

Consultation des experts de la FAO sur le marquage des engins de pêche

À moins d'être dûment marqués et localisables nuit et jour, les engins de pêche peuvent présenter un sérieux danger pour les autres habitants et usagers de l'océan, et plus particulièrement pour la sécurité de la navigation. En outre, un marquage correct des engins peut permettre de distinguer les pêcheurs légitimes de ceux qui se livrent à la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. La faune marine est par ailleurs exposée aux effets néfastes des engins de pêche sur les espèces non ciblées, ainsi qu'au risque majeur de plus en plus manifeste que présentent les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés. Ce risque est par exemple pointé du doigt dans le cadre de la campagne mondiale contre les déchets marins du Programme des Nations Unies pour l'environnement et de la « Global Ghost Gear Initiative », une alliance intersectorielle qui cherche des solutions durables pour résoudre le problème mondial de la « pêche fantôme » (www.ghostgear.org).

Pour réduire les risques liés aux engins de pêche et gérer le problème des engins abandonnés, perdus ou rejetés, il est indispensable d'identifier les propriétaires des engins ou des navires qui les ont mis à l'eau. Au début du mois d'avril 2016, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a organisé en son siège, à Rome, la consultation de 18 experts sur le marquage des engins de pêche. Lindsay Chapman, de la Communauté du Pacifique (CPS), et Mike Donoghue, du Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE), ont été invités à participer aux débats afin d'exposer la dimension océanienne du problème.

Ce thème n'est pas nouveau pour la FAO, puisque les conclusions d'une consultation d'experts réalisée en 1991 sur le même sujet ont été présentées au Comité des pêches de la FAO en 1993. Cependant, aucun consensus ne s'est dégagé à l'époque. Depuis, les techniques de pêche ont évolué mais le problème fondamental subsiste et ce, malgré l'adoption de plusieurs nouveaux accords internationaux et l'élaboration de cadres juridiques.

Le plus important d'entre eux est peut-être l'Annexe V de la Convention MARPOL¹, qui interdit le rejet en mer d'engins de pêche constitués de matériaux synthétiques. Dans les lignes directrices nécessaires à



Parcours réalisés pendant six mois par des DCP mouillés par trois senneurs (source : Maurice Brownjohn, Bureau des Parties à l'Accord de Nauru).

¹ MARPOL : Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

la mise en œuvre de cette Annexe V, les gestionnaires des pêches sont invités à utiliser des systèmes d'identification des engins de pêche et les pouvoirs publics sont encouragés à s'intéresser à la mise au point de techniques d'identification plus efficaces des engins de pêche. La CPS et le PROE nourrissent de vives inquiétudes au sujet de la quantité de matériaux synthétiques qui sont toujours rejetés de manière inconsidérée dans notre région et peuvent affecter la navigation et la faune marine. De nombreux usagers de la mer ignorent probablement qu'ils sont tenus, en vertu du droit international, de garder les matières plastiques et les autres objets non dégradables à bord de leur bateau, afin de les évacuer à terre sans danger pour l'environnement.

Lindsay Chapman et Mike Donoghue se sont tous deux exprimés lors des discussions du groupe d'experts sur les dispositifs de concentration du poisson (DCP). Selon les estimations des Parties à l'Accord de Nauru (PNA), il pourrait y avoir plus de 80 000 DCP dérivants chaque année dans notre région. Même s'ils sont destinés à attirer le poisson plutôt qu'à le capturer, ils peuvent constituer une source importante de débris marins et risquent de piéger les espèces marines ou de salir les récifs.

Les techniques actuelles permettent d'identifier les DCP et de les tracer à distance par satellite. Par conséquent, la

majeure partie d'entre eux peuvent être repérés même s'ils dérivent sur des centaines ou des milliers de kilomètres. Ils restent donc exploitables par les navires. Bien que la plupart des DCP ne soient pas repris par les navires qui les ont mis à l'eau, la question de savoir s'ils font partie de la catégorie des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés, fait débat. Dans la pratique, compte tenu des prix élevés du carburant, la majorité des DCP sont abandonnés lorsqu'il n'est pas rentable de les récupérer.

Le projet de lignes directrices sera présenté au Comité des pêches de la FAO lors de sa réunion annuelle qui se tiendra en juillet 2016. On espère qu'après 23 ans, elles seront adoptées, ce qui rendrait nos océans un peu plus sûrs.

Pour plus d'information :

Mike Donoghue

*Conseiller en espèces menacées et migratrices, PROE
michaeld@sprep.org*

Lindsay Chapman

*Directeur adjoint de la Division pêche, aquaculture et écosystèmes marins (Programme pêche côtière), CPS
lindsayc@spc.int*



Un DCP dérivant équipé d'une radiobalise (image : Marc Taquet, FADIO/IRD-Ifremer).