

GUIDE PRATIQUE D'INTRODUCTION AU SCS POUR :

# LA PÊCHE À LA PALANGRE



## SOMMAIRE

- 04. Aperçu opérationnel
- 04. Comment les palangriers capturent le poisson
- 07. Comment reconnaître un navire palangrier
  - 10. Description de l'opération de pêche
  - 14. La palangre et l'équipement associé
  - 18. Suivi positionnel des palangriers
- 20. Palangriers de pêche au thon tropical en eaux lointaines – autres considérations
- 24. Inspections de palangriers – ce qu'il faut rechercher

## GLOSSAIRE DES TERMES

°C	Degré Celsius
AIS	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)
DCP	Dispositif de concentration de poissons
EMR	Eau de mer réfrigérée
GPS	Système de positionnement mondial (Global Positioning System)
OMI (IMO)	Organisation maritime internationale (International Maritime Organisation)
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
PINN	Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
TJB	Tonnage de jauge brute
VMS (SSN)	Système de surveillance de navires (Vessel Monitoring System)



Ce Guide pratique d'introduction au SCS a été produit par Trygg Mat Tracking (TMT) en coopération avec l'International MCS Network (IMCSN). Il est destiné à être utilisé comme un outil de formation et de sensibilisation pour présenter les types de navires et d'engins de pêche industrielle internationaux les plus répandus, afin de renforcer les connaissances du personnel travaillant dans toutes les administrations (pêches, ports, gardes côtières et marines, autorités maritimes, etc.) pouvant être amenées à jouer un rôle opérationnel dans le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches (SCS), ainsi que pour une utilisation par toutes autres parties prenantes intéressées.

Bien que ce guide soit un outil autonome axé sur la pêche à la palangre, il a été développé dans le cadre d'une série de guides d'introduction similaires portant sur d'autres méthodes de pêche industrielle et opérations connexes répandues, ainsi que de documents complémentaires portant sur les considérations relatives à l'inspection des navires de pêche.

Nous encourageons l'utilisation, la reproduction et la diffusion des supports figurant dans cette publication. Il est autorisé de copier, télécharger et imprimer ces supports à des fins d'étude, de recherche et d'enseignement privés, ou afin qu'ils soient utilisés dans des produits ou des services non commerciaux, à condition que Trygg Mat Tracking et l'International MCS Network soient dûment cités comme en étant les sources et les détenteurs du droit d'auteur.

**Toutes les demandes de traduction et de reproduction doivent être envoyées à [info@tm-tracking.org](mailto:info@tm-tracking.org) et [mcs.network@imcsnet.org](mailto:mcs.network@imcsnet.org)**

Cette publication doit être citée comme suit : Trygg Mat Tracking et IMCS Network (2021) **GUIDE PRATIQUE D'INTRODUCTION AU SCS POUR : LA PÊCHE À LA PALANGRE**. Oslo, Norvège.

Toutes les images sont protégées par le droit d'auteur comme indiqué sur chaque image individuelle. Les images contenues dans cette publication sont uniquement destinées à illustrer les opérations de pêche et ne sont pas destinées à indiquer ou suggérer que des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) ont eu lieu ou étaient de quelque manière que ce soit associées à ces images, sauf indication explicite.

Contenu technique : Francisco Blaha ([www.franciscoblaha.info](http://www.franciscoblaha.info)), Duncan Copeland (TMT), Stig Fjellberg (TMT)  
Vérification technique : Mark Young (IMCS Network), Hugh Walton (Pacific Islands Forum Fisheries Agency)



## APERÇU OPÉRATIONNEL

La pêche à la palangre, communément appelée pêche palangrière, est une technique de pêche commerciale qui est employée pour cibler de nombreuses espèces de poissons différentes. Les palangres peuvent être déployées près de la surface pour capturer des poissons pélagiques comme le thon et l'espadon ou posées sur ou à proximité du fond marin pour capturer des poissons des profondeurs comme la morue et le flétan. Les navires qui déploient des palangres peuvent opérer à la fois dans les eaux côtières et en haute mer et sont connus sous le nom de palangriers.

### COMMENT LES PALANGRIERS CAPTURENT LE POISSON

Comme son nom l'indique, la pêche à la palangre signifie capturer du poisson au moyen d'une ligne et d'hameçons appâtés. La palangre est constituée d'une ligne de pêche centrale qui peut aller de moins d'un mille à des dizaines de kilomètres de long ; des lignes plus courtes finissant avec des hameçons appâtés sont fixées à intervalles réguliers le long de la ligne centrale.

Il existe deux principales variétés de palangres utilisées commercialement :

- 1) Les palangres dérivantes/de surface (flottantes) sont maintenues à la surface ou à une certaine profondeur au moyen de flotteurs.
- 2) Les palangres de fond sont placées sur ou à proximité du fond au moyen de lests ou d'une combinaison de lests et de flotteurs.

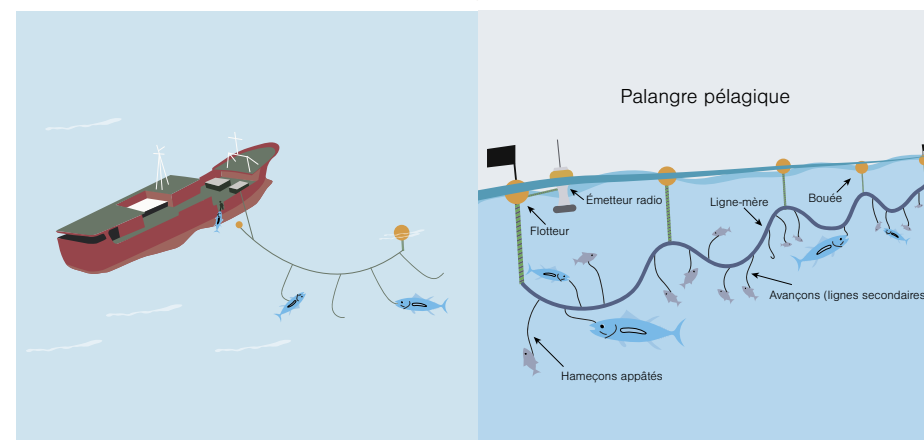
## PALANGRES DE SURFACE

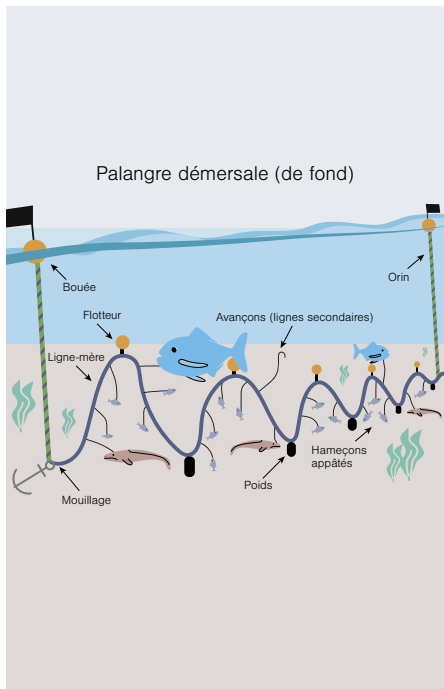
Les palangres de surface sont principalement utilisées dans les pêcheries thonières et autres pêcheries pélagiques. Elles sont constituées d'une ligne principale pouvant mesurer plusieurs kilomètres de long, soutenue dans l'eau par une série de flotteurs. Des lignes secondaires (également appelées « avançons ») s'étendent depuis la ligne-mère. Chaque avançon comporte un hameçon appâté.

La ligne est mouillée au fur et à mesure que le bateau avance. La plupart des navires utilisent également un « éjecteur de ligne » qui propulse la ligne dans l'eau à une vitesse supérieure à la vitesse du bateau pour lui permettre de couler à différentes profondeurs dans la colonne d'eau en fonction de l'espèce visée. Une fois la ligne complètement déployée, le temps de pêche (appelé « immersion ») débute. Pendant ce temps, une autre ligne peut être déployée ; alternativement, le navire peut revenir jusqu'au point où le premier hameçon a été mouillé pour commencer la récupération à cet endroit.

La plupart des opérations de pêche pélagique utilisent des palangres dérivantes (par opposition aux palangres ancrées), qui consistent en une ligne-mère maintenue près de la surface ou à une profondeur déterminée au moyen de flotteurs régulièrement espacés, et d'avançons comportant des hameçons appâtés fixés à intervalles réguliers le long de la ligne-mère. La palangre dérive avec les courants marins et est équipée de radiobalises qui permettent au navire de pêche de la retrouver pour la relever. Les palangres dérivantes peuvent être de longueurs variées, allant jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres.

Les palangres traditionnelles étaient précédemment faites de corde, mais depuis le début des années 1980, les lignes mères sont en monofilament.





### PALANGRE DE FOND

Le principe de la palangre démersale est le même, mais la ligne-mère ne dérive pas. À une extrémité de la ligne se trouve une ancre qui repose sur le fond marin. L'autre extrémité comporte un lest. Selon la longueur de la ligne, une série de lignes de surface remontant jusqu'à la surface et marquées avec des bouées y sont attachées. La ligne est ensuite filée à partir d'un bateau en mouvement et laissée dans l'eau généralement pendant 8 à 12 heures avant d'être relevée à l'aide des lignes de surface.

Les palangres ancrées peuvent être déployées en tant que lignes de fond (y compris sur des fonds très accidentés et/ou des récifs coralliens) ou, moins fréquemment, dans la colonne d'eau.

Ce briefing se concentre sur les opérations des palangriers de surface, bien que bon nombre des principes soient les mêmes pour les deux types de navires.



### COMMENT RECONNAÎTRE UN NAVIRE PALANGRIER

En raison des différentes méthodes et types de pêche à la palangre, cette pêcherie compte une grande diversité de navires de pêche industriels. Il existe des différences entre les engins et les navires palangriers en fonction de l'origine de la flotte et des espèces cibles.

Celles-ci peuvent être globalement caractérisées en trois types :

- 1) Les flottes palangrières qui pêchent dans les eaux des pays côtiers disposent de petits navires qui débarquent leurs produits frais et effectuent donc des campagnes de moins de 20 jours.
- 2) Les flottes des pays côtiers qui pêchent en eaux plus lointaines peuvent débarquer leurs produits congelés (-4/-30 °C) ou les combiner avec des produits frais. Leurs campagnes ne durent généralement pas plus de 30 jours.
- 3) Les flottes de pêche hauturières, opérant pour la plupart comme des navires de pêche en eaux lointaines provenant de pays extrarégionaux, débarquent leurs produits congelés jusqu'à -60 °C et disposent d'une autonomie suffisante pour effectuer des campagnes pouvant durer entre 140 et 180 jours, ou même plus s'ils sont réapprovisionnés en mer.

La superstructure des palangriers peut se situer à l'avant ou à l'arrière du navire. Selon le navire, la palangre est déployée soit à la poupe, soit à travers une zone spécifique du côté tribord du navire. Bon nombre des navires relèvent la palangre du côté tribord. La zone de travail ou de transformation, qui peut ou non être abritée, peut se situer à la proue ou à la poupe.



## TYPES DE NAVIRES LES PLUS COMMUNS PAR PAYS/RÉGION DE CONCEPTION

Les palangriers peuvent varier considérablement en taille, de moins de 50 TJB pour certains à d'autres situés entre 900 et 1 000 TJB. La plupart des navires mesurent moins de 50 TJB ou se situent entre 200 et 300 TJB.



### Palangrier pélagique de plus petite taille de Taiwan (fibre de verre)

Espèces cibles les plus communes :

- Espèces de thons
- Espèces de poissons porte-épée
- Espèces de requins

©Trygg Mat Tracking



### Style japonais, également utilisé par les opérateurs coréens et taiwanais (acier)

Espèces cibles les plus communes :

- Espèces de thons
- Espèces de poissons porte-épée
- Espèces de requins
- Escoliers

©Trygg Mat Tracking



### Sri Lankais (fibre de verre)

Espèces cibles les plus communes :

- Espèces de thons
- Espèces de poissons porte-épée
- Espèces de requins

©Greenpeace



### Australien (aluminium)

Espèces cibles les plus communes :

- Espèces de thons
- Espèces de poissons porte-épée
- Espèces de requins

©boatsonline.com

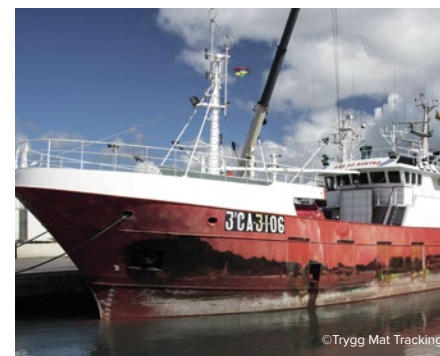


### Pélagique européen (acier)

Espèces cibles les plus communes :

- Espèces de thons
- Espèces de poissons porte-épée
- Espèces de requins

©Greenpeace



### Démersal européen (acier)

Espèces cibles les plus communes :

- Légine
- Lingue
- Vivaneau

©Trygg Mat Tracking

## DESCRIPTION DE L'OPÉRATION DE PÊCHE

### DÉPLOIEMENT DE L'ENGIN

Dans les flottes palangrières de surface, il est plus facile de filer l'engin en descente, ou avec le vent, et il est plus facile de le virer en montée, ou contre le vent et/ou le courant.

Le déploiement (ou l'éjection) de l'engin démarre généralement au crépuscule et nécessite entre 3 et 6 heures de travail selon la longueur de la ligne et le nombre d'hameçons ; cela dépend également de la météo. Le processus de déploiement dépend de la configuration du navire. Dans certains cas, un fileur de ligne ou un « éjecteur » est utilisé pour que la vitesse de lancement de la ligne-mère soit indépendante de la vitesse du navire. Dans d'autres cas, la ligne-mère est déployée en tirant parti de la tension produite par le mouvement du navire une fois la ligne lancée dans la mer. Cela limite néanmoins les possibilités de réguler la quantité de ligne-mère déployée par mille marin parcouru et rend ainsi plus difficile le positionnement de l'engin en profondeur. L'utilisation de l'éjecteur de ligne permet un meilleur positionnement de l'engin et lui permet d'atteindre de plus grandes profondeurs.

L'opération de déploiement nécessite entre 3 et 5 membres d'équipage, selon le navire, le nombre d'hameçons et le degré d'automatisation disponible. Les vitesses de filage normales sont supérieures à 8 nœuds. C'est généralement plus rapide que les vitesses de virage qui sont de l'ordre de 2 à 6 nœuds (ceci est à prendre en compte lors de l'analyse de données AIS ou VMS pour déterminer si un navire file ou vire la ligne).

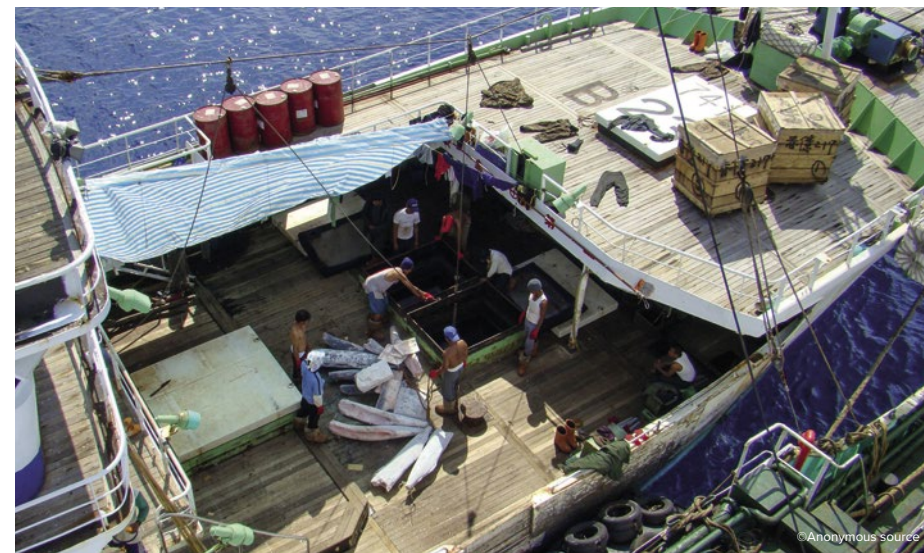


Au fur et à mesure que la ligne-mère se déroule avec le mouvement du navire, l'un des membres de l'équipage s'occupe de relier les flotteurs à la ligne principale. Un autre membre de l'équipage appâte l'hameçon et le jette à l'eau, tandis qu'un troisième membre de l'équipage attache l'avançon, en installant une agrafe sur la ligne-mère. Davantage de membres d'équipage peuvent être placés en soutien à cette opération.

Les hameçons sont mouillés pour des durées variées. Le capitaine peut alors décider de déployer une autre palangre, puis il peut par exemple revenir au point de départ de la dernière pour commencer le virage, ou tout simplement de se rendre au début de la ligne qu'il vient de poser. Cependant, cela est extrêmement variable en fonction de l'opération.

Les palangriers utilisent aussi généralement des balises pour que la position et la dérive de la ligne puissent être suivies. Traditionnellement, ce sont des radiobalises qui étaient déployées pour cela, mais les transpondeurs AIS sont de plus en plus utilisés.

Le déploiement des palangres de fond suit un principe similaire, mais la ligne-mère est lestée sur le fond marin avec des lignes de bouée marquées par des drapeaux et des bouées radio/AIS à chaque extrémité. Les premiers composants de l'engin à être immergés sont les grappins qui maintiennent la palangre en position à chaque extrémité, puis des bouées sont fixées au début et à la fin de la ligne pour marquer l'emplacement de la palangre. Parfois, des bouées pouvant flotter à la surface sont ajoutées à plusieurs intervalles le long de la ligne principale à l'aide de longues lignes. Cela permet de récupérer la ligne en cas de rupture due aux courants et/ou d'accrochages sur des éléments benthiques (roches, coraux, etc.).



## VIRAGE

En fonction de la météo, le virage de l'engin démarre quatre à huit heures après avoir terminé le filage de la ligne. Souvent, le dernier hameçon/bouée déployé dans l'eau est également la première bouée récupérée à bord du navire. Bien que cela présente un inconvénient, en ce que les premiers hameçons de l'ensemble ont un temps de pêche beaucoup plus long que les derniers hameçons, cela présente également l'avantage de permettre à la ligne d'être filée sous le vent et virée face au vent. Cela peut aussi donner à l'équipage une chance de se reposer sans avoir à revenir sur la première bouée.

Cependant, certaines opérations reviendront à la première bouée et commenceront le virage avec la première bouée de l'ensemble. Ceci est généralement fait pour gagner du temps de navigation ou pour permettre à tous les hameçons de l'ensemble d'avoir un temps de pêche plus uniforme. En outre, il peut être judicieux d'inverser régulièrement la ligne pour répartir l'usure de manière plus uniforme, car la ligne la plus proche du tambour subit davantage de compression que la ligne enroulée dans les couches extérieures.

Ce travail peut commencer à tout moment, mais traditionnellement le lever du soleil est préféré. Dans la plupart des cas de nos jours, la ligne est virée avec des enrouleurs de ligne ou des treuils à tambour hydrauliques, mais dans tous les cas une assistance manuelle est utilisée. Dans la plupart des palangriers, le virage s'effectue du côté tribord du navire. Généralement, les prises sont hissées manuellement à bord à l'aide de gaffes, sauf dans le cas des plus gros poissons qui requièrent l'utilisation d'un treuil.

Dans les navires sur lesquels un enrouleur de ligne est utilisé, un membre d'équipage supervise l'enrouleur, qui est positionné de manière à lui permettre de voir à la fois le cap du bateau et la palangre. Ce membre d'équipage peut contrôler l'enrouleur/bobine qui stocke la ligne, tout en contrôlant également la vitesse et le cap du navire de pêche pendant la manœuvre. Cette opération est effectuée à une vitesse du navire comprise entre 2 et 6 nœuds (en fonction des conditions météorologiques), mais le navire est souvent arrêté lorsque des poissons de grande taille et/ou des espèces de grande valeur marchande sont présentes sur un hameçon. Sur les navires où un treuil de palangre à tambour est utilisé pour ramener la ligne à travers des poulies jusqu'au tambour, la tâche principale de l'équipage est de déclipser les avançons pour les ranger dans des paniers et de décrocher les poissons puis de les préparer au stockage.

L'opération de virage nécessite la présence de la plupart des membres d'équipage sur le pont car de nombreuses tâches se déroulent de manière simultanée et progressive, les poissons étant transportés, les engins (flotteurs, avançons, bouées, radio-bouées, etc.) étant stockés et les prises étant transformées, pré-refrigérées, congelées et stockées. En fonction de plusieurs facteurs, dont le nombre de poissons pris sur la palangre, le processus de virage peut prendre de 10 à 20 heures.



## CONSERVER LE POISSON

Une fois que les captures sont à bord, elles sont transformées (normalement uniquement saignées et éviscérées pour le thon, plus décapitation pour les autres espèces). Le thon est normalement pré-refrigéré dans un mélange de glace et d'eau de mer puis soit stocké dans de la glace, de l'eau de mer réfrigérée (EMR) ou emporté pour être congelé, selon le type de navire. Les palangriers de plus petite taille transportent de la glace dans leurs cales à poisson et certains peuvent même fabriquer de la glace à bord, ce qui permet de conserver le poisson glacé. Les navires de plus grande taille peuvent combiner la méthode de stockage par glace avec une capacité de congélation ; dans ces cas, le poisson est normalement congelé dans des surgélateurs (conçus pour congeler rapidement le poisson sans aucune perte de qualité du produit) et stocké dans des congélateurs de stockage (conçus pour poisson congelé). La température de stockage finale peut varier entre -35 °C et -60 °C en fonction de la puissance frigorifique. Les palangriers les plus grands ont des cales avec des tunnels de congélation qui leur permettent de congeler les produits jusqu'à -60 °C, leur permettant d'être stockés pendant plusieurs mois.

De nombreux palangriers opérant en haute mer transbordent leurs captures sur des navires transporteurs à certains points de rendez-vous préétablis en mer. Ils se rassemblent à côté des transporteurs et transfèrent le poisson dans des filets qui sont hissés à l'aide de grues et d'« élingues » ; tous les poissons congelés sont attachés à un crochet par la queue avec des cordes et hissés à bord du transporteur. Le poisson y est maintenu congelé à -30 °C ou -60 °C selon l'espèce et la température du poisson qu'il reçoit. En fonction de l'organisation régionale de gestion des pêches (ORGP) et de l'État du pavillon, il existe des règles spécifiques qui régissent le transbordement en mer ; cependant, dans de nombreuses régions du monde, le transbordement est considéré comme une activité comportant un risque élevé de transfert illégal, de sous-déclaration ou de déclaration erronée des captures.

## LA PALANGRE ET L'ÉQUIPEMENT ASSOCIÉ

Bien que la forme d'un navire de pêche fournisse une bonne indication du type d'engin que le navire exploite, c'est l'engin de pêche présent à bord qui définit le type de pêche qui est pratiqué et pour lequel le navire doit détenir une autorisation sur sa licence. Les engins des palangriers et l'équipement nécessaire pour les déployer se composent de plusieurs parties distinctes, comme suit :

### L'AGRAFE POUR PALANGRE

L'agrafe pour palangre permet de fixer et de retirer facilement les avançons, les lignes de bouée, les balises et autres éléments de la ligne-mère. Lors du déploiement, les avançons et les flotteurs sont attachés au fur et à mesure que la ligne quitte le navire. Lors du virage, l'agrafe permet de retirer facilement les différents éléments et les captures. L'image montre le point d'attache de l'agrafe de palangre à la ligne-mère.



### VIRE-LIGNE

Selon le type de palangrier, un vire-ligne indépendant peut se trouver sur le pont pour aider aux opérations de relève.

### PANIER À HAMEÇONS

Les avançons sont rangés dans des paniers spéciaux. Environ 500 avançons ou plus peuvent être soigneusement stockés et déployés avec chaque panier. Les paniers sont déplacés jusqu'à l'endroit d'où la ligne est filée selon les besoins.



### LA LIGNE SECONDAIRE (AVANÇON) ET L'HAMEÇON

Les avançons restent fixés à la ligne-mère et sont placés sur le haut de chaque glène de ligne-mère, ou bien lovés et déposés dans un panier séparé. Les avançons peuvent aussi être détachés et lovés individuellement, puis empilés ou rangés dans des paniers. Pour mouiller une ligne à paniers à grande profondeur, on utilise généralement des lignes de bouée courtes et des avançons longs, bien qu'il existe des exceptions telles que des poses peu profondes pour l'espadon (dans certaines pêcheries, le navire doit déclarer s'il est en pose profonde ou peu profonde).

Dans certaines pêcheries, l'utilisation de câbles en acier (comme on le voit sur la photo) entre la ligne et l'hameçon est interdite car elle contribue fortement aux prises accessoires de requins.

À l'extrémité du câble se trouve l'hameçon sur lequel l'appât est fixé, généralement des morceaux ou des poissons entiers, ou des calmars.



© NOAA Fisheries



### LIGNE ET BOUÉES

La palangre dérivante comporte une ligne principale ou une ligne-mère qui peut être monofilament ou multifilament et qui est faite de matériaux synthétiques tels que le nylon, le polyamide, le polyester, etc.

Il existe plusieurs types de bouées pour la pêche à la palangre : bouées en verre ou en matière plastique dure, bouées gonflables, en forme d'ogive, et en mousse rigide. Les bouées les plus appréciées sont en plastique dur, de 165 à 360 mm de diamètre. Ces bouées comportent généralement une paire d'oreilles et sont cannelées de manière à mieux glisser dans l'eau. Leur nombre et leur répartition le long de la ligne-mère déterminent en partie la profondeur à laquelle les hameçons seront placés.



© Francisco Brana



## BALISES

Des balises (communément appelées bouées émettrices ou bouées radio) sont placées aux extrémités de l'engin et à intervalles réguliers, afin de localiser l'engin en cas de rupture de ligne.

Les balises les plus courantes utilisent un radiogoniomètre, ce qui permet de déterminer l'emplacement du signal et le cap à suivre pour le localiser. Il existe des bouées émettrices spéciales (Sel-Call) qui n'émettent un signal que lorsqu'elles sont appelées. Ainsi, des bateaux tiers ne peuvent pas capter le signal émis et savoir où se trouve le bateau qui pêche. Il existe aussi des systèmes à radiogoniomètre et bouées émettrices qui transmettent la position et la température de surface de la mer par GPS.

Les bouées AIS sont de plus en plus utilisées comme une alternative moins chère dans certaines pêcheries en raison de la portée plus longue des transpondeurs et de leur meilleure visibilité. En ce qui concerne les aspects pratiques du SCS, cela présente l'avantage de pouvoir voir les engins de palangre sur AIS, mais comporte également l'inconvénient d'encombrer considérablement l'image de l'AIS.



## ENROULER OU BOBINE

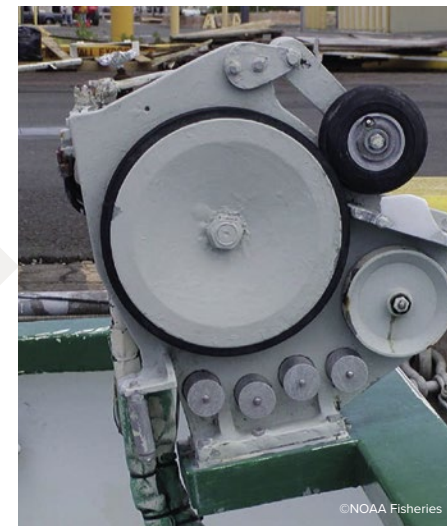
Un enrouleur de palangre relève et stocke la ligne-mère (normalement monofilament en nylon) et est généralement actionné hydrauliquement. Selon la taille du navire, des bobines plus petites ou plus grandes sont utilisées ; certains bateaux utilisent même deux bobines. Une poulie mobile parcourt la longueur de la bobine, guidant lentement la ligne d'une extrémité à l'autre de la bobine lors du virage pour assurer une répartition uniforme sur la bobine.



## ÉJECTEUR DE LIGNE

La ligne-mère monofilament est guidée à travers l'éjecteur de ligne qui la propulse hors du navire. La ligne-mère est normalement filée par l'arrière de la poupe, bien que certains navires filent désormais sur le côté dans le but de réduire les interactions avec les oiseaux de mer.

Certains navires plus petits n'utilisent pas d'éjecteur de ligne, ils utilisent simplement une roue à gorge à l'arrière pour filer la ligne, tout en utilisant les commandes du navire pour gérer la vitesse de déploiement.



## SUIVI POSITIONNEL DES PALANGRIERS (AIS ET VMS)

La possibilité d'obtenir une indication claire du type d'engin utilisé par un navire de pêche spécifique, sur la base des mouvements du navire obtenus à partir de sources de surveillance à distance telles que l'AIS et le VMS varie considérablement selon les types d'engins, la durée de l'opération de pêche ainsi que la fréquence et la disponibilité (résolution temporelle/spatiale) des signaux de position. Cependant, il est important de comprendre que les navires utilisant différents types d'engins présentent généralement des caractéristiques positionnelles distinctives. Plus les opérations de pêche sont de longue durée, plus le navire peut être identifié sur la base de sa méthode de pêche en raison de la probabilité d'un nombre accru de positions reçues. Une caractéristique commune à toutes les opérations de pêche est qu'il y a toujours un arrêt ou une baisse de vitesse à un moment donné lors de l'opération de pêche.

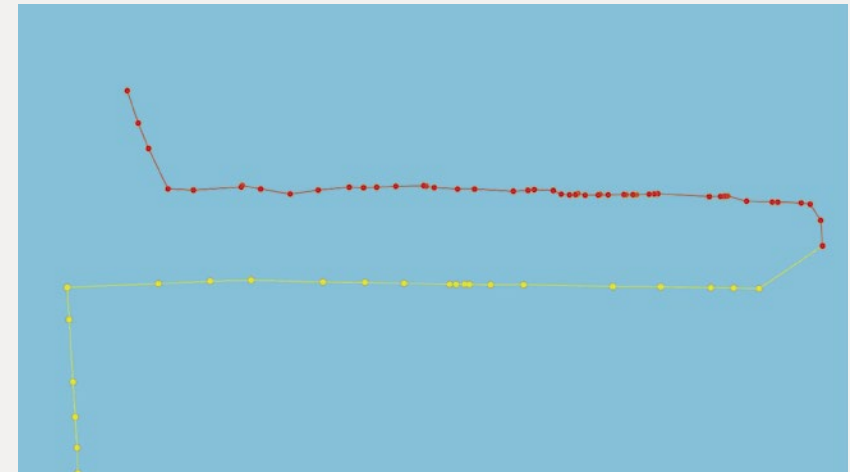
Les palangres de surface sont un type d'engin qui laisse normalement un tracé très distinctif dans les systèmes AIS et VMS. Le déploiement de palangres prend du temps, et plus la ligne est longue, plus l'opération de filage prend du temps, ce qui rend le tracé positionnel d'autant plus distinctif. Ces tracés sont généralement faciles à identifier lors de l'analyse des données de position.

### Les principaux indicateurs comprennent:

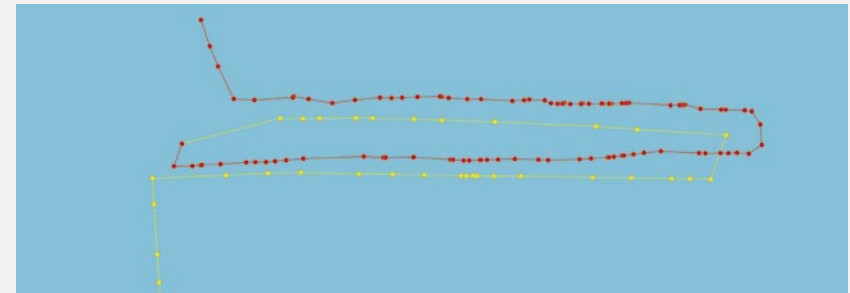
- 1) Des tracés d'AIS et/ou VMS linéaires, présentant souvent deux ensembles de lignes de positions (correspondant au filage et au virage) et des vitesses variables.
- 2) Des vitesses plus lentes lors du virage et plus rapides pendant l'éjection de l'engin.
- 3) Des lignes droites à des vitesses plus élevées et moins variables lorsque le navire se repositionne sur de nouvelles zones de pêche entre les déploiements d'engins.

Une fois que le navire commence à déployer des engins de pêche à la palangre, des tracés distinctifs apparaissent. La pratique courante consiste à filer l'engin dans la même direction que le vent ou le courant. Cela peut être corroboré en examinant les données météorologiques ou en comparant les tracés de VMS ou d'AIS d'autres palangriers connus dans une zone locale afin de déterminer les similitudes ou les tendances.

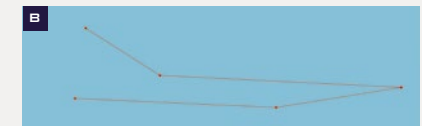
Comme cela a déjà été mentionné, le secteur palangrier commercial (et d'autres pêcheries) a eu tendance ces dernières années à utiliser des balises AIS pour localiser les engins de pêche. Les émissions de ces balises peuvent également parfois être visibles sur les systèmes AIS, créant alors des tracés distinctifs où la palangre déployée peut être clairement observée.



Positions AIS présentant un tracé distinctif associé à un navire utilisant une palangre, réalisant une seule calée, où le filage est représenté en jaune et le virage est représenté en rouge.



Positions AIS présentant un tracé distinctif associé à un navire utilisant des palangres, où deux calées sont visibles en jaune, et où les parties rouges des tracés représentent le virage des deux lignes



Positions AIS montrant le virage de la palangre de manière isolée, avec a) une HAUTE résolution temporelle et spatiale (c'est-à-dire, de multiples signaux AIS) et b) avec une FAIBLE résolution temporelle et spatiale (c'est-à-dire, peu de signaux AIS).

Traces AIS générée par les données exactEarth

## PALANGRIERS DE PÊCHE AU THON TROPICAL EN EAUX LOINTAINES — AUTRES CONSIDÉRATIONS

Les palangriers, en particulier ceux impliqués dans les pêcheries de thon tropical, ont été associés à plusieurs problèmes et défis opérationnels qui affectent les aspects pratiques du SCS :

### PRISES ACCESSOIRES

De graves problèmes environnementaux, économiques et sociaux peuvent résulter des prises accessoires dans les pêcheries palangrières pélagiques. Comme pour tout type d'engin de pêche, les problèmes de prises accessoires peuvent être minimisés et atténués, mais ne sont malheureusement pas totalement évitables. Les stratégies de minimisation chez les palangriers dépendent fortement du type (démersal ou de surface) et de l'espèce cible. Par exemple, dans les pêcheries thonières, la profondeur de déploiement de la ligne sous la thermocline<sup>1</sup> est un élément important pour éviter les prises accessoires d'autres espèces de poissons car la plupart des thons sont capturés sous la thermocline.

Les oiseaux de mer pris alors qu'ils se nourrissent sur les hameçons appâtés peuvent également être considérés comme des prises accessoires et, dans certaines pêcheries à la palangre, les taux de mortalité des oiseaux sont importants. De nombreux pays ont désormais intégré des mesures spécifiques dans les accords de licence afin d'éviter cela, telles que les avançons lestés, les lignes tori (lignes lestées qui atténuent les prises accessoires d'oiseaux) ou les dispositifs de protection des hameçons. Bien qu'il soit impossible de vérifier leur utilisation à moins qu'un observateur ne soit présent à bord ou qu'une inspection en mer soit effectuée pendant la pêche, la confirmation de leur présence à bord d'un navire de pêche peut faire partie des inspections au port. Le filage nocturne des lignes réduit également les prises accessoires d'oiseaux, et il est possible de surveiller cela grâce aux données de suivi AIS et/ou VMS.

Dans les pêcheries tropicales, les tortues peuvent également être facilement capturées comme prises accessoires et de nombreux navires sont équipés de dispositifs de décrochement. Dans certaines pêcheries, l'atteinte d'un nombre prédéterminé d'interactions ou de décès de tortues peut entraîner la fermeture de la pêche. Il est donc important de comprendre et de mettre en œuvre les approches d'atténuation des prises accessoires de tortues.

Le taux de mortalité massif dû aux prises accessoires est l'un des plus gros problèmes auxquels est confrontée la population mondiale de requins. Les requins sont souvent capturés comme prises accessoires dans les pêcheries à la palangre, et cela est souvent associé à des taux de mortalité élevés en raison de leur nécessité biologique de garder constamment de l'eau en mouvement sur leurs ouïes pour respirer. L'enchevêtrement dans la palangre empêche les requins de nager, ce qui entraîne leur noyade. Ce problème est difficile à atténuer, cependant des mesures telles que l'utilisation d'hameçons circulaires, l'interdiction des lignes métalliques pour améliorer la capacité du requin à se libérer et la réduction du temps d'immersion pour pouvoir relâcher les requins avant qu'ils ne se noient font leur apparition dans les pêcheries palangrières proactives.

<sup>1</sup> Une thermocline est la couche de transition entre l'eau mélangée plus chaude à la surface et l'eau profonde plus froide en dessous ; il s'agit d'un changement soudain de température qui définit deux densités d'eau différentes.



### ENLÈVEMENT DES AILERONS DE REQUINS (SHARK FINNING)

Le shark finning est la pratique consistant à découper les ailerons d'un requin pour les vendre en tant que produit distinct, destiné principalement à être consommé en Chine comme ingrédient principal dans la soupe aux ailerons de requin. Bien que parfois les ailerons soient découpés tandis que le reste de la carcasse est retenu à bord pour être utilisé autrement, les ailerons sont le plus souvent découpés tandis que le reste du corps est rejeté dans la mer.

Malheureusement, la valeur marchande élevée des ailerons de requin signifie que, à moins que la réglementation ne l'exige, et malgré la disponibilité des mesures de réduction des prises accessoires de requins décrites ci-dessus, il y a souvent peu d'incitation pour les palangriers à éviter les prises accessoires de requins. À tel point que des navires titulaires d'une licence pour le « thon et les espèces apparentées » ont été observés ciblant activement les requins dans certaines pêcheries. Outre le ciblage délibéré des requins à l'aide de palangres, il y a également eu des cas où les palangriers sont passés aux filets maillants pour cibler plus efficacement certaines espèces de requins. Cette pratique est actuellement interdite en vertu d'un moratoire mondial sur les filets maillants en haute mer. Une considération importante pour le SCS est que bon nombre de palangriers ciblant sciemment des requins opèrent souvent bien plus près des récifs ou des atolls que les flottes ciblant le thon en haute mer.



## TRANSBORDEMENT EN MER

Dans la plupart des ORGP, certains types de palangriers sont autorisés à transborder en mer. Cela permet aux navires de transférer leurs prises selon des conditions très spécifiques sur des navires transporteurs plus grands et également de recevoir des appâts, du carburant et des provisions de la part du navire transporteur, leur permettant ainsi de rester en mer et sur les zones de pêche pendant de longues périodes. Tandis que les États côtiers sont en mesure de réglementer spécifiquement les activités de transbordement dans leurs zones économiques, le transbordement en haute mer est la responsabilité des ORGP et États du pavillon concernés. Dans le cas d'un transbordement en haute mer, les palangriers ne sont autorisés à transborder leurs prises qu'avec des navires transporteurs détenant également une autorisation de l'ORGP respective. Dans certaines ORGP, les États du pavillon des palangriers sont tenus de fournir des informations sur les navires de transport spécifiques avec lesquels leurs palangriers sont autorisés à transborder. Des indications récentes laissent à penser que certains palangriers transbordent sélectivement certains types de prises en mer et gardent les autres espèces à bord. Ces pratiques confortent l'opinion largement répandue selon laquelle le transbordement en haute mer est une activité à haut risque en termes de fausse déclaration et de sous-déclaration, et c'est donc également un domaine à haut risque en ce qui concerne la pêche INN.



Ci-dessus : palangrier en cours de transbordement vers un navire transporteur en mer. L'utilisation de pare-battages Yokohama peut être observée.

## CONDITIONS DE TRAVAIL DE L'ÉQUIPAGE

Les équipages travaillant dans n'importe quel navire de pêche ont généralement des conditions de travail extrêmement difficiles. Les taux de blessures et de décès sont plus élevés dans la pêche que dans tout autre secteur. Les palangriers, et en particulier ceux opérant dans les pêcheries en eaux lointaines, ont été associés à des conditions de travail d'autant plus difficiles. Les caractéristiques des engins imposent de très longues heures de travail et la fatigue a été identifiée comme un problème grave. Les blessures causées par les hameçons et la ligne ne sont pas rares.

Concernant les navires opérant dans les pêcheries en eaux lointaines, les équipages peuvent rester en mer pendant des durées allant de plusieurs mois à un an avant que le navire ne revienne au port. Les conditions de vie sont souvent exiguës, et la nourriture et

l'eau peuvent être de mauvaise qualité. Dans les pires scénarios, les équipages peuvent travailler dans des conditions qui peuvent être considérées comme du travail forcé et/ou physiquement abusives, pouvant aller jusqu'à la mort. Ces problèmes ne s'appliquent pas à la plupart des palangriers en activité de par le monde, cependant les employés travaillant au SCS dans les pays et les ports fréquentés par des palangriers thoniers en eaux lointaines doivent en tenir compte lors de l'inspection des navires.

## QUESTIONS D'IDENTITÉ DES NAVIRES

Bien que la majorité des palangriers opèrent dans le cadre d'identités et d'autorisations claires, de nombreux cas de palangriers thoniers impliqués dans la fraude à l'identité des navires ont été documentés. Cela peut inclure la modification des marques d'identification sur le navire lui-même, la falsification ou la contrefaçon des documents et des licences du navire, ainsi que la « mystification » des identités et des positions AIS. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles un propriétaire ou un capitaine peut chercher à dissimuler la véritable identité d'un navire de pêche ; par exemple, pour dissimuler des antécédents de pêche illégale, éviter de se conformer aux règles de sécurité, éviter de payer des droits de licence ou d'autres droits, ou pour accéder illégalement aux ressources halieutiques. De manière plus spécifique, il existe des navires se faisant passer pour un autre navire (lequel disposera souvent d'une autorisation légitime) ou des navires prétendant battre un pavillon particulier alors qu'ils sont en fait immatriculés ailleurs ou sont apatrides. Un moyen efficace d'atténuer cette pratique consiste à exiger que les navires titulaires d'une licence ou d'une autorisation aient un numéro unique de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui reste avec le navire pendant toute sa durée de vie.



## QUESTIONS DE SÉCURITÉ DES NAVIRES

Étant donné que les palangriers peuvent passer des semaines ou des mois en mer, il est primordial de s'assurer que les normes de sécurité des navires sont respectées. Les navires qui semblent être en mauvais état ou dont l'équipement est manquant ou défectueux devraient faire l'objet d'une attention supplémentaire de la part des autorités nationales compétentes.



## INSPECTIONS DE PALANGRIERS — CE QU'IL FAUT RECHERCHER

Pour un aperçu des besoins généraux et des considérations relatives à l'inspection de tous les navires de pêche, veuillez consulter le Guide pratique d'introduction au SCS pour l'inspection de navires de pêche industrielle. Les considérations spécifiques relatives aux inspections des palangriers dans les ports et en mer sont les suivantes :

### CONCERNANT LES CAPTURES

La plupart des conditions d'octroi de licences de pêche à la palangre précisent les espèces cibles ainsi que les prises accessoires pouvant être retenues à bord. L'inspection doit inclure la cale de stockage afin de vérifier la composition par espèces, et évalue si les volumes constatés correspondent à ceux des journaux de bord/déclarations de capture, etc. Par exemple, dans une situation où le navire n'aurait que des prises accessoires à bord, il pourra être suspecté qu'un transbordement potentiellement illégal de l'espèce cible puisse avoir eu lieu (voir la section suivante).

### PREUVE DE TRANSBORDEMENT ILLÉGAL

Le transbordement est très réglementé dans la plupart des juridictions et associé à des conditions et autorisations qui se trouvent normalement dans les conditions de licence. Si le navire ne possède pas cette autorisation, et si l'analyse de proximité basée sur des données VMS/AIS dans le cadre de l'évaluation de la demande préalable d'entrée au port (DPEP) indique que le navire a passé du temps à proximité d'un autre navire en mer (généralement 4 heures et plus) à la faible vitesse requise pour le transbordement

(généralement inférieure à 2 nœuds), la possibilité d'un transbordement illégal devrait alors être examinée dans le cadre d'une inspection. Dans ce cas, les journaux de bord, les fluctuations de température dans la cale à cargaison et les estimations des volumes et de la composition des captures dans les cales à poisson (par rapport à celles enregistrées dans les documents de bord) peuvent être utilisés pour déterminer si un transbordement non autorisé a eu lieu.

Cependant, il convient de tenir compte du fait que sur le plan opérationnel, il existe de nombreuses autres raisons valables pour lesquelles un navire peut venir se mettre à couple d'un autre, et ces raisons n'impliquent pas forcément qu'un transbordement a eu lieu (par exemple, un échange de nourriture, la fourniture d'un nouvel engin, une rotation d'équipage, la fourniture de pièces, d'huile, etc.).

### AILERONS DE REQUINS

Les conditions de licence détermineront si les navires sont autorisés ou non à conserver toutes ou certaines espèces de requins à bord. S'il est autorisé de conserver certains requins à bord, cela est normalement associé à l'exigence que les nageoires soient naturellement attachées (c'est-à-dire non séparées) à la carcasse. Si, lors de l'inspection, la présence d'ailerons de requins séparés de la carcasse est constatée et que le capitaine/patron de pêche suggère qu'ils ont été séparés accidentellement, alors le nombre d'ailerons trouvés doit être comparé au nombre de carcasses. Tandis que la plupart des requins ont huit nageoires (2 nageoires pectorales, 2 nageoires pelviennes, 2 nageoires dorsales, 1 nageoire anale et 1 nageoire caudale), ce sont généralement la dorsale principale, les 2 pectorales et tout ou partie de la caudale/queue qui sont conservées et commercialisées. L'inspection devrait produire des ensembles complets du même requin, plutôt qu'à un mélange assorti. La proportion des ailerons devrait normalement être d'environ 50 % de nageoires pectorales, 25 % de nageoires dorsales et 25 % de nageoires caudales. La recherche de la présence d'ailerons de requin à bord doit faire partie intégrante des inspections de navires palangriers ; les ailerons de requin sont généralement séchés sur le pont et/ou dans la salle des machines, puis stockés dans des sacs dans les congélateurs derrière le poisson congelé. Cependant, si la pratique est illégale, ils peuvent être dissimulés dans d'autres zones du navire.

### CONDITIONS DE L'ÉQUIPAGE

Il peut être très difficile d'identifier si les conditions de travail de l'équipage sont dangereuses, insalubres, abusives ou s'ils sont soumis au travail forcé. Les inspecteurs des pêches seuls ne sont souvent pas formés pour identifier ces problèmes ; il est donc recommandé de concevoir des formations ou de mettre en place une coopération avec les services responsables du droit du travail. Il est important d'établir un rapport positif avec l'équipage, étant donné qu'il représente une source importante d'informations.

Toutefois, s'ils interrogent l'équipage pour quelque raison que ce soit, les inspecteurs doivent être conscients des problèmes de sécurité et de confidentialité qui pourraient survenir une fois l'inspection terminée. Une fois laissés à bord, les membres d'équipage

pourraient subir des conséquences négatives de la part des officiers du navire. Au port, une bonne stratégie consiste à inviter l'équipage à descendre à quai pour réaliser les entrevues. Ils seront alors sous la juridiction de l'État du port, tandis que c'est la juridiction de l'État du pavillon qui prévaut lorsqu'ils sont à bord du navire.

Les conditions de l'équipage varieront considérablement en fonction des exigences de l'État du pavillon (et de plus en plus, de l'État côtier), et il est important de comprendre que ce qui peut être considéré comme insuffisant selon les normes fixées par un pays peut être conforme selon les normes d'un autre pays. Néanmoins, tous les membres d'équipage devraient travailler dans des conditions de travail raisonnables, et toute indication contraire devrait faire l'objet d'une enquête plus approfondie par l'autorité pertinente responsable du droit du travail.

### **DURÉE DE LA CAMPAGNE DE PÊCHE — EST-CE QUE CELA CORRESPOND À LA NORME ?**

La durée d'une campagne de pêche à la palangre dépend d'un certain nombre de facteurs. En dehors de leur autonomie (la durée pendant laquelle un navire peut rester en activité avec un plein de carburant), l'une des considérations les plus importantes est le type et la taille des cales réfrigérées du navire. Les navires qui conservent leurs prises en utilisant de la glace, de l'eau de mer réfrigérée (EMR) et un mélange de glace et d'eau de mer sont limités à un maximum de 2 à 3 semaines d'exploitation avant de retourner au port. Les navires qui congèlent et refroidissent peuvent congeler les premières semaines de captures puis conserver les 2-3 dernières semaines de captures dans de la glace ou de l'EMR, ce qui leur permet ainsi de rester beaucoup plus longtemps en mer. Les navires qui transbordent légalement en mer et qui sont également réapprovisionnés en nourriture, en carburant, en équipage, etc., peuvent rester en mer pendant plusieurs mois, voire plus d'un an. Bien que la durée totale des campagnes de pêche varie, leur durée moyenne peut être déterminée par type de navire et même pour chaque navire individuel à partir de l'analyse des données de position AIS/VMS et de la fréquence des escales dans les ports. Tout écart significatif par rapport à cette moyenne doit faire l'objet d'un examen car il peut indiquer un changement d'opérations ou un transbordement en mer.



## **REMARQUES**

La collection « *Guide pratique d'introduction au SCS* » a été produite par Trygg Mat Tracking (TMT) en coopération avec l'International MCS Network (IMCSN).

Ces guides sont destinés à être utilisés comme des outils de formation pour présenter les types de navires, d'engins et d'opérations de pêche industrielle internationaux les plus répandus, afin de renforcer les connaissances du personnel travaillant dans toutes les administrations (pêches, ports, garde côtière, marine, affaires maritimes, etc.) pouvant être amenées à jouer un rôle opérationnel dans le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches (SCS), ainsi que pour une utilisation par toutes autres parties prenantes intéressées.

Les guides sont disponibles au téléchargement sur:  
[www.tm-tracking.org/updates-and-resources](http://www.tm-tracking.org/updates-and-resources), et [www.imcsnet.org/documents/](http://www.imcsnet.org/documents/)

Pour imprimer des copies en haute résolution, veuillez contacter  
[info@tm-tracking.org](mailto:info@tm-tracking.org) pour obtenir le fichier d'impression.

