



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
الغذية والزراعة
للأمم المتحدة

CONSULTATION TECHNIQUE

CONSULTATION TECHNIQUE SUR LE MARQUAGE DES ENGINS DE PÊCHE

Rome (Italie), 5-9 février 2018

Résumé du rapport relatif à l'avis des parties prenantes sur les méthodes permettant d'identifier les propriétaires de dispositifs de concentration du poisson dérivants utilisés dans la pêche au thon à la senne tournante et de connaître la position de ces dispositifs

Résumé

Le présent document propose une synthèse et un résumé analytique de la circulaire de la FAO sur les pêches relative à l'avis des parties prenantes sur les méthodes permettant d'identifier les propriétaires de dispositifs de concentration du poisson (DCP) dérivants utilisés dans la pêche au thon à la senne tournante et de connaître la position de ces dispositifs. Le rapport sera disponible dans sa version complète sous la cote TCMFG/2018/Inf. 3 Rev. 1

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 de la FAO peuvent être consultés à l'adresse www.fao.org.



mv622

Synthèse

En 2016, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a convoqué une Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêche, qui a conduit à l'élaboration d'un projet de directives sur l'application d'un système de marquage des engins de pêche. À sa trente-deuxième session en 2016, le Comité des pêches s'est félicité des activités menées par la FAO concernant le problème des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés, s'est dit favorable à la tenue d'une consultation technique afin de poursuivre l'élaboration du projet de directives de l'Organisation et a encouragé la FAO à mener des projets pilotes pour réduire la pêche fantôme, notamment par le marquage des engins de pêche. Afin de donner suite aux recommandations du Comité et d'appuyer les travaux de la Consultation technique, et tout en reconnaissant qu'il est difficile d'appliquer des méthodes traditionnelles de marquage des engins de pêche pour identifier les propriétaires de dispositifs de concentration du poisson dérivants (DCPd) utilisés dans la pêche au thon à la senne tournante, la FAO a réalisé en 2017 une enquête mondiale visant à recueillir l'opinion des parties prenantes sur les sections du projet de directives traitant des méthodes permettant de marquer les DCPd et d'en connaître la position. Par rapport à d'autres techniques employées dans la pêche à la senne tournante, les DCPd améliorent l'efficacité de la pêche et permettent de mener des opérations de pêche avec succès dans de nouvelles zones. Cependant, s'ils ne sont pas gérés de manière responsable, ces engins peuvent avoir des effets néfastes. Le recours à des méthodes de marquage physique et électronique pour attribuer un code d'identification unique aux DCPd et les localiser peut améliorer la surveillance et permettre de mieux gérer ces engins sur les plans écologique et socioéconomique. Le présent document contient un résumé analytique de la circulaire de la FAO sur les pêches portant sur cette enquête.

Résumé analytique

Les dispositifs de concentration du poisson (DCP) utilisés dans la pêche au thon à la senne tournante améliorent l'efficacité de la pêche par rapport à d'autres techniques employées dans ce secteur et rendent possibles les opérations de pêche dans de nouvelles zones. Cependant, s'ils ne sont pas gérés de manière responsable, ces engins peuvent avoir des effets néfastes. Les DCP abandonnés, perdus et rejetés participent à la pêche fantôme, endommagent les habitats côtiers vulnérables et souillent les littoraux. Les DCP de conception classique peuvent piéger des tortues, requins et autres espèces qui risquent facilement de s'enchevêtrer dans les mailles. Les DCP anti-enchevêtrement récents permettent néanmoins de réduire les incidents de ce type. Les effets de la densité, de la dérive et de la distribution des DCP sur l'écologie des populations de thons, sur la dynamique des stocks et, partant, sur l'efficacité de la pêche sont mal compris, de même que les effets plus larges au niveau des communautés et des écosystèmes. Le recours à des méthodes de marquage physique et électronique pour attribuer un code d'identification unique aux DCP dérivants (DCPd) et les localiser peut permettre de mieux surveiller, comprendre et gérer les conséquences de l'utilisation de ces engins sur les plans écologique et socioéconomique.

En 2016, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a convoqué une Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêche, qui a conduit à l'élaboration d'un projet de directives sur l'application d'un système de marquage des engins de pêche. Ce projet comportait des recommandations relatives au marquage et à la localisation des DCP ainsi qu'à la définition, à la signalisation et à la récupération des DCP abandonnés, perdus et rejetés. La FAO a organisé une consultation technique sur le marquage des engins de pêche, qui aura lieu en 2018, afin de poursuivre l'élaboration du projet de directives. Après avoir examiné les recommandations émanant de la Consultation d'experts et reconnaissant le rôle que le marquage des engins de pêche pouvait jouer dans la lutte contre l'abandon, la perte et le rejet d'engins et contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR), le Comité des pêches, à sa trente-deuxième session, a encouragé la FAO à faciliter la mise en œuvre du projet de directives en menant des projets pilotes sur le marquage des engins de pêche.

Reconnaissant les défis que posent la définition de la propriété des DCPd et l'application des méthodes classiques de marquage des engins de pêche pour identifier les propriétaires de DCPd, la FAO a mené en 2017 une enquête à l'échelle mondiale afin de recueillir l'opinion des parties prenantes sur les sections de son projet de directives qui traitent des méthodes de marquage physique et électronique permettant d'identifier les propriétaires de DCPd utilisés dans la pêche au thon à la senne tournante et de connaître la position de ces dispositifs. Réalisée à la fois pour faciliter les travaux de la Consultation technique et pour appliquer les recommandations formulées par le Comité des pêches, l'enquête a permis d'obtenir le point de vue des parties prenantes quant à la définition de la notion de propriété appliquée aux DCPd et quant à la définition qu'on peut donner d'un DCPd – ou d'un composant de DCPd – abandonné, perdu ou rejeté. L'enquête a également permis de recueillir des commentaires sur le signalement et la récupération des DCPd abandonnés, ainsi que sur les installations portuaires utilisées pour déposer les éléments de DCPd mis hors service. Il a par ailleurs été demandé aux parties prenantes d'évaluer les mesures sur le marquage et le suivi des DCPd adoptées par les organisations régionales de gestion des pêches thonières, les Parties à l'Accord de Nauru et la République de Kiribati. Ce rapport présente les résultats de l'enquête menée auprès de 91 experts: patrons et capitaines de senneurs, capitaines de navires auxiliaires, armateurs, propriétaires de navires, associations du secteur de la pêche à la senne tournante, fabricants de bouées instrumentées équipant les DCP et d'autres objets flottants utilisés par les senneurs, techniciens spécialisés dans les engins de pêche et autorités chargées de la gestion des pêcheries.

Pratiques actuelles en matière de marquage et de localisation des DCPd

Les bouées-satellite, qui équipent désormais la plupart des dispositifs de concentration du poisson dérivants (DCPd), permettent aux acteurs du secteur de la pêche à la senne tournante de localiser ces dispositifs. Lorsque les bouées-satellite sont dotées d'échosondeurs, les pêcheurs obtiennent une estimation de la biomasse de poisson concentrée autour de chaque DCPd. Les Parties à l'Accord de Nauru et certains organismes scientifiques bénéficient d'une communication en parallèle des données relatives à la position des bouées-satellite, ce qui leur permet de localiser les DCPd et, éventuellement, d'établir l'historique des entreprises qui ont tour à tour échangé les bouées et suivi la position d'un DCPd donné. Parmi les personnes interrogées, certaines ont indiqué qu'elles retardaient la transmission des données de leurs bouées-satellite afin d'empêcher la fuite d'informations sur la position de leurs DCPd au profit de concurrents. En plus d'une marque apposée sur les DCPd par les fabricants de bouées-satellite, qui permet aux gestionnaires des pêcheries d'identifier l'entreprise qui est en train de suivre tel ou tel dispositif, les propriétaires de bouées-satellite ajoutent leur propre marquage sur les bouées, généralement sous la forme d'un code peint sur la surface de la bouée. Ce marquage permet aux autres navires qui rencontrent un DCPd d'établir l'identité du propriétaire de la bouée-satellite qui y est fixée, ce qui limite les cas d'échanges de bouées. Il présente comme autre avantage que, lorsqu'une bouée est détachée d'un dispositif par un autre navire, celle-ci peut être retournée à son propriétaire. Enfin, grâce à ce marquage, il est également possible de rendre aux propriétaires les bouées fixées aux DCPd abandonnés que l'on retrouve lorsqu'ils dérivent dans les eaux côtières. De nombreux ports disposent d'installations où les capitaines peuvent restituer les bouées-satellite qu'ils ont détachées de DCPd ou qu'ils ont trouvées, et récupérer leurs bouées qui ont été retournées après avoir été retrouvées ou échangées par d'autres navires. Seule une très faible proportion des DCPd portent matériellement une marque d'identification unique sur leur structure et, le cas échéant, ce type de marque n'est pas utilisé par les gestionnaires des pêcheries pour surveiller les activités de pêche associées à ces engins.

Lorsqu'ils rencontrent un DCPd équipé d'une bouée-satellite appartenant à un autre navire, les senneurs et les navires auxiliaires procèdent couramment à un échange de bouées; ce faisant, ils prennent le contrôle du DCPd en lieu et place de l'entreprise qui suivait sa trajectoire jusque-là. Bien que la fréquence des échanges de bouées varie d'une région à l'autre, cette pratique est répandue dans le monde entier. Il se peut qu'elle contribue à réduire les abandons de DCPd: si les navires n'avaient pas pour habitude d'échanger les bouées, une plus grande partie des DCPd partiraient à la dérive et seraient laissés à l'abandon.

Les DCPd sont fabriqués essentiellement avec des matériaux synthétiques. Dans la majorité des cas, les DCPd des personnes interrogées opérant dans l’océan Pacifique central et occidental se caractérisent par une conception traditionnelle, avec une nappe de filet utilisée pour la structure inférieure immergée et pour recouvrir la structure de surface. Ce type d’engin présente un risque d’enchevêtrement pour les animaux marins, y compris des espèces en danger, menacées et protégées, comme certaines espèces de requins et de tortues de mer. Cependant, la plupart des DCPd auxquels ont recours les sondés des autres régions sont fabriqués selon une conception non emmêlante (absence de filet) ou moins emmêlante (utilisation de filets noués en forme de boudins et/ou avec de petites mailles pour la structure immergée) qui diminue le risque d’enchevêtrement. Bien que les chiffres varient en fonction de la région et de la capacité des navires, il est ressorti de l’enquête que chaque senneur comptait en moyenne 343 DCPd avec bouées-satellite déployés simultanément en mer et surveillait activement environ 10 pour cent de ces dispositifs, situés dans les lieux de pêche à proximité. L’enquête a également révélé que les personnes interrogées perdaient 21 pour cent environ de leurs bouées-satellite à la suite d’échanges ou, dans une moindre mesure, de problèmes de fonctionnement.

Améliorations souhaitables quant à l’identification des entreprises qui contrôlent les DCPd

Les participants à l’enquête considèrent, de manière quasi-unanime, que les bouées-satellite actuelles et les méthodes employées pour y apposer un marquage physique constituent un moyen techniquement efficace, abordable et pratique d’identifier l’entreprise qui suit un DCPd donné et de localiser ce dispositif. Ils ont néanmoins signalé qu’il serait souhaitable d’apporter certaines améliorations technologiques. Selon eux, il serait utile de pouvoir prévoir la trajectoire des DCPd, de sorte qu’on puisse les intercepter avant qu’ils ne s’échouent sur des habitats sensibles ou qu’ils ne soient entraînés en dehors des lieux de pêche. L’utilisation de DCPd capables de naviguer – de manière autonome ou par un système de contrôle à distance – pourrait réduire la proportion d’engins qui sont abandonnés et qui finissent par s’échouer. Les personnes interrogées ont mentionné deux autres suggestions d’amélioration: la première concerne le renforcement de la durabilité des marques d’identification que les propriétaires ajoutent sur les bouées-satellite et la deuxième porte sur la nécessité de trouver un moyen permettant d’ajouter ces marques sans obstruer les panneaux solaires qui équipent les bouées.

Considérations liées au marquage physique des structures des DCPd

Lorsqu’il s’agira d’examiner la possibilité d’imposer l’apposition d’un marquage physique directement sur la structure flottante ou la structure immergée des DCPd, il conviendra selon les participants à l’enquête de prendre en compte les considérations suivantes:

- l’apposition d’une marque sur la structure d’un DCPd permettrait d’identifier l’entreprise qui a initialement mouillé l’engin, mais non les entreprises qui en ont pris le contrôle par la suite en procédant à l’échange de la bouée-satellite qui y est reliée;
- le type de marquage employé devrait être suffisamment résistant pour demeurer en place et rester visible pendant toute la durée de vie du DCPd;
- les marques apposées sur des DCPd biodégradables pourraient disparaître plus rapidement que celles apposées sur des DCPd traditionnels en matériaux synthétiques;
- dans les régions où sont appliqués des plafonds visant à limiter le nombre de DCPd ou de bouées-satellite par navire, certains propriétaires pourraient être tentés d’apposer un marquage erroné pour faire croire que leurs dispositifs appartiennent à un concurrent;
- les navires qui procèdent à un échange de bouée sur un DCPd pourraient retirer ou modifier la marque qui est apposée sur la structure du dispositif;
- les acteurs du secteur halieutique ne seraient pas enclins à utiliser un système de marquage qui rendrait les DCPd plus visibles et permettrait ainsi à des concurrents de les détecter plus facilement depuis leurs navires ou par hélicoptère;
- les senneurs doivent être très près des DCPd pour que les observateurs et les systèmes de surveillance électronique puissent lire les marques apposées sur leur structure (tout comme celles apposées sur les bouées-satellite);

- lorsque les DCPd passent dans d'autres mains, les nouveaux propriétaires ont tendance à les modifier en remettant en état ou en remplaçant des composants, ce qui pourrait entraîner la disparition de certaines des marques qui y sont apposées.

Définition de la notion de propriété appliquée à un DCPd

De l'avis de presque toutes les personnes interrogées, on devrait considérer comme propriétaire d'un DCPd – et responsable des dommages que celui-ci pourrait causer – l'entreprise qui détient la bouée-satellite reliée au dispositif au moment considéré. En l'absence de bouée-satellite, on devrait considérer que le DCPd appartient à la dernière entreprise à y avoir fixé sa bouée-satellite, à supposer que ce fait puisse être établi. Il est difficile de déterminer à qui appartient un DCPd pour deux raisons: d'une part, il se peut que l'identité de l'entreprise qui suit la position du DCPd change à de nombreuses reprises tout au long de la durée de vie de l'engin et, d'autre part, les pêcheurs ont l'habitude d'apporter des modifications aux engins en remettant en état ou en ajoutant certains composants, de sorte qu'une grande partie des matériaux du DCPd d'origine finissent par disparaître au fil du temps.

Définition et signalisation des DCPd abandonnés, perdus et rejetés

Une partie des DCPd mouillés chaque année par les senneurs et les navires auxiliaires sont abandonnés lorsqu'ils dérivent hors des lieux de pêche, notamment dans des zones dont l'accès est interdit aux navires ou dans des zones où sévit la piraterie. Compte tenu du coût élevé des opérations en mer, il est inenvisageable pour les senneurs d'aller récupérer des DCPd situés loin d'eux. Certains sondés ont expliqué que, lorsqu'un DCPd qu'ils suivaient dérivait loin de leurs lieux de pêche, ils surveillaient la position de la bouée-satellite dans l'espoir de trouver un autre navire qui pourrait faire un échange de bouées et leur rendre la leur. En cas de dérive d'un DCPd au-delà de leurs lieux de pêche, certains sondés ont indiqué qu'ils demandaient à leur fournisseur de services de cesser la transmission des données pour la bouée-satellite fixée à l'engin, cette décision signifiant l'abandon du DCPd.

Outre la perte d'un DCPd qui survient lorsqu'un autre navire retire la bouée-satellite qui y est fixée, les participants à l'enquête ont précisé que, dans certains cas, relativement rares toutefois, il leur arrivait littéralement de «perdre» des dispositifs. Ces incidents se produisent par exemple lorsqu'une bouée-satellite cesse définitivement de fonctionner ou se détache du dispositif sous l'effet d'une action mécanique ou lorsqu'un DCPd et sa bouée-satellite coulent.

Les personnes sondées ont expliqué qu'il était très rare que les DCPd et leurs composants soient rejetés en mer. Les pêcheurs ont pour habitude de remettre en état les DCPd en réutilisant des éléments usés du radeau et de la structure inférieure immergée. Seule une très faible proportion des composants usés des DCPd ne sont pas réutilisables. Certains pêcheurs modifient les DCPd en remplaçant les composants de conception classique dont ils ne veulent plus par des composants anti-enchevêtrement. La plupart des sondés ont indiqué qu'ils prélevaient les matériaux synthétiques indésirables qui ne pouvaient pas être réutilisés, soit pour les incinérer à bord, soit pour les mettre au rebut dans les installations portuaires. Cependant, certains ont signalé que des engins usés étaient également rejetés en mer. Lorsque des navires procèdent à un échange de bouées-satellite, il arrive que les pêcheurs laissent l'ancienne bouée partir à la dérive après l'avoir détachée du DCPd ou qu'ils la détruisent et en rejettent les débris en mer. Il est cependant d'usage, le plus souvent, de conserver l'ancienne bouée et de la rapporter au port pour que son propriétaire puisse la récupérer. Lorsqu'ils remplacent des composants biodégradables usés du radeau – dont les parties en roseau et en bambou –, les pêcheurs les rejettent en mer.

Des observateurs à bord sont chargés d'effectuer un relevé des échanges de bouées. Ils ne sont cependant pas toujours en mesure de prendre note du numéro d'identification inscrit sur l'ancienne bouée qu'on a détachée d'un DCPd. Il leur est également impossible d'être témoin de tous les échanges de bouées, par exemple dans le cas d'échanges effectués par hélicoptère ou par les navires auxiliaires. Dans certaines régions, on demande aussi, actuellement, aux observateurs de prendre note des rejets de déchets en mer, dont les rejets d'engins de pêche. Il est néanmoins probable que les observateurs ne puissent pas recenser

tous les incidents de ce type, par exemple lorsque les rejets sont effectués pendant la nuit, lorsque les observateurs se trouvent sur le pont du coffre ou lorsqu'ils dorment.

Compte tenu du nombre élevé de DCPd que chaque navire suit, perd et abandonne, certains sondés ont fait valoir, s'agissant des obligations en matière de communication d'informations, qu'il serait plus réaliste de demander aux pêcheurs de déclarer les pertes et abandons aux autorités chargées de la gestion des pêches, à intervalles réguliers, par exemple une fois par mois. En ce qui concerne l'établissement d'un délai maximal pour signaler les DCPd perdus aux autorités compétentes, il conviendrait également de tenir compte de certains problèmes qui peuvent survenir: par exemple, il arrive qu'une bouée cesse temporairement de fonctionner et qu'elle recommence à transmettre des données au bout de quelques jours ou il s'écoule parfois un long moment avant qu'on se rende compte qu'une bouée-satellite a été détachée d'un DCPd.

Récupération de DCPd abandonnés en mer

L'instauration de programmes pour la récupération des DCPd abandonnés en mer pose des défis de taille. Au premier rang des défis mentionnés par les sondés figure le fait que la pratique consistant à abandonner des DCPd et à les remplacer par de nouveaux engins est nettement moins coûteuse pour le secteur de la pêche à la senne tournante que les opérations de récupération des DCPd ayant dérivé très loin, en particulier si ces opérations sont menées par les senneurs. Les frais de carburant et la mobilisation des navires à la recherche des dispositifs dans des zones très étendues représenteraient les principaux coûts inhérents à la récupération des engins abandonnés. Une autre contrainte a été couramment mentionnée par les personnes interrogées, à savoir la complexité des moyens logistiques à mettre en place pour suivre le déplacement d'un grand nombre de DCPd, pour la plupart abandonnés, dans de vastes zones, y compris des zones où les senneurs et les navires auxiliaires ne sont pas autorisés à naviguer. Les participants à l'enquête se sont également demandé s'il ne serait pas plus néfaste pour l'environnement – du fait de la pollution induite par la consommation de carburant – de récupérer des DCPd abandonnés que de les laisser en mer. Par ailleurs, il est impossible de suivre la position d'un DCPd – information indispensable à sa récupération – lorsque celui-ci est réellement perdu, notamment lorsque la bouée-satellite a définitivement cessé de fonctionner, s'est détachée du dispositif ou a été mise hors tension ou lorsque le dispositif a coulé ou s'est décomposé en plusieurs parties. Il faudrait adopter des définitions claires pour qu'une distinction puisse être faite, dans le cadre de programmes de récupération des DCPd, entre les engins actifs et en cours d'utilisation, d'une part, et les engins abandonnés, d'autre part, et pour identifier les DCPd risquant de s'échouer.

À l'inverse, certains participants à l'enquête ont fait remarquer qu'il était possible de mettre en place des programmes propres à chaque site, dans le cadre desquels on surveillerait les données transmises par les bouées-satellite pour détecter la présence de DCPd à proximité de certains sites sensibles et envoyer les navires présents sur place intercepter ces engins avant qu'ils ne s'échouent. L'existence d'un programme de récupération des DCPd dans les Seychelles a été avancée pour démontrer qu'une approche de ce type était faisable. Certains sondés ont précisé qu'il serait sans doute possible de récupérer les DCPd abandonnés dans certaines zones névralgiques, où l'on observe une assez forte concentration d'engins abandonnés pendant certaines saisons. En outre, certaines personnes ont mentionné qu'il était courant, en haute mer, que des navires appartenant à la même entreprise (navires-frères) se transmettent entre eux les positions des DCPd qu'ils suivent et qui ont dérivé au-delà de leurs lieux de pêche pour que les navires à proximité puissent prendre le contrôle des engins en question, ce qui permet de limiter le nombre d'abandons. Compte tenu de l'efficacité de cette pratique, certains sondés ont fait remarquer qu'il pourrait également être envisageable de promouvoir l'action coordonnée de tous les senneurs et navires auxiliaires d'une même région pour prévenir ou réduire autant que possible les abandons de DCPd. Une telle approche nécessiterait cependant de se pencher sur la question de la préservation de la confidentialité des données relatives à la position des dispositifs. Selon certaines personnes interrogées, il serait techniquement possible pour les entreprises du secteur de la pêche à la senne tournante de récupérer les DCPd au lieu de continuer à en abandonner; pour ce faire, il faudrait qu'elles réévaluent leur budget d'exploitation annuel pour couvrir les coûts liés à la récupération de leurs engins de pêche, ce qui pourrait les contraindre à revoir à la baisse le nombre de DCPd qu'elles déploient. D'autres ont avancé l'idée selon laquelle les autorités chargées de la gestion des pêches

devraient imposer aux opérateurs de sennes tournantes une redevance par DCPd afin de couvrir les coûts engagés pour suivre et récupérer tous les DCPd mouillés par les navires auxquels elles accordent l'autorisation de pêcher.

Élimination des DCPd indésirables

Presque toutes les personnes interrogées ont indiqué qu'il était très rare qu'elles se défassent des composants synthétiques des DCPd – que ce soit en mer ou dans un port – et qu'elles avaient plutôt tendance à les recycler pour réparer d'autres engins. Qui plus est, parmi les raisons citées par les pêcheurs pour justifier l'abandon des DCPd, il n'est nullement question de problèmes qui seraient liés aux installations portuaires de démantèlement (accès, coût, praticité). C'est pourquoi la plupart des personnes interrogées ont estimé qu'il n'était guère utile de mettre en place des mesures pour inciter les pêcheurs souhaitant se défaire de DCPd ou de composants devenus inutiles à les mettre au rebut dans les ports plutôt que de les rejeter ou de les abandonner en mer. Quelques-unes ont cependant affirmé que, si les pêcheurs avaient accès gratuitement ou à moindre coût à des installations de démantèlement portuaires simples d'emploi, ils seraient peut-être davantage enclins à se servir de ces infrastructures pour mettre au rebut les dispositifs ou composants dont ils ne veulent plus plutôt que de les rejeter en mer. Parmi les participants à l'enquête, un petit nombre a suggéré qu'il serait utile de mettre en place dans les ports des moyens pour aider les pêcheurs à remettre en état et à recycler les composants usés des DCPd.

Possibilités d'amélioration sur les plans de la technologie et de la gestion

Les participants à l'enquête ont recommandé d'investir dans la recherche technologique pour concevoir des DCPd capables de naviguer – de manière autonome ou par un contrôle à distance – pour réduire ou supprimer les causes d'abandon actuelles et les risques d'échouement. Ils ont également avancé l'idée que, si l'on concevait une solution technique permettant aux observateurs de repérer, à une distance de plusieurs centaines de mètres, le numéro d'identification électronique unique des bouées-satellite, cela réglerait le problème de dépendance des observateurs à l'égard des membres d'équipage dont l'aide est nécessaire pour procéder à l'identification des bouées qui sont détachées des DCPd. Parmi les autres priorités mentionnées dans le domaine de la recherche, les personnes interrogées ont recommandé de se pencher sur le développement d'une technologie qui permettrait de faire couler à distance les DCPd biodégradables qui risquent de s'échouer sur des habitats côtiers sensibles. Les participants à l'enquête ont également suggéré que les chercheurs mettent au point une solution grâce à laquelle une bouée-satellite pourrait détecter et transmettre le code d'identification contenu dans l'étiquette électronique du DCPd auquel elle est fixée; il serait ainsi possible de suivre, pour chaque DCPd, la chronologie des échanges de bouées qui ont été successivement effectués par les entreprises de pêche.

Parallèlement, les personnes interrogées ont fait part d'améliorations qu'il serait possible d'apporter aux méthodes employées pour gérer les DCPd. Certaines d'entre elles ont suggéré de mettre sur pied d'autres programmes propres à chaque site pour assurer la récupération des DCPd qui sont susceptibles de s'échouer sur des habitats côtiers vulnérables, et d'élaborer des programmes régionaux visant à coordonner les opérations de récupération des DCPd qui dérivent au-delà des lieux de pêche et risquent d'être abandonnés. S'il devenait obligatoire de communiquer aux responsables de la gestion des pêcheries l'emplacement des bouées-satellite, il faudrait néanmoins tenir compte des préoccupations exprimées par les professionnels du secteur concernant la préservation de la confidentialité des données relatives aux positions récentes de leur DCPd et à leur position au moment considéré. Plusieurs mesures pourraient être envisagées pour répondre à ces préoccupations: par exemple, on pourrait accorder un certain délai pour transmettre les données collectées par les bouées et opter pour des pratiques optimales en matière de gestion des données confidentielles sur la pêche pour lesquelles le facteur chronologique est important. La mise en place d'un système dans lequel les autorités chargées de la gestion des pêches loueraient leurs propres DCPd et leurs propres bouées-satellite aux entreprises de pêche à la senne tournante auxquelles elles délivrent des permis de pêche constitue l'une des approches envisagées par une autorité de gestion sous-régionale en vue de renforcer le contrôle exercé par les pouvoirs publics

sur la conception des DCPd, leur nombre et la densité de leur distribution ainsi que sur les échanges de bouées et les abandons, pertes et rejets de DCPd.

Commentaires au sujet du projet de directives de la FAO

Les réponses obtenues dans le cadre de l'enquête ont permis de dégager certains éléments à prendre en considération en vue d'améliorer les sections portant sur les DCPd dans le projet de directives de la FAO. S'agissant des recommandations énoncées dans le projet de directives en ce qui a trait au marquage des DCPd, il apparaît délicat d'appliquer aux DCPd les méthodes de marquage qu'on utilise habituellement pour identifier les engins de pêche, et ce, en raison de deux pratiques courantes qui consistent, pour la première, à prendre le contrôle des DCPd en échangeant les bouées-satellite auxquelles ils sont reliés et, pour la seconde, à remettre en état et à remplacer les composants des DCPd en mer. Au chapitre des recommandations portant sur le suivi de l'emplacement des DCPd, il convient de tenir compte des craintes énoncées par les acteurs du secteur concernant la protection de la confidentialité des données relatives aux positions récentes et courante des DCPd, dans le cas où l'on imposerait une communication pratiquement en temps réel des données de localisation des bouées-satellite aux autorités compétentes. Sur le plan des recommandations relatives à la définition, au signalement et à la récupération des DCPd abandonnés, perdus ou rejetés, plusieurs difficultés mises en avant par les participants à l'enquête doivent être prises en considération, notamment pour ce qui est de définir la propriété d'un DCPd, de déterminer quand un DCPd peut être considéré comme perdu compte tenu des échanges de bouées-satellite et de distinguer les DCPd actifs en cours d'utilisation des DCPd abandonnés. Enfin, l'enquête a mis en lumière des lacunes dans les directives proposées, lesquelles ne font pas mention des problèmes liés au marquage et au suivi des DCPd ni des travaux de recherche à mener en priorité pour concevoir des solutions permettant d'attribuer un code d'identification unique aux DCPd et de les localiser.

Conclusions

L'application des méthodes classiques de marquage des engins de pêche pour identifier les propriétaires des DCPd utilisés par les thoniers-senneurs se révèle compliquée en raison, d'une part, des fréquents échanges de bouées-satellite – et de la prise de contrôle des dispositifs qui en découle – et, d'autre part, de l'usage qui consiste à réparer les DCPd en mer. Bien que la notion de propriété soit complexe à définir dans le cas d'un DCPd, il existe des technologies pratiques et abordables qui permettent d'attribuer un code d'identification unique (physique ou électronique) à un DCPd et de suivre sa position pour répondre à divers objectifs en matière de gestion des pêches. L'utilisation de bouées-satellite par le secteur de la pêche à la senne tournante pour suivre en temps réel l'emplacement des DCPd, le recours croissant à des DCPd non emmêlants ou moins emmêlants et l'éventuelle adoption dans les années à venir de dispositifs composés de matériaux biodégradables sont autant d'évolutions qui pourraient contribuer à atténuer considérablement les effets néfastes des DCPd abandonnés, perdus et rejetés. Grâce aux mesures de gestion des DCPd qui ont été instaurées dans certaines régions récemment, y compris l'obligation d'apposer un marquage et de communiquer pratiquement en temps réel les données de localisation des bouées-satellite aux autorités chargées de la gestion des pêches, ces dernières sont davantage en mesure d'établir l'historique des entreprises qui ont tour à tour suivi la position de ces engins de pêche. Si l'on procédait à diverses améliorations sur le plan technologique, tout en renforçant l'efficacité des pratiques de gestion, on serait mieux à même de suivre la chronologie du contrôle des DCPd, de prévenir et réduire les abandons, pertes et rejets de DCPd et d'atténuer les effets nuisibles sur l'environnement des DCPd abandonnés.

**Table des matières provisoire du rapport relatif à l'avis des parties prenantes
sur les méthodes permettant d'identifier les propriétaires de dispositifs de concentration
du poisson (DCP) dérivants utilisés dans la pêche au thon à la senne tournante et de connaître
la position de ces dispositifs, dans le cadre du *projet de directives de la FAO sur le marquage
des engins de pêche***

1. Introduction

- 1.1. Effets socioéconomiques et écologiques des dispositifs de concentration du poisson
- 1.2. Objet de l'étude

2. Méthodes

- 2.1. Portée de l'enquête
- 2.2. Parties prenantes visées
- 2.3. Compilation des réponses

3. Résultats

- 3.1. Participants à l'enquête
- 3.2. Synthèse des réponses
 - 3.2.1. Types de DCPd actuellement utilisés
 - 3.2.2. Méthodes actuellement employées pour permettre l'identification unique des DCPd et des bouées-satellite qui y sont fixées et pour suivre la position des DCPd
 - 3.2.3. Avantages pour le secteur de la pêche des méthodes employées pour permettre l'identification unique des DCPd et des bouées-satellite qui y sont fixées et pour suivre la position des DCPd
 - 3.2.4. Considérations liées à l'emploi d'autres méthodes pour permettre l'identification unique des DCPd et des bouées-satellite qui y sont fixées et pour suivre la position des DCPd
 - 3.2.5. Communication des données de localisation des bouées-satellite des DCPd aux autorités chargées de la gestion des pêches
 - 3.2.6. Définition de la notion de propriété appliquée à un DCPd
 - 3.2.7. Définition et signalement des DCPd ou des composants de DCPd abandonnés, perdus ou rejetés
 - 3.2.8. Récupération en mer et à proximité des côtes des DCPd abandonnés qui sont à la dérive
 - 3.2.9. Installations portuaires où déposer les DCPd et les composants de DCPd de rebut
 - 3.2.10. Mesures sur le marquage et le suivi des DCPd adoptées par les ORGP thonières, les Parties à l'Accord de Nauru et les autorités nationales

4. Recommandations pour l'amélioration du projet de directives de la FAO

- 4.1. Marquage physique
- 4.2. Suivi de la position des DCP
- 4.3. Définition des DCP abandonnés, perdus et rejetés
- 4.4. Signalement des DCP abandonnés, perdus et rejetés
- 4.5. Récupération des DCP abandonnés, perdus et rejetés
- 4.6. Lacunes dans les mesures prescrites dans le projet de directives de la FAO
- 4.7. Axes de recherche prioritaires

5. Bibliographie