



联合国
粮食及
农业组织

Food and Agriculture
Organization of the
United Nations

Organisation des Nations
Unies pour l'alimentation
et l'agriculture

Продовольственная и
сельскохозяйственная организация
Объединенных Наций

Organización de las
Naciones Unidas para la
Alimentación y la Agricultura

منظمة
الأغذية والزراعة
للأمم المتحدة

COMITÉ DES PÊCHES

Trente-troisième session

Rome, 9-13 juillet 2018

**DIRECTIVES VOLONTAIRES
SUR LE MARQUAGE DES ENGINES DE PÊCHE**

Introduction

La FAO a convoqué, du 5 au 9 février 2018, une Consultation technique sur le marquage des engins de pêche, à l'issue de laquelle les participants ont adopté les Directives volontaires sur le marquage des engins de pêche. Conformément au paragraphe 20 du Rapport de la Consultation technique (COFI/2018/Inf.25), le Secrétariat a revu le texte pour s'assurer de sa cohérence interne sur les plans linguistique et juridique, et pour effectuer un travail d'édition dans la mesure nécessaire, avant de présenter les Directives au Comité des pêches pour examen à sa trente-troisième session. La révision du texte, qui a consisté en des changements apportés à des fins de cohérence linguistique et juridique, en un remaniement de la numérotation et en une mise en forme des paragraphes, n'a entraîné aucune modification de fond du texte qui a été convenu par la Consultation technique.

Le code QR peut être utilisé pour télécharger le présent document. Cette initiative de la FAO vise à instaurer des méthodes de travail et des modes de communication plus respectueux de l'environnement.

Les autres documents peuvent être consultés à l'adresse <http://www.fao.org/cofi/fr/>.



mx136

I. OBJET

1. Les Directives volontaires sur le marquage des engins de pêche sont un instrument qui a pour vocation de contribuer à la pêche durable et d'améliorer l'état du milieu marin en prévenant, en réduisant et en éliminant la présence d'engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés (EPAPR) et en facilitant l'identification et la récupération de ces engins. Les Directives peuvent aider les États à s'acquitter des obligations qu'ils ont contractées au regard du droit international, notamment par des accords internationaux pertinents et des cadres de gouvernance relatifs à ces accords, ainsi qu'à contribuer à améliorer la sécurité en mer en réduisant le danger que les EPAPR représentent pour la navigation et en aidant à repérer les activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR). Les États sont par ailleurs encouragés à prendre en compte ces Directives dans l'éventualité où ils établiraient un système de marquage des engins de pêche pour les eaux continentales.

2. Les Directives ont pour objet d'aider les États et les organes régionaux des pêches (ORP), notamment les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) et les parties à des arrangements régionaux de gestion des pêches (ARGP), à élaborer et à mettre en œuvre un système de marquage des engins de pêche ainsi que des mesures connexes relatives aux EPAPR qui:

- a) soient un instrument pratique pour localiser et identifier les propriétaires des engins de pêche;
- b) comprennent un guide sur la mise en place de systèmes de marquage appropriés;
- c) prévoient un cadre de conduite des évaluations des risques permettant de déterminer s'il est opportun de mettre en place un système de marquage des engins de pêche;
- d) servent de base pour la formulation de recommandations et l'élaboration de règlements ayant pour objet de réduire le plus possible l'abandon, la perte et le rejet d'engins de pêche et d'encourager la récupération des EPAPR.

3. Les Directives prennent en compte, entre autres, les documents suivants:

- a) le Code de conduite pour une pêche responsable;
- b) le Plan d'action international de 2001 visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INDNR);
- c) le rapport de la Consultation d'experts de 1991 sur le marquage des engins de pêche (Rapport FAO sur les pêches n° 485, 1993);
- d) l'Accord de la FAO de 1993 visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion («Accord d'application»);
- e) l'annexe III (Système de marquage des engins de pêche - proposition) et l'annexe IV (Système standard de signalisation lumineuse et matérielle pour l'identification et la localisation d'engins de pêche - proposition) des *Directives techniques de la FAO pour une pêche responsable*. N° 1. FAO (1996);
- f) l'annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)¹;

¹ L'annexe V de la MARPOL interdit de manière générale le rejet d'ordures quelles qu'elles soient dans la mer, sauf exceptions visées dans les règlements 4, 5, 6 et 7 de l'annexe, relatives aux déchets alimentaires, aux résidus des navires de fret, aux agents de nettoyage et additifs et aux carcasses d'animaux, et exceptions énoncées dans le règlement 7. Sauf mention contraire expresse, l'annexe V de la MARPOL s'applique à l'ensemble des navires, c'est-à-dire à tous les navires de quelque type que ce soit, y compris les navires de pêche intervenant dans le milieu marin.

- g) les *Directives techniques de la FAO pour une pêche responsable*. 2003. N° 2. *Aménagement des pêches, L'approche écosystémique des pêches*;
- h) les résolutions 60/31 (paragraphe 77 à 81) et 70/75 (paragraphe 174 et 175) de l'Assemblée générale des Nations Unies;
- i) les Directives internationales de la FAO sur la gestion de la pêche profonde en haute mer (2009);
- j) l'Accord de la FAO 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);
- k) les Directives internationales de la FAO sur la gestion des prises accessoires et la réduction des rejets en mer (2011);
- l) les Directives pour la mise en œuvre de l'annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) aux termes de la résolution MEPC 219 (63);
- m) la résolution A.1117(30) de l'OMI²;
- n) la Classification statistique internationale type des engins de pêche (CSITEP) révisée (Rev.1, 21 octobre 2010), adoptée par le Groupe de travail chargé de coordonner les statistiques des pêches à sa vingt-cinquième session à Rome en 2016; et
- o) les recommandations formulées lors de la Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêche aux paragraphes 25 et 26 du *Rapport FAO sur les pêches et l'aquaculture*. N° R1157. *Rapport de la Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêche*, Rome, 4-7 avril 2016.

4. Dans ces Directives sont développées des considérations relatives à la mise en place d'un système de marquage des engins de pêche. Dans l'annexe sont énoncés des éléments fondamentaux à prendre en compte lors de la préparation d'une évaluation des risques liés au marquage des engins de pêche.

5. Les présentes Directives doivent être interprétées et appliquées conformément aux règles pertinentes du droit international, qui figurent dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 («Convention des Nations Unies de 1982»). Nulle disposition des présentes Directives ne saurait être au préjudice des droits, de la compétence juridictionnelle ou des devoirs des États au regard du droit international, tel qu'énoncé dans la Convention des Nations Unies de 1982. En particulier, rien dans les présentes Directives ne saurait être réputé porter préjudice au droit des États de prescrire, conserver ou développer des règles plus strictes dans le domaine du marquage des engins de pêche que celles qui figurent dans les Directives, y compris les mesures adoptées en application d'une décision d'un ORP, notamment une ORGP ou un ARGP.

² La résolution A.1117(30) de l'OMI invite les gouvernements concernés à mettre en œuvre le Système de numérotation de l'OMI.

II. CHAMP D'APPLICATION ET PRINCIPES

6. Les présentes Directives sont à caractère volontaire et ont une portée mondiale. Elles s'appliquent à tous les types d'engins de pêche utilisés dans quelque type d'activité halieutique que ce soit dans l'ensemble des océans et mers.
7. Un système de marquage des engins de pêche doit être mis en place pour tous les types d'engins à moins que les autorités compétentes, après une évaluation des risques ou selon la manière qui aura été jugée indiquée, soient d'avis contraire. Le degré de complexité du marquage des engins doit être fonction de la nécessité et du caractère pratique du système devant être mis en place.
8. L'analyse des risques peut en outre faciliter l'établissement de priorités concernant les mesures à engager et elle peut être exploitée pour définir des approches complémentaires de réduction progressive. Ces mesures doivent tenir compte de la gravité et de la probabilité d'éventuels impacts des différentes pêcheries, en utilisant les informations les plus précises dont on dispose au moment de l'évaluation.
9. Les systèmes de marquage des engins de pêche doivent être conçus de manière à prendre en compte les besoins et exigences pratiques des pêcheries auxquelles ils s'appliquent et les responsabilités des États en tant qu'États du pavillon, États côtiers, États du port et, éventuellement, en tant qu'États membres d'organes régionaux des pêches, y compris des ORGP/ARGP.
10. Il faut que les parties intéressées, y compris les communautés de pêcheurs, participent activement et en bonne connaissance de cause à l'ensemble du processus de prise de décision, lequel doit être ouvert au plus grand nombre, afin de concevoir, mettre en place et régler le système de marquage des engins de pêche de manière transparente et ouverte.
11. Le système de marquage des engins de pêche doit:
 - a) se fonder sur une évaluation des risques liés aux EPAPR, afin que les mesures relatives au marquage des engins soient organisées par priorités, proportionnées en regard des risques avérés et conçues de manière à réduire, atténuer et éliminer efficacement ces risques;
 - b) fournir un moyen simple, pragmatique, économique et contrôlable d'identifier le propriétaire et de localiser l'engin de pêche, ainsi que de remonter jusqu'au(x) navire(s) et/ou exploitant(s) participant aux opérations de pêche;
 - c) si possible, être compatible avec les systèmes de certification et de traçabilité;
 - d) comprendre une procédure de suivi de manière à s'adapter à l'évolution des conditions de l'ensemble des parties prenantes;
 - e) contribuer au fonctionnement des systèmes de gestion des ressources;
 - f) respecter les obligations inscrites dans les conventions et accords internationaux pertinents;
 - g) permettre de remonter au(x) navire(s) ou exploitant(s) pratiquant des opérations de pêche ou connexes, grâce aux autorisations ou licences de pêche;
 - h) être conforme à l'annexe V de la MARPOL et aux directives y afférentes, et contribuer au respect de la disposition 10.6 relative aux obligations en matière de communication d'informations; et
 - i) promouvoir les méthodes ne présentant pas de risques pour l'environnement (par exemple de pollution par le plastique).

12. Le système de marquage des engins de pêche peut également prévoir une méthode précisant comment indiquer la présence d'engins de pêche dans la colonne d'eau.
13. Le système de marquage des engins de pêche doit être défini dans les textes de loi nationaux ou infranationaux ou s'y référer, et il doit s'inscrire dans un cadre juridique régional s'il y a lieu, sans préjudice des éventuelles mesures en vigueur ayant la même finalité.
14. Si les Directives prescrivent qu'un marquage particulier doit être apposé sur un type d'engin de pêche ou prévoient des modalités spécifiques de marquage à respecter, les autorités nationales compétentes ou les organes régionaux des pêches, y compris les ORGP/ARGP, selon le cas, peuvent autoriser d'autres modalités ou normes de marquage, à condition que celles-ci répondent aux critères minimaux indiqués dans les présentes Directives et contribuent au marquage des engins de pêche.
15. Les évaluations des risques visées dans la présente section doivent envisager les risques potentiels pour la navigation, la sécurité et l'environnement, ainsi que les avantages découlant de la mise en place d'un système efficace de marquage et de suivi des engins de pêche pour une pêcherie donnée. Des indications sur les critères pouvant être pris en compte dans la préparation d'une évaluation des risques sont données dans l'annexe.

III. DÉFINITIONS

16. Aux fins des présentes Directives:

- a) L'expression «engin de pêche» désigne un engin physique, une partie d'un engin ou un ensemble d'objets qui peuvent être placés dans l'eau - en surface, dans la colonne d'eau ou sur les fonds marins - dans le but de capturer des organismes marins ou de les contrôler en vue de leur ultérieure capture ou exploitation, au sens de l'annexe V de la MARPOL.
- b) Le mot «marque» désigne:
- i) un identificateur qui permet aux pouvoirs publics compétents de retrouver la personne physique ou morale responsable en dernière instance de l'utilisation de l'engin de pêche considéré; et/ou
 - ii) un moyen de connaître la présence, la taille et la nature de l'engin de pêche mis à l'eau considéré.
- c) L'expression «dispositif de concentration du poisson» (DCP) désigne dans les présentes Directives, sans préjudice de l'usage des différentes définitions dans d'autres instruments, un objet, dispositif ou structure pérenne, semi-pérenne ou temporaire fabriqué avec des matériaux artificiels ou naturels, qui est mouillé, éventuellement suivi, et qui sert à rassembler des animaux aquatiques qui seront ensuite pêchés. Un DCP peut être ancré (DCPa) ou dérivant (DCPd).
- d) L'expression «engin de pêche abandonné» désigne un engin de pêche contrôlé et susceptible d'être récupéré par un exploitant ou propriétaire, mais qui a été délibérément laissé dans la mer pour des motifs de force majeure ou pour d'autres raisons imprévisibles.
- e) L'expression «engin de pêche perdu» désigne un engin de pêche dont le propriétaire ou l'exploitant a accidentellement perdu le contrôle et qui ne peut pas être localisé ni récupéré par celui-ci.
- f) L'expression «engin de pêche rejeté» désigne un engin de pêche qui a été laissé dans la mer et que son propriétaire ou exploitant ne compte pas continuer à contrôler ni récupérer.

IV. MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME DE MARQUAGE DES ENGINES DE PÊCHE

17. Le marquage des engins de pêche doit être envisagé dans le contexte plus général des mesures de gestion des pêches prises pour améliorer la viabilité à long terme des pêches et la santé des océans, y compris la réduction des EPAPR, leur limitation à un nombre minimal et leur élimination.

18. Il appartient aux pouvoirs publics compétents, avec la participation de toutes les parties concernées:

- a) de déterminer les modalités d'utilisation d'un éventuel système de marquage des engins de pêche;
- b) de recenser les pêcheries, les engins de pêche, les navires et les zones auxquels le système doit s'appliquer et de préciser quelles doivent être les conditions de mise en place du système qui aura été choisi, ainsi que les conditions et modalités d'octroi d'exemptions;
- c) de définir les procédures de communication d'informations et les modalités de stockage, récupération et échange de données.

19. Les États doivent coopérer, soit dans un cadre bilatéral, soit par le biais d'organes des pêches sous-régionaux ou régionaux tels que les ORP, y compris les ORGP/ARGP, selon le cas, aux fins de la création, de la mise en place et de l'harmonisation des systèmes de marquage des engins de pêche qui auront été considérés nécessaires et appropriés.

20. Le système de marquage des engins de pêche doit être conçu de manière à fournir toutes les informations nécessaires pour atteindre les objectifs voulus, qui sont développés au paragraphe 11 des présentes Directives. À cet effet, le système doit prévoir les éléments, aspects, exigences et spécifications visés dans les présentes Directives, dont les suivants:

- a) signalement d'EPAPR;
- b) notification de découverte d'un engin de pêche;
- c) récupération d'EPAPR;
- d) si possible, élimination ou démantèlement des engins indésirables dans des conditions de sécurité et sans incidence négative pour l'environnement.

21. Il faut concevoir les systèmes de marquage des engins de pêche de manière à ce qu'ils soient aussi pratiques que possible à mettre en œuvre, afin de faciliter leur adoption.

22. Dans le cas où le marquage des engins de pêche est mis en œuvre pour donner suite à des prescriptions nationales, infranationales ou régionales, il doit éventuellement figurer parmi les conditions attachées aux autorisations ou licences de pêcher qui seront dès lors accordées. Dans les situations où aucune autorisation ni licence n'est requise pour pêcher, il est possible de mettre en place un système de marquage des engins de pêche dans le cadre du système de gestion des pêches, si on le considère nécessaire et pratique.

23. Les propriétaires d'engins de pêche assujettis à un système de marquage des engins de pêche doivent se voir attribuer une marque unique, qu'ils seront tenus d'apposer sur tous les engins concernés leur appartenant.

24. Dans l'éventualité où l'engin de pêche est associé à un navire de pêche immatriculé, la marque attribuée pour l'engin de pêche doit correspondre aux coordonnées d'immatriculation du navire (par exemple les lettres et numéros du port ou le numéro OMI³, s'il en a un).
25. L'autorité compétente peut autoriser l'utilisation d'une marque commune à une entreprise, une organisation de pêcheurs ou une entité analogue s'il peut être démontré que les engins de pêche devant être marqués peuvent être utilisés par plus d'un groupe d'utilisateurs ou navire par roulement ou suivant des modalités de mise en commun des ressources. Si c'est techniquement réalisable, ces marques d'identification doivent être suivies par un identificateur individuel de l'engin et le(s) propriétaire(s) doit(ven)t conserver un registre des emplacements physiques de l'engin.
26. Le type et le style des marques doivent être approuvés par les autorités compétentes et être conformes aux spécifications techniques indiquées en prenant en compte, le cas échéant, les meilleures normes internationales en vigueur.
27. Ces marques peuvent être répertoriées et décrites dans un fichier ou répertoire des engins de pêche ou dans le cadre d'un système de licences ou d'autorisation de pêche. Les informations liées à une marque doivent être enregistrées et incorporées dans le système d'attribution des autorisations ou licences de pêche, s'il en existe un.

V. SUIVI, CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

28. Les États, les organes régionaux et sous-régionaux des pêches tels que les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les communautés de pêcheurs doivent veiller à ce que l'application du système de marquage des engins de pêche fasse partie intégrante des dispositions de suivi, contrôle et surveillance des pêches.
29. Ces dispositions doivent prévoir l'application d'amendes ou de sanctions appropriées en cas de défaut de conformité aux règles imposées dans le cadre du système de marquage des engins de pêche.
30. Les autorités compétentes doivent procéder à des inspections afin de vérifier que les propriétaires et exploitants respectent les prescriptions en matière de marquage des engins de pêche. L'absence de marque - ou un marquage insuffisant - sur un engin de pêche, qui empêche de remonter jusqu'au propriétaire ou d'établir que ledit engin est autorisé dans une zone donnée, peut être un indice de pêche INDNR et doit être signalée aux autorités compétentes, lesquelles doivent prendre toutes les mesures réglementaires. Le marquage des engins de pêche devrait être considéré comme un mécanisme important contribuant à la prévention de la pêche INDNR.
31. L'État du port doit procéder à l'inspection des engins de pêche conformément aux procédures indiquées au paragraphe e) de l'annexe B de l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, y compris aux conditions concernant le marquage des engins de pêche.
32. Lors de la mise au point de mécanismes de traçabilité des marques sur les engins de pêche, les autorités compétentes doivent prévoir des mesures concernant la perte, la détérioration et le remplacement éventuels des marques. Dans l'éventualité où une marque est égarée, endommagée ou illisible, le propriétaire doit communiquer dès que possible aux autorités compétentes une déclaration précisant les circonstances de la perte ou de la détérioration de la marque et en demander une nouvelle.
33. Les États doivent encourager quiconque trouverait un engin de pêche mouillé qui serait dépourvu des marques réglementaires à le signaler à l'autorité compétente.

³ Selon les dispositions de la résolution A.1117 (30) - Système de numérotation de l'OMI -, adoptées le 6 décembre 2017.

VI. SIGNALEMENT DES ENJINS DE PÊCHE ABANDONNÉS, PERDUS OU REJETÉS

34. L'obligation pour les professionnels de la pêche de signaler les EPAPR aux autorités compétentes pourrait être inscrite parmi les conditions réglementaires attachées à l'autorisation de pêcher ou à la licence de pêche.

35. Les autorités compétentes doivent établir des systèmes adéquats de communication d'informations, en suivant les meilleures normes internationales en vigueur. Les signalements doivent être faits dans les meilleurs délais à l'État du pavillon, à l'autorité compétente qui a fourni la marque apposée sur l'engin considéré et, le cas échéant, à l'État côtier ayant compétence sur l'espace dans lequel l'engin de pêche a été perdu.

36. L'autorité compétente doit tenir à jour un fichier ou registre des engins de pêche signalés comme ayant été retrouvés, abandonnés, perdus ou rejetés, conformément à la législation nationale. Dans ce fichier ou registre doivent être inscrites toutes les informations détaillées dont on dispose, parmi les suivantes:

- a) propriétaire de l'engin de pêche;
- b) type et caractéristiques de l'engin de pêche;
- c) toutes les marques et autres identificateurs portés sur l'engin de pêche;
- d) date, heure, lieu, profondeur de l'eau, etc., lors de la perte ou de la récupération de l'engin;
- e) raison ou circonstances de la perte;
- f) conditions météorologiques;
- g) toute autre information pertinente, y compris relative au piégeage d'espèces vulnérables, menacées ou protégées;
- h) condition de l'EPAPR (à savoir: récupéré/non récupéré, vendu, détruit).

37. Les États doivent fournir les informations dont ils disposent sur les EPAPR aux ORP concernés, y compris aux ORGP/ARGP, aux autres organisations et entités pertinentes ainsi qu'aux autres parties intéressées, selon qu'il convient. Des accords de réciprocité doivent s'appliquer s'il y a lieu.

38. Compte tenu que les EPAPR peuvent représenter un danger pour la navigation, les États doivent encourager le propriétaire ou l'exploitant de l'EPAPR à alerter immédiatement les autres navires à son voisinage et à communiquer des informations sur l'engin de pêche et sa dernière position relevée. Les autorités compétentes doivent prendre les mesures les plus efficaces pour avertir les autres navires.

VII. RÉCUPÉRATION DES ENJINS DE PÊCHE ABANDONNÉS, PERDUS OU REJETÉS

39. Les États doivent encourager les propriétaires ou exploitants des engins de pêche à engager tous les efforts raisonnables pour récupérer les engins abandonnés, perdus ou rejetés. En cas d'échec d'une tentative de récupération, ils doivent le signaler, conformément au paragraphe 35, à l'autorité compétente, laquelle doit envisager, si c'est techniquement et matériellement possible, des mesures d'un bon rapport efficacité-coût en vue de récupérer l'EPAPR.

40. La récupération des EPAPR doit être réalisée dans des conditions de sécurité pour les personnes et en prêtant attention aux dommages que les opérations engagées pourraient provoquer sur le milieu et l'habitat marins.
41. La priorité doit être donnée à la récupération des engins qui:
- a) présentent un danger pour la navigation, y compris pour les vaisseaux submersibles, ainsi que pour les opérations de pêche;
 - b) peuvent avoir une incidence négative grave sur les habitats fragiles, critiques ou vulnérables;
 - c) présentent un danger pour des animaux marins, lesquels risqueraient de les ingérer ou d'y rester piégés ou emmêlés, ou qui sont susceptibles de contribuer à la pêche fantôme.
42. Les États doivent s'efforcer de recenser les lieux de concentration d'EPAPR qui présentent des risques élevés, tels que ceux qui sont visés au paragraphe 41, et imaginer des stratégies particulières afin de récupérer les EPAPR dans ces zones.
43. L'autorité compétente doit encourager les propriétaires d'engins de pêche à se doter de matériel adéquat et à suivre les formations qui leur sont proposées afin de faciliter la récupération des EPAPR. Si possible, le propriétaire/exploitant et l'autorité compétente doivent collaborer afin de renforcer les efforts visant à récupérer des EPAPR. Les propriétaires (nationaux ou étrangers) doivent être informés de ce qu'un engin leur appartenant (et qui était convenablement marqué) a été récupéré, de sorte qu'ils puissent en faciliter la restitution pour que l'engin soit recyclé, remis en service ou détruit dans des conditions de sécurité.
44. Les EPAPR qui ont été récupérés et les engins de pêche qui ne sont plus utilisés doivent être recyclés, démantelés ou détruits de manière responsable à terre. Les États doivent veiller à ce que les ports soient dotés d'installations appropriées pour les démanteler ou les détruire, conformément aux dispositions de l'annexe V de la MARPOL.
45. Les États et les autres parties intéressées sont encouragés à favoriser la mise en place d'une infrastructure permettant le recyclage des EPAPR récupérés ainsi que des engins de pêche qui ne sont plus utilisés.

VIII. MARQUAGE DES ENGINS DE PÊCHE ET TRAÇABILITÉ COMMERCIALE

46. Les États doivent inciter les fabricants et les fournisseurs d'engins de pêche à en faciliter la traçabilité pendant toute la durée d'exploitation, depuis le lieu de production jusqu'au lieu de démantèlement. Les mesures de traçabilité peuvent consister, entre autres, à inscrire le nom du fabricant, l'année de fabrication, le type d'objet et le numéro de série ou de lot de production, ainsi que d'autres informations utiles aux fins de la traçabilité commerciale. Ces systèmes de marquage doivent fonctionner de pair avec la tenue de registres normalisés des transactions commerciales. Les États doivent par ailleurs encourager les vendeurs au détail d'engins de pêche - s'ils n'en sont pas eux-mêmes les fabricants - à garder dans leurs registres une trace des numéros de série ou de lot des engins vendus.
47. Les États doivent encourager les entreprises de pêche et les autres entreprises concernées, y compris les associations défendant les intérêts du secteur halieutique, à envisager des stratégies et des politiques en matière d'achat obligeant les fournisseurs de matériel à respecter les présentes Directives ainsi que la législation nationale et/ou locale en vigueur portant sur ces questions.
48. Il convient d'envisager d'incorporer le respect des présentes Directives, en tant que partie intégrante, dans les évaluations en rapport avec les initiatives favorisant la pêche durable, notamment avec les programmes de certification de l'exploitation durable des produits de la mer.

49. S'agissant d'appliquer les dispositions de la présente section des Directives, les États doivent prendre en compte le cas particulier des pêcheurs qui fabriquent leurs propres engins de pêche, ainsi que les spécificités des petits industriels qui produisent des engins de pêche pour les petits pêcheurs et pêcheurs artisanaux.

IX. DISPOSITIFS DE CONCENTRATION DU POISSON

50. Les États, les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les autres autorités concernées sont encouragés à mettre au point des systèmes de marquage et d'autres éventuelles mesures pour les dispositifs de concentration du poisson, conformément aux éléments décrits dans la présente section.

51. Toute autorisation ou licence de pêche à l'aide d'un dispositif de concentration du poisson - quel qu'il soit - doit être accordée à la condition que ledit dispositif soit marqué.

52. La structure d'un DCP ou la bouée électronique qui y est rattachée doivent porter matériellement une marque d'identification unique. Les DCP dérivants doivent en outre être équipés d'une bouée électronique de telle sorte qu'ils puissent être localisés en temps réel par leur exploitant. Pour les opérations de grande envergure en haute mer, les autorités compétentes peuvent imposer que les DCPd soient équipés de bouées-satellite afin de faciliter leur suivi à l'échelle mondiale ainsi que l'application de mesures de gestion des pêches, tout en tenant dûment compte de la nécessité de protéger les informations confidentielles présentant un intérêt commercial.

53. Les autorités compétentes doivent définir clairement i) ce qu'il faut entendre par «DCP perdu ou abandonné» et ii) ce qu'est un exploitant ou opérateur de DCP, en tenant compte de problèmes éventuels tels que les changements fréquents de propriété des bouées-satellite reliées à des DCP ou l'abandon de DCPd ayant dérivé dans des zones où la pêche ou la transmission sont interdites.

54. Quand un DCP est perdu, l'exploitant du DCP doit en communiquer aux autorités compétentes la dernière position connue.

55. La récupération de DCP abandonnés ou inutilisés doit être encouragée, quand elle est techniquement possible. Les autorités compétentes doivent établir un cadre afin de déterminer à qui incombe la responsabilité de récupérer les DCP perdus ou abandonnés. La priorité doit être donnée à la récupération des DCP:

- a) qui présentent un danger pour la navigation, y compris pour les vaisseaux submersibles, ainsi que pour les opérations de pêche;
- b) qui peuvent avoir une incidence négative grave sur les habitats fragiles, critiques ou vulnérables;
- c) qui présentent un danger pour des animaux marins, lesquels risqueraient de les ingérer ou d'y rester piégés ou emmêlés, ou qui sont susceptibles de contribuer à la pêche fantôme.

56. Afin de réduire les possibles impacts ou dommages sur la faune, le milieu ou l'habitat marins, les États et les ORP, y compris les ORGP/ARGP, doivent encourager les acteurs concernés à faire usage de matériel anti-enchevêtrement ainsi que de matières naturelles biodégradables dans la conception et la fabrication des DCP.

X. RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT

57. Les États, les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les autres parties intéressées doivent, individuellement ou conjointement, mener des recherches qui soient de nature à faciliter la mise au point et l'adoption de nouvelles techniques et procédures de marquage des engins de pêche et des DCP, notamment aux fins du suivi et de la récupération des EPAPR et des DCP, ainsi que de méthodes et technologies plus efficaces et plus écologiques.

58. Les États, les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les autres autorités compétentes doivent conduire des recherches en vue de définir des stratégies qui intègrent le marquage des engins de pêche ainsi que d'autres instruments et mesures de gestion pertinents et qui soient de nature à garantir la gestion responsable des engins de pêche afin de réduire, atténuer ou éliminer les pertes, abandons et rejets d'engins de pêche tout au long de leur durée d'exploitation.

59. Les États, les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les autres parties intéressées doivent conduire des recherches en vue de définir des mesures qui soient de nature à réduire les incidences négatives des engins de pêche et des DCP perdus, abandonnés ou rejetés, par exemple en favorisant le recours à des engins anti-enchevêtrement, à des matériaux biodégradables et à des mécanismes permettant aux animaux piégés de se libérer.

XI. SENSIBILISATION, COMMUNICATION ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

60. Les États, les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les autres parties intéressées doivent coopérer afin de définir et partager des pratiques optimales, ainsi que de collecter et partager des informations, et ils doivent se coordonner en vue d'obtenir la plus grande efficacité en matière de communication et de formation.

61. Toutes les parties doivent sensibiliser sur les problèmes provoqués par les EPAPR, en expliquant clairement aux États, aux autres parties prenantes concernées et au grand public en quoi il est nécessaire et utile de marquer convenablement les engins de pêche et d'appliquer des mesures susceptibles de réduire le risque d'abandon, de perte ou de rejet d'engins de pêche. Notamment, il convient à cet effet de faire mieux connaître les dispositions de l'annexe V de la MARPOL relatives à la gestion des déchets en mer ainsi que les autres instruments normatifs pertinents.

62. Les ORP, y compris les ORGP/ARGP, doivent consulter périodiquement leurs membres afin de rassembler des informations, de sensibiliser au problème des EPAPR et à leur impact à long terme, d'agir sur les comportements des professionnels du secteur de la pêche et sur leur perception des mesures de gestion des engins de pêche, ainsi que pour évaluer l'efficacité des mesures employées en procédant à leur suivi.

63. Les États, les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les autres parties intéressées doivent encourager et, si possible, faciliter la communication entre les différentes flottilles de pêche présentes sur un même lieu de pêche afin que chaque navire signale aux autres les engins de pêche passifs et les situations susceptibles de représenter un risque d'accrochage entre engins. Les États, les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les autres parties intéressées doivent en outre envisager, s'il y a lieu, de délimiter des zones où des engins de pêche fixes ou mobiles sont déployés, afin de réduire la probabilité d'accrochages et de pertes d'engins de pêche.

64. Les États et les organes régionaux et sous-régionaux tels que les ORP, y compris les ORGP/ARGP, sont encouragés à mettre en place des cadres de communication pour permettre l'enregistrement et le partage d'informations sur les EPAPR, si nécessaire, afin d'en réduire le nombre et d'en faciliter la récupération. Les États sont en outre encouragés à établir des cadres destinés à aider les navires de pêche à signaler la perte d'engins de pêche à l'État du pavillon et, s'il y a lieu, à l'État côtier ayant compétence sur les eaux dans lesquelles l'engin de pêche concerné a été perdu. Ces cadres doivent prendre en compte les problèmes de mise en œuvre auxquels sont confrontées les petites pêcheries et les pêcheries artisanales, les activités de pêche de loisir, ainsi que le recours aux meilleures normes internationales en vigueur.

65. Les États et les ORP, y compris les ORGP/ARGP, doivent repérer les éventuels obstacles à la mise en œuvre efficace d'un système de marquage des engins de pêche. Ils doivent renforcer les capacités des pêcheurs, des autorités compétentes et des autres parties intéressées, notamment en les sensibilisant et en leur donnant une formation adéquate ainsi qu'en favorisant les échanges

technologiques, sur la base du volontariat et selon des modalités convenues d'un commun accord, afin de faciliter la mise en œuvre du système de marquage des engins.

66. Les États, les ORP, y compris les ORGP/ARGP, et les secteurs du domaine halieutique qui ont besoin de ressources supplémentaires pour organiser ou développer des activités de renforcement des capacités en matière de marquage des engins de pêche doivent collaborer avec les parties intéressées - organisations, ONG, acteurs commerciaux et autres entités ou autres administrations nationales - afin de tirer le meilleur parti du système de marquage des engins de pêche, notamment en ce qui concerne le suivi et la récupération des EPAPR, la lutte contre la pêche INDNR et l'amélioration de la sécurité en mer.

XII. BESOINS PARTICULIERS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET DES PÊCHERIES ARTISANALES

67. Il faut veiller à renforcer les capacités des pays en développement s'agissant de mettre au point et d'acquérir des connaissances et techniques adaptées en matière de marquage et de systèmes de marquage des engins de pêche grâce à l'aide et à la coopération financières et techniques, au transfert de technologies et à la formation - sur la base du volontariat et selon des modalités convenues d'un commun accord - conformément au droit international, au Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable et aux instruments connexes.

68. Les États doivent prendre pleinement conscience des besoins particuliers des pays en développement - en particulier des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement - et des pêcheries artisanales en ce qui a trait au renforcement de leurs capacités de mettre en place un système de marquage des engins de pêche qui soit conforme aux présentes Directives, y compris au regard de l'évaluation des risques et de la faisabilité. Les États peuvent, soit directement, soit par l'entremise d'organisations internationales, notamment d'ORP, y compris d'ORGP/ARGP, ou d'autres partenaires pertinents, prêter une assistance aux pays en développement, entre autres afin qu'ils:

- a) améliorent leur cadre légal et réglementaire relatif au système de marquage des engins de pêche, ou, si nécessaire, qu'ils en créent un;
- b) renforcent les mécanismes et l'infrastructure institutionnels nécessaires pour une mise en œuvre efficace du système de marquage des engins de pêche;
- c) renforcent la recherche-développement pour un système de marquage des engins de pêche;
- d) conçoivent et mettent en place des systèmes de contrôle et de suivi qui soient pratiques et efficaces et les améliorent;
- e) renforcent les capacités institutionnelles et humaines.

69. Les États peuvent, soit directement, soit par l'intermédiaire de la FAO, évaluer les besoins spécifiques des pays en développement s'agissant d'appliquer les présentes Directives.

70. Les États peuvent coopérer pour mettre en place des mécanismes de financement appropriés destinés à aider les pays en développement à appliquer les présentes Directives. Ces mécanismes peuvent être axés spécifiquement sur le renforcement des capacités des États concernés de mettre en place ces Directives, et ils peuvent comprendre une assistance technique et financière.

XIII. CONSIDÉRATIONS SUPPLÉMENTAIRES

71. La FAO veillera, dans le cadre et dans les limites de son mandat, à promouvoir l'utilisation et la collecte d'informations utiles sur l'application au niveau mondial des présentes Directives et fera rapport à ce sujet au Comité des pêches quand celui-ci en fera la demande.

72. La FAO, dans l'exercice et dans les limites de son mandat, facilitera la mise en œuvre de ces Directives volontaires, notamment en élaborant des documents techniques sur les types de marquage des engins de pêche servant à identifier le propriétaire, en formulant des suggestions au sujet de l'emplacement des marques apposées sur les engins de pêche selon le type d'engin, en donnant des orientations sur les marques servant à indiquer la position des engins de pêche et sur les marques indiquant la présence d'un engin dans la colonne d'eau, ainsi qu'en abordant tout autre sujet en rapport avec la mise en place de systèmes de marquage des engins de pêche.

ANNEXE

**APPROCHE FONDÉE SUR LES RISQUES VISANT À AIDER LES AUTORITÉS
COMPÉTENTES À DÉTERMINER LA NÉCESSITÉ D'UN SYSTÈME DE MARQUAGE DES
ENGINS DE PÊCHE ET LES EXIGENCES RELATIVES À UN TEL SYSTÈME**

Une approche fondée sur les risques, s'agissant de mettre en œuvre un système de marquage des engins de pêche ayant pour objet d'atténuer les incidences des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés (EPAPR), est de nature à réduire la probabilité de perte d'un engin de pêche ou l'impact de sa perte le cas échéant.

De nombreux facteurs contribuent à la présence d'EPAPR, notamment le type d'engin, les conditions météorologiques, l'état de la mer et des fonds marins, les pannes de matériel, le niveau de l'effort de pêche dans une zone donnée, l'erreur humaine et les conditions de sécurité.

Avant de procéder à une évaluation complète des risques, on pourra simplement déterminer si un système de marquage est nécessaire ou non en fonction, d'une part, du classement des types d'engins de pêche et des méthodes et techniques de marquage et, d'autre part, de la zone de pêche. Il sera ainsi possible d'évaluer les méthodes de pêche artisanale, qui utilisent généralement des engins de pêche portatifs, sans avoir à passer par un examen exhaustif des risques.

L'analyse établie à l'aide des informations les plus précises dont on dispose doit permettre de déterminer les risques liés au degré actuel de recours au marquage dans la pêcherie considérée, en ce qui concerne les aspects suivants:

- a) les dommages écologiques;
- b) le préjudice économique imputable à la pêche fantôme et à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR);
- c) la sécurité en mer;
- d) l'impact sur les opérations de pêche.

La procédure d'évaluation des niveaux de risque comprend quatre étapes principales:

- a) estimation des conséquences (impacts) de l'absence d'un système de marquage des engins dans la pêcherie considérée;
- b) estimation de la probabilité de l'occurrence des impacts ainsi recensés;
- c) établissement du niveau de risque;
- d) catégorisation du risque.

À l'heure de définir les critères à employer aux fins de l'évaluation des risques, il convient de prendre en compte les conditions dans lesquelles la pêcherie considérée s'exerce. En règle générale, toute évaluation des risques doit couvrir un certain nombre de paramètres qui influent sur les conséquences et les impacts, à savoir entre autres:

- a) les risques écologiques: situation des espèces touchées, habitats concernés par la pêche, vulnérabilité et fragilité des espèces et des habitats, risque de voir des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés dériver sur de longues distances et venir se déposer dans des zones situées en dehors de la pêcherie concernée, au-delà des limites de la juridiction nationale ou à l'intérieur d'une autre juridiction nationale;

- b) les risques économiques: intensité de l'effort de pêche, valeur de la pêcherie, nature de la pêche sur le plan économique (pêcherie de subsistance ou pêcherie industrielle) et risque de développement de la pêche fantôme et de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée;
- c) les risques technologiques: types d'engins, nombre d'engins et de navires, mode de fonctionnement;
- d) les risques en matière de sécurité et de navigation;
- e) les risques sociaux et culturels: variété des usagers, compétences linguistiques, niveau d'organisation;
- f) la disponibilité et la qualité des informations;
- g) les synergies dont on pourrait bénéficier grâce à l'harmonisation des systèmes de marquage des engins de pêche.

Pour établir un niveau de risque, il faut disposer d'estimations des conséquences et de leur probabilité qui soient solidement fondées. Il convient d'expliquer clairement le raisonnement qui a permis d'aboutir à ces estimations, de sorte que l'on puisse remonter à l'origine du processus d'évaluation pour en vérifier la validité. Un raisonnement clair pourra également servir de base à de futures évaluations des risques. Les informations, données et avis d'experts qui ont été recueillis et regroupés durant l'étude exploratoire étayent ce raisonnement et peuvent être étoffés par des renseignements complémentaires s'il y a lieu.

AUTRES ÉLÉMENTS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION DES RISQUES

Faisabilité technique et financière

Les décisions doivent reposer non seulement sur l'évaluation des risques, mais également sur une analyse visant à déterminer la faisabilité de l'instauration d'un système de marquage des engins de pêche et le rapport coût-avantages associé. Cette analyse pourrait aborder les questions fondamentales suivantes:

- a) La technologie sur laquelle repose le système est-elle facilement exploitable, présente-t-elle un bon rapport coût-efficacité et est-elle adaptée au but recherché?
- b) La technologie utilisée va-t-elle être optimisée au fil du temps?
- c) Existe-t-il des obstacles techniques à l'intégration du système de marquage dans l'environnement actuel de la pêcherie?
- d) Dans quelle mesure le système de marquage est-il susceptible d'amoinrir l'efficacité de la pêcherie (par exemple, réduction des captures par unité d'effort, augmentation des interruptions de service ou majoration des coûts)?
- e) Quelles seraient les mesures à prendre pour aider la flottille à mettre en œuvre le système de marquage?
- f) Quelles seraient les ressources disponibles pour mener à bien la mise en place du système de marquage?
- g) Le système de marquage pourrait-il faire peser des risques supplémentaires sur les activités de pêche ou nuire à leur bon déroulement?

- h) Les États concernés disposent-ils des capacités administratives et économiques nécessaires pour mettre en œuvre le système et en assurer le suivi?
- i) Quels sont les besoins en matière de renforcement des capacités ou de financement (tant au niveau des administrations qu'au niveau des exploitants des pêcheries)?
- j) Les compétences linguistiques, le degré d'organisation et les différents usagers ont-ils un impact sur la mise en place d'un système de marquage des engins de pêche?

Participation

Le mécanisme adopté pour l'évaluation des risques et la prise de décisions doit assurer une participation équilibrée, tout au long du processus de conception, de révision et d'approbation, de spécialistes techniques indépendants et de représentants des parties intéressées.

Transparence

Les évaluations des risques et les prises de décisions qui en découlent doivent se dérouler en toute transparence selon des procédures consignées par écrit. Une fois terminées, les évaluations doivent être publiées sans tarder et, dans la mesure du possible, mises à la disposition du public sous forme électronique.