



Programme régional de renforcement de la collecte de données statistiques des pêches dans les Etats membres et de la création d'une base de données régionale

Grands types d'approches

1. Registres et immatriculations des pêcheurs et des bateaux

Contexte et Objectifs :

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

Cas d'étude: PNI au Sénégal

Conclusion

- Fournir un réfèrent d'identification pour les aspects légaux et de sécurité (autorisation de navigation, fonctionnement assurances..)
- Permettre à l'administration des pêches de disposer d'une référence d'identification à mettre en face de toute délivrance de permis de pêche, de licence de pêche, de PV d'infraction ou de tout prélèvement de taxe.
- Lutter contre la pêche I-U-U (*illegal, unreported, unauthorized*) ou I-Nd-Nr c'est-à-dire la pêche illicite, non déclarée, non conforme à la réglementation.
- Disposer d'une liste de bateaux constamment à jour pour maîtriser la capacité de pêche (ex.: l'effectif du parc de bateaux), particulièrement en ce qui concerne les pêches artisanales (PA).
- Disposer d'indicateurs (statistiques) toujours mis à jour concernant :
 - le nombre de bateaux industriels (ou encore le TJB total) en activité
 - l'effectif du parc piroguier (sans avoir à renouveler chaque année un comptage physique des embarcations).

CCPR (1995) : Article 8.1.8 sur les devoirs de « tous les Etats »:

Introduction

-Les Etats devraient (...) tenir des registres des pêcheurs, et ces registres devraient contenir des informations sur leurs états de service et leurs capacités.

Textes internationaux

CCPR (1995) : Articles 8.2.1, 8.2.2 et 8.2.3 sur les devoirs de « l'Etat du pavillon »: « Les Etats devraient..:

Mise en œuvre en P.I.

-tenir un registre des navires de pêche habilités à battre leur pavillon et autorisés à pêcher (et consigner des renseignements détaillés sur les navires, leurs propriétaires et leurs autorisations de pêcher)

Mise en œuvre en P.A.

- n'autoriser les navires de leur pavillon à pêcher en haute mer ou dans les eaux d'un autre Etat que si un certificat d'immatriculation leur a été délivré. Chaque navire devrait avoir à son bord son certificat d'immatriculation.

Cas d'étude: PNI au Sénégal

-dans le cas où les navires opèrent hors des eaux de l'Etat de leur pavillon, ils doivent être marqués conformément à des systèmes de marquage internationalement identifiables.

Conclusion

Plan d'action international - FAO (2001):

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

Cas d'étude: PNI au Sénégal

Conclusion



« Bien des pays n'exigent pas l'immatriculation des petits bateaux de pêche. Toutefois, face à l'accroissement de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, y compris par les petits bateaux de pêche, les Etats sont encouragés à rendre obligatoire l'immatriculation du plus grand nombre de navires possible, voire de préférence de la totalité d'entre eux, et à les inscrire dans le registre national des navires de pêche (..) »

Le registre des navires de P.I. (pour un pavillon donné): liste des champs du registre:

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

Cas d'étude: PNI au Sénégal

Conclusion

- le nom du navire de pêche, son numéro d'immatriculation, ses noms précédents (s'ils sont connus)
- le port d'immatriculation;
- le pavillon précédent (s'il y a lieu);
- l'indicatif international d'appel radio (s'il y a lieu);
- la date et le lieu de construction;
- le type de navire;
- les méthodes de pêche utilisées;
- la jauge brute;

Le registre des navires de P.I. (pour un pavillon donné): liste des champs du registre (suite):

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

Cas d'étude: PNI au Sénégal

Conclusion

- la puissance des moteurs principaux;
- la longueur du navire;
- le cas échéant, une photographie montrant le profil latéral du navire, prise au moment de son immatriculation;
- le nom, l'adresse et la nationalité des personnes physiques ou morales au nom desquelles le navire est immatriculé; qui sont chargées de gérer l'exploitation du navire; qui ont la propriété effective du navire; et
- la liste de tous les précédents propriétaires du navire et, éventuellement, l'historique des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée du navire.

Le numéro d'identification en P.I.

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

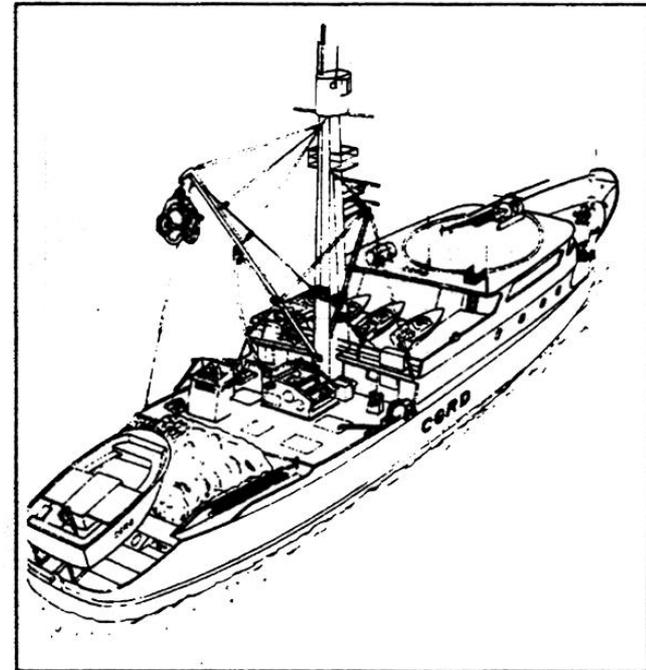
Cas d'étude: PNI au Sénégal

Conclusion

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) et la FAO travaillent à la définition d'un numéro d'identification unique du navire (UVI) de pêche.

Pour l'instant, le LR-F *, qui est appliqué à des milliers de navires de plus de 100 TJB, reste la référence.

* LR-F : *Lloyds Registry Fairplay*



Plusieurs bases de données internationales gèrent les numéros de navires

<http://www.ihsfairplay.com/IMO/imo.html>

<http://www.equasis.org>

Le marquage (immatriculation physique) en P.I.

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

Cas d'étude: PNI au Sénégal

Conclusion

Des recommandations de marquage sont décrites en annexe A du Doc. Technique FAO sur le SCS (Suivi, Contrôle et Surveillance), 1996.

Une collaboration qui doit être permanente entre:

- « Le registre des navires » tenu par les services de la marine marchande
- « Le registre des licences » tenu par l'administration des pêches



Mise en œuvre : cas de la pêche artisanale

La législation des Etats d'Afrique de l'Ouest prévoit en général un enregistrement et une immatriculation de toutes les embarcations dépassant une certaine taille, quelque soit leur activité (pêche ou transport). Mais cette disposition est rarement appliquée de façon satisfaisante:

- En pêche continentale, les pirogues (petites et non motorisées) ne sont pratiquement jamais enregistrées ni immatriculées.
- En zone maritime côtière, l'enregistrement et l'immatriculation des pirogues de pêche existe dans le principe mais le processus n'est généralement pas déployé de façon complète.

Introduction

Textes
internationaux

Mise en œuvre
en P.I.

Mise en œuvre
en P.A.

Cas d'étude:
PNI au Sénégal

Conclusion

Difficultés de l'enregistrement/immatriculation en PA

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

Cas d'étude: PNI au Sénégal

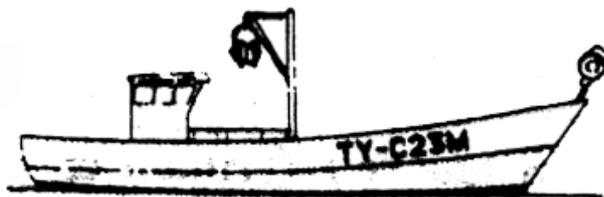
Conclusion

Des causes techniques :

- Problème dans la solution physique de marquage
- Problème dans le couplage du triple processus d'enregistrement, de marquage physique et d'émission du certificat

Des causes sociales et économiques: :

- Communautés de pêcheurs refusant l'immatriculation
- Réticences individuelles de propriétaires de bateau
- A l'opposé: sur-enregistrement (bateaux immatriculés deux fois)
- Campagnes saisonnières, avec déplacement de la base d'activité



Cas du programme PNI au Sénégal – 2006-2011

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

Cas d'étude: PNI au Sénégal

Conclusion

Un dossier ancien qui a « navigué » entre plusieurs directions nationales. En 2006, le dossier a été repris avec une forte volonté d'aboutir par le gouvernement sénégalais et par les appuis internationaux

La solution technique adoptée:

- une marque à la peinture
- un tag d'identification électronique inséré dans la coque
- une carte d'immatriculation électronique confiée au propriétaire
- un registre informatisé



PNI Sénégal: mise en place du marquage à la peinture et du tag permettant le contrôle d'identification électronique (photos DPM Sénégal)

Des résultats importants:

- 17500 immatriculations (soit près de 100% du parc)
- les listes de pirogues immatriculées vont être disponibles sur internet

Des imperfections et des améliorations qui restent à réaliser:

Des ambiguïtés de définition ont sans doute conduit à une « inflation » excessive des immatriculations (ex.: 'pirogues flotteurs' des filets à crevettes)

« Des phénomènes de doubles comptages et d'insuffisance de gestion des sorties de registre, avec des améliorations de procédures qui restent à réaliser » (C JP Manel-DPM, comm. pers.)



(Photo Ahamadou Aïdara)

Introduction

Textes internationaux

Mise en œuvre en P.I.

Mise en œuvre en P.A.

Cas d'étude:
PNI au Sénégal

Conclusion

Conclusions

Pour la PI :

- Pas de difficulté technique, surtout s'il n'y a qu'un ou deux ports d'attache dans le pays.
- Nécessité de se conformer au système international OMI, qui n'est pas totalement arrêté
- Une question de coopération entre les administrations des différents pays (partage des informations des registres, avec inter-signallement des navires IUU).

En PA :

- A qui confier le processus ? à la 'navigation' (marine marchande) ou à la 'pêche' ?
- Bien cerner l'extension et les limites du domaine : qu'est-ce qu'une embarcation de pêche sujette à obligation d'immatriculation ?
- Bien concevoir l'articulation des trois processus 'enregistrement papier ou électronique'/'délivrance d'un certificat/carte'/'marquage physique'.
- Penser le dispositif comme un outil gérant une dynamique à long-terme (entrée et sortie du fichier des immatriculés, émission/radiation des cartes/tags)
- Pour réaliser de façon continue la mise à jour des immatriculations, il faut nécessairement transférer la responsabilité aux services déconcentrés. Ceci impose pratiquement la mise en place d'un S.I. national de type intranet, avec serveur de BD.

Introduction

Textes
internationaux

Mise en œuvre
en P.I.

Mise en œuvre
en P.A.

Cas d'étude:
PNI au Sénégal

Conclusion