licences aux navires et leur surveillance.
- Plaider pour davantage de transparence de chaque pays : la liste des navires par État côtier, État pavillon et ORGP devraient être publique. Cette liste devrait inclure les informations du navire, son propriétaire, son nom depuis les 3 dernières années, les activités de pêche pour lesquelles il détient une licence.
- Inciter les États à ratifier l'accord FAO sur les mesures du ressort de l'État du port.
- Encourager les États à ratifier les conventions OIT suivantes : 188 sur le travail en mer, 29 sur le travail forcé, 87 sur la liberté d'association et 98 sur la liberté syndicale. La ratification de ces conventions permettrait de limiter de manière efficace les problématiques du travail forcé, de l'esclavage et de la traite d'humains.
- Encourager de meilleures pratiques en attribuant le terme de pavillon d'intégrité aux États dont la législation et les contrôles permettent de combattre efficacement la pêche INDNR.

Au niveau de la Réglementation :

- Soutenir la modernisation du système de certificat de capture via un système informatique centralisé qui incorporerait une analyse de risques et permettrait de recouper et de stocker les informations.
- Soutenir l'harmonisation de l'analyse de risques à l'échelle européenne et l'application de procédures standardisées pour la mise en place des vérifications.
- Soutenir et encourager la prise de mesures envers les États membres qui ne mettent pas en œuvre la réglementation.
- Allouer suffisamment de ressources humaines et financières pour permettre une mise en œuvre efficace de la réglementation.
- S'assurer que les lots douteux soient saisis par l'État membre.
- Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour identifier les ressortissants d'un État membre susceptibles d'être impliqués dans des activités de pêche INDNR et pour sanctionner le cas échéant ces ressortissants.



© EJF

En mettant en place un plan de contrôle dédié à la pêche illégale, distributeurs et fournisseurs ont tous l'opportunité de contribuer à la lutte globale contre la pêche illégale, tout en diminuant les risques réputationnels et les risques d'illégalité potentiellement liés à leur chaîne d'approvisionnement.



D'après la version originale publiée par le BRC et EJF. Adaptation française réalisée par EJF, SeaWeb Europe, WWF France, en collaboration avec le groupe Carrefour.