



Malgré les progrès accomplis, les produits de la pêche illégale sont toujours mis sur le marché

Des lacunes persistent dans le respect et la mise en œuvre de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port

Introduction

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) constitue l'une des plus grandes menaces pour la durabilité des océans à l'échelle mondiale. Les chercheurs estiment qu'au moins un poisson sur cinq pêché dans le monde l'est illégalement, ce qui représente un coût total pour les pays côtiers de 10 à 23 milliards de dollars par an¹.

L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (AMREP), conclu sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture et entré en vigueur en 2016, constitue le seul traité international juridiquement contraignant spécifiquement conçu pour prévenir, contrecarrer et éliminer la mise sur le marché des produits de la pêche illégale². En vertu de cet Accord, les États parties doivent mettre en œuvre des contrôles suffisants pour minimiser ce risque et s'assurer que les bateaux de pêche étrangers qui effectuent leurs opérations de débarquement ou de transbordement – c'est-à-dire qui transfèrent du poisson ou d'autres espèces marines d'un bateau de pêche à un navire de transport – dans les ports, le font en toute légalité. L'Accord requiert également que les États parties adoptent des contrôles similaires pour la surveillance des flottes de pêche nationales.

Pour identifier les lacunes dans la mise en œuvre de l'AMREP, *The Pew Charitable Trusts* a fait appel à des chercheurs des organisations *Poseidon Aquatic Resource Management* et *Global Fishing Watch* pour une étude dont la publication est prévue dans la revue *Marine Policy* en 2023³. L'équipe de recherche s'est appuyée sur des données de localisation des bateaux de pêche et des navires transporteurs de l'année 2020 issues des systèmes automatiques d'identification (AIS) et d'autres informations publiquement accessibles pour établir un classement des ports de pêche des États côtiers en fonction de différents indicateurs, notamment les escales de navires étrangers, la taille de la cale des bateaux de pêche et des transporteurs. L'objectif est ainsi de déterminer les États dans lesquels le risque de mise sur le marché des produits de la mer capturés illégalement est le plus élevé, afin d'identifier les ports où une mise en œuvre efficace de l'AMREP aurait le plus d'impact.

Ces travaux de recherche s'appuient sur une étude, la première du genre, réalisée en 2019 à partir des données AIS de 2017 visant à mieux comprendre les mouvements des navires de pêche et de transport, et identifier les principaux ports et les risques pour les produits de la pêche illégale d'y être débarqués. Cette analyse a également donné lieu à un article ayant fait l'objet d'un examen collégial et d'une publication dans la revue *Journal of Ocean and Coastal Economics* en 2019⁴. Cette étude actualisée comprend désormais des éléments supplémentaires sur l'utilisation des ports désignés, à savoir les ports de débarquement vers lesquels les États dirigent les navires étrangers afin de garantir l'application de contrôles suffisants, une des principales exigences de l'AMREP⁵.

Les conclusions les plus récentes indiquent des évolutions significatives dans le classement des ports pendant cette période, principalement relatives à une meilleure détection de la localisation grâce aux systèmes AIS et une meilleure évaluation du suivi, en particulier des flottes nationales, à des changements dans l'adoption et la mise en œuvre de l'AMREP et des mesures du ressort de l'État du port, ainsi qu'à l'impact des fermetures de ports en raison de la pandémie de COVID-19⁶.

Les principales conclusions étaient les suivantes :

1. Le score de risque global associé à l'État du port s'est amélioré, mais de moins de 1 %.
2. L'écart se creuse entre les pays qui mettent en œuvre les mesures du ressort de l'État du port et ceux qui s'en dispensent.
3. Les ports n'appliquant pas ces mesures ont accueilli plus de navires à haut risque ou susceptibles d'opérer illégalement, ce qui a accru le risque de mise sur le marché de produits de la pêche INN.
4. Les navires étrangers représentent moins de 3 % des escales, ce qui souligne la nécessité de renforcer les contrôles des navires battant pavillon national.
5. L'une des dispositions fondamentales de l'AMREP, l'utilisation de ports désignés, est moins bien appliquée par les États développés que par ceux en développement.

L'étude démontre globalement les effets très positifs de l'AMREP sur le débarquement de prises illégales, et l'intérêt d'une adhésion à l'Accord par un plus grand nombre d'États.

La présente note résume les résultats de l'étude et propose des pistes pour améliorer la mise en œuvre de l'AMREP.

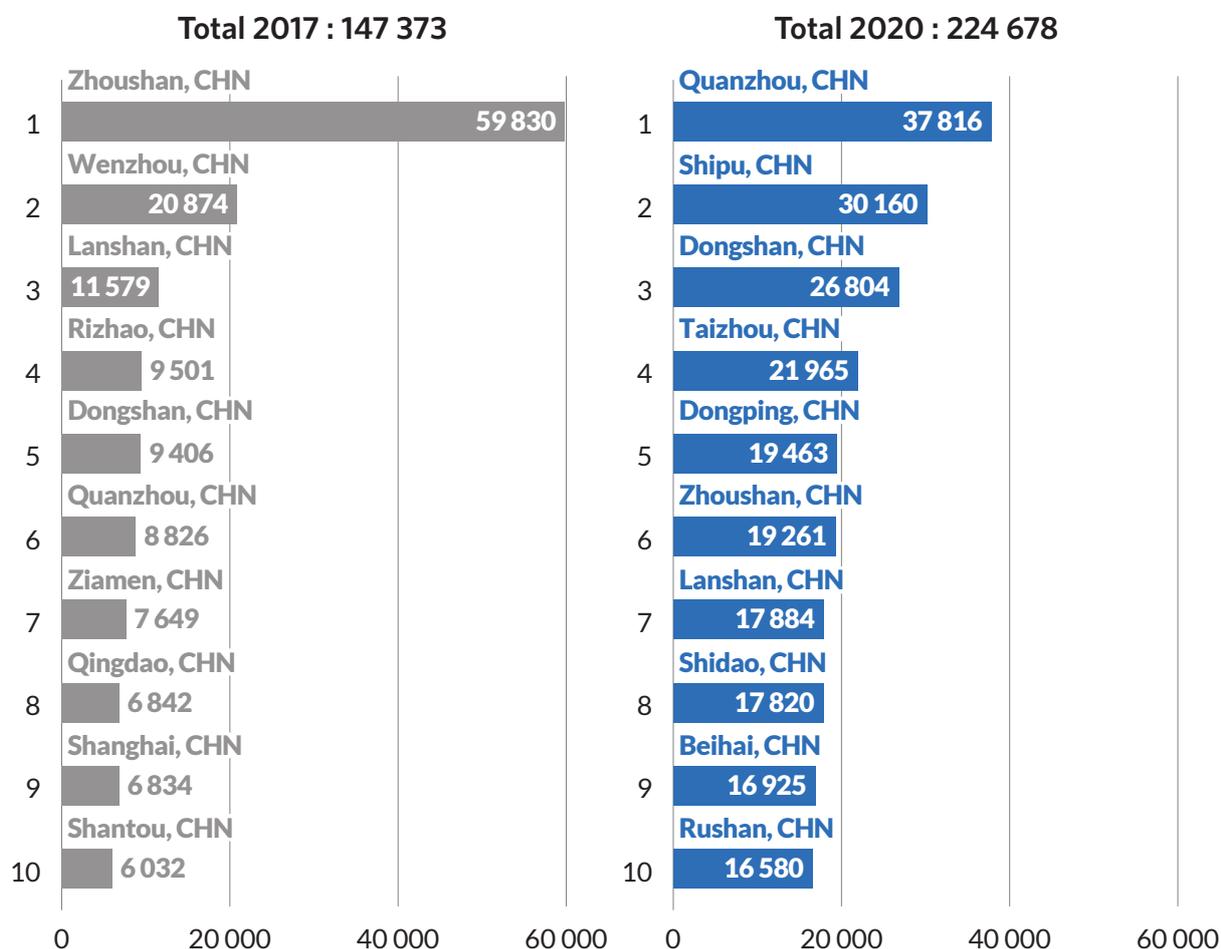
Classements des ports en fonction du nombre d'escales de navires et de la capacité de leurs cales

En 2020, comme en 2017, les 10 premiers ports accueillant le plus de navires de pêche et de transport étaient tous chinois, les navires nationaux représentant la majorité des débarquements (cf. figure 1). Toutefois, entre 2017 et 2020, les ports utilisés en Chine ont changé, et la fréquentation totale des navires a augmenté de 50 %, très probablement en raison de l'amélioration des algorithmes de détection des signaux AIS, et de l'exploitation par les chercheurs de données AIS provenant d'un autre fournisseur possédant davantage de données côtières.

Figure 1

Les ports les plus fréquentés du monde sont toujours chinois, mais ils accueillent surtout des navires battant pavillon national

10 premiers ports mondiaux en nombre total d'escales, 2017 et 2020



Sources : G. Hosch et al., « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports » (2019), <https://cbe.miis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=jocje> ; G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

L'AMREP vise principalement à l'application par les États de contrôles plus stricts sur les navires battant pavillon étranger qui cherchent à entrer dans leurs ports et à utiliser leurs services pour y débarquer ou y transborder leurs captures. Ainsi, outre l'analyse des ports les plus fréquentés, l'étude a permis de déterminer les principaux ports de débarquement utilisés par des navires étrangers, ainsi que les États disposant des plus grandes capacités de capture en matière de navires de pêche et de transport. Les conclusions devraient aider les États parties à l'AMREP à fournir une assistance plus ciblée aux États qui cherchent à mettre en œuvre des mesures efficaces dans leurs ports, et à minimiser le risque de mise sur le marché de produits de la mer issus de la pêche INN.

Selon cette analyse, le nombre total d'escales de navires étrangers a augmenté depuis la première étude, et le classement des ports visités a sensiblement évolué (cf. figure 2). Par exemple, le port de Nouadhibou, en Mauritanie, a vu sa fréquentation par des navires étrangers augmenter de plus de 100 %, le faisant ainsi passer de la quatrième place en 2017 à la première en 2020. Les bateaux de pêche étrangers accueillis à Nouadhibou battaient en majorité pavillon turc (930 escales), chinois (299), espagnol (293) et camerounais (183). Le port de Busan, en République de Corée, a perdu la tête du classement et occupe désormais la deuxième place,

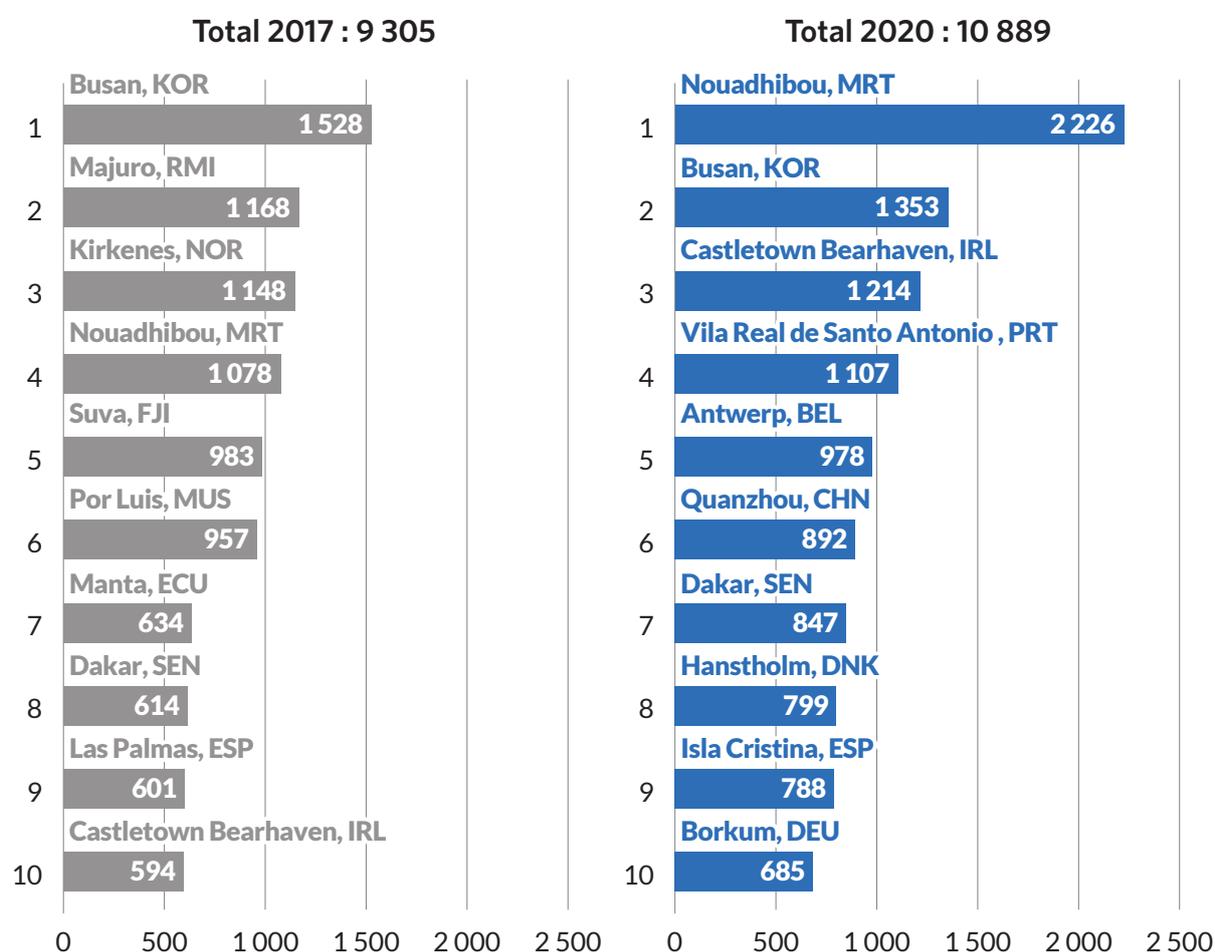
avec un recul d'un peu plus de 10 % ; sa fréquentation est majoritairement constituée de bateaux de pêche et de transport russes (837 escales), chinois (178) et panaméens (146).

En outre, de nombreux ports du Pacifique ont connu une baisse significative de leur fréquentation entre 2017 et 2020 en raison de fermetures ou de restrictions liées à la pandémie de Covid-19. Les escales de navires étrangers ont ainsi chuté de plus de 40 % à Majuro (Îles Marshall) et de plus de 50 % à Suva (Fidji), faisant sortir ces deux ports du top 10. D'autres ports ont enregistré des baisses significatives de fréquentation, probablement dues à la pandémie : Manta en Équateur (-78,4 %), Kirkenes en Norvège (-73,3 %), Walvis Bay en Namibie (-51,3 %), Port-Louis à Maurice (-48,7 %), Abidjan en Côte d'Ivoire (-35,9 %) et Pohnpei en Micronésie (-43,8 %).

Figure 2

Le classement des ports les plus fréquentés par les navires étrangers a évolué au cours de la première année de la pandémie (par rapport aux trois années précédentes)

10 premiers ports en nombre d'escales de navires étrangers, 2017 et 2020



Source : G. Hosch et al., « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports » (2019), <https://cbe.miis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=jocce> ; G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

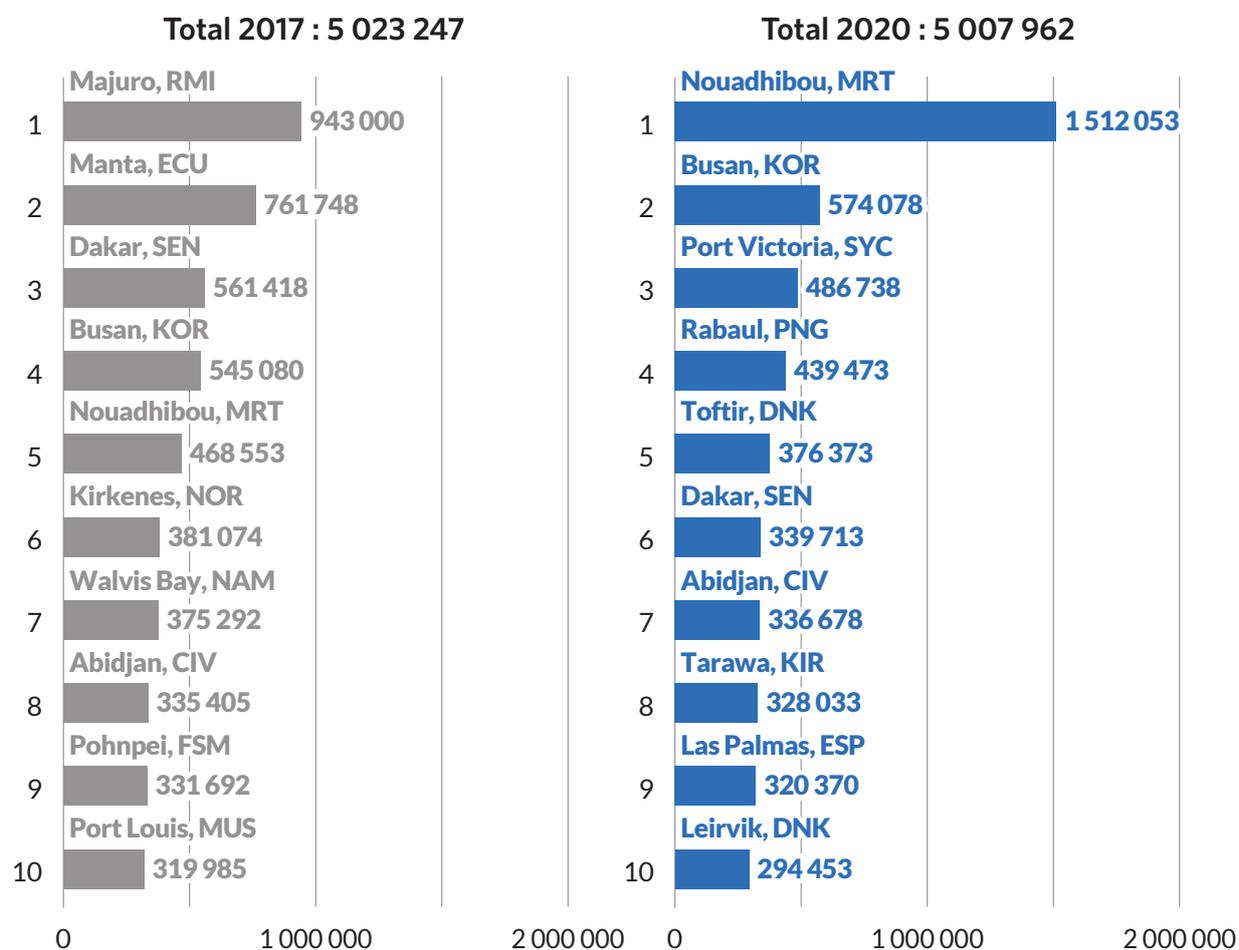
© 2023 The Pew Charitable Trusts

Les données sur la capacité des cales de navires étrangers montrent des évolutions similaires entre les deux années étudiées (cf. figure 3). Ainsi, la capacité des cales des navires faisant escale à Nouadhibou a été multipliée par trois, tandis qu'elle a diminué d'au moins 60 % pour Majuro.

Figure 3

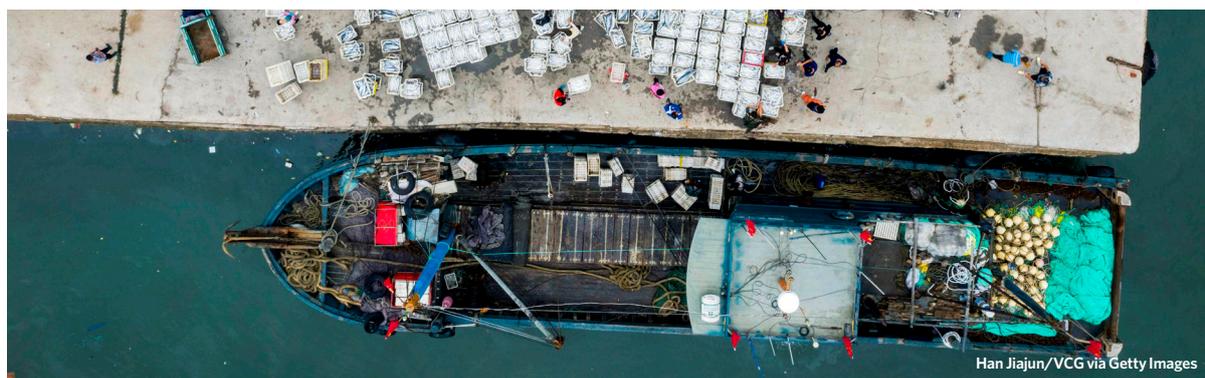
Au cours de la première année de la pandémie, de nombreux ports ont accueilli des navires de pêche étrangers de taille moindre qu'auparavant

10 premiers ports en capacité de cale des navires de pêche étrangers (en mètres cubes), 2017 et 2020



Sources : G. Hosch et al., « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports » (2019), <https://cbe.miis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=jocce> ; G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

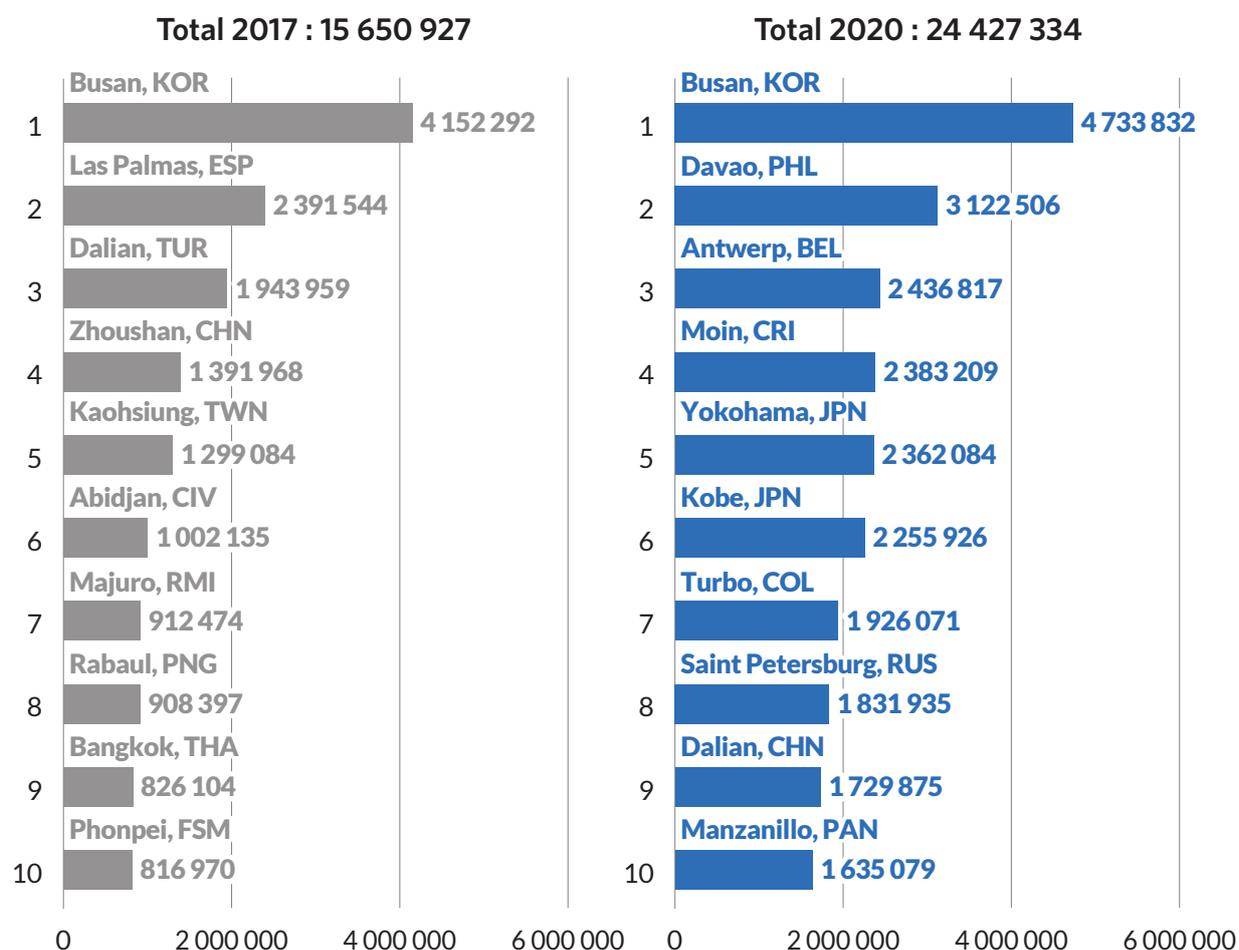


Le classement des ports en fonction de la capacité des cales des navires de transport étrangers a également considérablement changé entre les années étudiées, même si Busan est resté en tête. Plusieurs ports figurant sur la liste en 2017, principalement dans le Pacifique, ont disparu du classement en 2020 en raison de restrictions liées à la pandémie, tandis que des ports des Philippines, d'Europe et du Japon y ont fait leur entrée. Par ailleurs, la capacité totale des cales des navires de transport a augmenté de 56,8 % entre les deux années étudiées (cf. figure 4).

Figure 4

Busan reste le premier port fréquenté par les grands navires de transport

10 premiers ports en capacité de cale des navires de transport étrangers (en mètres cubes), 2017 et 2020



Sources : G. Hosch et al., « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports » (2019), <https://cbe.miiis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=jocce> ; G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

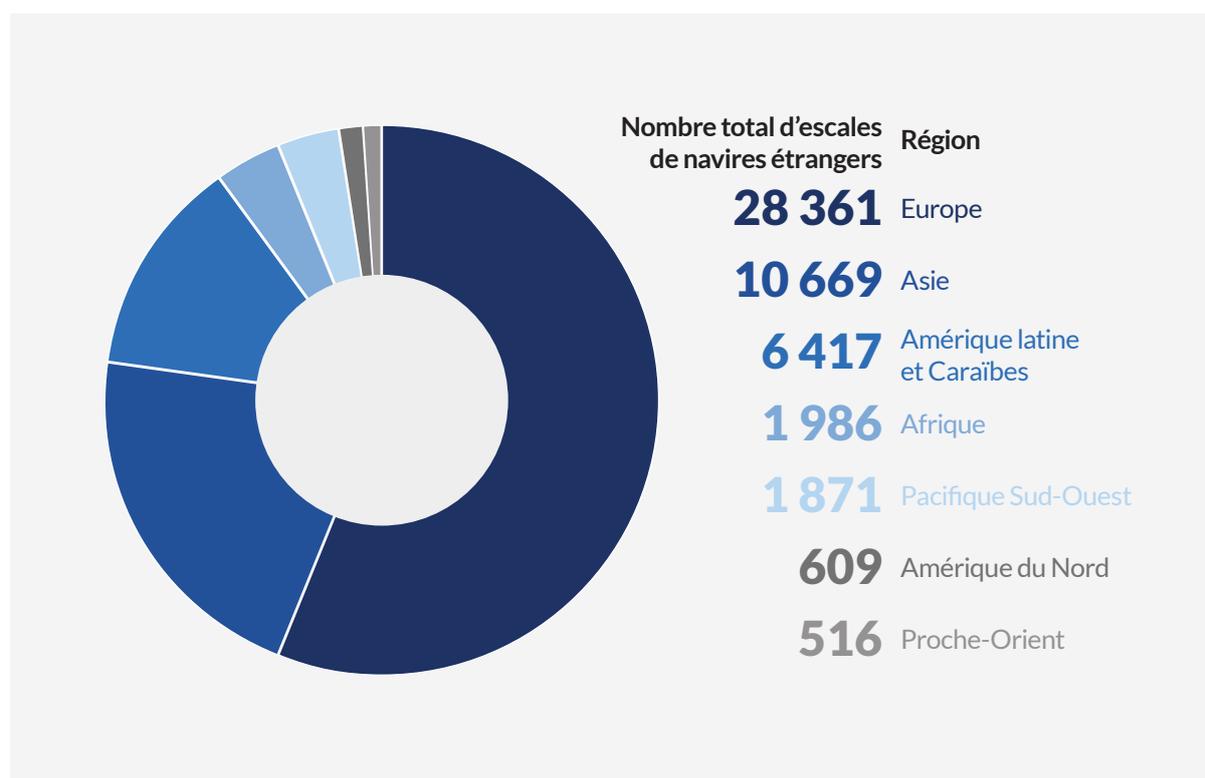
Sur le nombre total d'escales (1 705 358) prises en compte en 2020, la majorité concernait des navires entrant dans des ports de l'État de leur pavillon (1 655 429) ; seule une petite part (49 929) était le fait de navires débarquant dans des ports étrangers. Le nombre total d'escales a considérablement augmenté par rapport aux 775 453 recensées dans la première étude, probablement en raison d'améliorations dans les algorithmes de détection des signaux AIS, en particulier pour les escales de navires nationaux, majoritaires aussi bien en 2020 qu'en 2017 (40 992). En conséquence, seulement 2,9 % des escales considérées en 2020 s'inscrivaient dans le cadre de l'AMREP – qui cible les navires étrangers – et de ses principales dispositions, telles que l'obligation d'utiliser des ports désignés, la notification préalable de l'entrée dans le port et l'évaluation des risques⁷.

Globalement, les ports européens ont été les plus fréquentés par des navires étrangers, la plupart d'entre eux provenant d'autres pays de l'UE. Les ports d'Asie, d'Amérique latine et des Caraïbes arrivent respectivement en deuxième et en troisième position en matière de fréquentation (cf. figure 5). Les autres régions représentent moins de 10 % de l'ensemble des escales de navires étrangers.

Figure 5

Les ports européens et asiatiques ont accueilli plus des trois quarts des escales de navires étrangers

Répartition mondiale des entrées de navires étrangers dans les ports par région, 2020



Source : G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

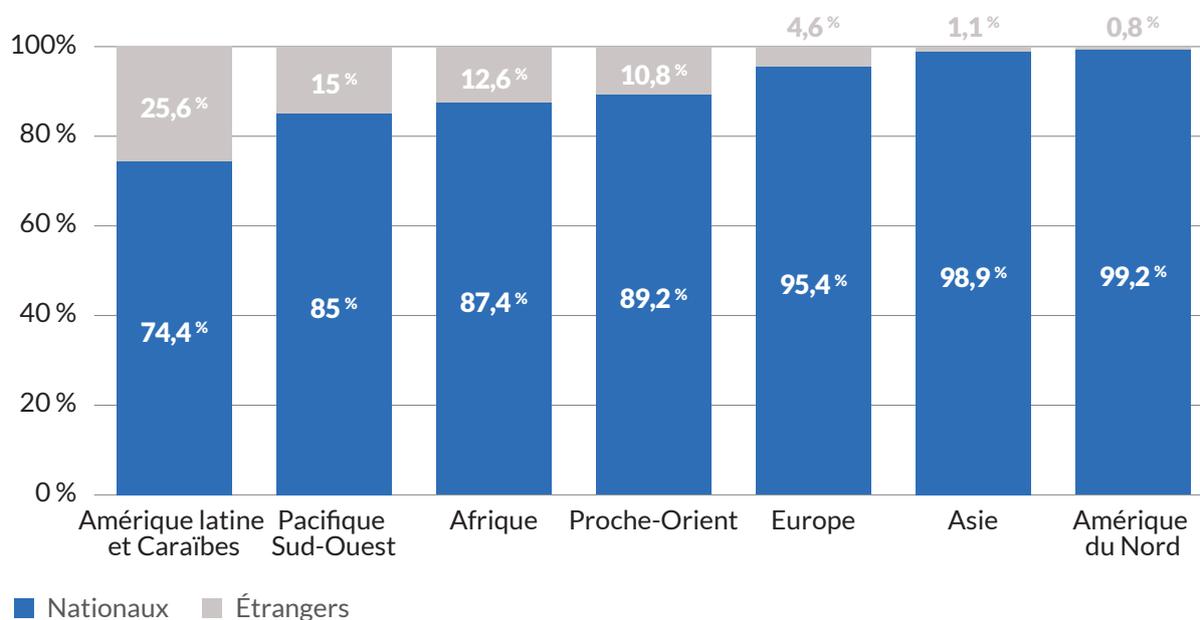
© 2023 The Pew Charitable Trusts

Les navires d'Amérique latine et des Caraïbes (25,6 %) ont effectué le plus grand nombre d'escales dans des ports étrangers, suivis par ceux du Pacifique Sud-Ouest (15 %), de l'Afrique (12,6 %), du Proche-Orient (10,8 %) et de l'Europe (4,6 %) (cf. figure 6). Les navires asiatiques (1,1 %) et nord-américains (0,8 %) ont majoritairement fréquenté leurs ports nationaux.

Figure 6

Les navires battant pavillon d'un pays d'Amérique latine ou des Caraïbes représentent le plus grand nombre d'entrées dans des ports étrangers

Escales dans les ports nationaux et étrangers par région, 2020



Source : G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

Analyse des risques liés à l'État du port

Pour évaluer le risque de voir les produits de la pêche INN transiter par les ports d'un des 140 États côtiers du monde, les chercheurs ont créé un indice qui combine la fréquentation de chaque port, telle qu'elle est détectée par les systèmes AIS, et des indicateurs de facteurs de risques internes et externes (cf. tableau 1). À titre d'exemple, citons le niveau de corruption comme indicateur de risque interne, et les escales des navires identifiés comme probablement impliqués dans la pêche INN comme indicateur de risque externe.

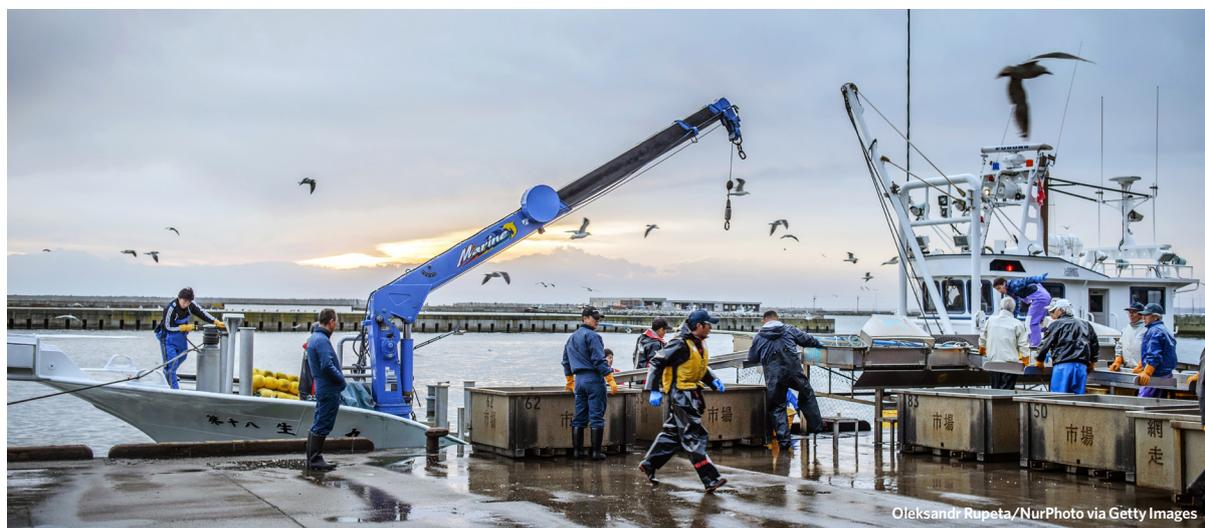


Tableau 1

Le risque associé à un port reflète différents facteurs internes et externes

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

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

Remarque : Le terme « navires de pêche » désigne à la fois les bateaux de pêche et de transport.

*Le statut indique si l'État du port a été identifié comme n'atteignant pas les objectifs ou ayant reçu un avertissement à cet effet par l'Union européenne, les États-Unis ou une ORGP.

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

Source : G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

L'analyse évalue et classe les États du port en fonction des risques internes, externes et globaux, les scores les plus bas indiquant le risque le plus faible. Le score de risque interne évalue si un pays a mis en place des mesures d'atténuation des risques de la pêche INN, par exemple en étant partie à l'AMREP. Le score de risque externe reflète les antécédents de pêche INN des navires débarquant dans chaque port. Le score global est une moyenne des scores interne et externe.

La comparaison des chiffres de 2017 et 2020 montre une augmentation du risque dans les ports non-AMREP, davantage fréquentés par des navires étrangers battant pavillon d'États qui ne sont pas parties à l'Accord. Des analyses futures permettront de confirmer ou non cette tendance.

- Le risque global au niveau mondial a légèrement diminué (-0,5 %) de 2017 à 2020, principalement en raison d'une baisse du risque interne, ce qui suggère que davantage d'États ont mis en place des mesures pour limiter les risques liés à la pêche INN. On note toutefois une augmentation du risque externe de près de 1 %, qui pourrait résulter des changements dans les mouvements des navires à haut risque durant la pandémie. (cf. tableau 2).
- Seule la région Amérique latine et Caraïbes a vu son risque interne augmenter entre 2017 et 2020. Quant au risque externe, il a progressé dans différentes régions : Pacifique Sud-Ouest, Amérique latine et Caraïbes, et Proche-Orient. Le Proche-Orient est la région présentant le niveau de risque le plus élevé, toutes catégories confondues, l'Amérique latine et les Caraïbes passant quant à elles de la cinquième à la deuxième place du classement. C'est dans ces régions que le risque de débarquement de produits de la pêche INN est le plus élevé, l'analyse ayant montré que les navires notés défavorablement tendaient à faire escale dans leurs ports. L'Europe et l'Amérique du Nord sont les régions présentant le plus faible risque (cf. tableau 3).
- Les États présentant le risque global le plus élevé dans chaque région étudiée ont peu varié entre 2017 et 2020. Il s'agit de la Chine, de la République démocratique du Congo et de la Russie, ainsi que de Kiribati, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et des Îles Salomon dans le Pacifique Sud-Ouest. En Asie, le Sri Lanka reste l'État présentant le risque le plus faible en 2020 (cf. tableau 4).

Tableau 2

Le risque global relatif à l'État du port a diminué avec l'extension des mesures de l'AMREP, mais les navires à haut risque constituent une menace dans la lutte contre la pêche INN

Risque relatif à l'État du port au niveau mondial par type, année et variation (en %), 2017-2020

	Score de risque interne	Score de risque externe	Score de risque global
2017	2,299	2,479	2,404
2020	2,226	2,517	2,383
Différence (en %)	-1.8%	+1.0%	-0.5%

Remarque : Le score global s'est légèrement amélioré (-0,5 %) entre les deux études, principalement en raison des progrès réalisés par les États dans l'atténuation du risque de débarquement des produits de la pêche INN (risque interne), l'augmentation des mouvements de navires à haut risque (risque externe) représentant toutefois une menace majeure dans la lutte contre la pêche illégale.

Source : G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

Tableau 3

Le niveau de risque a le plus fortement progressé sur trois ans en Amérique latine et dans les Caraïbes

Classement des niveaux de risque, scores par type de risque et par région, 2017 et 2020

	Rang	Score de risque interne	Score de risque externe	Score de risque global
2017	1	Europe (2,06)	Pacifique Sud-Ouest (2,31)	Amérique du Nord (2,24)
	2	Amérique du Nord (2,06)	Amérique du Nord (2,41)	Europe (2,27)
	3	Afrique (2,22)	Amérique latine et Caraïbes (2,42)	Amérique latine et Caraïbes (2,35)
	4	Amérique latine et Caraïbes (2,26)	Proche-Orient (2,47)	Afrique (2,40)
	5	Asie (2,48)	Europe (2,48)	Pacifique Sud-Ouest (2,41)
	6	Pacifique Sud-Ouest (2,51)	Afrique (2,54)	Asie (2,54)
	7	Proche-Orient (2,68)	Asie (2,59)	Proche-Orient (2,65)
2020	1	Amérique du Nord (1,88)	Europe (2,34)	Europe (2,12)
	2	Europe (1,89)	Pacifique Sud-Ouest (2,36)	Amérique du Nord (2,13)
	3	Afrique (2,19)	Amérique du Nord (2,38)	Afrique (2,36)
	4	Asie (2,29)	Afrique (2,54)	Pacifique Sud-Ouest (2,40)
	5	Amérique latine et Caraïbes (2,38)	Asie (2,58)	Asie (2,43)
	6	Pacifique Sud-Ouest (2,44)	Amérique latine et Caraïbes (2,64)	Amérique latine et Caraïbes (2,53)
	7	Proche-Orient (2,53)	Proche-Orient (2,74)	Proche-Orient (2,72)

Remarques : Les études réalisées sur les données de 2017 et 2020 montrent une évolution du niveau de risque. L'Amérique latine et les Caraïbes enregistrent les évolutions les plus importantes, avec une réduction des mesures d'atténuation du ressort de l'État (risque interne) et une augmentation du nombre de navires à haut risque (risque externe) s'arrêtant dans leurs ports. En 2020, le niveau de risque INN le plus élevé, toutes catégories de risque confondues, était constaté au Proche-Orient. Le score de risque interne évalue si un pays a mis en place des mesures d'atténuation des risques liés à la pêche INN. Le score de risque externe évalue les risques associés aux navires transportant des prises issues de la pêche INN qui tentent d'entrer dans des ports.

Source : G. Hosch et al., « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports » (2019), <https://cbe.miis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=jocoe> ; G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

Tableau 4

Le niveau de risque au niveau régional est le reflet de facteurs internes et externes

Identification des trois premiers États du port les plus et les moins exposés dans chaque région, par type de risque, en 2020

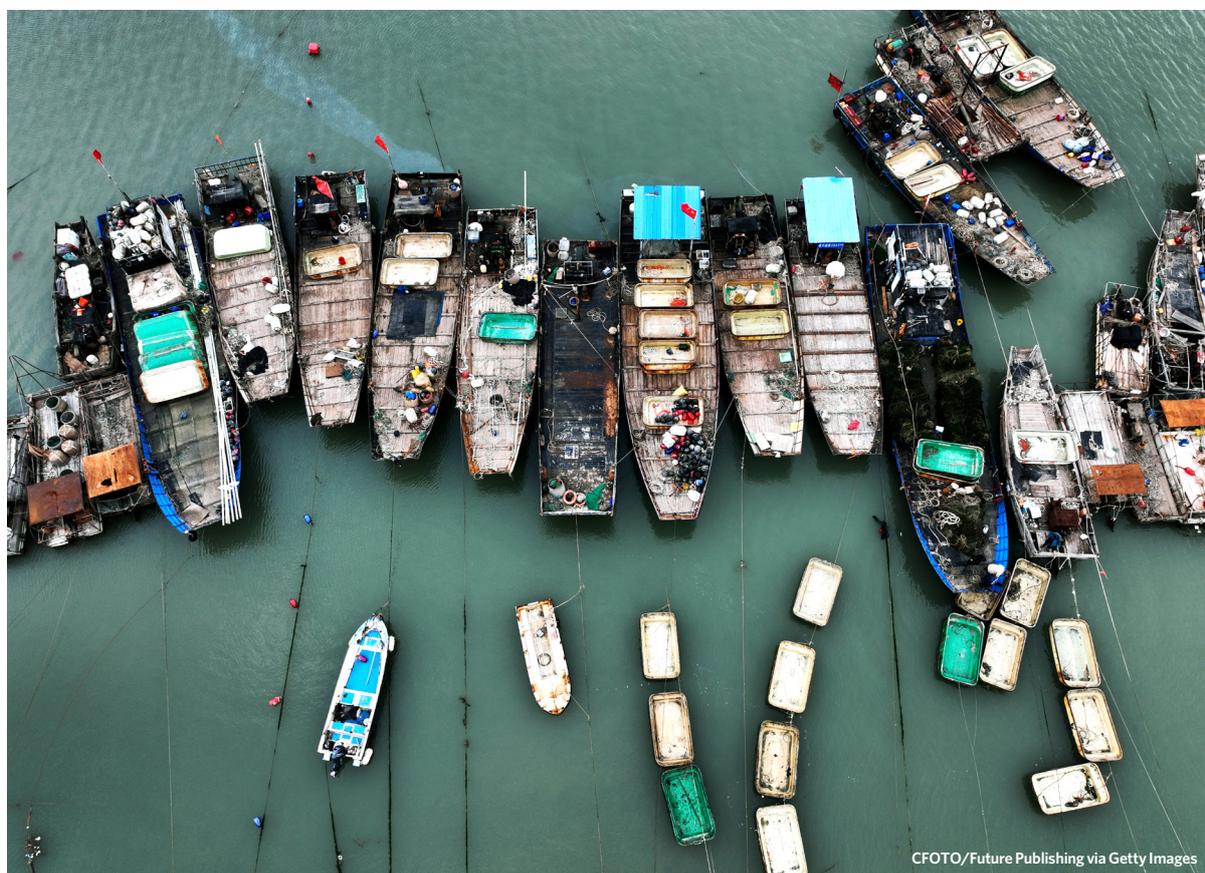
	Région	Score de risque interne	Score de risque externe	Score de risque global
Haut du classement (le plus élevé en premier)	Afrique	Sao Tomé-et-Principe	Kenya	Gambie
		Sénégal	Gambie	Kenya
		Gambie	Tanzanie	Cap-Vert
	Amérique du Nord	Canada	Canada	Canada
	Amérique latine et Caraïbes	Barbades	Bahamas	Bahamas
		Bahamas	Mexique	Nicaragua
		Cuba	Brésil et Trinité-et-Tobago	Trinité-et-Tobago
	Asie	Maldives	Sri Lanka	Sri Lanka
		Sri Lanka	Myanmar	Maldives
		Japon et Singapour	Corée du Nord	Singapour
Europe	Lituanie	Finlande	Finlande	
	Belgique	Estonie	Belgique	
	Finlande	Chypre et Allemagne	Chypre et Estonie	
Pacifique Sud-Ouest	Îles Cook	Îles Cook	Îles Cook	
	Australie	Palaos	Palaos	
	Nouvelle-Zélande	Tonga et Vanuatu	Tonga et Vanuatu	
Proche-Orient	Oman	Djibouti	Djibouti	
	Libye	Iran	Oman	
	Égypte et Liban	Liban et EAU	Libye	
Bas du classement (le moins élevé en premier)	Afrique	République démocratique du Congo (RDC)	Soudan	RDC
		Cameroun	Sao Tomé-et-Principe	Nigéria
		République du Congo	Ghana	Guinée-Bissau
	Asie	Corée du Nord	Chine	Chine
		Chine	Thaïlande	Vietnam
		Vietnam	Philippines	Malaisie
	Europe	Russie	Monténégro	Russie
		France	Russie	Israël
		Israël	Croatie	Monténégro

	Région	Score de risque interne	Score de risque externe	Score de risque global
Bas du classement (le moins élevé en premier)	Amérique du Nord	États-Unis	États-Unis	États-Unis
	Amérique latine et Caraïbes	Suriname	Salvador	Rép. dominicaine
		République dominicaine	Saint-Kitts-et-Nevis	Colombie
		Colombie	Barbade, République dominicaine, Guyana et Sainte-Lucie	Sainte-Lucie
	Pacifique Sud-Ouest	Papouasie-Nouvelle-Guinée (PNG)	Samoa	Kiribati
		Kiribati	Kiribati	PNG
		États fédérés de Micronésie (FSM) et Îles Salomon	Tuvalu et Nouvelle-Zélande	Îles Salomon et FSM
	Proche-Orient	Bahreïn	Koweït	Qatar
		EAU	Qatar	Bahreïn
		Qatar	Arabie saoudite	Koweït

Remarques : Le classement des États est établi par région. Lorsque plus d'un État est listé, les scores de tous les États listés étaient alors équivalents.

Sources : G. Hosch et al., « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports » (2019), <https://cbe.miiis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=joc> ; G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts



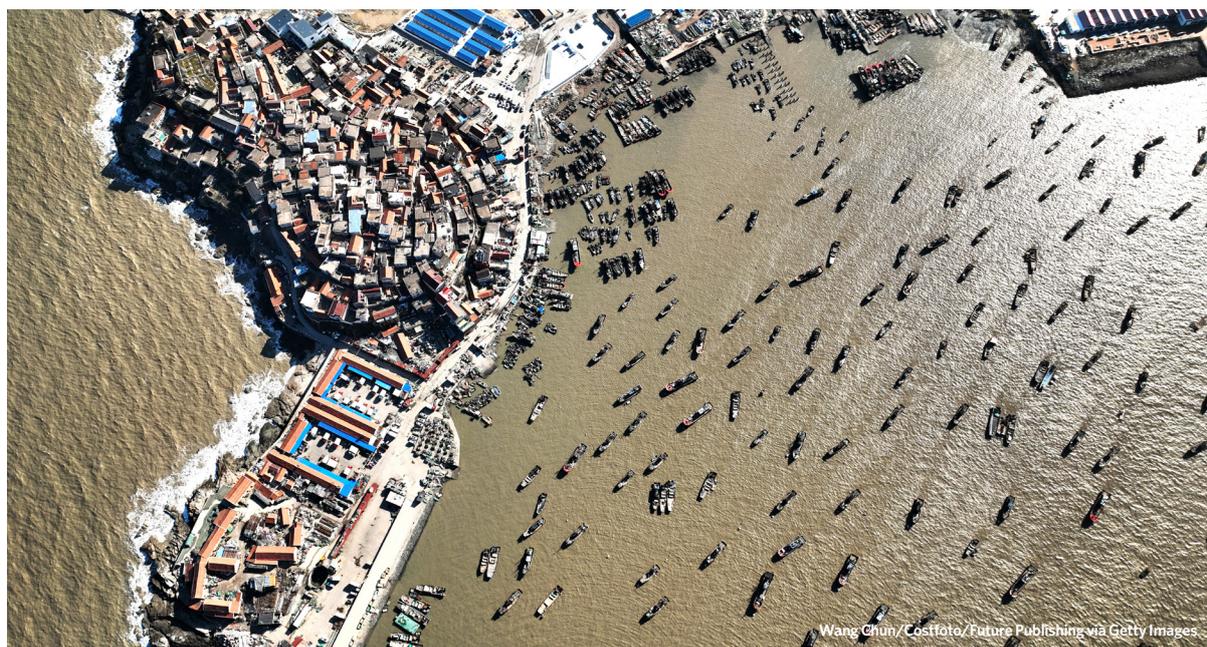
Analyses complémentaires des risques

Les chercheurs ont utilisé les données relatives aux scores de risque de 2020 pour effectuer une analyse statistique des relations potentiellement significatives entre différentes variables clés : risques interne et externe associés à l'État du port, scores de risque interne et externe des États parties ou non à l'AMREP, risque associé à l'État du port et indice de perception de la corruption, indices de perception de la corruption de l'État du pavillon du navire et de l'État du port, risque global de pêche INN de l'État du port et revenu national brut par habitant. Leur analyse a montré que :

- **Le simple fait d'être partie à l'AMREP diminue le score de risque interne et semble réduire efficacement les autres risques liés à la pêche INN.**
- **Le nombre d'États ayant adopté l'AMREP augmentant, les navires associés à un risque élevé lié à la pêche INN tendent à prendre la direction de ports non couverts par l'Accord, avec des effets sur les scores de risque externe.** L'adoption de l'AMREP semble donc bien constituer à elle seule un moyen de dissuasion efficace contre le débarquement de produits de la mer issus de la pêche INN.
- **En 2020, plus de 60 % des États du port avaient déjà adopté l'AMREP.** L'élargissement de l'AMREP limite progressivement les options pour les navires à haut risque cherchant à débarquer leurs prises dans des ports n'appliquant pas l'Accord.
- **La qualité globale de la gouvernance est un facteur davantage déterminant dans la performance d'un État du port que le revenu national.** Les navires à haut risque tendent à faire escale dans des États associés à un indice de perception de la corruption élevé, la lutte contre la pêche INN y étant perçue comme probablement moins sévère.
- **Au niveau régional, le revenu national est un facteur important de la performance d'un État du port.** À l'exception des pays du Proche-Orient, les pays à revenu élevé mettent généralement en œuvre des contrôles plus efficaces pour lutter contre le débarquement dans leurs ports des produits de la pêche INN.

Utilisation des ports désignés

L'une des principales dispositions de l'AMREP prévoit la désignation par les États parties de ports au sein desquels les navires étrangers doivent débarquer leurs prises. Les ports désignés disposent d'installations appropriées pour procéder à une évaluation des risques associés aux navires étrangers qui souhaitent accéder au port ; les navires en demandant l'accès doivent fournir toutes les informations nécessaires pour justifier leurs captures.



D'après la base de données publiques de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO) relatives à l'application de l'AMREP dans les ports désignés, 32 États, dont 18 de l'UE, ont sélectionné et répertorié leurs ports désignés à partir de 2020. Dans le cadre de l'étude, les chercheurs ont analysé l'utilisation des ports désignés de ces États et ont constaté une grande diversité de mise en œuvre⁸.

Le pourcentage de navires étrangers faisant escale dans des ports non désignés de l'UE en 2020 s'établissait à 46,6 %, soit près d'un navire étranger sur deux (cf. tableau 5). La fréquentation des ports désignés était la plus faible en Belgique (1,4 % des escales), en France (16,8 %), en Grèce (17,4 %) et au Portugal (25 %). À titre de comparaison, les ports désignés étaient utilisés dans 100 % des cas en Bulgarie et en Lituanie.

Tableau 5

L'utilisation des ports désignés varie d'un pays à l'autre de l'UE, mais reste globalement inférieure à 55 %

Statistiques sur les entrées dans les ports désignés pour 18 pays de l'UE, 2020

État du port dans l'UE	Nombre total d'escales de navires étrangers (hors UE)	Nombre d'escales de navires étrangers (hors UE) dans les ports désignés	Escales de navires étrangers (hors UE) dans les ports désignés (en %)
Allemagne	45	23	51,1%
Belgique	147	2	1,4%
Bulgarie	1	1	100,0%
Chypre	0	-	-
Croatie	2	1	50,0%
Danemark	1167	510	43,7%
Finlande	0	-	-
France	95	16	16,8%
Grèce	23	4	17,4%
Irlande	27	26	96,3%
Italie	28	26	92,9%
Lettonie	9	8	88,9%
Lituanie	43	43	100,0%
Pays-Bas	275	269	97,8%
Pologne	126	118	93,7%
Portugal	8	2	25,0%
Roumanie	0	-	-
Suède	107	95	88,8%
Total	2103	1144	54,4%

Remarque : La législation de l'Union européenne ne contraint pas les navires des États membres de l'UE à utiliser les ports désignés.

Source : G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts



Rodrigo Buendia/AFP Via Getty Images

En ce qui concerne les États non-membres de l'UE, 39,6 % des navires étrangers n'ont pas utilisé les ports désignés, l'utilisation la plus faible ayant lieu au Japon (38,1 %), en Norvège (50,9 %) et en Islande (66,5 %). À l'opposé, les ports désignés sont fréquentés dans 100 % des cas en Gambie, au Ghana, au Kenya, aux Maldives, à Sao Tomé-et-Principe, aux Seychelles et au Togo (cf. tableau 6).

Ces résultats suggèrent que les pays en développement appliquent les dispositions relatives aux ports désignés de manière plus cohérente et plus efficiente que les pays développés. Toutefois, la plus grande utilisation des ports désignés dans les pays en développement peut aussi s'expliquer par des infrastructures de débarquement plus limitées et un moins grand nombre d'escales.

Tableau 6

L'utilisation des ports désignés à 100 % est plus fréquente dans les pays en développement que dans les pays développés

Statistiques sur les entrées dans les ports désignés pour 14 États non-membres de l'UE, 2020

État du port	Nombre d'escales de navires étrangers	Dans les ports désignés	%
Australie	63	55	87,3%
Chili	282	261	92,6%
Gambie	30	30	100,0%
Ghana	170	170	100,0%
Islande	258	217	66,5%
Japon	1554	528	38,1%
Kenya	10	10	100,0%
Maldives	16	16	100,0%
Norvège	1738	1059	60,9%
Nouvelle-Zélande	134	123	91,8%
Sao Tomé-et-Principe	2	2	100,0%
Seychelles	343	343	100,0%
Togo	58	58	100,0%
Vanuatu	59	49	83,1%
Total	4 717	2 849	60,4%

Remarques : L'utilisation des ports désignés en dehors de l'UE s'est légèrement améliorée au cours de la période couverte par les données de 2020, passant de 54,4 % à 60,4 %, avec une utilisation à 100 % dans la plupart des pays en développement.

Source : G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>

© 2023 The Pew Charitable Trusts

Recommandations

Des progrès ont été réalisés par les États parties à l'AMREP pour limiter le risque de débarquement dans leurs ports des produits de la pêche INN. Les pays non-signataires de l'AMREP ou qui n'appliquent pas les mesures appropriées sont soumis à une pression croissante, dans la mesure où les navires étrangers battant pavillon de pays non-signataires cherchent de plus en plus à accéder à des ports où aucun contrôle n'est pratiqué. Pour mieux limiter l'accès des navires à risque élevé à leurs ports, les pays déjà parties à l'AMREP, mais dont la mise en œuvre peut être améliorée, doivent en appliquer les dispositions de manière plus stricte. Il est également souhaitable qu'un plus grand nombre d'États non-parties ratifient et mettent en œuvre cet Accord. À cette fin, Pew met en avant quatre recommandations :

- Les États parties à l'AMREP doivent veiller à une application équitable et efficace des mesures visant les navires étrangers comme nationaux, comme l'exige l'Accord⁹. Ce point est particulièrement important compte tenu de la fréquentation particulièrement élevée (plus de 97 %) des navires nationaux dans les ports.
- Il est essentiel que les États développés appliquent les dispositions de l'Accord afin de mieux soutenir les États en développement dans leurs efforts d'amélioration de la qualité de leur gouvernance, un facteur clé en matière de performance de l'État du port et de mise en œuvre effective des obligations internationales, comme celles de l'AMREP.
- La ratification de l'AMREP par un plus grand nombre d'États est souhaitable, car ses dispositions dissuadent les navires à haut risque de fréquenter leurs ports et réduisent la probabilité de débarquement des produits de la pêche INN.
- Il est essentiel que les États parties à l'AMREP mettent au point un mécanisme permettant de contrôler l'efficacité de sa mise en œuvre à l'échelle régionale et mondiale, d'identifier les lacunes et de cibler des mesures de soutien. Il serait souhaitable que la mise en œuvre de l'AMREP, très variable d'une région à une autre, gagne en cohérence et en transparence, en particulier en ce qui concerne les ports désignés.

Conclusion

Bien que le risque global associé à l'État du port se soit légèrement amélioré entre 2017 et 2020, des progrès doivent encore être réalisés dans l'application des dispositions de l'AMREP, en particulier en ce qui concerne l'utilisation des ports désignés. Les navires à haut risque cherchant en priorité à accéder aux ports pratiquant des contrôles peu rigoureux ou inexistants, le suivi des navires battant pavillon de pays non-parties à l'AMREP est essentiel pour l'évaluation des risques.

Les contrôles des navires battant pavillon national revêtent une importance majeure, car les navires étrangers représentent moins de 3 % du nombre total d'escales. Il est souhaitable que les États renforcent les contrôles sur leurs flottes nationales, en appliquant les mêmes normes que pour les navires étrangers. Enfin, le fait d'être partie à l'AMREP ou de mettre en œuvre des mesures du ressort de l'État du port constitue un moyen de dissuasion efficace contre le risque de débarquement de produits de la pêche INN. En conclusion, cette étude démontre l'efficacité de l'AMREP et souligne la nécessité d'une mise en œuvre complète de l'Accord à l'échelle mondiale, afin de réduire les débarquements de prises illégales par des navires à haut risque, et de mettre un terme à la pêche INN dans le monde entier.

Annexe : Méthodologie

Cette étude s'appuie sur deux séries de travaux : l'évaluation menée par *Poseidon* en 2015, « Fish Landings at the World's Commercial Fishing Ports », qui a classé les 100 ports les plus importants au monde en fonction du volume de poissons débarqués par les navires industriels, et l'étude réalisée en 2019 par *OceanMind* et *Poseidon*, intitulée « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports », qui combine des données issues de systèmes AIS et d'autres données pour le calcul d'indicateurs de risque portuaire.

Pour cette dernière étude, *Poseidon* et *Global Fishing Watch* ont analysé des enregistrements AIS à partir de 2020 et constitué un ensemble de données mondiales comprenant 166 514 points de mouillage. Ils ont ensuite agrégé ces données par port et identifié les entrées et sorties des bateaux de pêche et de transport, grâce à leur position AIS par rapport à un point de mouillage (dans un rayon de 3 km pour les entrées, à plus de 4 km pour les sorties). Afin d'éviter de comptabiliser à tort de simples passages à proximité des points de mouillage (répondant aux critères d'entrée et de sortie de base), deux éléments supplémentaires ont été enregistrés : les arrêts et les écarts au mouillage. Une escale commence lorsqu'un navire se trouve à moins de 3 km d'un point de mouillage (« au port ») à une vitesse inférieure à 0,2 nœud et se termine lorsque la vitesse du navire dépasse 0,5 nœud. Ces arrêts ont été regroupés à l'aide d'un algorithme afin de représenter les escales dans les ports et les relier aux ports et mouillages couramment utilisés.

Considérations relatives aux données des systèmes AIS

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

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

Trygg Mat Tracking a passé au crible un échantillon de ces données sur les ports et les mouillages pour en évaluer la qualité. Il en ressort que certains événements pouvaient avoir été associés par erreur à un mouillage ou à un port spécifique, et que les chercheurs avaient peut-être surestimé le nombre d'escales au niveau de l'État. L'équipe de recherche a corrigé certaines de ces erreurs, mais les effets de ces biais sur l'analyse ont probablement été minimales à l'échelle mondiale, car ils ont tendance à s'annuler lorsque l'on regarde des zones plus étendues.

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

Sur les 153 États côtiers initialement sélectionnés pour cette étude, les chercheurs en ont éliminé 13 parce qu'aucun navire de pêche équipé d'un système AIS ne pouvait être détecté aux abords des ports de ces 13 États (Belize, Bosnie-Herzégovine, Brunei Darussalam, Cambodge, Comores, Érythrée, Haïti, Jordanie, Monaco, Nauru, Niue, Syrie et Timor oriental). Sur les 140 États côtiers identifiés comme exploitant des ports de pêche sur la base des données AIS, deux n'ont enregistré aucune visite de navires étrangers (Bahreïn et Nicaragua). Certains des États côtiers exclus de l'étude, comme le Cambodge et les Comores, sont clairement des États du port, et leur exclusion démontre certaines des limites générées par le faible taux d'utilisation de la technologie AIS sur l'ensemble des flottes de pêche à l'échelle mondiale.

La qualité des données utilisées pour les indicateurs de risque, qui proviennent d'une source autre que l'AIS, est fiable, car elle est déterminée par des processus mis en œuvre par les organisations qui produisent et hébergent ces données. En cas d'écarts entre la nature et le contenu des informations émanant de différentes sources, les chercheurs ont fait en sorte que les scores des pays soient les plus fiables possibles.

Notes finales

- 1 D.J. Agnew et al., « Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing », *PLOS ONE* 4, no. 2 (2009): e4570, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>.
- 2 Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (2009) <https://www.fao.org/3/i5469t/i5469T.pdf>.
- 3 G. Hosch et al., « IUU Safe Havens or PSMA Ports: A Global Assessment of Port State Performance and Risk » (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>.
- 4 G. Hosch et al., « Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports », *Journal of Ocean and Coastal Economics* 6, no. 1 (2019), <https://cbe.miis.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1097&context=jocce>.
- 5 Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, « Designated Ports App », consulté le 13 mars 2023, <https://www.fao.org/fishery/port-state-measures/psmaapp/?locale=en&action=qry>. La FAO héberge le portail où les États parties à l'AMREP renseignent leurs ports désignés, et où les navires étrangers peuvent ensuite demander l'entrée au port.
- 6 Les États exerçant des contrôles renforcés sans toutefois être parties à l'AMREP sont désignés comme ayant mis en œuvre des mesures du ressort de l'État du port.
- 7 Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port. « Chaque Partie veille à ce que les mesures appliquées aux navires autorisés à battre son pavillon soient au moins aussi efficaces que les mesures appliquées aux navires visés au paragraphe 1 de l'article 3 pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR (Chaque partie, en sa qualité d'État du port, applique le présent accord aux navires qui ne sont pas autorisés à battre son pavillon et qui cherchent à entrer dans son ou ses port(s) ou qui se trouvent dans l'un de ses ports,) ».
- 8 Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, « Designated Ports App. » L'UE est Partie à l'AMREP et représente dans ce cadre ses 27 États membres.
- 9 Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port. « Chaque Partie veille à ce que les mesures appliquées aux navires autorisés à battre son pavillon soient au moins aussi efficaces que les mesures appliquées aux navires visés au paragraphe 1 de l'article 3 pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR ».

Cette fiche d'information a été mise à jour le 8 février 2024 pour corriger les informations sur la source des données relatives aux navires de 2020 que les chercheurs ont analysées.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur : pewtrusts.org

The Pew Charitable Trusts

Contact: Leah Weiser, Responsable de la Communication

E-mail: lweiser@pewtrusts.org

Site Web du projet: pewtrusts.org/internationalfisheries

The Pew Charitable Trusts exploite les données pour faire la différence. L'organisation fête son 75e anniversaire. Pew résout les difficultés d'un monde qui change en clarifiant les problèmes, en créant des consensus et en portant des projets ambitieux qui permettent des avancées concrètes.