



Crédit image : Global Fishing Watch / Diego del Río

Guide de bonnes pratiques pour le suivi des navires : Synthèse et principaux enseignements

Un nouveau cadre pratique propose aux gouvernements une feuille de route accessible pour améliorer leurs systèmes de suivi des navires, renforcer la surveillance de leurs espaces maritimes et protéger les ressources halieutiques

Vue d'ensemble

L'océan constitue le plus vaste bien commun de la planète. Pourtant, à mesure que les pressions exercées par les activités humaines s'intensifient, une grande partie des activités qui s'y déroulent demeurent insuffisamment visibles. Face à l'intensification des activités en mer et à l'augmentation des pressions industrielles dans un contexte de surpêche et de pêche illicite, la nécessité d'un cadre commun pour un suivi transparent des navires n'a jamais été aussi forte.

Bien que les technologies de suivi des navires soient disponibles depuis le milieu des années 1990, le suivi des navires de pêche industrielle et des navires de soutien ne repose toujours pas sur une norme mondiale unique, et les politiques de partage des données publiques varient considérablement d'un État à l'autre. Il en résulte un paysage réglementaire hétérogène, laissant de vastes zones de l'océan — et de nombreux navires — insuffisamment surveillés.

Bien que les technologies avancées de suivi et d'analyse des données soient rapidement devenues indispensables dans de nombreux secteurs, en particulier dans l'océan, leur déploiement reste très inégal. Tous les gouvernements devraient disposer d'outils pratiques et accessibles leur permettant d'optimiser leurs systèmes et leurs données, de protéger leurs espaces maritimes, de gérer leurs flottes et de détecter les activités illicites.

Un guide pratique pour le suivi des navires

Les gouvernements s'appuient de plus en plus sur les systèmes de suivi des navires pour gérer les pêches, assurer le respect de la réglementation et renforcer la sécurité maritime. Pourtant, de nombreux systèmes demeurent fragmentés, fonctionnent de manière peu efficiente et n'offrent qu'une utilité limitée. Le « Guide de bonnes pratiques pour le suivi des navires » propose aux gouvernements un cadre de référence neutre sur le plan commercial, ainsi que des recommandations pratiques visant à améliorer ces systèmes et à renforcer la transparence, l'interopérabilité et l'efficacité des contrôles.

Élaboré par Global Fishing Watch, ce guide s'appuie sur plusieurs décennies de pratiques opérationnelles à l'échelle mondiale, sur les contributions de spécialistes et sur l'expérience acquise par l'organisation dans l'analyse des données de suivi de plus de 120 000 navires. Il constitue une feuille de route complète et opérationnelle à l'intention des autorités publiques.

Pour exploiter pleinement leur potentiel, les systèmes de suivi des navires doivent être intégrés, transparents et interopérables. En adoptant ces principes, les États seront mieux à même de protéger les ressources marines, de respecter leurs obligations internationales, d'attirer des investissements responsables, de renforcer la gouvernance maritime et de générer des bénéfices durables pour l'océan et les populations qui en dépendent.

Bien que le « Guide de bonnes pratiques pour le suivi des navires » s'adresse avant tout aux gouvernements, il constitue également une ressource essentielle pour les professionnel·les du secteur des pêches. Il vise à accompagner les instances décisionnelles qui envisagent d'adopter, d'améliorer ou d'étendre des systèmes de suivi des navires.

Au-delà de ce public, il présente un intérêt pour les autorités chargées des pêches, les organismes responsables du suivi, du contrôle et de la surveillance, les garde-côtes, les forces navales ainsi que les personnes chargées de l'élaboration des textes législatifs. Il constitue également un outil précieux pour les partenaires du secteur privé et de la société civile, depuis les acteurs des chaînes d'approvisionnement en produits de la mer, les fournisseurs de services et l'industrie de la pêche jusqu'aux équipes de recherche, aux communautés côtières et aux organisations de conservation.

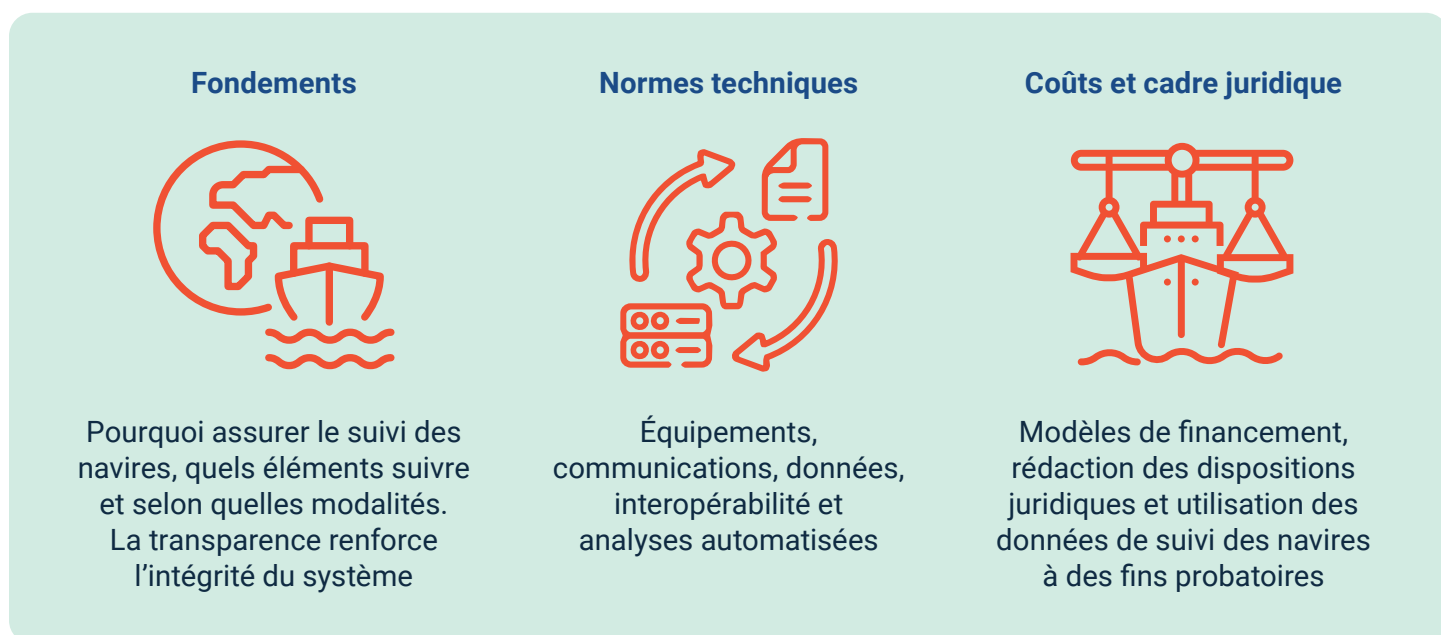
Structure du guide : Un cadre de bonnes pratiques

Le « Guide de bonnes pratiques pour le suivi des navires » s'articule autour d'une démarche progressive, fondée sur les technologies disponibles, visant à concevoir, déployer et pérenniser des systèmes de suivi des navires robustes. Il accompagne les professionnels tout au long du cycle de vie d'un système : de la définition de son objectif fondamental à la compréhension de l'architecture technique qui garantit la fiabilité des données, en passant par la mise en place des fondements financiers et juridiques nécessaires à l'application effective de la réglementation.

Bien que les systèmes de suivi des navires puissent fonctionner de manière autonome sur le plan opérationnel, l'exploitation de tout leur potentiel nécessite de la transparence — la publication de données spécifiques sur l'océan et les navires, ainsi que sur les politiques qui les régissent. Cela garantit aux principales parties prenantes l'accès à des informations vitales, permettant à l'infrastructure de suivi des navires d'aller au-delà de la simple collecte de données pour soutenir activement la gestion, les décisions de gouvernance et la coopération régionale. Le guide est structuré en trois grandes sections, qui conduisent progressivement des orientations stratégiques de haut niveau vers des recommandations de mise en œuvre détaillées.



Figure 1. Sections clés du guide sur le suivi des navires



© 2026 Global Fishing Watch

Les fondements d'un système de suivi des navires

La nécessité de systèmes de suivi intégrés

S'appuyer sur une seule source de données de position crée une vulnérabilité importante dans tout système de gestion des pêches ou de sécurité maritime. Le « Guide de bonnes pratiques pour le suivi des navires » formule une recommandation fondamentale : considérer le système de surveillance des navires (VMS) et le système d'identification automatique (AIS) comme des outils complémentaires et non concurrents. Utilisés conjointement et rapprochés au moyen d'un identifiant stable – idéalement le numéro d'identification de l'Organisation maritime internationale (OMI) – ces deux systèmes permettent de combler mutuellement leurs lacunes et de fournir une image plus complète et plus fiable des activités des navires en mer.

L'intégration consiste à recevoir, stocker et analyser conjointement les données VMS et AIS, afin de permettre aux analystes et aux systèmes automatisés de recouper les informations relatives à l'identité et à la position des navires, de détecter les incohérences et de renforcer le suivi du respect de la réglementation. Lorsque l'un des deux signaux cesse d'être transmis, l'autre peut permettre de déterminer si le navire a poursuivi sa route selon un comportement compatible avec une activité de pêche, s'il est rentré au port, s'il est entré dans une zone réglementée ou s'il a simplement interrompu la transmission de son signal.

En effet, l'intégration de ces deux systèmes n'entraîne pas un surcoût équivalent. Pour les pays qui disposent déjà de programmes VMS, l'ajout d'un flux de données AIS et son intégration au système de surveillance existant constituent généralement l'un des moyens les plus économiques d'améliorer la couverture du suivi et la qualité des données.

Étant donné que l'efficacité d'un système intégré dépend de la qualité et de la disponibilité des deux sources de données, le guide recommande également de renforcer les exigences nationales relatives à l'AIS. La plupart des navires de pêche n'étant pas soumis aux prescriptions obligatoires de l'OMI en matière d'emport d'un AIS, l'obligation d'équiper les flottes de pêche d'un AIS afin de compléter les données issues du VMS relève d'une

décision nationale, déjà adoptée par un nombre croissant de pays. Afin d'aider les gouvernements à mettre en place un cadre garantissant que l'AIS complète le VMS de manière efficace, le guide recommande notamment :

- D'aligner la réglementation nationale, au minimum, sur les directives de l'OMI.
- D'adapter les exigences relatives à l'utilisation de l'AIS et à la classe des équipements à la taille des navires et à leurs conditions d'exploitation.
- De veiller à ce que des informations d'identification exactes soient diffusées au moyen d'une identité dans le service mobile maritime correctement associée au numéro OMI permanent du navire et au registre national des navires.
- De garantir que l'AIS demeure activé en permanence et ne puisse être désactivé que pour des raisons de sûreté ou de sécurité dûment justifiées, sous réserve d'obligations strictes de notification.
- De qualifier la désactivation non autorisée, l'utilisation abusive et la falsification des données d'infractions devant faire l'objet d'une surveillance, d'enquêtes et de sanctions.

La transparence comme principe de gouvernance

La transparence et les données ouvertes occupent une place de plus en plus importante dans la gouvernance maritime moderne. Les ressources de l'océan constituant un bien public mondial, faire des données ouvertes la norme de référence contribue à garantir une gestion équitable et un contrôle efficace.

Afin de faire passer la transparence du principe à la pratique, le guide propose un parcours en huit étapes, allant de la publication des identifiants des navires et des autorisations qui leur sont délivrées jusqu'à celle des données relatives au respect de la réglementation. En appliquant cette feuille de route, les gouvernements peuvent, de manière systématique, renforcer la responsabilité, améliorer le respect de la réglementation et favoriser une coopération régionale fluide, fondée sur la confiance entre les pouvoirs publics, le secteur privé et la société civile. En définitive, les États qui adoptent des approches transparentes constatent de manière constante que les bénéfices qu'elles procurent en matière de gouvernance l'emportent sur les risques perçus.

Le suivi des navires n'est plus uniquement un outil de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ; il constitue désormais un élément essentiel pour :

- Les activités de sécurité maritime
- La planification de l'espace marin et la gestion des aires marines protégées
- Les opérations de recherche et de sauvetage
- Le suivi du respect des droits du travail et des droits humains
- La traçabilité des produits de la mer et l'accès aux marchés
- L'établissement de rapports sur le climat, la biodiversité et la conservation

Figure 2. Utilisation des technologies pour le suivi des navires

En exploitant les informations fournies par la technologie satellitaire, les données en libre accès (open data) et l'intelligence artificielle, Global Fishing Watch aide les gouvernements à mieux comprendre les mouvements et les activités des flottes de pêche à travers le monde.

Système de surveillance des navires



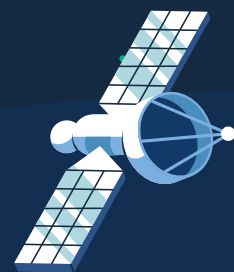
Le VMS est le principal système de suivi utilisé par les flottes de pêche, permettant de surveiller les mouvements et les activités des navires.



Les données du VMS sont sécurisées, chiffrées et non accessibles au public, sauf si un gouvernement ou un État du pavillon décide de les partager.



Il enregistre et transmet des données à intervalles réguliers, permettant aux autorités de suivre de manière confidentielle les activités en mer.



Le VMS enregistre les positions des navires — interrogation ou polling — et les transmet aux autorités à différents intervalles déterminés par l'État du pavillon. Les données sont stockées dans le système jusqu'à leur transmission.



Certains gouvernements imposent l'utilisation du VMS pour les navires de plus de 12 ou 15 mètres de long opérant dans certaines pêcheries spécifiques.

DEUX SYSTÈMES, UNE IMAGE PLUS COMPLÈTE

Le VMS et l'AIS sont des systèmes complémentaires, chacun apportant des données qui enrichissent celles de l'autre. Utilisés conjointement, ils permettent d'assurer efficacement le suivi, le contrôle et la surveillance des pêcheries et de lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Leurs données peuvent également aider les gouvernements à renforcer la gestion de l'océan et à atteindre leurs objectifs en matière de conservation.

Système d'identification automatique



L'AIS est une technologie peu coûteuse offrant une large couverture mondiale, initialement conçue — et toujours utilisée — comme un outil essentiel pour la sécurité maritime.



L'AIS diffuse en temps quasi réel l'identité, la position, la vitesse et la route d'un navire.



Les signaux peuvent être reçus par les navires à proximité, les stations terrestres et, de plus en plus, par les satellites, offrant ainsi une couverture étendue de l'océan.



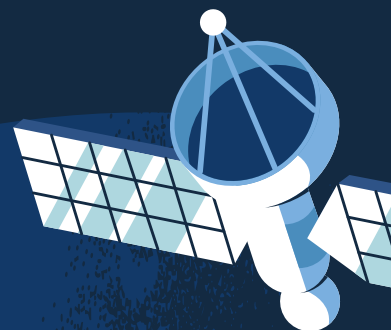
Ouvert et accessible, l'AIS est utile pour la sécurité, les opérations de sauvetage, la recherche scientifique et, de plus en plus, la surveillance des activités de pêche.



La fréquence élevée d'enregistrement des positions offre une trace détaillée des déplacements des navires.



L'AIS est obligatoire pour certains navires de pêche, mais pas tous — sauf si un gouvernement l'impose spécifiquement.



Principales mesures à l'intention des instances décisionnelles

1 Définir les objectifs avant d'acquérir les équipements

Déterminer, avant toute acquisition de matériel, les objectifs nationaux en matière de surveillance, de contrôle et de suivi, ainsi que les problèmes spécifiques de conformité que le système de suivi des navires doit permettre de résoudre.

2 Faire de l'intégration la règle

Exiger l'utilisation conjointe du VMS et de l'AIS pour les flottes industrielles et les navires d'appui, en croisant les données issues des deux systèmes afin d'obtenir une vision complète des activités.

3 Faire du partage des données une pratique courante

Adopter le parcours de transparence en huit étapes : publication des identifiants des navires, des autorisations, des informations relatives aux propriétaires, des registres, des données de suivi des navires, des activités de transbordement, des données relatives au respect de la réglementation et des politiques applicables.

4 Assurer la gouvernance des données, et pas seulement des équipements

Appliquer les six principes d'éthique des données à toutes les décisions relatives au système : transparence, évaluation des incidences, durabilité, gestion responsable, accessibilité et inclusion.

5 Investir dans la durée

Prévoir un financement et une coordination institutionnelle durables afin d'assurer la maintenance et l'amélioration continue des systèmes de suivi des navires.

6 Veiller à la conformité avec les obligations régionales et internationales

Harmoniser les systèmes nationaux avec les exigences des organisations régionales de gestion des pêches et les instruments internationaux afin de permettre aux États de s'acquitter de leurs obligations et de faciliter l'échange des données de suivi entre les pays.



Crédit image : Quang Nguyen Vinh



Crédit image: Global Fishing Watch / Diego del Río

Un navire de pêche industrielle de la flotte péruvienne d'anchois s'appuie sur des technologies de suivi de pointe qui permettent d'assurer un suivi et un contrôle efficaces de ses activités.

Normes techniques et traitement des données

Le « Guide de bonnes pratiques pour le suivi des navires » aborde les données de suivi depuis les équipements embarqués, en passant par les réseaux de communication qui les acheminent à terre, jusqu'aux systèmes qui les stockent, les sécurisent et les analysent. En l'absence de norme mondiale unique applicable aux systèmes VMS, la qualité d'un système de suivi dépend directement des exigences définies par chaque État. Le guide fournit donc des orientations pratiques sur les choix à effectuer lors de la conception ou de la modernisation d'un système.

La fréquence d'interrogation est déterminante

La fréquence d'interrogation, c'est-à-dire la fréquence à laquelle la position d'un navire est enregistrée, est un élément fondamental de tout système de suivi, car elle détermine en définitive les activités que ce système est capable de détecter. Les événements de courte durée, tels que les opérations de pêche, les transbordements ou les incursions dans des zones fermées à la pêche, ne peuvent être détectés de manière fiable que si les positions sont enregistrées à des intervalles n'excédant pas le quart de leur durée. La fréquence d'interrogation devrait donc être adaptée aux événements à surveiller, plutôt que fixée arbitrairement à un intervalle standard d'une ou deux heures. L'AIS fournit généralement des données à haute résolution, les positions étant transmises toutes les quelques secondes ou toutes les quelques minutes. En revanche, la fréquence d'interrogation des systèmes VMS est fixée par les réglementations nationales ou régionales et demeure, depuis deux décennies, de l'ordre d'une à deux heures. Une telle fréquence réduit les événements importants à quelques points dispersés, ce qui les rend difficiles à détecter. C'est pourquoi le guide recommande de réviser les réglementations applicables au VMS afin d'imposer une fréquence d'interrogation comprise entre une et quinze minutes.

Afin d'atteindre une fréquence d'interrogation des systèmes VMS permettant de répondre aux besoins du suivi et du contrôle de l'application de la réglementation, tout en maîtrisant les coûts des communications satellitaires, le guide recommande de dissocier la collecte des données à bord de leur transmission à terre. Les équipements enregistrent les positions à haute résolution dans leur mémoire embarquée, puis les transmettent à une fréquence différente, fondée sur le niveau de risque. Cette approche réduit les coûts de transmission, améliore la capacité du système à évoluer et rend le suivi de qualité des navires plus durable sur le plan économique, sans compromettre l'intégrité ni l'utilité des données.

Architecture et normes des systèmes de suivi des navires

Les gouvernements devraient imposer l'utilisation d'équipements embarqués certifiés et inviolables, associés à un identifiant unique et permanent du navire. L'absence d'un tel identifiant constitue aujourd'hui l'un des principaux obstacles au rapprochement fiable de l'identité des navires entre les différentes bases de données des systèmes de suivi. Les données devraient également être normalisées selon des formats universels, notamment des horodatages conformes à la norme ISO 8601 en temps universel coordonné (UTC) et des vitesses exprimées en nœuds.

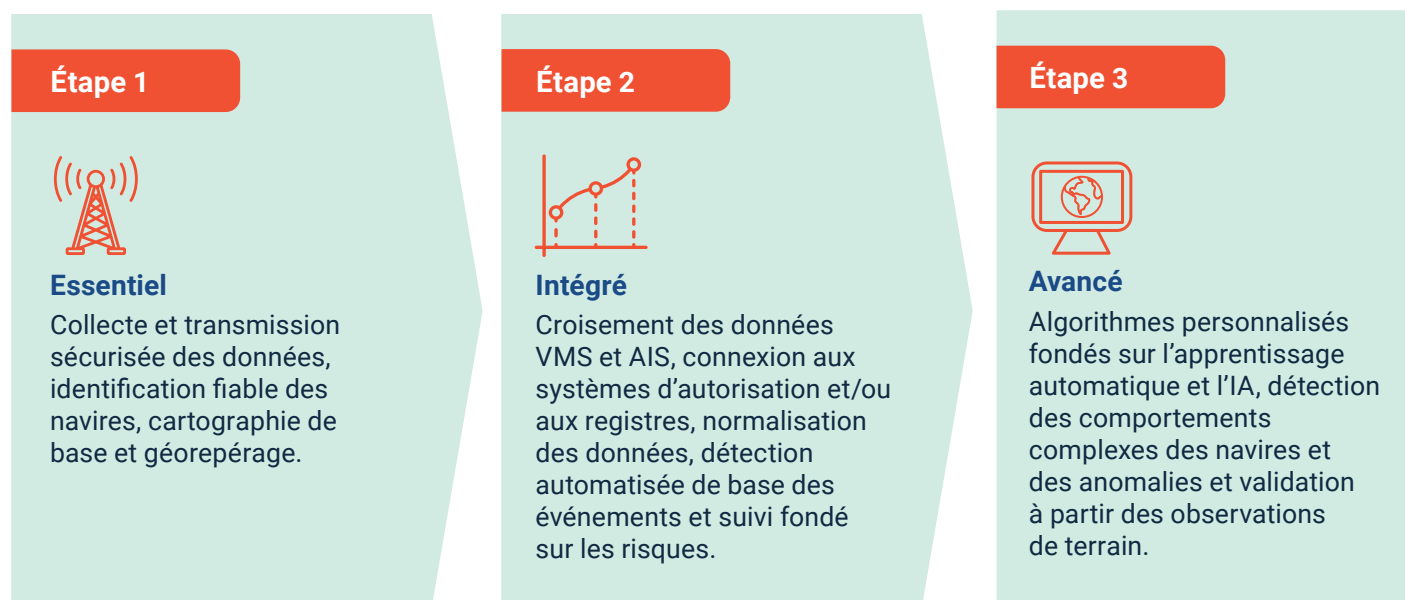
La sécurité doit être considérée comme un élément fondamental de l'infrastructure du système. Elle repose sur des transmissions chiffrées, un contrôle des accès fondé sur les rôles, des journaux d'audit et des échanges sécurisés de données entre administrations via des API. Les pratiques consistant à usurper les signaux des systèmes mondiaux de navigation par satellite ou à manipuler l'identité AIS étant déjà largement utilisées par les flottes cherchant à échapper aux sanctions, les mécanismes de validation croisée doivent être intégrés au système dès sa conception et non ajoutés ultérieurement.

Des fonctions essentielles aux fonctionnalités avancées : faire évoluer progressivement le système de suivi des navires

Les capacités d'un système de suivi des navires se développent progressivement ; elles ne s'acquièrent pas du jour au lendemain. Une stratégie de mise en œuvre par étapes permet aux gouvernements d'obtenir rapidement des résultats opérationnels tout en jetant progressivement les bases de systèmes de suivi plus sophistiqués et davantage automatisés. En structurant la mise en œuvre en trois niveaux successifs, les États peuvent faire évoluer leurs investissements et renforcer les compétences techniques de manière cohérente avec leurs besoins stratégiques.

Les États peuvent développer leurs capacités en trois étapes, en progressant à leur propre rythme, depuis les fonctions essentielles jusqu'aux fonctionnalités intégrées puis avancées.

Figure 3. Parcours en trois étapes vers un système fiable de suivi des navires



© 2026 Global Fishing Watch

Trouver le juste équilibre entre automatisation et expertise humaine

À mesure que les autorités maritimes s'appuient davantage sur le traitement des mégadonnées, l'intelligence artificielle et l'apprentissage automatique pour surveiller les zones économiques exclusives, il est essentiel de distinguer les soupçons fondés sur les données des éléments de preuve susceptibles de justifier une

intervention. Les alertes automatisées sont conçues pour signaler des activités nécessitant un examen plus approfondi ; elles ne constituent pas, à elles seules, une preuve d'infraction. Toute intervention devrait être proportionnée et viser en priorité à recueillir des informations complémentaires préalablement à toute mesure d'application de la loi.

Si les systèmes automatisés de détection des anomalies permettent de repérer efficacement des comportements suspects parmi des milliers de navires, les données numériques doivent être fiables, sécurisées et dignes de confiance pour pouvoir être utilisées dans le cadre de poursuites judiciaires ou pour justifier le déploiement de moyens de patrouille et d'inspection. Les résultats de la détection automatisée doivent donc être systématiquement confrontés aux résultats des inspections physiques, aux rapports des observateurs et observatrices et aux données issues du suivi électronique, afin d'étayer avec suffisamment de certitude les mesures de contrôle, de surveillance et d'application de la réglementation. Cette boucle de vérification permet de réduire le nombre de fausses alertes, qui risquent sinon de submerger le personnel, tout en renforçant la valeur probante des données de suivi. L'objectif n'est pas d'automatiser l'ensemble du processus, mais de faire en sorte que les bonnes informations parviennent aux bonnes personnes au bon moment.

Principales mesures à l'intention des instances décisionnelles

- 1 Renforcer la résilience des équipements VMS**
Exiger des équipements certifiés et inviolables, dotés d'une autonomie de secours d'au moins 72 heures et d'une capacité de stockage embarqué d'au moins 30 jours.
- 2 Dissocier la fréquence d'interrogation de la transmission des données VMS**
Enregistrer les positions toutes les 1 à 15 minutes, tout en transmettant les données selon une fréquence de transmission fondée sur le niveau de risque.
- 3 Intégrer l'AIS au système et encadrer son utilisation**
Faire de l'AIS une composante du système, en complément du VMS, afin d'élargir la couverture et de permettre le croisement des données, tout en rendant son utilisation obligatoire pour les navires de pêche et en réglementant les usages abusifs.
- 4 Commencer par les bases**
Normaliser les identifiants des navires, les horodatages UTC et les unités de vitesse constitue une mesure simple à mettre en œuvre avant d'adopter des normes plus avancées d'échange de données.
- 5 La sécurité des données commence par celle du système**
Intégrer dès la conception le chiffrement des données, le contrôle des accès fondé sur les rôles et les journaux d'audit.
- 6 Déployer progressivement l'automatisation de la détection**
Passer de l'examen manuel au géorepérage, puis à la détection fondée sur des règles et enfin à l'IA, en validant chaque étape au regard des observations de terrain avant son déploiement à plus grande échelle.



Crédit image : Ekaterina Bolovtsova

Coûts et considérations juridiques

Le succès d'un système de suivi des navires ne dépend pas uniquement de la technologie. Les États doivent planifier de manière réaliste l'ensemble des coûts associés et doter ce dispositif d'un cadre juridique permettant de donner valeur probante aux données de suivi lors des procédures de contrôle et d'application de la loi. Le « Guide de bonnes pratiques pour le suivi des navires » examine ces deux dimensions : d'une part, les coûts, souvent sous-estimés, liés à l'exploitation d'un système de suivi sur le long terme et, d'autre part, les choix juridiques qui déterminent si les données de suivi peuvent être recevables devant les tribunaux.

Le coût réel du suivi des navires

Le coût réel d'un système de suivi des navires va bien au-delà de l'acquisition des équipements et suppose de définir un cadre de répartition des coûts. La réussite à long terme suppose de prévoir les coûts d'exploitation, souvent sous-estimés, notamment ceux liés aux effectifs, à la formation, au fonctionnement des centres de surveillance, aux infrastructures d'automatisation et à l'accès continu aux données AIS. Elle suppose également de déterminer quelle part de ces coûts incombe aux pouvoirs publics, aux personnes pratiquant la pêche, ou aux deux.

Prévoir des procédures de certification et d'homologation des équipements suffisamment souples permet d'éviter des refontes coûteuses du système, en particulier dans un contexte d'évolution rapide des technologies et des réglementations. Les modalités de gestion du système de suivi doivent être arrêtées avant la signature des contrats avec les fournisseurs. Pour concilier ces différents impératifs dans un marché en constante évolution, les gouvernements devraient privilégier une approche flexible en matière d'approvisionnement, en choisissant soit un fournisseur unique, soit plusieurs fournisseurs, selon la solution la mieux adaptée à leurs objectifs. Le recours à un fournisseur unique limite la concurrence et peut entraîner une hausse des coûts, alors que la gestion de plusieurs fournisseurs peut poser des difficultés en matière de cohérence et de qualité des données.

Aligner le cadre juridique et les systèmes de suivi pour faciliter les poursuites

Les exigences juridiques devraient établir clairement les obligations ou interdire explicitement certaines activités, et comporter des dispositions permettant d'utiliser les données de suivi comme éléments de preuve. Lorsque cela est possible, les textes devraient être rédigés de manière à viser des comportements pouvant être démontrés de manière certaine au moyen des données numériques, comme la vitesse d'un navire ou sa



Crédit image : Global Fishing Watch / Hanz Plenge

Au centre chilien de surveillance des navires, les spécialistes utilisent les données VMS pour évaluer les déplacements de la flotte nationale et vérifier le respect de la réglementation, tout en s'appuyant sur les données AIS pour surveiller le comportement des flottes étrangères opérant à proximité des eaux nationales.

présence physique dans une zone fermée, plutôt que de chercher à établir un fait beaucoup plus difficile à prouver, à savoir l'exercice effectif d'une activité de pêche. L'éventail des sanctions applicables devrait être précisé.

Afin de simplifier les procédures judiciaires, les cadres juridiques devraient, lorsque le droit applicable le permet, recourir à des présomptions réfragables. Cela évite au ministère public d'avoir à démontrer de nouveau la fiabilité de la technologie dans chaque affaire. Enfin, pour que les données de suivi soient correctement comprises et prises en compte par les juridictions, où les juges et les membres du ministère public ne sont pas nécessairement familiers de ces technologies, il est indispensable de pouvoir s'appuyer sur des expert-e-s capables d'expliquer le fonctionnement du système et d'interpréter les données dans des termes accessibles aux non-spécialistes.

L'examen de précédents jurisprudentiels internationaux montre comment les données de suivi ont été utilisées avec succès devant les tribunaux. Le guide présente des exemples concrets issus d'affaires jugées en Argentine, en Espagne, aux États-Unis, en Islande, au Panama, en Papouasie-Nouvelle-Guinée et au Royaume-Uni, démontrant que les données de suivi des navires peuvent être reconnues comme des éléments de preuve fiables dans des systèmes juridiques très divers. Il est important de noter que le guide présente également un exemple d'affaire ayant échoué, en analysant les enseignements qui en ont été tirés afin de favoriser l'aboutissement des poursuites dans les affaires futures.

Principales mesures à l'intention des instances décisionnelles

- 1 Définir les coûts avant d'établir les exigences**
Déterminer explicitement qui prend en charge les coûts — l'État, les personnes pratiquant la pêche, ou les deux — sur l'ensemble du cycle de vie du système de suivi, et non uniquement le coût des équipements initiaux.
- 2 Adapter la législation aux possibilités offertes par les données**
Rédiger les interdictions en les fondant sur des comportements pouvant être prouvés, comme la vitesse d'un navire et sa présence dans une zone fermée.
- 3 Alléger la charge de la preuve**
Prévoir, lorsque le système juridique le permet, une présomption réfragable quant à l'exactitude des données VMS et AIS.
- 4 Concevoir le système en vue de son utilisation devant les tribunaux**
Prévoir le recours à des expert·e·s ainsi que des supports visuels adaptés aux juges et aux membres du ministère public.
- 5 Concevoir le système en fonction de sa finalité**
Veiller à disposer durablement des effectifs nécessaires, à assurer une formation continue et à mettre en place les mécanismes de partage des données entre administrations afin de garantir l'application effective de la loi.



Perspectives

Pour être efficace dans la pratique, le suivi des navires doit être considéré comme un système global de gouvernance et non comme une simple technologie et être vu comme un investissement, et non comme une dépense.

L'efficacité du suivi des navires repose sur une législation solide et des ressources dédiées; associées à la transparence, les données de suivi produisent des bénéfices considérables.



Un accord international sur le suivi des navires permettrait d'instaurer la normalisation des pratiques et des données qui fait aujourd'hui défaut dans un paysage marqué par la diversité des systèmes nationaux. Des normes communes faciliteraient le partage des données, aideraient les États à satisfaire à leurs obligations régionales et internationales et permettraient de mieux exploiter les données qu'ils recueillent déjà. Une telle approche harmonisée renforcerait la capacité des gouvernements à répondre aux activités illicites présumées et à protéger un large éventail de ressources océaniques essentielles.



Crédit image : Nikolaos Dimou

Crédit image : Photoneye



L'amélioration du suivi des navires passe par des normes communes, des systèmes interopérables et une gouvernance fondée sur la transparence. Le « Guide de bonnes pratiques pour le suivi des navires » fournit aux gouvernements des recommandations concrètes pour renforcer le suivi, faciliter l'application de la loi et consolider la gouvernance des pêches. En adoptant ces normes, les États peuvent transformer un ensemble de systèmes de suivi fragmentés en un dispositif cohérent au-delà des frontières, au service d'une gestion durable de l'océan.

Pour les responsables de l'élaboration des politiques, les personnes chargées de la rédaction des textes législatifs, les responsables techniques et les agents chargés du contrôle de l'application de la réglementation qui souhaitent passer de l'intention à l'action, le guide complet — avec ses spécifications techniques, ses modalités de mise en œuvre et ses recommandations juridiques — constitue une feuille de route de référence prête à être mise en œuvre.



Contact



info@globalfishingwatch.org



globalfishingwatch.org



[@globalfishingwatch.org](https://twitter.com/globalfishingwatch)



[@globalfishwatch](https://twitter.com/globalfishwatch)



[/globalfishingwatch](https://www.facebook.com/globalfishingwatch)



[/globalfishingwatch](https://www.linkedin.com/company/globalfishingwatch)

Global Fishing Watch est un organisme à but non lucratif international dédié à l'avancement de la gouvernance de l'océan grâce à une transparence accrue de l'activité humaine en mer. En créant et en partageant publiquement des visualisations cartographiques, des données et des outils d'analyse, nous visons à favoriser la recherche scientifique et à transformer la façon dont notre océan est géré. Nous pensons que l'activité humaine en mer devrait être portée à la connaissance du public afin de protéger l'océan mondial pour le bien commun de toutes et tous.



Global Fishing Watch