

## CRITÈRES D'IDENTIFICATION DES BATEAUX MONSTRES DEFINIS PAR GREENPEACE

Novembre 2014

Les «bateaux monstres» sont des navires caractérisés par leur grande taille, leur énorme capacité à capturer des poissons, leur impact néfaste sur l'environnement marin, leur absence de conformité aux normes de capture et d'autres caractéristiques y afférant. Ils représentent les types de navires qui contribuent le plus à l'épuisement des stocks et aux dommages environnementaux et qui participent le moins au tissu social, économique et culturel ainsi qu'au développement durable des communautés côtières à travers le monde.

**Chaque bateau réunit au moins l'un des trois critères de base des navires ou engins suivants:**

- **Capacité de capture ou de stockage:** c'est le cas des bateaux avec une jauge brute de plus 4000GT, ou de grands filets avec une capacité de capture de 170 tonnes / jour ou plus, ou une capacité de transport de plus de 2000 tonnes, ou une capacité de stockage de poissons / ou un espace isolé de 3700 m<sup>3</sup> ou plus, ou une puissance de moteur au-dessus de 5000kW;
- **Destructivité de l'engin:** Ce critère concerne les bateaux utilisant des engins avec un impact significatif sur l'habitat ou dont le poids de rebut / de captures débarquées qui ne se retrouvent pas finalement dans la chaîne de production commerciale est de 20% ou plus du total des captures;
- **Une partie de l'expansion insoutenable de la flotte:** cette situation s'applique aux bateaux appartenant à des sociétés qui étendent de façon agressive leur flotte à de nouveaux bateaux construits alors qu'aucun plan de gestion de capacités suffisantes n'est mis en place pour les pêcheries ciblées. Il est confirmé qu'il y a une surcapacité dans les pêcheries ciblées.

**Critères supplémentaires pris en compte:**

### 1. Caractéristiques opérationnelles des navires:

Ce sont des bateaux qui:

- entraînent une surexploitation mondiale des ressources halieutiques: Il s'agit de bateaux qui pêchent sur les stocks épuisés des eaux d'une région autre que celle où leurs bénéficiaires effectifs sont basés;
- impactent négativement sur la capture des pêcheurs locaux aussi bien à l'intérieur qu'en dehors des zones où les stocks sont épuisés, détruisent les équipements des pêcheurs artisanaux, menacent la sécurité alimentaire et s'accaparent d'une grande quantité de quotas: ces bateaux menacent et/ou détruisent les moyens de subsistance des communautés côtières en augmentant leurs stocks de capture.



GREENPEACE



## 2. L'environnement marin dans lequel ces bateaux opèrent:

Ces bateaux pêchent:

- dans des zones où les stocks sont épuisés et les poissons capturés à moins de 10% de la biomasse d'origine;
- dans des zones où les stocks sont épuisés ou surexploités (cette pêche porte sur des stocks de poissons capturés à moins de 40% de la biomasse d'origine ou en dessous de BPME);
- ou capturent des espèces marines protégées qui sont soit menacées, soit en danger, ou même en danger critique (y compris les espèces marines autres que les poissons)
- dans les aires/réserves marines protégées actuelles ou dans des zones désignées comme tel<sup>1</sup>;
- dans des zones où les écosystèmes marins sont très vulnérables, ou adoptent une pêche ciblant des espèces vulnérables dont le statut de stocks est inconnu.<sup>2</sup>;
- jusque dans les frontières les plus reculées et/ou dans des zones de pêche considérées comme vierges (telles que l'Arctique ou l'Antarctique);
- dans des zones dépourvues d'une bonne gestion des ressources halieutiques: il est soit confirmé soit probable que ces navires pêchent en haute mer dans des zones dépourvues d'organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) compétentes pour gérer l'activité de pêche, ou alors dans des zones où la gestion de l'environnement marin fait défaut (à savoir des zones où la haute mer n'est pas couverte par un organisme chargé de la protection de l'environnement marin);
- dans des zones où ils font disparaître la base de la chaîne alimentaire marine: ce sont des bateaux qui opèrent dans des zones où la pêche industrielle est restreinte en capturant des poissons fourrages destinés à la production de la farine de poisson ou à la production de l'huile.

## 3. L'implication des bateaux ou des sociétés propriétaires dans la pêche INN (pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée) ou dans des activités douteuses:

Ces bateaux:

- ont une tradition de la pêche INN (sous propriété actuelle), ou des transbordements en mer, ou sont détenus par des sociétés avec un bilan considérable de la pêche INN ou des transbordements en mer;
- changent de pavillons et/ou de noms afin d'échapper aux mesures et aux restrictions relatives à la conservation et à la gestion des ressources halieutiques applicables en la matière, portant ainsi atteinte à ces mesures et / ou ayant la possibilité d'accéder à ces ressources halieutiques en contournant ces dispositions;
- arborent des pavillons de complaisance<sup>3</sup>.



#### 4. Autres caractéristiques:

Ces bateaux :

- reçoivent d'importantes subventions de l'Union Européenne: Ils bénéficient chacun de plus d'un million d'euros de subventions directes et / ou indirectes dans leur durée de vie;
- n'ont aucun respect des droits de l'homme: ils se distinguent par les très mauvaises conditions de travail de leur équipage (abus de travail), par la traite illégale d'êtres humains et par l'esclavage à bord ;
- pêchent en utilisant des licences illégales;
- créent très peu d'emplois: pour preuve, il n'y a qu'à se référer sur les bateaux avec un nombre minimum d'emplois créés par tonne de poisson pêché;
- manquent de transparence: Ils ne transmettent pas régulièrement les données AIS

1 Ces espèces figurent sur la liste rouge de l'UICN ou la liste OSPAR des espèces menacées et/ou espèces en déclin

2 Ces espèces sont décrites sur le site web [www.fishbase.org](http://www.fishbase.org) comme ayant une «très faible résistance» et/ ou faisant l'objet d'une «grande vulnérabilité» (ou voire ci-dessus) et il n'y a pas suffisamment de données pour évaluer le taux de la biomasse et de la pêche pour s'assurer de la santé des stocks.

3 <http://www.itfglobal.org/en/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience>