

# TRANSBORDEMENT EN MER

Quand interdire la pratique relève de la nécessité



# PÊCHE INN

Le montant total des pertes causées par la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée (INN), ou ‘pêche pirate’, est estimé entre 10 et 23.5 milliards de dollars par an. Les eaux d’Afrique de l’Ouest ont la réputation d’avoir le plus haut taux de pêche INN au monde, représentant environ 37 pour cent des captures au niveau régional.<sup>1</sup> Parce que la pêche INN épuise les stocks de poisson, elle met sévèrement en danger la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance des communautés de pêcheurs qui comptent sur le poisson en tant que principale source de protéines et de revenus. Mais c’est aussi une menace pour la biodiversité marine et l’environnement marin: les navires pirates ignorent les plans d’aménagements et de gestion et pratiquent des types de pêche qui détruisent les habitats marins.

## INTRODUCTION

Ce dossier a pour but d’exposer les raisons et arguments de l’Environmental Justice Foundation (EJF) en faveur de l’interdiction des transbordements en mer en Afrique de l’Ouest, mais aussi l’interdiction d’importation de produits de pêche issus de ces transbordements sur le marché européen. Il s’appuie fortement sur les preuves qu’EJF a regroupées dans le cadre de son travail visant à l’éradication de la pêche INN en Afrique de l’Ouest.

A l’échelle mondiale, le mouvement des produits de pêche – légaux et illégaux – dépend souvent de ‘transbordements’. Dans ce contexte, les transbordements sont le transfert de cargaisons d’un bateau de pêche à un autre, généralement un cargo réfrigéré. Ils peuvent avoir lieu soit au port soit en mer.

Les transbordements en mer sont parfois légalement autorisés, mais dans beaucoup de cas, ils ont lieu illégalement et sans permission. Autorisés ou non, les transbordements en mer facilitent fréquemment le blanchiment de poisson pêché illégalement, ce qui peut être notamment attribué à la difficulté pour les États côtiers et les États du pavillon de contrôler comment, par qui et où le poisson transféré a été capturé. Les transbordements en mer sont une cause importante du manque de transparence dans le secteur de la pêche, ce qui favorise la pêche INN. En plus de faciliter la pêche pirate, EJF a documenté que l’équipage à bord de navires qui transbordent en mer est souvent victime de violation des droits de l’homme et du travail car ces navires restent en mer pendant de longues périodes et se rendent rarement dans des ports.<sup>2</sup>

Les transbordements en mer sont une pratique courante. Beaucoup d’opérateurs les favorisent car ils sont un moyen rapide d’éviter le labyrinthe bureaucratique des contrôles au port et de maximiser les profits. En Afrique de l’Ouest, certains pays comme le Sénégal interdisent les transbordements en mer dans le but de lutter contre la pêche INN, ainsi que la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l’Atlantique (CICTA/ICCAT en anglais) pour certains types de thoniers.<sup>3</sup> Cependant, beaucoup de pays d’Afrique de l’Ouest continuent à les autoriser.

La réglementation concernant les transbordements en mer varie d’un pays à l’autre. Dans certains cas, comme en Sierra Léone, la loi dispose clairement que les transbordements peuvent avoir lieu en mer à condition d’avoir l’approbation explicite des autorités chargées des pêches.<sup>4</sup> La raison la plus commune qui explique ce type d’autorisation est que beaucoup de ports de pêche dans les pays en développement ne peuvent accueillir de gros cargos. Cependant, certains pays côtiers autorisent la pratique de ces transbordements à plus de 100 milles marins des côtes, où la surveillance par les autorités est pratiquement impossible. Grâce à son travail en Afrique de l’Ouest, EJF a pu identifier la Guinée parmi ces pays. Malgré l’interdiction de transborder en mer imposée par le Code de pêche et le plan de pêche, qui disposent que les transbordements ne peuvent avoir lieu qu’au port et sous la supervision d’un inspecteur, ils ont fréquemment lieu en mer dans des endroits isolés, loin de toute supervision, grâce à l’obtention d’autorisation ‘exceptionnelles’.<sup>5</sup>

## INTERDIRE LES TRANSBORDEMENTS EN MER: UNE MESURE POUR LUTTER CONTRE LA PÊCHE INN

L'appel d'EJF lancé aux États côtiers et aux États du pavillon pour interdire les transbordements en mer s'inscrit dans l'effort plus général de combattre la pêche INN et est compatible avec les objectifs du Plan d'Action International visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI – INDNR).<sup>6</sup> A la suite de l'adoption du PAI, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a publié des lignes directrices pour son application:

***'En raison de la difficulté de contrôler les transbordements en mer, les pêcheurs qui se livrent à la pêche INN préfèrent généralement transborder leurs prises en mer plutôt que dans les ports. Les Etats côtiers devraient envisager de demander à ce que les transbordements soient toujours effectués dans les ports ou, pour le moins, exiger que les transbordements en mer fassent l'objet de contrôles appropriés et soient effectués là où des inspecteurs peuvent être présents pour vérifier les caractéristiques du poisson transbordé.'***<sup>7</sup>

Beaucoup d'Etats, agissant soit en tant qu'Etat côtier, soit en tant qu'Etat du pavillon, ont pris des dispositions pour interdire les transbordements en mer dans le but de combattre la pêche INN. L'article 11 du Règlement Européen 1005/2008 visant à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée interdit les navires battant pavillon européen de transborder en mer (à moins que ces navires se situent en dehors des eaux communautaires et que le transbordement concerne des navires de pêche communautaires et des navires de pêche enregistrés comme navires transporteurs auprès d'une organisation régionale de gestion des pêches). La première partie de l'article 11 reconnaît le lien entre transbordement en mer et pêche illégale:

***'Les transbordements en mer échappent à tout contrôle effectif de la part des Etats du pavillon ou des Etats côtiers et constituent pour les opérateurs pratiquant la pêche INN un moyen habituel de dissimuler le caractère illicite de leurs captures.'***<sup>8</sup>

Les Etats côtiers peuvent aussi agir au niveau régional: un groupe de pays voisins dans le Pacifique (FFA) ont créé des règles communes pour la pêche afin de lutter contre la pêche INN en adoptant des 'termes et conditions minimales d'accès des bateaux de pêche étrangers' qui interdisent les transbordements en mer dans la totalité des eaux maritimes des Etats de la région.<sup>9</sup>

Les Organisations Régionales de Gestion de la Pêche (ORGP) sont des organisations internationales mises en place soit pour superviser les stocks d'une zone spécifique, soit pour superviser une espèce migratoire, tel que le thon, dans une vaste zone géographique. Elles jouent un rôle central dans la lutte contre la pêche INN. Beaucoup de stocks de poisson les plus précieux au monde, et notamment ceux qui sont les plus à même d'être sujet à la pêche illicite, sont pris en charge par des ORGPs. De récentes conventions ont pressé les Etats à renforcer les capacités des ORGPs et de mettre en place de nouvelles ORGPs pour couvrir les régions et stocks de poisson qui n'ont pas encore été couverts.

Le PAI – INDNR fait écho à ces conventions qui souhaiteraient voir le rôle des ORGPs renforcé et étendu pour lutter plus effectivement contre la pêche INN. A la suite de son adoption, beaucoup d'ORGPs ont pris des mesures concernant les transbordements en mer. A présent, quatre ORGP, dont l'ICCAT ainsi que la 'Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna (CCSBT), harmonisent leurs efforts et appliquent toutes un programme pour contrôler les transbordements à l'aide d'observateurs indépendants. Ces mesures concernent seulement les grands thoniers palangriers. Trois de ces ORGPs, dont la l'ICCAT, ont interdit les transbordements en mer pour les thoniers senneurs.<sup>10</sup>

Ne les interdisant pas totalement, d'autres ORGPs ont pris des mesures concernant les transbordements en mer à la suite du PAI – INDNR, telle que la Commission pour la Conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR) et la Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est (NEAFC). CCAMLR a récemment adopté la décision 10-09 qui requiert les parties membres de prévenir la Commission au moins 72 heures à l'avance avant que les navires ne transbordent dans la zone de la Convention et de fournir des informations sur les navires, proposition de date et lieu et produits à transborder.<sup>11</sup> Ces données sont ensuite vérifiées grâce à l'utilisation d'un rapport de capture électronique.

Pays dans la zone FAO 34 où EJF a enquêté sur les règles et pratiques concernant les transbordements en mer	INTERDITS EN MER	AUTORISÉS EN MER
Sénégal	●	
Gambie		●
Guinée-Bissau		●
Guinée*		●
Sierra Leone		●
Liberia		●
Ghana		●
Gabon		●
Côte d'Ivoire	●	

\* Les transbordements en mer sont effectués grâce à des autorisations exceptionnelles bien que le Code de la pêche et le Plan de pêche disposent que les transbordements ne peuvent avoir lieu qu'au port.

# TRANSBORDEMENTS EN MER ET PÊCHE INN

## ETUDE DE CAS: *Sierra Loba*

En novembre 2012, EJF a mené une enquête sur le Sierra Loba, un cargo réfrigéré de pavillon Curaçao, qui importa du poisson au port de Busan en Corée du Sud. Plusieurs navires battant pavillon Coréen ont été autorisés dans deux Etats côtiers, en Guinée et au Gabon, à transborder leur poisson en mer sur le Sierra Loba, et notamment du poisson qui avait été capturé illégalement. Parmi eux, le Poong Lim 12, qu'EJF a documenté en train de pêcher illégalement dans la zone réservée à la pêche artisanale seulement 10 jours avant la date du transbordement. Le Sierra Loba a aussi transbordé en Guinée avec le Five Star et le Kummyeong 2 (tous deux battant pavillon Coréen), qui sont considérés 'fugitifs' en Sierra Leone après avoir pêché illégalement puis s'être enfui en Guinée.<sup>12</sup>



Le Sierra Loba débarquant du poisson dans le port de Busan (Corée du Sud) © EJF

## POURQUOI LES TRANSBORDEMENTS EN MER DEVRAIENT ÊTRE INTERDITS: LE MANQUE DE SUPERVISION DES TRANSBORDEMENTS AUTORISÉS EN MER

Dû au manque de contrôle et surveillance des Etats côtiers et des Etats du pavillon, EJF appelle à ce que les transbordements en mer soient interdits dans la zone FAO 34, la région de l'Atlantique qui borde l'Afrique de l'Ouest. Même si souvent autorisés par les autorités des Etats côtiers, les transbordements en mer facilitent le transport de poisson pêché illégalement et favorisent sa mise sur le marché. Ces transbordements ont souvent lieu dans des endroits très isolés. Les pays en voie de développement n'ont pas les capacités logistiques d'inspecter les navires en mer avant que le transbordement n'ait lieu et de s'assurer que le poisson a été capturé légalement. Alternativement, les Etats côtiers comptent sur les observateurs à bord des bateaux de pêche pour garantir la légalité des activités. Cependant, ceci n'est pas une méthode de contrôle fiable pour trois raisons:

- Les observateurs n'ont pas l'autorité ou la capacité d'arrêter les cargos réfrigérés en cas de pêche illégale.
- Le rôle d'observateur est lui-même compromis car dans beaucoup de pays côtiers, ces derniers sont payés par les opérateurs plutôt que par le Gouvernement ce qui ne les incite pas à dénoncer les problèmes de pêche illégale.
- Les observateurs restent à bord de bateau de pêche et ne peuvent pas vérifier les documents détenus par les cargos réfrigérés pour s'assurer que les informations sur le poisson transféré sont correctement enregistrées et présentées à l'arrivée au port. Les observateurs à bord des bateaux de pêche en règle qui sont autorisés à transborder leurs cargaisons sur des cargos réfrigérés en mer n'auront aucun pouvoir pour empêcher ce même cargo de transborder par la suite avec des bateaux de pêche INN et utiliser les papiers du bateau de pêche en règle pour faire entrer sur le marché le poisson capturé illégalement.

**POONG LIM 12** (Pavillon Coréen; IMO 6820036). **Infractions:** pêche dans la zone réservée à la pêche artisanale en Guinée, dissimulation du marquage du bateau (Septembre 2012)

**FIVE STAR** (Pavillon Coréen; IMO 7123772). **Infractions:** transbordement non autorisé avec le Canarian Reefer, fuite des eaux de Sierra Leone (Janvier 2012)  
**AMENDES IMPAYEES EN SIERRA LEONE**

**KUMMYEONG 2** (Pavillon Coréen; IMO 6802981). **Infractions:** dissimulation du marquage du bateau, pêche dans la zone réservée à la pêche artisanale, fuite des eaux de Sierra Leone lorsqu'appelé au port (Décembre 2011)  
**AMENDES IMPAYEES EN SIERRA LEONE**

### TRANSBORDEMENT AUTORISÉ

**SIERRA LOBA**  
(Pavillon Curaçao; IMO 912017)

**Lieu du transbordement:**  
Guinée

**Date:** Octobre 2012

**Port de destination:**  
Busan (Corée du Sud)

Du poisson capturé illégalement a été débarqué au port de Busan à la suite de ce transbordement en mer **AUTORISÉ** mais non supervisé

## ETUDE DE CAS: *Seta 73*

En mars 2011, EJV a documenté le transbordement illégal du Seta 73 avec le Seta 70, le Marcia 707, 515 Amapola et le Medra. EJV a pu prouver que ces quatre bateaux ont pêché illégalement dans la zone réservée à la pêche artisanale dans le sud de la Sierra Leone pendant les deux mois qui ont précédé le transbordement. Les enquêtes de l'UE qui ont suivi ont révélé d'autres transbordements illégaux par le Seta 73 dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest tels que le Libéria, la Guinée et la Guinée Bissau.

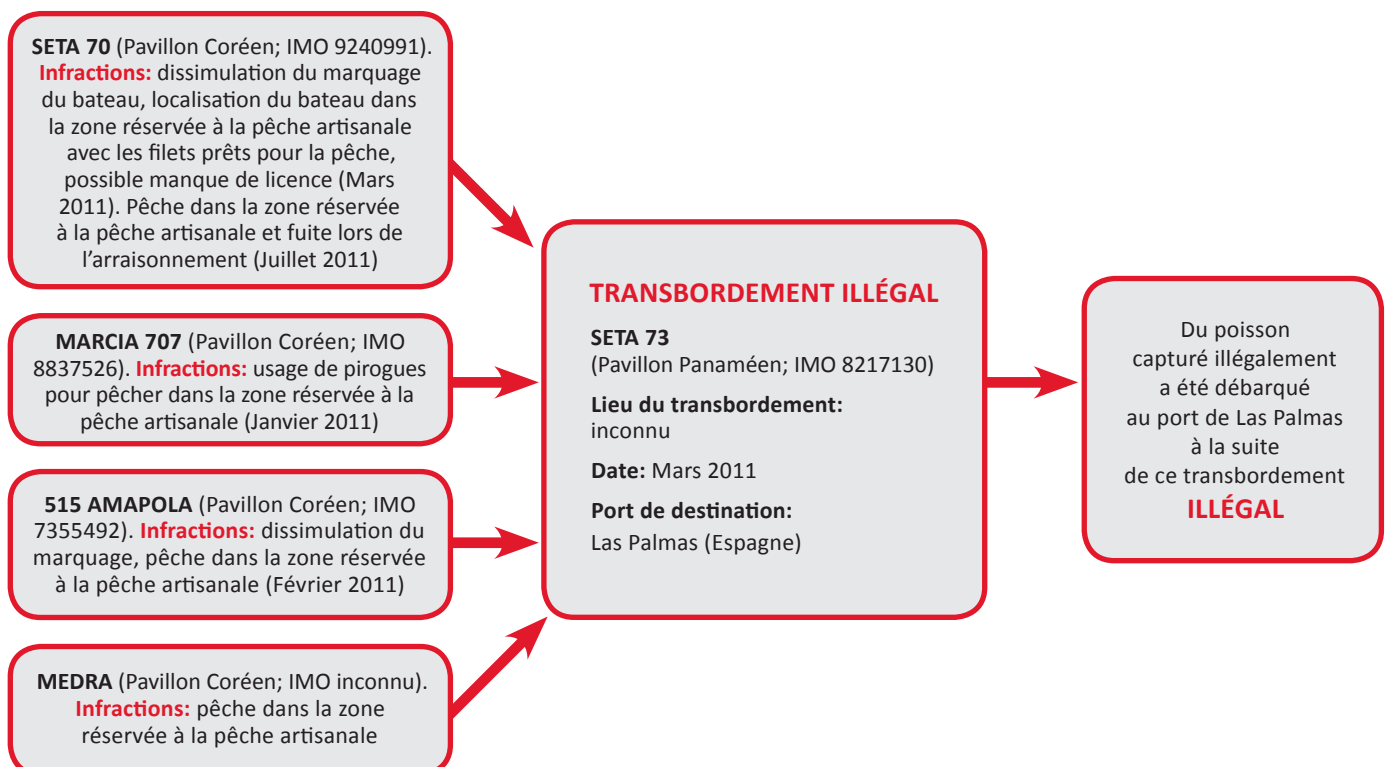


Le Seta 70 opérant illégalement dans la zone réservée à la pêche artisanale en Sierra Leone © EJV

## LES TRANSBORDEMENTS ILLÉGAUX EN MER SONT LARGEMENT UTILISÉS PAR LES BATEAUX DE PÊCHE INN POUR ACCÉDER AU MARCHÉ

Les transbordements qui ont lieu en mer sont parfois non autorisés par les États côtiers et les États du pavillon. Les bateaux de pêche INN opèrent en mer pour éviter les contrôles des États côtiers et des États du port. Les transbordements illégaux en mer ont lieu dans des zones que les patrouilles ne peuvent atteindre ou dans des zones disputées par les États côtiers telle que la frontière maritime entre la Guinée et la Sierra Leone (ce fut par exemple le cas du Canarian Reefer qu'EJV a documenté transborder illégalement en Janvier 2012).

Les détecter est d'autant plus difficile car beaucoup de ces bateaux qui sont pourvus d'un système automatique d'identification (AIS) et système de surveillance par satellite (VMS) éteignent ces différents systèmes pour s'assurer que ni l'État du port ni l'État du pavillon ne peuvent les surveiller. Ce type de pratique est courant malgré l'utilisation ininterrompue du système AIS par les cargos requis par l'Organisation Maritime Internationale (OMI).<sup>13</sup>





## TRANSBORDEMENTS ILLÉGAUX EN MER ET USAGE DE PAVILLON DE COMPLAISANCE:

EN 2011, une enquête d'EJF a montré que des agents travaillant au nom de pavillons de complaisance ont mis en évidence le faible niveau de régulation et surveillance que ces pavillons offrent.<sup>14</sup> En plus de réduire la surveillance des navires de pêche, ces États peuvent aussi avoir un faible niveau de contrôle sur les cargos réfrigérés qui pratiquent des transbordements en mer. Un bon exemple de ce type de pavillon est Panama, le pavillon du **Seta 73** et du **Canarian Reefer** au moment où EJF a documenté le transbordement illégal. Panama a vendu son pavillon à des centaines de cargos réfrigérés et en Novembre 2012, la Commission Européenne a averti le Panama qu'il risquait d'être mis sur liste noire en partie en raison de son manque de contrôle sur les cargos réfrigérés. Les paragraphes 232 et 242 de la décision décrivent les échecs de Panama concernant le cas du **Seta 73**.<sup>15</sup>

# CONSÉQUENCES LIÉES AUX TRANSBORDEMENTS EN MER

## D’OÙ PROVIENT VOTRE POISSON? PROBLÈMES DE TRANSPARENCE ET TRAÇABILITÉ

### Traçabilité

Les transbordements illégaux en mer rendent difficile pour les consommateurs et les États qui ont mis en place des mesures portuaires efficaces d’établir la légalité des imports. L’origine des captures ne peut être retracée ‘jusqu’au bateau’ et les distributeurs et consommateurs sont ainsi incapables d’établir avec confiance la légalité des produits de pêche.

Par exemple, le Marampa 803, un chalutier de fond qui a été documenté en train de pêcher illégalement dans la zone réservée à la pêche artisanale en Sierra Léone en 2011 et 2012 est suspecté d’avoir aussi transbordé régulièrement de façon illégale avec le Seta 73. Seuls certains navires sont accrédités pour exporter du poisson vers l’Union Européenne, selon des critères d’hygiène. Ces bateaux doivent avoir un numéro ‘DG Sanco’ et apparaître sur la liste ‘DG Sanco’. Lors d’une inspection à bord du Marampa 803, qui n’a pas de numéro DG Sanco, l’inspecteur Sierra Léonais nota la présence de cartons comportant le nom du bateau Hae Jeong 1, accrédité pour exporter vers l’Union Européenne. Il est donc fortement suspecté que le Marampa 803 exportait régulièrement ses captures attrapées illégalement vers le marché européen par l’intermédiaire de transbordement en mer afin de pouvoir utiliser une fausse identité.

Plus récemment, en décembre 2012, le Lian Run 32 a été arraisonné par une vedette de patrouille en Sierra Leone. A bord, les inspecteurs ont trouvé des cartons sur lesquels était inscrit Lian Run 22 et Lian Run 23, suggérant que le Lian Run 32 a transbordé du poisson sous l’identité de ces navires pour profiter de leurs licences de pêche.

Dans ces différents cas, le transport de poisson issu de la pêche INN a été facilité par les transbordements en mer.



Le Marampa 803 pêchant illégalement en Sierra Leone © EJF

## CONSÉQUENCES POUR LES ÉTATS CÔTIERS

### Aménagement et gestion des pêches

Le manque de transparence associé aux transbordements en mer et à la pêche INN est aussi une menace pour aménager et gérer les pêches efficacement: vu que les États côtiers ne peuvent contrôler entièrement le nombre de captures pris dans leurs eaux et transbordées sur d’autres navires, il est difficile d’établir à quel point les ressources sont exploitées. Cela signifie que les plans d’aménagement et de gestion des pêches ne sont pas basés sur des chiffres exacts et que les États évaluent incorrectement l’effort de pêche et le nombre de captures, ainsi que l’impact de la pêche sur les espèces marines sensibles.

### Moyens de subsistance et économie locale

La FAO estime que 540 millions de personnes dépendent de la pêche en tant que moyen de subsistance.<sup>16</sup> En Afrique de l’Ouest, la pêche INN a un impact dévastateur sur les communautés de pêcheurs locaux. En endommageant les filets de pêche artisanaux, en pratiquant une pêche destructrice dans les zones côtières, ou même en attaquant les pêcheurs locaux, la pêche INN met en danger le moyen de subsistance des pêcheurs artisanaux, qui ont peu d’autres sources alternatives de revenus.

Les bateaux de pêche INN bénéficient aussi de coût moindre, ce qui affaiblit les pêcheurs légitimes et légaux, qui sont dans une situation d’injuste compétitivité face aux « pêcheurs pirates ». Non seulement les bateaux de pêche INN épuisent les ressources des pays côtiers, mais grâce aux transbordements en mer, ils évitent aussi les taxes portuaires et les droits de douanes, et sont moins susceptibles de débarquer les captures pour les usines de transformation ou la consommation locales.

### Sécurité alimentaire

La sécurité alimentaire est une préoccupation pressante dans certains pays en voie de développement. 1.5 Milliards de personnes dépendent du poisson pour leur sécurité alimentaire qui représente plus de 20 pour cent de leur apport en protéines.<sup>17</sup> En Afrique de l’Ouest, le poisson est une source vitale de micronutriments essentiels, de protéines, de vitamines et de minéraux. En Sierra Léone, par exemple, le poisson fournit 64 pour cent des protéines animales consommées et dans certaines communautés vivant près des côtes, la totalité d’apport en protéines animales provient du poisson.<sup>18</sup> En Afrique de l’Ouest, l’épuisement des stocks de poisson et le fait que les navires de pêche industrielle ne débarquent pas leur poisson dans les pays côtiers affectent la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance des communautés côtières qui souffrent des conséquences de la pêche INN.

# RECOMMANDATIONS

## EJF recommande que des mesures soient prises concernant le problème des transbordements en mer:

- Les États côtiers dans la région FAO 34 devraient interdire les transbordements en mer et coopérer avec les États voisins et leurs partenaires internationaux pour surveiller leur Zone Economique Exclusive (ZEE). Vu que certains ports dans des pays côtiers ne peuvent accueillir les gros cargos, ces derniers devraient autoriser les transbordements près du port à une position qui permette un accès facile aux inspecteurs du port (à moins d'un mille marin). Les navires qui ne respectent pas cette interdiction devraient être ajoutés aux listes noires nationales et régionales pour prévenir les récidives et mettre fin au non-respect des normes.
- L'UE devrait fermer l'accès au marché européen au poisson qui a été transbordé en mer sans surveillance. Alors que le Règlement 1005/2008 interdit les transbordements en mer aux navires battant pavillon européen, le marché européen est toujours ouvert au poisson transbordé en mer par des navires battant pavillon de pays tiers. L'UE ne devrait autoriser les cargaisons de poisson que quand il est possible d'affirmer que le transbordement a été fait sous le contrôle des autorités des États côtiers et États du pavillon du bateau de pêche et du cargo réfrigéré. Pour détecter et arrêter les transbordements illégaux en mer, l'UE et les États membres devraient examiner minutieusement les informations sur les positions des cargos réfrigérés et partager les informations avec les États côtiers et les États du pavillon pour déterminer si une autorisation a été accordée et si le transbordement a été surveillé.
- EJF appelle les Etats à interdire les navires de pêche et cargos réfrigérés battant leur pavillon de transborder en mer dans la région de FAO 34. Cette condition devrait être claire quand un navire adopte le pavillon et l'État du pavillon devrait imposer des sanctions appropriées quand cette mesure n'est pas respectée. L'utilisation ininterrompue de d'appareil VMS devrait être obligatoire sur tous les cargos réfrigérés et surveillée par les États du pavillon pour s'assurer que les navires respectent cette mesure. La FAO, l'UE et autres organisations qui évaluent la performance des États du pavillon devraient prendre en compte la surveillance des transbordements en mer dans leur évaluation.



Transbordement entre le Yan Yu 632 et le Hai Feng 827, Sierra Leone © EJF

### RÉFÉRENCES:

- 1 Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, et al., "Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing" (MRAG and University of British Columbia, 2009)
- 2 Environmental Justice Foundation "All at Sea: The Abuse of Human Rights aboard Illegal Fishing Vessels" (London: 2010)
- 3 Loi sénégalaise N 87-27 (1987) portant Code de la pêche maritime, Article 13;
- 4 Sierra Leone Fisheries Act 1995, Article 17
- 5 Entretiens d'EJF avec les armateurs de pêche en Guinée et les employés du Centre National de Surveillance et de Protection de Pêche (CNSP) de Guinée, 2012 et Arrêté N 0602/95/MPA/CAB du 31/1/1995, Article 16
- 6 'Plan d'Action International visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non Réglementée (PAI – INDNR) (Rome: FAO, 2001)
- 7 'Mettre un Terme à la Pêche Illicite, Non Déclarée et Non Réglementée' brochure produite par la FAO <http://www.fao.org/docrep/005/Y3554F/Y3554F00.HTM>
- 8 Règlement (CE) No. 1005/2008, Article 11
- 9 Pacific Islands Forum for Fisheries Agency (FFA), 'termes et conditions minimales d'accès des bateaux de pêche étrangers' tel que modifié par FFC34'(24-28 Novembre 1997)
- 10 "T-RFMO Transshipment Monitoring Programmes", disponible sur le site Tuna.org: <http://www.tuna-org.org/Documents/TRFMO2/08%20bis%20T-RFMO%20Transshipment%20Monitoring%20Programs.pdf>
- 11 Plus d'information disponible sur le site web de la CCAMLR
- 12 Au moment de l'écriture de ce dossier, le registre du Curaçao mène une enquête sur le Sierra Loba qui ne semblait pas être autorisé à transporter des produits de la pêche.
- 13 SOLAS Chapitre V, Régulation 19.2 (Version révisée du chapitre V, 2000)
- 14 Environmental Justice Foundation "Pirate Fishing Exposed", 2012, p. 31
- 15 Décision de la Commission du 15 novembre 2012 relative à la notification des pays tiers que la Commission pourrait considérer comme pays tiers non coopérants en application du Règlement 1005/2008, paragraphes 232 et 242
- 16 FAO (2010), 'La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture' - SOFIA, Rome, Italie, p. 7
- 17 FAO (2010), 'La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture' - SOFIA, Rome, Italie, p. 4
- 18 Laurenti, G. (comp.), "1961-2007 fish and fishery products: world apparent consumption statistics based on food balance sheets" dans le FAO Yearbook: Fishery and Aquaculture Statistics (2008), p. 241. <http://www.fao.org/docrep/013/i1890t/i1890t.pdf>

La campagne EJF "Save the Sea" a été généreusement financée par:

