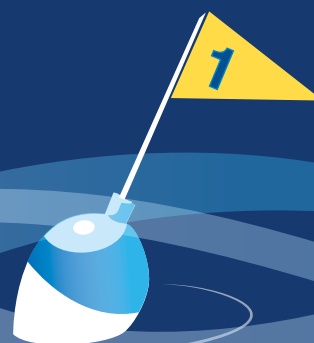


Introduction à l'inspection en mer et au port

*Cours à l'intention des inspecteurs
des pays bénéficiaires d'e-FishMed*



Clause de non-responsabilité

L'introduction à l'inspection des pêches en mer et au port est un manuscrit didactique élaboré par l'Agence européenne de contrôle des pêches dans le cadre du projet e-FishMed financé par l'UE. Il peut être utilisé par les administrations des pays bénéficiaires du projet e-FishMed aux fins de la formation des inspecteurs des pêches et des autres agents chargés de la pêche.

Il ne s'agit pas d'un document juridique et il ne remplace en aucun cas le cadre juridique national, régional ou international pour l'application des règles de conservation et de gestion, Il ne s'agit pas d'un document juridique et il ne remplace en aucun cas le cadre juridique national, régional ou international pour l'application des règles de conservation et de gestion dans l'est de l'Atlantique et de la Méditerranée.

La réalisation des inspections en mer et au port n'est pas exempte de risque. Bien que les inspecteurs des pêches devraient avoir reçu une formation approfondie sur la sécurité à bord des navires, le présent cours n'aborde pas les aspects de sécurité en détail.

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu>).

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, 2024

Print ISBN 978-92-9209-192-7 doi:10.2835/831366 QV-09-23-304-FR-C
PDF ISBN 978-92-9209-189-7 doi:10.2835/375330 QV-09-23-304-FR-N

© Union européenne, 2024

La réutilisation est autorisée à condition que la source soit citée et que l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches en soit informée.

Pour toute utilisation ou reproduction de photos, de formulaires ou d'autres documents qui ne relèvent pas du droit d'auteur de l'Union Européenne, l'autorisation doit être sollicitée directement auprès des titulaires de droits d'auteur.



EFCA

Agence européenne
de contrôle des pêches

Introduction à l'inspection en mer et au port

*Cours à l'intention des inspecteurs
des pays bénéficiaires d'e-FishMed*

Introduction à l'inspection en mer et au port

Cours à l'intention des inspecteurs des pays bénéficiaires d'e-FishMed

Module 1.	Se préparer à l'inspection : identifier le navire de pêche à inspecter	9
Partie A.	Introduction	9
Partie B.	Méthode	9
	1) Comment identifier le navire à inspecter au moyen de la gestion des risques	9
	Étape 1) Identifier les risques	9
	Étape 2) Évaluer le niveau de risque estimé	10
	Étape 3) Atténuer le risque estimé au moyen de différents types d'inspection	12
	2) Comment vérifier à distance la position d'un navire	13
	3) Comment vérifier la notification préalable d'arrivée et de débarquement (ou transbordement) au port	14
	4) Comment se préparer à une inspection	15
	5) Comment vérifier l'activité de pêche	16
Module 2.	Étapes initiales pour l'embarquement	22
Partie A.	Introduction	22
Partie B.	Méthode	22
	1) Conditions préalables de base pour l'inspection	22
	2) Équipes d'inspection: qui fait quoi	25
	3) Étapes initiales	26
	Étape 1) Vérifier les possibilités d'embarquement (en mer)	26
	Étape 2) Vérifier l'identité du capitaine, du propriétaire, du mandataire et d'autres opérateurs	27
	Étape 3) Obtenir la coopération du capitaine et de l'équipage	28
	Étape 4) Vérifier la position du navire (en mer)	28

	Étape 5) Vérifier l'identité externe du navire	29
	Étape 6) Recueillir des informations pertinentes auprès de l'observateur	33
Module 3.	Vérifier la conformité des documents juridiques du navire	34
Partie A.	Introduction	34
Partie B.	Méthode	34
	Étape 1) Vérifier le certificat d'immatriculation	34
	Étape 2) Vérifier la licence de pêche	35
	Étape 3) Vérifier les registres d'autorisation de l'organisation régionale de gestion des pêches	36
	Étape 4) Vérifier le certificat/plan des cales	37
Module 4.	Vérifier la conformité des déclarations exigées du capitaine	40
Partie A.	Introduction	40
Partie B.	Méthode	40
	Étape 1) Vérifier le système de surveillance des navires et les informations du système d'identification automatique	40
	Étape 2) Vérifier les entrées du journal de pêche	44
	Étape 3) Vérifier les notifications préalables et la déclaration de débarquement/de transbordement	45
	Étape 4) Vérifier les autres registres de captures	50
	Étape 5) Vérifier les déclarations exigées du capitaine des navires de capture dans la zone de gestion de la CICTA	51
	Étape 6) Vérifier les déclarations exigées du capitaine des navires de loisirs dans la zone de gestion de la CICTA.	54
Module 5.	Inspecter les captures	57
Partie A.	Introduction	57
Partie B.	Méthode	57
	Étape 1) Identifier les espèces à bord	57
	Étape 2) Vérifier la quantité de poisson à bord	57
	Étape 3) Vérifier le respect des exigences en matière de taille minimale	59
	Étape 4) Vérifier la concordance avec les données déclarées par le capitaine	64

	Étape 5) Vérifier le respect des limitations de capture et/ou des possibilités de pêche	64
	Étape 6) Vérifier l'existence d'espèces protégées et de captures temporairement interdites	65
Module 6	Inspecter la conformité des engins	67
Partie A.	Introduction	67
Partie B.	Méthode	67
	1) Identifier le type d'engin utilisé	67
	2) Mesurer les paramètres utiles de l'engin	71
	3) Vérifier la conformité des données déclarées par le capitaine	73
	4) Vérifier la conformité des engins	73
	5) Vérifier la conformité des dispositifs	74
	6) Vérifier la présence d'engins interdits	75
	7) Vérifier la présence d'engins permettant la remise à l'eau des tortues	75
	8) Vérifier la conformité des dispositifs de concentration des poissons	75
	9) Vérifier le marquage des engins	76
Module 7.	Inspecter un transbordement	77
Partie A.	Introduction	77
Partie B.	Méthode	77
Module 8.	Inspection lors du débarquement	80
Partie A.	Introduction	80
Partie B.	Méthode	81
Module 9.	Inspection lors du transfert	83
Partie A.	Introduction	83
Partie B.	Méthode	83
Module 10.	Inspection des activités d'élevage de thon rouge	89
Partie A.	Introduction	89

Partie B.	Méthode	89
	1) Inspection des opérations de mise en cage	89
	2) Contrôles des activités d'élevage	91
	a) Transferts à l'intérieur des installations d'élevage	91
	b) Transfert	91
	c) Contrôle aléatoire	91
	d) Transfert entre installations d'élevage	92
	3) Inspection des opérations de remise à l'eau	92
	4) Récolte	93
Module 11.	Surveillance – Rapport de surveillance	94
Partie A.	Introduction	94
Partie B.	Méthode	94
	1) Achèvement	94
	2) Soumission du rapport de surveillance	97
Module 12.	Finaliser l'inspection – le rapport d'inspection	98
Partie A.	Introduction	98
Partie B.	Méthode	98
	1) Achèvement	98
	2) Observations du capitaine	98
	3) Transmission du rapport	98
	4) Éléments de preuve en cas d'infraction	99
	5) Pérennité des éléments de preuve/corroborations	99
	6) Traitement des infractions	100
	7) Immobilisation d'un navire	100
	8) Procédure judiciaire	100
Annexe 1.	Notification préalable de l'entrée dans le port PSMA	101
Annexe 2.	Modèle de code de conduite de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture	102

Annexe 3.	Note d'orientation sur la sûreté et la sécurité de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture	104
	L'évaluation des risques en matière de sûreté	104
Annexe 4.	Exemple de procédure normalisée pour les inspections en mer	106
Annexe 5.	Prescriptions en matière de livre de bord dans la zone de gestion de la CICTA et de la CGPM	109
Annexe 6.	Liens vers les guides d'identification des espèces	112
Annexe 7.	Codes de présentation alpha-3	113
Annexe 8.	Codes d'engins de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture	114
Annexe 9.	Modèle de déclaration de transbordement	116
Annexe 10.	Éléments types d'un rapport d'inspection	117
Annexe 11.	Modèle de rapport d'inspection de la CICTA	119
Annexe 12.	Vue d'ensemble des prescriptions dans la zone de gestion de la CGPM	122
Annexe 13.	Modèle de la CICTA – déclaration des poissons morts au cours de transferts ultérieurs et d'opérations de remorquage	126
Annexe 14.	Exigences des zones de pêche à accès restreint de la CGPM	127
Annexe 15.	Fiche d'information sur l'observation et la surveillance de la CGPM	129
Annexe 16.	Modèle de déclaration de mise en cage de la CICTA	130
Annexe 17.	Modèle de déclaration de transfert de la CICTA	131
Appendice.		133

Avant-propos

Objectif

Le présent cours, associé à une formation sur le lieu de travail, permettra au stagiaire d'effectuer des tâches de base d'inspection de la pêche en mer et dans les ports des pays bénéficiaires d'e-FishMed.

Présentation générale

Dans le cadre de la dimension internationale de son mandat, l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECF) soutient et met en œuvre le projet « Académie de formation régionale virtuelle méditerranéenne sur le contrôle et l'inspection des pêches (e-FishMed) ».

e-FishMed encourage la coopération dans la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et la mise en œuvre des mesures de conservation et de gestion de la Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM) et de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA).

Pour que ces mesures puissent être mises en œuvre avec succès, il est essentiel que les règles en vigueur soient respectées. Pour y parvenir, il faut mettre en place un système efficace de surveillance et de contrôle constitué par des inspecteurs de la pêche formés et motivés.

Prérequis

Ce cours de base est ouvert à tous les formateurs et stagiaires des pays bénéficiaires d'e-FishMed.

Partie A. Introduction

Les agents qui inspectent des navires de pêche en mer et/ou au port doivent disposer de connaissances de base sur les principes de gestion des risques afin de garantir que les activités d'inspection sont efficaces et tirent parti des ressources mises à disposition.

Le présent module est consacré à la procédure décisionnelle que les inspecteurs, avec le soutien de leur centre de surveillance des pêches (CSP) national, doivent suivre pour décider quel navire de pêche inspecter afin d'atteindre leurs objectifs opérationnels. En particulier, cette décision devrait être guidée par le risque de non-respect des règles de conservation et de gestion de la pêche que présente le navire. Une bonne compréhension des règles en vigueur et des navires auxquels elles s'appliquent constitue donc un préalable indispensable à toute activité d'inspection.

Partie B. Méthode

1) Comment identifier le navire à inspecter au moyen de la gestion des risques

Le processus de gestion des risques est une méthode qui améliore la prise de décision en permettant de mieux comprendre les risques et leur impact, en définissant un socle commun pour les décisions de gestion qui ont trait à l'attribution des ressources et en classant par ordre de priorité les activités de contrôle et d'inspection de la pêche.

Cette partie décrit un processus élémentaire de gestion des risques permettant d'identifier, d'évaluer et de traiter le risque de non-respect des règles présenté par un navire de pêche donné. Si des inspections aléatoires peuvent de temps en temps avoir lieu dans le cadre d'un programme d'inspection global, la majeure partie des inspections sont en revanche menées sur la base d'une évaluation rigoureuse des risques.

Étape 1) Identifier les risques

La phase d'identification des risques recense et enregistre tous les risques potentiels en recourant à un processus systématique pour déterminer quels risques pourraient survenir, pourquoi et comment, qui servira de base à une analyse plus approfondie. Dans le contexte de la pêche, le risque est habituellement identifié par rapport à un non-respect des mesures de conservation et de gestion, comme par exemple :

- déclaration des captures : risque de déclaration erronée ;
- accès aux pêcheries : risque de pêche sans autorisation/licence ;
- possibilités de pêche : risque de dépassement des quotas ;
- zone/période de pêche : risque de pêche dans une zone fermée/pendant une période de fermeture ;
- mesures techniques: risque de pêche avec un engin interdit/non conforme, etc.

Le processus d'identification des risques donne lieu à un registre qui répertorie les risques et garantit une prise en compte de l'ensemble des risques, tous types confondus. Le registre des risques est généralement présenté comme un indice des risques

Module 1	Se préparer à l'inspection : identifier le navire de pêche à inspecter
Partie B	Méthode

recensés par les autorités nationales, à partir duquel chaque inspection peut élaborer ses plans de risque respectifs en fonction des segments de flotte, des zones de pêche, etc.

Étape 2) Évaluer le niveau de risque estimé

Les risques peuvent être évalués par rapport à la probabilité que survienne une infraction (par exemple, la pêche sans autorisation en cours de validité) et aux conséquences ou préjudices éventuels de celle-ci (par exemple, en fonction de l'état biologique des stocks). La matrice des risques présentée dans la figure 1 illustre cette probabilité et ses conséquences à l'aide de cinq appréciations du risque et de son niveau, identifiées par des couleurs différentes. Un risque dont la survenance est jugée peu probable (faible probabilité) et l'impact mineur en cas de survenance sera évalué comme étant un risque faible (vert). Un risque dont la survenance est jugée probable et l'impact potentiellement majeur sera évalué comme étant un risque extrême (rouge).

Ref. ISO 31000	Consequence				
Likelihood	Insignificant	Minor	Moderate	Major	Catastrophic
Almost Certain	Moderate	High	Extreme	Extreme	Extreme
Likely	Moderate	High	High	Extreme	Extreme
Possible	Low	Moderate	High	Extreme	Extreme
Unlikely	Low	Low	Moderate	High	Extreme
Rare	Low	Low	Moderate	Moderate	High

Source : Adapté de la norme ISO 31000:2009, Gestion des risques – Principes et lignes directrices.

Figure 1 – Exemple de matrice de risque de base à l'aide d'indicateurs basés sur une signalétique de feux tricolores

Bien que les risques réels dépendent de la situation concrète, les deux exemples suivants peuvent illustrer le concept de risque :

- un navire effectuant une pêche non réglementée d'une espèce de haute valeur, par exemple le thon, peut présenter une forte probabilité de survenance d'une non-conformité et l'impact de cette pêche peut être considérable pour la conservation de la pêche. Au vu de sa forte probabilité et de son impact élevé, ce risque sera qualifié d'extrême (rouge) ;
- un navire se livrant à une pêche artisanale sur une espèce abondante, par exemple la sardine, peut présenter une probabilité moyenne de non-respect avec toutefois un faible impact en termes de conservation. Au vu de sa probabilité moyenne et de son faible impact, ce risque sera qualifié de faible (vert).

À la suite de l'évaluation, les navires cibles potentiels pouvant faire l'objet d'une inspection devraient se voir attribuer un niveau de risque (élevé, moyen ou faible, par exemple) et une décision éclairée devrait être prise quant au navire ou groupe de navires à inspecter. La figure 2 présente un exemple de tableau d'évaluation des risques issu d'un programme spécifique de contrôle et d'inspection de l'UE.

PROCÉDURES RELATIVES À L'ÉVALUATION DES RISQUES

Tout navire de pêche, groupe de navires de pêche, catégorie d'engin, opérateur et/ou activité liée à la pêche, fait l'objet de contrôles et d'inspections, pour chaque stock et zone visés à l'article 1^{er}, en fonction du niveau de priorité établi. Le niveau de priorité est attribué en fonction des résultats de l'évaluation des risques réalisée par chaque État membre concerné, ou par tout autre État membre aux seules fins de l'application de l'article 5, paragraphe 4, sur la base de la procédure ci-dessous:

Description du risque (en fonction du risque, de la pêcherie, de la zone et des données disponibles)	Indicateur (en fonction du risque, de la pêcherie, de la zone et des données disponibles)	Étape de la chaîne de la pêche/chaîne de commercialisation (quand et où le risque apparaît)	Éléments à prendre en considération (en fonction du risque, de la pêcherie, de la zone et des données disponibles)	Fréquence dans la pêcherie (*)	Conséquence(s) éventuelle(s) (*)	Niveau de risque (*)
[Commentaire: les risques recensés par les États membres doivent s'inscrire dans le droit fil des objectifs définis à l'article 3]			<p>Niveaux de captures/débarquements ventilés par navire de pêche, stock et engin.</p> <p>Disponibilité de quotas pour les navires de pêche, ventilée par navire de pêche, stock et engin.</p> <p>Utilisation de caisses normalisées.</p> <p>Niveau et fluctuation du prix du marché des produits de la pêche débarqués (première vente).</p> <p>Nombre d'inspections réalisées précédemment et nombre d'infractions constatées pour le navire de pêche et/ou tout autre opérateur concerné.</p> <p>Contexte et/ou danger potentiel de fraude liée au port/au lieu/à la zone, et au métier.</p> <p>Toute autre information ou tout renseignement intéressant.</p>	Fréquent/ de temps en temps/ rare/ insignifiant	Graves/ subs- tantielles/ acceptables/ marginales	Très faible/fai- ble/moyen/im- portant/très important

(*) Remarque: à estimer par les États membres. L'évaluation des risques doit donner une estimation, sur la base de l'expérience acquise et de toutes les informations disponibles, de la probabilité d'un non-respect des dispositions et, le cas échéant, de ses conséquences éventuelles.

Source : Journal officiel de l'Union européenne.

Figure 2 – Exemple de tableau d'évaluation des risques

Lors de l'attribution d'un niveau de risque, les inspecteurs (ou leur CSP national) devront tenir compte d'un large éventail d'informations. Il s'agit notamment des déclarations de captures, de la valeur commerciale des espèces ciblées, de la disponibilité des quotas, des rapports d'inspection antérieurs, des infractions détectées, et des données de surveillance, y compris le système de surveillance des navires (VMS) et le système d'identification automatique (AIS), le cas échéant, ainsi que les observations maritimes et aériennes, l'état des stocks et la demande sur le marché de certains produits de la pêche, etc.

Étape 3) Atténuer le risque estimé au moyen de différents types d'inspection

- Inspection en mer

Grâce à une analyse rigoureuse des risques, les inspecteurs seront à même de concentrer leur mission sur les navires et les opérateurs présentant le risque le plus important de non-respect des règles, et de mener leur inspection au moment le plus approprié de la sortie.

Par exemple, il peut être peu judicieux d'entreprendre une inspection alors que le navire ne pêche que depuis quelques heures. En revanche, si des éléments semblent indiquer que le navire pêche peut-être sans licence, hors quota ou au moyen d'un engin de pêche illégal, l'inspection doit être menée dès que possible.

Si, pour diverses raisons (mauvaises conditions climatiques, autres priorités opérationnelles), le navire ciblé ne peut pas être inspecté en mer, les inspecteurs peuvent adresser une recommandation au CSP, lui indiquant que le navire devra faire l'objet d'une inspection au moment du débarquement ou à la prochaine occasion.

- Inspection lors du débarquement

Il convient de déterminer le lieu et l'heure des débarquements précédents, si possible, puisque c'est à cet endroit-là que le navire est le plus susceptible de débarquer ses captures. Ces données peuvent être issues d'une notification préalable de débarquement, de journaux de pêche/déclarations de débarquement précédents ou être obtenues auprès des autorités du port de débarquement. De même, des interlocuteurs locaux sont à même de donner des renseignements sur l'acheteur, la destination des captures et, éventuellement, la ou les entreprises de transport concernées.

Après avoir obtenu autant d'informations que possible, les inspecteurs procèdent à l'examen de celles-ci afin d'identifier les navires présentant un risque important et de dresser une liste des priorités en matière d'inspection, par exemple la sous-déclaration de captures et/ou le débarquement d'espèces interdites.

Il est possible d'élaborer un programme dédié aux inspections au débarquement pour la période nécessaire (par exemple, 12 heures) afin d'exploiter au mieux la disponibilité des ressources et de tenir compte des éventuelles contraintes logistiques.

- Inspection lors du transbordement

Les transbordements de poissons entre un navire de capture et un navire de transport présentent un certain nombre de risques intrinsèques et des défis particuliers pour les inspecteurs. De même, les transbordements entre navires sont un événement moins courant que les débarquements, de sorte que les décisions requises des inspecteurs peuvent être davantage axées sur les risques associés à une opération unique plutôt que sur l'identification d'une seule entité à inspecter.

Il convient de tenir compte de ces éléments pour attribuer un niveau de risque de non-respect des règles à un navire effectuant un transbordement. Par exemple :

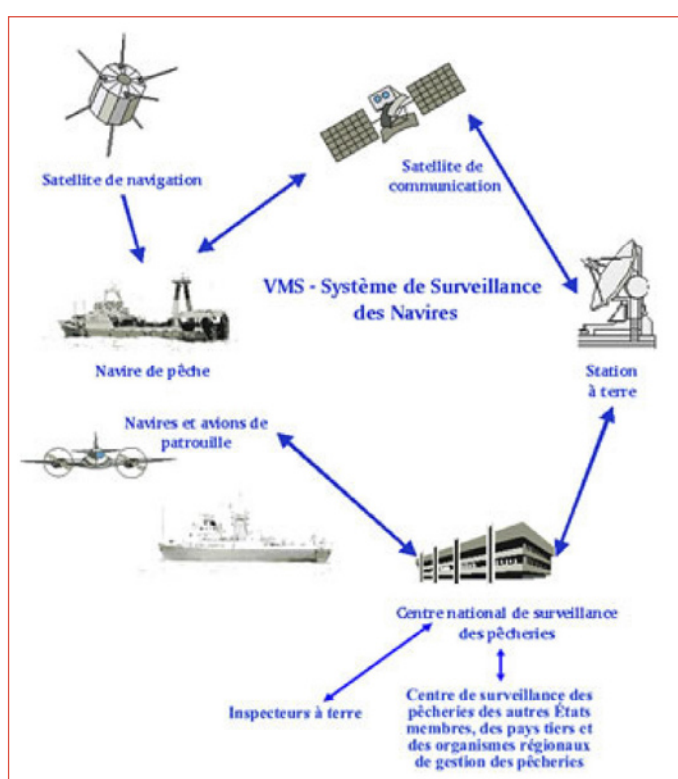
- non-respect des règles des organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) qui prévoient des restrictions quant aux endroits où les transbordements peuvent avoir lieu et précisent les documents nécessaires avant le début de chaque opération ;
- non-respect des règles applicables à l'enregistrement des captures de poissons faisant l'objet d'une importante transformation lorsque les espèces ne sont pas facilement identifiables (par exemple, miettes de poisson ou farine de poisson).

2) Comment vérifier à distance la position d'un navire

Lorsque l'on décide du navire de pêche à inspecter, il est bien entendu indispensable de connaître sa position géographique pour pouvoir orienter l'activité d'inspection et vérifier le respect des règlements, par exemple, la zone et la période de pêche du navire. La position d'un navire de pêche peut être déterminée à distance (c'est-à-dire sans être présent sur place) grâce à plusieurs moyens électroniques présentés ci-après.

- **Système de surveillance des navires**

Le VMS est une technologie de surveillance par satellite qui repose sur la transmission automatique aux autorités de contrôle de l'État du pavillon des données concernant la position (position, vitesse et cap) d'un navire de pêche.



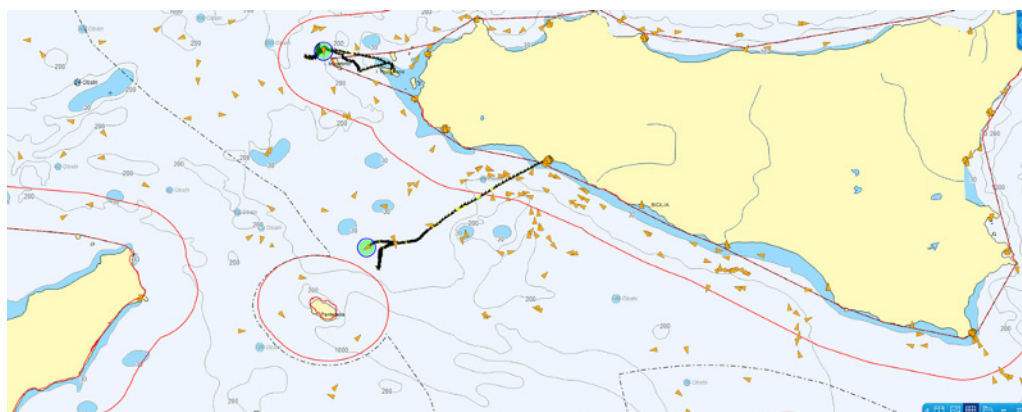
Source : Site web de la direction générale des affaires maritimes et de la pêche.

Figure 3 – Principes du VMS

Le cas échéant, lorsque le navire entre dans les eaux d'un autre État, le CSP de l'État du pavillon transmet ces données au CSP de l'État côtier.

Les données de position émanant du VMS sont automatiquement transmises par le navire de pêche à intervalles fixes (en général, toutes les deux heures). Par ailleurs, différents dispositifs rattachés au VMS permettent au CSP de l'État du pavillon d'obtenir à tout moment la position en temps réel d'un navire de pêche en interrogeant son VMS.

L'inspecteur présent sur le terrain reçoit de la part du CSP des données VMS récentes sur la position des navires de pêche qui lui permettent de planifier l'activité d'inspection et de vérifier le respect des règles relatives à l'enregistrement de l'activité de pêche et à l'accès aux lieux de pêche (voir module n° 4).



Source : Agence européenne de contrôle des pêches (AECP)

Figure 4 – Exemple d'un VMS combiné à une trace AIS dans le canal de Sicile

• **Système d'identification automatique**

L'AIS est un système visant à éviter les collisions auquel le navire transmet automatiquement et à intervalles réguliers des informations, comme sa position, son cap, sa vitesse et son état de navigation, par radio à très haute fréquence (VHF).

L'AIS a également une fonction secondaire qui s'avère utile dans le cadre du contrôle de la pêche : son utilisation est très proche de celle du VMS, si ce n'est que du fait du caractère quasi-continu des transmissions (toutes les 10 secondes environ), il n'y a pas d'interruption des données (contrairement au VMS dont les transmissions peuvent être espacées de deux heures, à moins qu'il ne soit interrogé). L'AIS a en revanche une portée limitée à la ligne de visée de la radio VHF (environ 50 km à partir d'un navire de pêche), de sorte qu'il a une moindre utilité pour la surveillance terrestre des navires en haute mer. Lorsque les données AIS peuvent être reçues par satellite, cette portée n'est plus limitée. Par ailleurs, dans certaines eaux très fréquentées, des récepteurs AIS sont installés sur des objets fixes, comme des installations pétrolières, ce qui permet d'étendre la couverture. D'autres informations peuvent également être transmises à intervalles réguliers, comme le nom ou l'indicatif d'appel radio du navire. Les signaux sont reçus par les récepteurs AIS dont sont équipés d'autres navires, des systèmes terrestres, comme les systèmes de services de trafic maritime (VTS), ou des satellites. Notons que les données AIS peuvent être consultées sur des sites internet publics (avec un accès gratuit ou payant).

3) Comment vérifier la notification préalable d'arrivée et de débarquement (ou transbordement) au port

La notification préalable d'arrivée et de débarquement (ou de transbordement) est une déclaration du navire de pêche aux autorités de l'État côtier indiquant les détails de la capture à décharger ainsi que le lieu et l'heure d'arrivée.

L'inspecteur peut se servir de la notification préalable pour planifier son inspection en vue d'utiliser le plus efficacement possible les ressources, en fonction des risques de non-respect associés à la pêche concernée. La notification préalable constitue une source importante d'informations pour cibler les débarquements à inspecter. Les inspecteurs devraient pouvoir avoir accès en première ligne aux messages de notification préalable, car ils constituent la base sur laquelle les ressources d'inspection sont allouées et les navires cibles sont identifiés. La notification d'arrivée au port doit la plupart du temps être effectuée 72 heures à l'avance.

Les notifications permettent aux inspecteurs de surveiller les débarquements et les transbordements de poissons. À cet égard, l'inspecteur doit :

- dresser une liste des exigences en matière de notification prévues par les règles applicables ;
- vérifier si une notification a été effectuée pour un débarquement donné et envoyée dans les délais impartis ;
- vérifier si le navire arrive au port désigné ;
- déterminer l'objet de la visite ;
- vérifier que la notification contient toutes les informations requises ;
- recouper les informations fournies dans la notification avec les données issues du VMS et de l'AIS, des journaux de pêche et d'autres renseignements, notamment les observations ;
- vérifier si le navire est inscrit sur une liste de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) ou est soupçonné de se livrer à une activité INN.

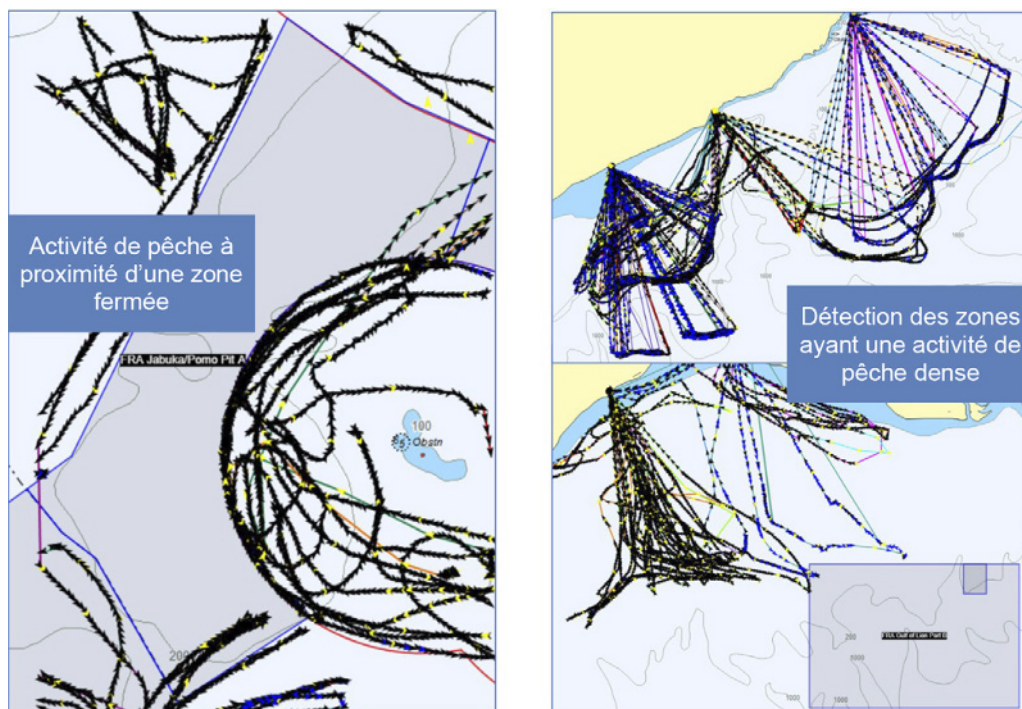
Attention : dans la plupart des cas, la notification précise le moment où le navire entre dans le port et non le moment où il est censé débiter le débarquement de ses captures. L'inspecteur peut ainsi être présent pour observer l'arrivée physique du navire dans le port, évitant de cette manière la possibilité pour ce dernier de débarquer des captures qui échapperaient à toute observation.

L'annexe I présente un exemple de notification d'entrée au port de la FAO.

4) Comment se préparer à une inspection

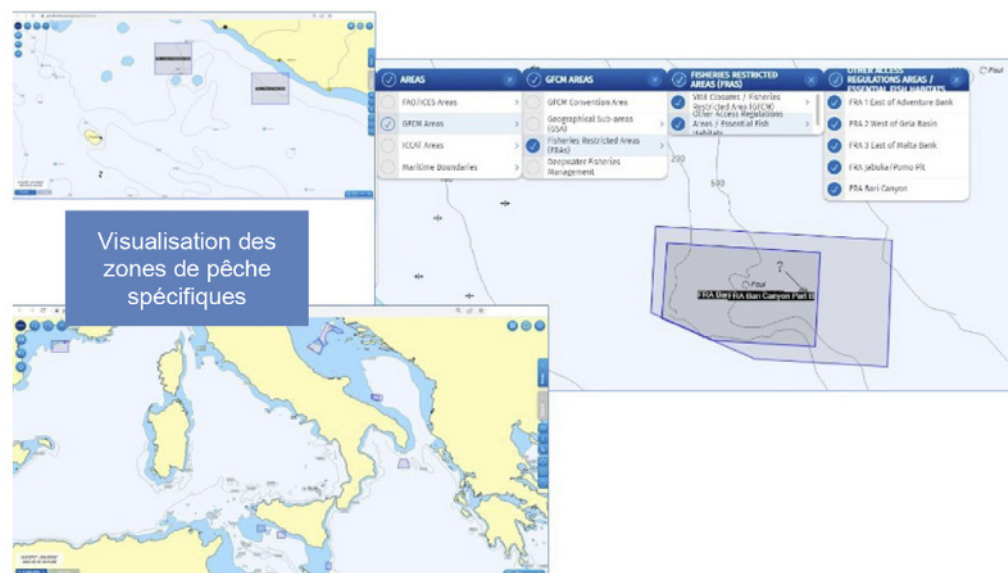
Il est capital de connaître la position des navires de pêche, que ce soit à l'aide des données VMS/AIS et/ou des notifications préalables, pour planifier les inspections. Les inspecteurs peuvent surveiller l'activité des navires de pêche afin de les inspecter lorsqu'ils sont en mer ou pour savoir à quel moment et quel endroit ils sont susceptibles de rentrer au port pour débarquer leurs captures. Cela leur permet ensuite de mobiliser les ressources d'inspection, en mer ou au port, au moment le plus approprié en se basant sur le profil de risque de la pêcherie (voir figure 5).

Par exemple, si un navire individuel ou un groupe de navires présente un risque élevé de non-conformité par rapport à d'autres navires, ils peuvent être identifiés par VMS/AIS et choisis pour une inspection ciblée (voir figure 6).



Source : AECF.

Figure 5 – Exemple d'informations AIS utilisées pour la planification et l'évaluation des risques
Visualisation des zones de pêche spécifiques



Source : AECF.

Figure 6 – Exemple d'informations AIS utilisées pour la surveillance en temps réel

5) Comment vérifier l'activité de pêche

L'application d'une grande variété de réglementations dépend de l'activité de pêche dans laquelle le navire est engagé. Il est donc important de vérifier si le navire pratique activement la pêche au moment de l'inspection et de vérifier la méthode de pêche. En général, les engins de pêche sont classés en deux catégories principales: dormants et actifs. Cette classification est fondée sur le comportement relatif de l'espèce cible

et de l'engin de pêche. Avec un engin passif, la capture de poissons est généralement basée sur un mouvement de l'espèce cible vers l'engin (par exemple des madragues ou des filets maillants), tandis que la capture au moyen d'un engin actif est généralement basée sur une poursuite visant les espèces cibles (par exemple au moyen de sennes, chaluts ou dragues). Un parallèle sur terre serait la différence entre le piégeage et la chasse des animaux.

L'activité de pêche et les opérations de pêche comprennent toutes les activités liées à la recherche de poissons, au lancement, au remorquage et à la traction d'engins de pêche actifs, à la pose, à l'immersion, à l'enlèvement ou à la remise en place d'engins de pêche dormants, à l'embarquement des captures, au retrait des captures de l'engin de pêche et au transbordement, à la détention à bord, à la transformation à bord, au transfert, à la mise en cage, à l'engraissement et au débarquement des poissons et des produits de la pêche.

Ci-après figure une liste d'activités définies comme des activités de pêche, avec quelques indicateurs de l'activité qui peuvent être observés.

- **Navigation normale (ne pratiquant pas la pêche)**

Le navire navigue en ligne droite entre le port et les lieux de pêche ou entre les lieux de pêche, en naviguant à la vitesse normale du navire sans engin de pêche dans l'eau. La nuit, seuls les feux de navigation doivent être allumés, bien qu'en réalité, certains navires naviguent avec des feux de pêche allumés. De même, certains navires naviguent avec un indicateur de jour de pêche affiché.

- **Recherche de poisson**

Le navire se trouve dans les lieux de pêche, à la recherche de poissons, sans engin de pêche dans l'eau. Généralement vu en compagnie de navires pêchant des espèces pélagiques, le navire se déplace lentement ou est à l'arrêt lorsqu'il utilise son sonar pour trouver du poisson.

- **Lancement, remorquage ou montée d'engins de pêche actifs**

Tous les types de chalutiers et de dragueurs peuvent être vus en train de lancer ou de récupérer les engins de pêche qui seront dans l'eau près du navire ou manipulés sur le navire. Sur les chalutiers simples, on peut voir les portes du chalut entrer dans l'eau ou en sortir. Lors du remorquage, on peut voir les chaînes s'éloignant de l'arrière du navire, sous tension et inclinées, entrant dans l'eau à mesure que le navire avance. Les navires remorquant des lignes traînantes agissent de la même manière.



Source : Neda de Karina.

Figure 7 – Chalutier remontant le filet

Les chalutiers pélagiques et les chalutiers à perche ont tendance à remorquer l'engin de pêche à une vitesse plus élevée (généralement de 5 à 8 nœuds) que les chalutiers démersaux et les dragueurs (généralement de 3 à 5 nœuds). Tous les types de chalutiers et de dragueurs se déplacent plus rapidement lorsqu'ils posent l'engin et plus lentement (parfois en étant immobiles dans l'eau, voire en reculant) lorsqu'ils remontent l'engin.

- **Mise en place, immersion, enlèvement ou remise en place d'engins de pêche dormants**

Les senneurs (démersaux et pélagiques) placent l'engin de pêche en cercle. Un senneur démersal remonte alors l'engin en se déplaçant lentement vers l'avant ou à partir d'une position stationnaire. Un senneur pélagique récupère l'engin à partir d'une position stationnaire, en se déplaçant parfois latéralement pour se tenir à l'écart de l'engin dans l'eau.

Les navires à filet fixe et les palangriers posent et remontent l'engin en se déplaçant lentement vers l'avant. Parfois, l'engin est mis en place en plusieurs lignes parallèles. Des bouées de marquage seront aperçues à chaque extrémité de l'engin et aux points intermédiaires entre les extrémités. Les navires à filet fixe et les palangriers posent et remontent l'engin en se déplaçant lentement vers l'avant. Parfois, l'engin est mis en place en plusieurs lignes parallèles. Des bouées de marquage seront aperçues à chaque extrémité de l'engin et aux points intermédiaires entre les extrémités.



Source : Neda de Karina.

Figure 8 – Chalutier remontant le filet

- **Prise de captures à bord, enlèvement des captures des engins de pêche**

L'engin de pêche se trouvera dans l'eau près du navire et les prises seront enlevées à l'aide d'une pompe ou d'un bras avec un filet, ou l'engin sera remonté sur le navire où la capture sera alors enlevée. Une partie de l'engin, telle qu'un chalut, peut rester dans l'eau alors qu'une partie du filet est remontée à bord pour enlever la prise.

- **Transbordement**

Le navire de capture sera aperçu à côté du navire receveur ; les deux navires seront stationnaires et le navire receveur peut avoir jeté l'ancre. On peut voir le transfert de la capture d'un navire à l'autre. Souvent, de nombreux oiseaux de mer se trouvent à proximité pour prendre les poissons tombés en mer.

- **Transformation à bord**

Le navire peut transformer les prises tout en stationnant, en se déplaçant ou en pêchant. Il est difficile de déterminer si le navire procède à la transformation sans être à bord. Souvent, de nombreux oiseaux de mer se trouvent à proximité pour prendre les déchets de poisson rejetés en mer.

- **Transfert**

On peut voir les captures de poissons hautement migrateurs transférées en mer entre deux navires avec des filets (possédant des filets/cages et/ou des senneurs) dans la mer. Les deux navires seront stationnaires et des navires auxiliaires pourront être présents. On peut voir un navire remorquant une cage de transport de manière indépendante avant ou après l'opération, en se déplaçant très lentement.



Source : Neda de Karina.

Figure 9 – Transfert

- **Mise en cage**

On peut voir les captures de poissons hautement migrateurs transférées d'une cage de transport vers une cage d'élevage. Le navire sera stationnaire et des navires auxiliaires pourront être présents.



Source : AACP.

Figure 10(a) – Mise en cage



Source : Neda de Karina.

Figure 10(b) – Mise en cage

Partie A. Introduction

L'inspection d'un navire ne débute pas avec la montée à bord de l'inspecteur. Celui-ci doit au préalable respecter certaines conditions et prendre certaines mesures pour s'assurer qu'il dispose de toutes les informations pertinentes pour débiter l'inspection.

Ce module explique les étapes initiales nécessaires à la préparation et à la réalisation de l'inspection d'un navire de pêche en mer et/ou au port.

Partie B. Méthode

1) Conditions préalables de base pour l'inspection

- **Cartes nautiques et système de positionnement global (GPS) de base**

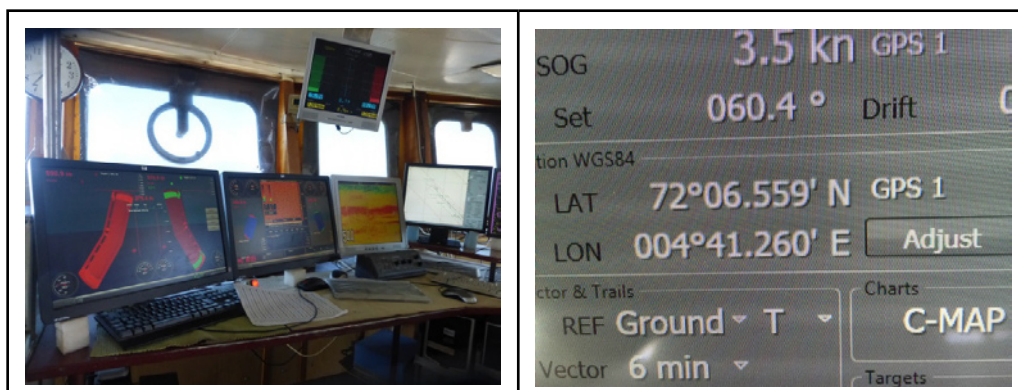
Dans le contexte nautique, une position géographique s'exprime en latitude et en longitude, qui se mesurent normalement en degrés, minutes, minutes décimales et points cardinaux [nord (N) ou sud (S) et est (E) ou ouest (O)]. Par exemple : 04° 38.8' N, 002° 34.8' O.



Source : AIECP.

Figure 11 – Exemple de carte marine avec la trajectoire du navire

La technologie GPS est un système de navigation spatiale par satellite qui fournit des informations spatio-temporelles, quelles que soient les conditions météorologiques et quel que soit l'endroit sur la Terre ou à proximité de celle-ci, dès lors qu'au moins quatre satellites GPS sont en visibilité.



Source : AACP.

Figure 12 – Exemple de systèmes embarqués possibles couplés au GPS

La position obtenue avec la technologie GPS s'appuie sur un système de coordonnées et un système géodésique, comme le système géodésique mondial 1984 (WGS 84), également utilisé par de nombreuses cartes marines, de sorte que la position GPS peut être représentée avec précision sur la carte.

• Autorité et pouvoirs des inspecteurs

L'inspection des pêches implique l'observation et l'examen des activités de pêche et la collecte et la préservation de tout élément de preuve concernant des infractions présumées. Les inspecteurs de la pêche doivent être dûment habilités, et pouvoir sanctionner en cas d'entrave, pour mener leur mission d'inspection. Les pouvoirs leur sont conférés conformément à la législation nationale et exercés dans les limites prescrites par celle-ci. La législation, variable d'un pays à l'autre, peut prévoir :

- l'identification des inspecteurs de la pêche par un document et un uniforme ;
- les critères requis pour la recevabilité des preuves dans le cadre d'une procédure judiciaire ;
- les critères requis pour assurer la sécurité des éléments saisis et leur enlèvement ultérieur ;
- la protection de l'inspecteur lorsqu'il est empêché ou entravé dans sa mission d'inspection ;
- la protection de l'inspecteur en cas de réclamation pour négligence ;
- les droits des personnes visées par une inspection.

• Déontologie

Les inspecteurs de la pêche sont tenus d'avoir des contacts avec les opérateurs (capitaine, équipage, etc.) pour mener leur mission. Bien qu'il soit potentiellement en position de force, l'inspecteur le plus efficace est celui qui sait conserver le respect et la confiance de l'opérateur en étant :

- juste,
- honnête,
- impartial.

Les opérateurs attendent des agents qu'ils :

- respectent la loi,
- traitent d'égal à égal avec eux,
- fassent preuve de cohérence dans leur approche.

Certaines autorités chargées de l'inspection de la pêche ont un code de conduite qui décrit le comportement attendu de la part de leurs agents. Le code de conduite peut être adapté à des circonstances précises, par exemple pour indiquer aux inspecteurs la manière d'accéder aux navires et de communiquer avec un équipage s'exprimant dans une autre langue.

Un exemple de modèle de code de conduite élaboré par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) figure à l'annexe 2.

• Sûreté et sécurité

Les navires de pêche, les ports et les usines sont par nature des endroits dangereux, et les inspecteurs de la pêche doivent être en mesure d'évaluer les risques afférents, la probabilité qu'ils surviennent, leurs possibles conséquences et les mesures qui s'imposent pour les atténuer.

L'annexe 3 présente des orientations pratiques en matière de sûreté et de sécurité élaborées par la FAO.

• Matériel

Afin d'effectuer une inspection efficace et professionnelle d'un navire de pêche en mer ou au port, il est nécessaire que l'équipe d'inspection dispose d'un équipement adéquat.

Voici une liste de matériel pour les inspections en mer ou au port, en fonction du type d'inspection et des règles en vigueur : La liste n'est pas exhaustive et, dans certaines circonstances, tout le matériel ne sera pas nécessaire pour inspecter un navire particulier :



Source : AACP.

Figure 13 – Éléments du matériel des inspecteurs des pêches

- badge ou documents officiels indiquant l'identité de l'inspecteur ;
- formulaire(s) d'inspection ;
- carnet ;
- stylos et crayons ;
- appareil photo, piles de rechange et support de stockage ;
- sacs étanches ;
- règles pour mesurer les poissons ;
- jauge de maille ;
- mètre ruban suffisamment long pour mesurer un espace à cargaison ;
- torche avec des piles de rechange ;
- ruban lesté pour mesurer les réservoirs d'eau de mer réfrigérés ;
- balance ;

- poids ;
- téléphone portable ou radio VHF ;
- ordinateur portable ou tablette (si possible) ;
- sacs refermables et étiquettes pour les éléments de preuve ;
- scellés avec numéros uniques, chaînes à maillons soudés et ruban de sécurité pour baliser l'engin de pêche et interdire l'accès à certaines parties du navire, comme les cales à poisson, afin de protéger les éléments de preuve en cas d'infractions présumées ;
- équipement de protection individuelle, comme des chaussures de sécurité, un casque, des gants, un gilet de sauvetage (équipement individuel de flottaison).

2) Équipes d'inspection: qui fait quoi

L'équipe chargée de l'inspection se compose normalement de deux à quatre inspecteurs. Pour certaines inspections, visant par exemple un débarquement ou un transbordement de grande envergure, ou en cas d'inspections simultanées, il peut toutefois être nécessaire de faire appel à un plus grand nombre d'inspecteurs. Notons que certains APPD précisent le nombre maximum d'inspecteurs dont la présence est autorisée.



Source : AECF.

Figure 14 – Équipe d'inspection en mer

Pour aider à la préparation de l'inspection, un dossier détaillé est tout d'abord élaboré. Les instructions données vont permettre d'orienter les inspecteurs vers des zones précises, où ils sont susceptibles de constater des non-conformités. Les instructions devraient associer tous les agents participant à l'inspection, y compris une personne responsable à bord du patrouilleur de pêche (FPV), l'équipage du navire de transfert (bateau gonflable rigide - RIB) ainsi que les inspecteurs effectifs.

Grâce à ces instructions, suivant le niveau d'inspection requis, c'est-à-dire une inspection complète avec vérification des documents, de l'engin et des captures ou une simple inspection des documents avec surveillance des captures déchargées, l'équipe d'inspection est à même de préparer son matériel et de s'équiper comme il convient pour entrer dans des compartiments fermés ou faire face à des températures inférieures à zéro.

Le dossier doit notamment comprendre les éléments suivants :

- procédures pour l'embarquement ;
- protocoles de communication ;
- équipement personnel et opérationnel ;
- risques (physiques et corporels) potentiels à bord du navire de pêche ;

- stratégies de sortie en toute sécurité et plans de secours pour parer à toute éventualité ;
- copies :
 - de toutes les notifications du navire ;
 - des listes de points à vérifier avant l'inspection ;
 - du mandat autorisant l'inspection, avec mention des règles de l'ORGP compétente et de la législation nationale ;
 - de la synthèse de toute évaluation des risques réalisée, indiquant en particulier les informations qui doivent être vérifiées et retenir l'attention lors du processus d'inspection ;
 - des déclarations de transbordement, si disponibles ;
 - des enregistrements du système de communication électronique des données (ERS)/VMS/AIS, si disponibles ;
 - de la liste des engins de pêche censés se trouver à bord ;
 - de la liste des codes produits et poids des espèces ciblées et des prises accessoires déclarées comme étant à bord du navire ;
 - cartes-images ;
 - documents d'identification des inspecteurs ;
 - tableaux et formules pour calculer les mesures volumétriques des cales à poisson.

L'identité de l'inspecteur principal doit être claire tant pour l'équipe d'inspection que pour les personnes qui font l'objet de l'inspection. Toutes les communications passent par l'inspecteur principal, sous réserve d'éventuelles contraintes linguistiques. Les tâches effectives de chaque inspecteur varient en fonction des circonstances, mais il est courant qu'un inspecteur effectue les inspections physiques et que l'autre inspecteur enregistre les résultats. Les inspecteurs ne doivent pas se séparer et être accompagnés d'une personne choisie par le capitaine. Il s'agit idéalement d'un officier ou d'un responsable.

Dans tous les cas, c'est l'équipe d'inspection qui contrôle la situation. Toute mesure prise par l'équipe d'inspection, comme la saisie de l'engin, doit au préalable faire l'objet d'un accord entre les membres de l'équipe, qui s'assurent également que les personnes faisant l'objet de l'inspection comprennent ce qui leur est demandé et la mesure prise. Les inspecteurs doivent faire preuve de fermeté tout en étant respectueux.

Immédiatement après l'inspection, une réunion de debriefing est organisée avec toutes les personnes ayant pris part à la mission pour analyser la façon dont l'inspection a été conduite, en tirer d'éventuels enseignements et convenir des éventuelles mesures de suivi et des personnes chargées de leur exécution. Cette étape est tout particulièrement importante si une infraction a été constatée et que des éléments de preuve doivent être placés en sécurité.

Un rapport doit être rédigé et distribué après l'inspection (voir module n° 12).

3) Étapes initiales

Les mesures énumérées ci-après décrivent, étape par étape, une proposition de procédure à suivre dans l'ordre chronologique. Les circonstances propres à chaque inspection peuvent toutefois imposer de procéder dans un autre ordre.

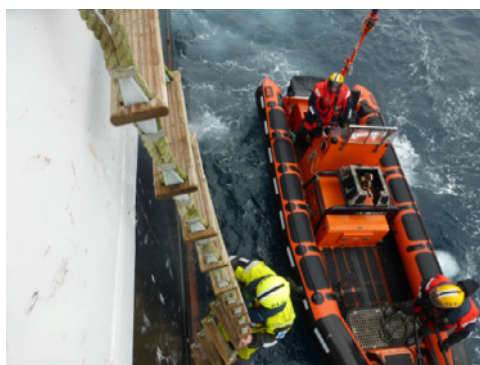
L'annexe 4 présente un exemple de procédure normalisée pour les inspections en mer.

Étape 1) Vérifier les possibilités d'embarquement (en mer)

Le navire de pêche est normalement arraisonné en utilisant l'échelle de coupée. L'inspecteur s'abstient d'utiliser une échelle de coupée qui ne lui semble pas en bon état, bien fixée et correctement positionnée. Au moment de monter l'échelle de coupée,

le chef d'équipe, en coopération avec le barreur du pneumatique, veille à ce qui suit et/ou demande au navire à arraisonner que :

- l'échelle ne soit en contact avec aucun engin de pêche mis à l'eau depuis le navire ;
- l'échelle de coupée soit attachée de telle sorte que sa partie inférieure ne touche pas la surface de l'eau. Dans le cas contraire, l'échelle de coupée va traîner dans l'eau et pencher lorsque le navire se déplacera, l'inspecteur qui se trouve sur l'échelle pouvant alors perdre l'équilibre et chuter ;
- l'échelle de coupée soit éloignée des hélices. Idéalement, lorsqu'un inspecteur se trouve sur l'échelle, les hélices sont arrêtées ou fonctionnent sur la vitesse la plus faible possible ;
- lorsqu'un inspecteur monte ou descend l'échelle, le pneumatique ne doit pas toucher l'échelle mais en rester proche, pour qu'en cas de chute, l'inspecteur ne tombe pas dans le pneumatique mais dans l'eau et puisse être immédiatement sorti de l'eau par l'équipage du pneumatique.



Source : AECF.

Figure 15 – Embarquement en mer

Étape 2) Vérifier l'identité du capitaine, du propriétaire, du mandataire et d'autres opérateurs

Une fois à bord, il est important de vérifier dès que possible l'identité du capitaine puisqu'il s'agit de la personne qui a la responsabilité légale du navire. L'identité du capitaine peut être vérifiée à partir de la liste officielle de l'équipage qui, dans la plupart des formats, indiquera leur nom, leur poste sur le navire, la nationalité, la date et le lieu de naissance, ainsi que les détails de leur document d'identité. En fonction des prérogatives des inspecteurs, ces informations peuvent être recoupées avec le journal de bord du navire et les documents d'identification personnels, tels que le passeport, le livret de marin, la carte d'identité nationale et le certificat du capitaine.

Lorsque le capitaine n'est pas aux commandes et qu'il y a un remplaçant pour tout ou partie du voyage, le capitaine légal est la personne qui est aux commandes au moment de l'inspection, d'après la liste de l'équipage. Pour la plupart des navires de pêche, le capitaine doit disposer des qualifications et licences nécessaires et être en possession des certificats le prouvant. Les documents du navire, comme la licence/le certificat d'immatriculation et les permis/autorisations de pêche, indiquent les propriétaires légaux.

Pour les inspections au port, il se peut que des documents se trouvant dans des locaux situés à proximité puisse confirmer l'identité du mandataire et d'autres opérateurs participant aux opérations de débarquement, de commercialisation et/ou de transport. L'inspecteur doit être dûment habilité pour pouvoir examiner l'un de ces documents.

Étape 3) Obtenir la coopération du capitaine et de l'équipage

L'inspecteur sollicite la coopération du capitaine et explique la façon dont va se dérouler l'inspection. Idéalement, le capitaine confirme qu'il a bien compris ce qui va se passer et ce qui est attendu de sa part pour faciliter l'inspection.

En cas de refus de coopération, l'inspecteur peut remplir un rapport à l'encontre du capitaine pour entrave. L'entrave est considérée comme une infraction grave, pour laquelle des sanctions sont généralement prévues dans les règles en vigueur. Il y a lieu, si nécessaire, d'expliquer les conséquences de ce comportement au capitaine.

Il est important de déterminer dans quelle langue l'inspecteur communique avec le personnel du navire et si un interprète est nécessaire. Des cartes-images où figurent des phrases clés en lien avec l'inspection peuvent être particulièrement utiles si les deux parties ne peuvent pas s'exprimer dans la même langue. Notons que le capitaine et les officiers des navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 mètres doivent normalement avoir une connaissance suffisante de la langue anglaise ⁽¹⁾.



Source : AACP.

Figure 16 – Embarquement avec assistance de l'équipage

Étape 4) Vérifier la position du navire (en mer)

- **Comment représenter une position sur une carte marine**

Relevez la position géographique sur le matériel adéquat (c.-à-d. GPS, radar, etc.).

Pour représenter cette position sur la carte marine, portez la coordonnée de la latitude (N ou S) sur l'échelle verticale de la carte et tracez une ligne horizontale à cet endroit à l'aide de règles parallèles (ou d'un compas et d'une règle), parallèlement à la parallèle. Procédez de la même manière avec la coordonnée de la longitude (E ou O) sur l'échelle horizontale et tracez une ligne verticale à cet endroit, parallèlement au méridien.

La position géographique sur la carte marine se situe à l'intersection des deux lignes :

- la latitude est exprimée en degrés (deux chiffres suivis du symbole °), en minutes (deux chiffres suivis du symbole '), qui représentent 1/60° de degré, et en décimales (deux chiffres sans symbole), accompagnés d'une lettre pour le nord (N) ou le sud (S). Par exemple : 12° 10.20' N [soit 12 degrés, 10 minutes, 20 fractions décimales, Nord (N)] ;

⁽¹⁾ Point 15 de l'appendice à la règle 1 de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F), 1995 (<http://www.imo.org/en/OurWork/humanelement/pages/stcw-f-convention.aspx>).

- la longitude est exprimée en degrés (°) (trois chiffres), en minutes (') (deux chiffres) et en décimales (deux chiffres), accompagnés d'une lettre pour l'est (E) ou l'ouest (O). Par exemple : 017° 20.50' E [soit 17 degrés, 20 minutes, 50 fractions décimales, Est (E)].

Les fractions décimales d'une minute peuvent également être exprimées en secondes ("). Il suffit de multiplier les fractions décimales par six puis de diviser le résultat par 10 pour obtenir des secondes. À l'inverse, pour obtenir les fractions décimales d'une minute, les secondes sont divisées par six puis multipliées par 10. La même position exprimée en degrés, minutes et secondes est alors :

12° 10' 12" N [12 degrés, 10 minutes, 12 secondes Nord (N)]

017° 20' 30" E [17 degrés, 20 minutes, 30 secondes Est (E)]

- **Comment utiliser le matériel de localisation du navire de pêche**

La position du navire de pêche est prise à bord du patrouilleur avant l'inspection, puis confirmée en début d'inspection, une fois que l'inspecteur est monté à bord du navire. L'heure, y compris le fuseau horaire, à laquelle la position a été établie doit être notée. La position doit être relevée sur le matériel GPS si le navire en est équipé, puisqu'il s'agit de la méthode la plus précise pour déterminer une position. En l'absence de matériel GPS, un autre appareil, comme le radar, peut être utilisé ; il est également possible de prendre un repère visuel par rapport à des éléments terrestres situés à proximité. Un repère visuel n'est pas aussi précis qu'une position GPS puisqu'il dépend de la distance par rapport aux amers observés. Il faut consigner la méthode de détermination de la position ainsi que le système géodésique utilisé sur la carte (le WGS 84 dans la plupart des cas).

- Confirmation auprès du patrouilleur

Il faut demander simultanément au patrouilleur de déterminer la position du navire de pêche. Les systèmes radar modernes peuvent indiquer automatiquement la latitude et la longitude d'un navire. La position donnée par le patrouilleur est consignée dans le rapport d'inspection. Toute différence entre la position du navire de pêche obtenue à bord de ce navire et celle obtenue à bord du patrouilleur doit être examinée. Répétons-le, il faut consigner la méthode de détermination de la position ainsi que le système géodésique utilisé sur la carte.

- Confirmation auprès du capitaine

Il convient de demander au capitaine du navire de pêche de confirmer la position du navire et d'en prendre note.

Étape 5) Vérifier l'identité externe du navire

Le nom du navire, le numéro d'immatriculation, le numéro de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les autres marques d'identification externes indiqués doivent être comparés aux détails enregistrés dans les documents du navire. Vous trouverez ci-après des orientations concernant ces documents.

- **Nom du navire**

Les navires de grande taille sont désignés par un nom (voir figure 17). Cette dénomination n'est pas unique et il arrive que plusieurs navires partagent le même nom, parfois suivi d'un numéro, ou aient des noms très similaires. Parfois, en particulier sur les navires plus anciens, le nom actuel est peint sur les anciennes dénominations (voir figure 18). Les inspecteurs doivent se montrer particulièrement attentifs lorsque le nom du navire n'apparaît pas nettement.



Source : AACP.

Figure 17 – Exemple de nom de navire peint sur la proue



Source : Commission des thons de l'océan Indien (CTOI).

Figure 18 – Exemple de marques prêtant à confusion sur l'arrière d'un palangrier

- **État du pavillon**

L'État du pavillon est la nationalité du navire et il est important de le savoir parce qu'il a une incidence sur les règles qui s'appliquent au navire. L'État du pavillon doit ressortir clairement des documents du navire, des marquages apposés sur le navire et des pavillons physiques qui sont utilisés.

- **Numéro externe d'immatriculation du navire**

La majorité des gros navires de pêche ont un numéro d'immatriculation qui leur est attribué suivant le format retenu par l'État du pavillon. En général, ce numéro se compose d'un code indiquant le port ou la région d'immatriculation et d'un numéro de série. Il peut y avoir d'autres chiffres ou lettres indiquant la classe du navire, par exemple. Il est possible qu'un même numéro soit utilisé par deux navires venant de deux États de pavillon différents, ou encore que le numéro d'un navire désarmé soit réutilisé pour un autre navire.

Le numéro d'immatriculation est normalement indiqué sur la proue et/ou sur une autre partie de la coque du navire (voir figure 19). Les inspecteurs doivent accorder une attention particulière aux navires de pêche dont le numéro d'immatriculation et/ou le nom ⁽²⁾ est indiqué sur des plaques amovibles (voir figure 20).

⁽²⁾ Voir la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer – Chapitre XI-1 – Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime. Règle 3 – Numéro d'identification du bateau – point 5.1. «Le marquage permanent est clairement visible, à l'écart de tout autre marquage présent sur la coque, et est peint dans une couleur contrastante.»



Source : AECF.

Figure 19 – Exemple de numéro d'immatriculation peint sur la coque



Source : AECF.

Figure 20 – Exemple de plaques amovibles pour le numéro d'immatriculation et le nom du navire

- **Indicatif international d'appel radio (IRCS)**

L'indicatif d'appel est la désignation unique d'une station émettrice. L'indicatif international d'appel radio (IRCS) du navire est indiqué dans les documents du navire ; il peut également figurer sur un écriteau dans la timonerie, être peint sur la superstructure ou la coque du navire ou encore sur le toit de la timonerie.



Source : AECF.

Figure 21 – Exemple d'indicatif international d'appel radio

- **Numéro de l'Organisation maritime internationale**

L'OMI attribue un numéro d'identification unique aux navires conformément à un registre géré par IHS Maritime⁽³⁾. Le numéro se présente sous la forme du sigle anglais de l'Organisation, « IMO », suivi de sept chiffres, par exemple: OMI 1234567. Le numéro OMI est un moyen d'identification unique et contrôlable, qui ne varie pas pendant la durée de vie du navire même si le nom, le numéro d'immatriculation et la nationalité de ce dernier changent.

Le numéro OMI figure sur une partie externe visible de la coque ou de la superstructure du navire ainsi que sur une cloison interne ou une écoutille.

Le système de l'OMI s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et à tous les navires de pêche embarquée motorisés d'une longueur hors tout (LHT) supérieure à 12 mètres.

Le numéro OMI doit être recoupé avec le site web de l'IHS Maritime, les listes de navires de la CICTA et de la Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM) et, s'il est disponible, le registre des navires de l'État du pavillon.

Dans la zone de gestion de la CICTA, les navires sans numéro OMI ne peuvent être inscrits dans le registre des navires de la CICTA et autorisés à opérer. Des exemptions sont accordées aux navires pour lesquels l'État du pavillon fournit une explication de l'impossibilité de délivrer un numéro OMI.

⁽³⁾ <http://www.imonumbers.lrfairplay.com/>



Source : Ministère espagnol de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

Figure 22 – Exemple de numéro OMI sur un navire de pêche

Étape 6) Recueillir des informations pertinentes auprès de l'observateur

Un observateur de la pêche est un spécialiste indépendant qui, à titre temporaire, est embarqué à bord d'un navire de pêche ; il est embauché dans le cadre d'un programme d'observation de la pêche, soit directement par un organisme (national ou international) de gestion de la pêche soit par un prestataire tiers.

Les règles des ORGP n'exigent pas que l'observateur remette une copie de son rapport à l'inspecteur au moment de l'inspection. Un observateur est une source d'information importante et indépendante en ce qui concerne le respect des règles en vigueur sur le navire pendant la sortie de pêche.

En mer Méditerranée, dans le cadre de la CICTA relatif au thon rouge, l'observateur déployé à bord des navires est soit un observateur national, soit un observateur régional de la CICTA. L'observateur national doit être déployé sur chaque remorqueur, sur un certain nombre de chalutiers pélagiques et de palangriers. L'observateur régional doit être déployé à bord de tous les navires à senne coulissante et madragues autorisés à pêcher le thon rouge, ainsi que dans les installations pendant les activités d'élevage. Les règles applicables de la CICTA définissent les obligations, les responsabilités et les tâches des observateurs. Tout événement non conforme notifié par l'observateur régional doit faire l'objet d'une enquête en bonne et due forme afin de confirmer ou de rejeter les cas de non-conformité signalés. Au cours d'une inspection, l'inspecteur doit prêter attention aux obligations des observateurs régionaux en ce qui concerne les activités de capture et les opérations de transfert, en particulier les informations consignées dans la déclaration de transfert de la CICTA (ITD):

- l'estimation par l'observateur régional du nombre de thons rouges transférés ;
- les éventuels désaccords avec le capitaine ;
- les règles qui n'ont pas été respectées ;
- si l'observateur régional a signé l'ITD.

La prudence est de mise dans les communications avec les observateurs puisqu'il faut éviter de compromettre leur relation avec le capitaine et l'équipage du navire, en particulier s'ils pensent que des informations inappropriées ont été données à l'inspecteur.

Partie A. Introduction

Ce module porte sur les documents qui doivent être présents à bord d'un navire de pêche et sur l'utilisation qui est faite de ces documents lors d'une inspection.

Notons que si les exigences juridiques sont souvent les mêmes, les documents qui doivent être présents et les informations qu'ils doivent contenir dépendent des dispositions adoptées par l'État du pavillon, l'État côtier et les ORGP.

D'autres documents, même s'ils ne sont pas requis par la loi, peuvent être requis lors de l'inspection et utilisés pour améliorer la qualité de celle-ci.

Partie B. Méthode

L'inspecteur dresse à l'avance la liste des documents que le navire est tenu d'avoir à bord conformément aux règles en vigueur. Lors de l'inspection, il vérifie que ces documents sont bien présents à bord, qu'ils sont authentiques (autrement dit, qu'il ne s'agit pas de faux – l'inspecteur peut consulter des modèles disponibles auprès de l'État du pavillon), qu'ils sont en cours de validité (date) et qu'ils comportent les informations requises.


Notons que le navire peut avoir changé d'État du pavillon, de nom et de propriétaire au fil des ans, de sorte qu'il est important de vérifier si les documents présentés sont à jour (le seul élément qui ne varie pas pendant la durée de vie du navire est le numéro OMI). Si une photo figure dans les documents, il est utile de vérifier si elle correspond toujours au navire en cours d'inspection.

La méthode indiquée ci-après décrit, étape par étape, une proposition de procédure à suivre dans l'ordre chronologique. Les circonstances propres à chaque inspection peuvent toutefois imposer de procéder dans un autre ordre.

Étape 1) Vérifier le certificat d'immatriculation

Le certificat d'immatriculation est un document délivré par l'État du pavillon qui indique généralement l'identité du navire ainsi que ses dimensions et caractéristiques principales. Le certificat d'immatriculation confirme que le navire est enregistré et immatriculé dans l'État du pavillon, à la législation duquel il est soumis. Il peut également indiquer le numéro OMI et l'IRCS.

Le nom, le numéro d'immatriculation, le numéro OMI, l'IRCS, les dimensions et autres informations afférentes au navire qui figurent dans les documents d'immatriculation doivent être recoupés avec les caractéristiques visibles du navire et d'autres documents légaux, comme l'autorisation de pêche et la licence de pêche.


 ليبيا
 وزارة الزراعة والثروة الحيوانية والبحرية
 الهيئة العامة للثروة البحرية
 مكتب الثروة البحرية

شهادة تسجيل ليبيا
 CERTIFICATE OF LIBYAN REGISTRY

نموذج رقم (4)

اسم وعنوان المصنع Name & Address of Builders	إشارة النداء Call sign	مبدا التسجيل وتاريخه Date & Port of Registry	الرقم الرسمي Official NO	اسم السفينة Ship Name

شكل المقدمة Type of Head	شكل المؤخرة Type of Stern	مادة الصنع Material of Build	عدد الصواري No. of Masts	عدد الأسطح No. of Decks	مكان الصنع Place of Build	سنة الصنع Year of Build	العمق Depth	العرض Breadth	الطول Length

الحمولة الصافية Net Tonnage	الخصومات Total Deductions	الحمولة الكلية Gross Tonnage	عدد المحركات No. of Engines	عدد الرفصات No. of Shafts	نوع المحرك Kind of Engines	عدد الأسطوانات No. of Cylinders
طن	طن	طن				

اسم ورقم التسجيل السابقين إن وجد
Name & No. of Previous Registry (if any)

عدد الحصص (Shares in 24 Kirals)	العنوان (Address)	اسم المالك (Name of Owners)

Name : : الأسم : Issue : : صدرت في :
 Occupation : : الوظيفة : Date : : بتاريخ :
 Signature : : التوقيع : Date : : الموافق :

Source : Autorités libyennes.

Figure 23 – Exemple de certificat national d'immatriculation

Étape 2) Vérifier la licence de pêche

La licence de pêche est un document officiel, délivré par les autorités nationales sur papier et/ou sous forme électronique, qui confère à son détenteur le droit d'utiliser la capacité de pêche d'un navire de pêche pour l'exploitation commerciale de la pêche.

La licence de pêche contient généralement des informations sur l'identité du navire, son propriétaire, ses dimensions principales et ses engins de pêche. Elle peut figurer sur un seul et même document avec le certificat d'immatriculation ou avec l'autorisation de pêche.

Il convient de s'assurer que les données indiquées dans la licence de pêche concordent avec celles figurant dans l'autorisation de pêche.

 Royaume du Maroc Ministère de l'Agriculture et de la pêche Maritime Département de la Pêche Maritime *****		 المملكة المغربية وزارة الفلاحة والصيد البحري إدارة الصيد البحري *****
LICENCE DE PECHE		
Droit Licence+INRH :	Dahir portant loi n° 1-73-255 Chaoual 1393 (23 novembre 1973) tel qu'il a été modifié et complété, Arrêté n° 1154-88 du 20 Safar 1409 (03 octobre 1988)	
N° de la Quittance :	Décret n° 2-92-1026 du 4 Rajeb 1413 (29 décembre 1992).	
Date de la Quittance :	Décret n° 2-02-770 du 2 Chaâbane 1423 (09 octobre 2002) Arrêtés n° 4195-14 et n°4201-14 du 2 Safar 1436 (25 Novembre 2014)	
N° .../Année		
La présente licence de Pêche est accordée pour la période allant du (date) Au (date) Inklus, au navire désigné ci-après :		
1-Nom du navire :		
2-Nationalité du Pavillon :		
3-N° d'Immatriculation :		Port d'Attache :
4-Tonnage Brut :		Puissance Motrice :
5-Type de Navire :		Genre de pêche :
6-Nom et Prénom et Adresse ou Raison Social et Domicile de(s) Armateur(s):		
7-Effectif de l'Equipage Embarqué : dont Etrangers.		
8-Nom et Prénom du Capitaine/Patron : Nationalité		
9-Zone(s) de Pêche Autorisée(s) :		
- Zones d'interdiction temporaire :		
10-Engin(s) de Pêche et Maillage(s) Autorisés :		
11-Engin(s) de Pêche Interdit(s) :		
12-Espèce(s) Autorisée(s) :		
13-Espèce(s) Interdite(s) :		
14-Référence du dispositif de positionnement et de localisation du navire N° :		
<p>- L'armateur et le Patron/Capitaine du navire susmentionné, s'engage à se conformer aux lois et règlements en vigueur sur l'exercice de la pêche et de la navigation maritime et notamment aux dispositions du Dahir portant loi 1-73-255 du 17Chaoual1393 (23 novembre 1973) formant règlement de la pêche maritime tel qu'il a été modifié ou complété et les texte pris pour son application.</p> <p>- Le patron/capitaine du navire doit tenir un journal de pêche et déclarer les captures, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.</p> <p>- Le navire est soumis à l'obligation de disposer à bord d'un système de positionnement et de localisation continue utilisant les communications par satellite pour la transmission des données, conformément à la réglementation en vigueur.</p>		
Signature de l'Armateur ou du Capitaine		Fait à Le
		Le Délégué des Pêches Maritimes

Source : Autorités marocaines.

Figure 24 – Exemple de licence de pêche

Étape 3) Vérifier les registres d'autorisation de l'organisation régionale de gestion des pêches

Une autorisation de pêche est délivrée par les autorités nationales en plus de sa licence de pêche afin de déterminer quelles espèces gérées par une ORGP peuvent être capturées, quels engins de pêche sont autorisés et où ou quand un navire peut pêcher.

En mer méditerranéenne, une autorisation est nécessaire dans les zones de gestion de la CICTA et de la CGPM. Les autorisations de pêche dans la zone de la CICTA doivent être délivrées pour les navires et les madragues pêchant le thon rouge, l'espadon et le germon. Tous les autres navires, tels que les navires remorqueurs, les navires auxiliaires et les navires de soutien, doivent être enregistrés dans le registre des navires de pêche de la CICTA dans la liste « Autres navires ».

Dans la zone CGPM, tous les navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres devraient être autorisés afin de pêcher dans la zone. Toutefois, les navires

opérant dans des zones soumises à un plan de gestion et dans des zones de pêche restreinte devraient également être autorisés, quelle que soit leur longueur.

Dans ces pêches et zones, les activités de pêche ne peuvent être menées que conformément à une autorisation de pêche valable délivrée au navire.

En général, une copie papier de l'autorisation est conservée à bord du navire. Le document d'autorisation de pêche peut inclure les caractéristiques du navire, telles que la longueur et la puissance du moteur, la période de validité, les espèces autorisées, les zones de pêche et les engins. Les autorisations délivrées peuvent être consultées sur les sites web des ORGP compétentes dans la zone.

L'autorisation donnée par l'ORGP doit être vérifiée sur le site internet de cette ORGP. Les données figurant dans l'autorisation délivrée par l'État du pavillon (par exemple, la méthode de pêche déclarée) doivent être recoupées avec les caractéristiques du navire.

Liens vers les sites web des ORGP :

CICTA: <https://www.iccat.int/fr/VesselsRecord.asp>

CGPM: <https://www.fao.org/gfcm/data/fleet/avl>

ICAT Record of Vessels. Results of Search. Details

AT000GHAD0010, AGNES 1

Reporting Flag : Ghana
Registry Number : APT 54
Length : 65,45
GRT : 1106
International Reg No. : 7437202
Vessel Type : Purse seiner

Current Flag : Ghana
MCS : 1000
Type of length : LOA
Type of Tonnage : GRT
Type of IRL : IMO
Gear Type : With purse lines (source values)

Dates of Authorisation (Flag State)

Position (in IALA -- 00-00)	From	To	Validated
Tropical Catching Vessels	01/01/2015	30/12/2017	27/01/2015

Owner Details

Name : AGNES PARK FISHERIES LTD
Address : P.O.BOX C01828
City : TEMA
Postal Code :
Country : Ghana
Telephone :
E-Mail :

Operator Details

Name : AGNES PARK FISHERIES LTD
Address : P.O.BOX C01828
City : TEMA
Postal Code :
Country : Ghana
Telephone :
E-Mail :

History Details (*)

Vessel Details (*)	Reg/Registry	Reg/Code	Reg/No	Reg/Type	Reg/Code	Reg/Length	Reg/Type	Reg/Tonnage	Reg/Type
2015-01-01	2015-01-01	APT 54	1000	AGNES 1	GHA	65,45	LOA	1106	GRT
2015-03-14	2015-03-01	APT 54	1000	AGNES 1	GHA	65,45	LOA	1106	GRT

Authorisation Details

Reg/Registry	Reg/Code	Reg/No	Reg/Type	Reg/Code	Reg/Length	Reg/Type	Reg/Tonnage	Reg/Type
2015-01-01	2015-01-01	x	x					
2015-03-14	2015-03-01	x	x					

AVL browser | AVL infographics | AVL download (all public data fields)

Authorized vessels

Vessel name: [Search] | National registration number: [Search] | Vessel registration number: [Search]

Data retrieved for a subset of public AVL data items (the full set can be downloaded through the downloadable export tool)

Country	Vessel name	National registration number	Vessel registration number	M/number of application	IMO/UT	GT	Length (m)	Max fishing gear	Use of fishing gear	IMO number	Last update
Ghana	AGNES 1	1000	A000000000	000000	0000	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 2	1001	A000000001	000001	0001	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 3	1002	A000000002	000002	0002	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 4	1003	A000000003	000003	0003	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 5	1004	A000000004	000004	0004	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 6	1005	A000000005	000005	0005	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 7	1006	A000000006	000006	0006	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 8	1007	A000000007	000007	0007	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 9	1008	A000000008	000008	0008	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01
Ghana	AGNES 10	1009	A000000009	000009	0009	1106	65,45	LOA	1106	GRT	2015-01-01

Geographical sub-area (SSA): [All] | Max fishing gear: [All] | Country: [All]

Source : Sites web de la CICTA et de la CGPM

Figure 25 – Registre des navires/autorisations de pêche de la CICTA et de la CGPM

Étape 4) Vérifier le certificat/plan des cales

Le certificat ou plan de capacité des cales est un document authentique, délivré par l'État du pavillon, où figurent un plan précis et une description des cales à poisson (espaces de stockage) et des points d'accès à celles-ci. La capacité de stockage des cales y est indiquée en mètres cubes.

Il convient de vérifier que le plan des cales tient compte de tous les espaces possibles pour l'arrimage du poisson et qu'aucun autre espace caché ne pourrait être utilisé pour stocker du poisson. Ce plan peut également être utilisé pour l'évaluation des captures à bord (voir module n° 5).

DENOMINACION	SITUACION CDNAS	ESLORA (M)	VOLUMEN (M3)
Bodega Pesca n°1	60-85	14.00	400.00
Bodega Pesca n°2	25-60	20.50	665.00
Entrepente n°2	36-60	14.62	291.00

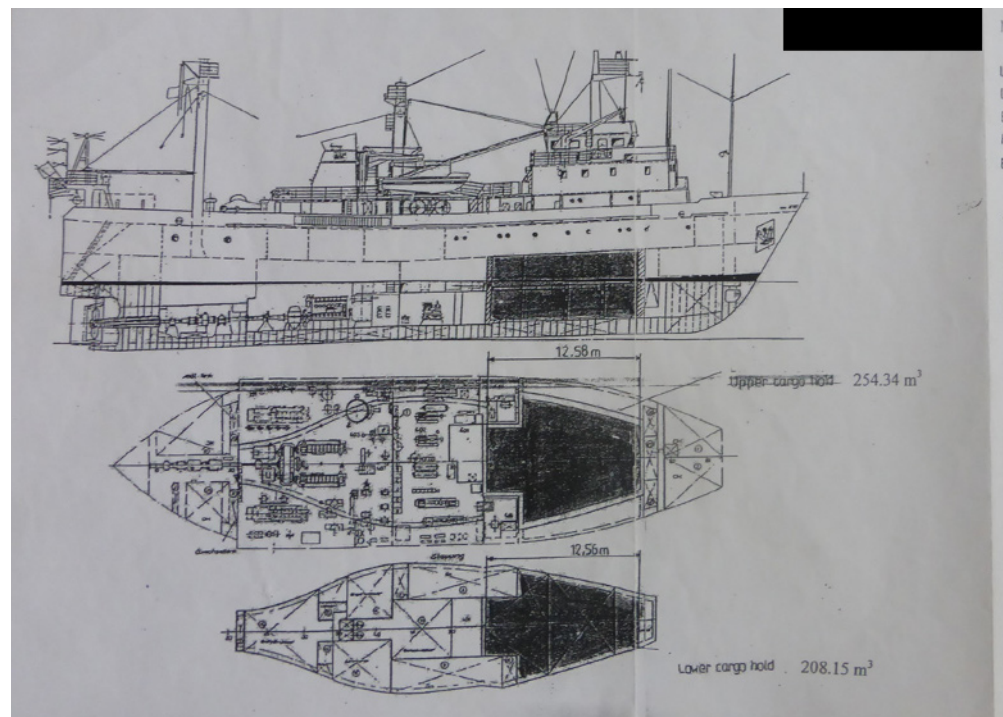
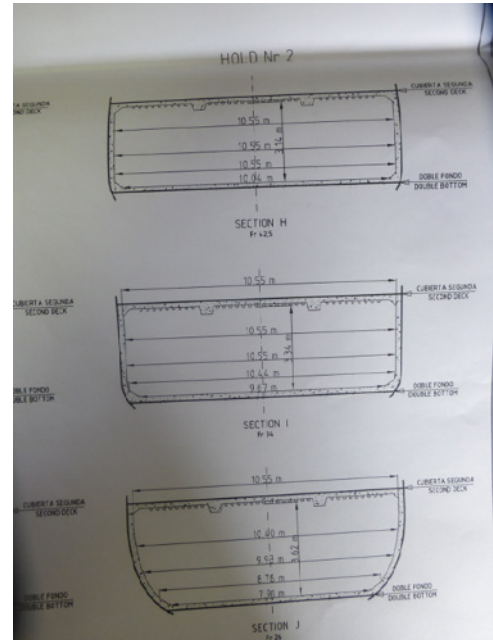
REALIZADO CONFORME EL REGLAMENTO DE EJECUCION CE N° 1224/2009, art 7 apartado 2 Y EL REGLAMEN- TO CEE N° 51/2006, art 32.6 PARA QUE EL BUQUE PUEDA FAENAR EN LA ZONA DE REGULACION NAFO.

DRAWING PERFORMED ACCORDING TO IMPLEMENTING REGULATION CE N° 1224/2009, art. 7 secca. 2 AND REGULATION CEE N° 51/2006, art. 32.6 TO MEET REQUIREMENTS FOR FISHING IN NAFO AREAS.

ARMADORA [redacted] SL

FECHA: 2015/12/14 DENOMINACION: CAPACITY PLAN PROYECTO POR: INGENIERO NAVAL

ESCALA: 1:100 BODEGA TIPO: MFV: [redacted] N° PLANO:



Source : AACP.

Figure 26 – Certificats/plans de capacité des cales à poisson



Source : AACP.

Figure 27 – Exemple de compartiment à poisson caché

Module 4	Vérifier la conformité des déclarations exigées du capitaine
Partie A	Introduction

Partie A. Introduction

Ce module concerne les informations relatives aux activités de pêche du navire, aux sorties de pêche, aux captures, aux transbordements, aux débarquements et autres informations que le capitaine doit fournir aux autorités de contrôle.

À la suite de l'évaluation de ces documents, les inspecteurs devraient être en mesure de détecter d'éventuelles activités suspectes ou non-respect des règles applicables et de concentrer leur activité d'inspection sur ces objectifs.

Partie B. Méthode

La méthode indiquée ci-après décrit, étape par étape, une proposition de procédure à suivre dans l'ordre chronologique. Les circonstances propres à chaque inspection peuvent toutefois imposer de procéder dans un autre ordre.

Étape 1) Vérifier le système de surveillance des navires et les informations du système d'identification automatique

- **VMS**

Le système de surveillance des navires par satellite (VMS) est une méthode de transmission par satellite des données relatives à la position, au cap et à la vitesse d'un navire de pêche à l'État du pavillon du CSP et à l'État côtier si le navire opère dans sa zone économique exclusive (ZEE) en vertu d'une licence octroyée par l'État côtier susmentionné.

Même si les systèmes satellitaires sont principalement utilisés, il est possible d'utiliser des solutions hybrides incorporant un modem GPRS (General Packet Radio Service).

La fréquence des transmissions VMS est fixée par l'État du pavillon ou par les règles applicables dans la zone de la convention d'une ORGP.

Le tableau suivant présente un résumé des exigences techniques applicables au VMS dans la zone de gestion de la CICTA et de la CGPM en mer méditerranéenne.

	CICTA	CGPM
Navires couverts par les exigences en matière de VMS	Navires de plus de 15 mètres. Remorqueurs, quelle que soit leur longueur.	Navires de plus de 15 mètres ⁽⁴⁾ .
Type d'informations transmises	Identification du navire: position, date et heure.	Identification du navire: position, date et heure, vitesse et cap.
Fréquence de transmission	Toutes les heures pour les senneurs à senne coulissante et les remorqueurs. Toutes les deux heures pour les autres navires.	Toutes les deux heures.
Prescriptions en cas de défaillance technique ou de non-fonctionnement du VMS au cours d'une sortie de pêche	Communication de toutes les informations une fois par jour Coordonnées géographiques des remorqueurs toutes les heures.	Obligation de transmettre les informations toutes les 4 heures par d'autres moyens.
Prescriptions relatives à l'installation du VMS	Chaque État membre doit veiller à la bonne installation du système.	Installation du VMS dans un compartiment scellé muni d'un scellé officiel.

Figure 28 – Synthèse des dispositions techniques spécifiques de la CICTA et de la CGPM

Le VMS est un outil très performant qui permet aux autorités de suivre la position des navires de pêche pratiquement en temps quasi-réel pour cibler les contrôles et vérifier les positions historiques d'un navire de pêche.

L'inspecteur, aidé de son CSP, recoupe les informations VMS/AIS avec les entrées du journal de bord. Par exemple, si le journal de bord enregistre des prises dans une zone donnée, une position VMS/AIS devrait être indiquée pour cette zone.

Il convient également de tenir compte du fait que les signaux VMS ne peuvent être transmis que toutes les deux heures, ce qui permet à une éventuelle activité de pêche de se dérouler au cours de cette période de deux heures.

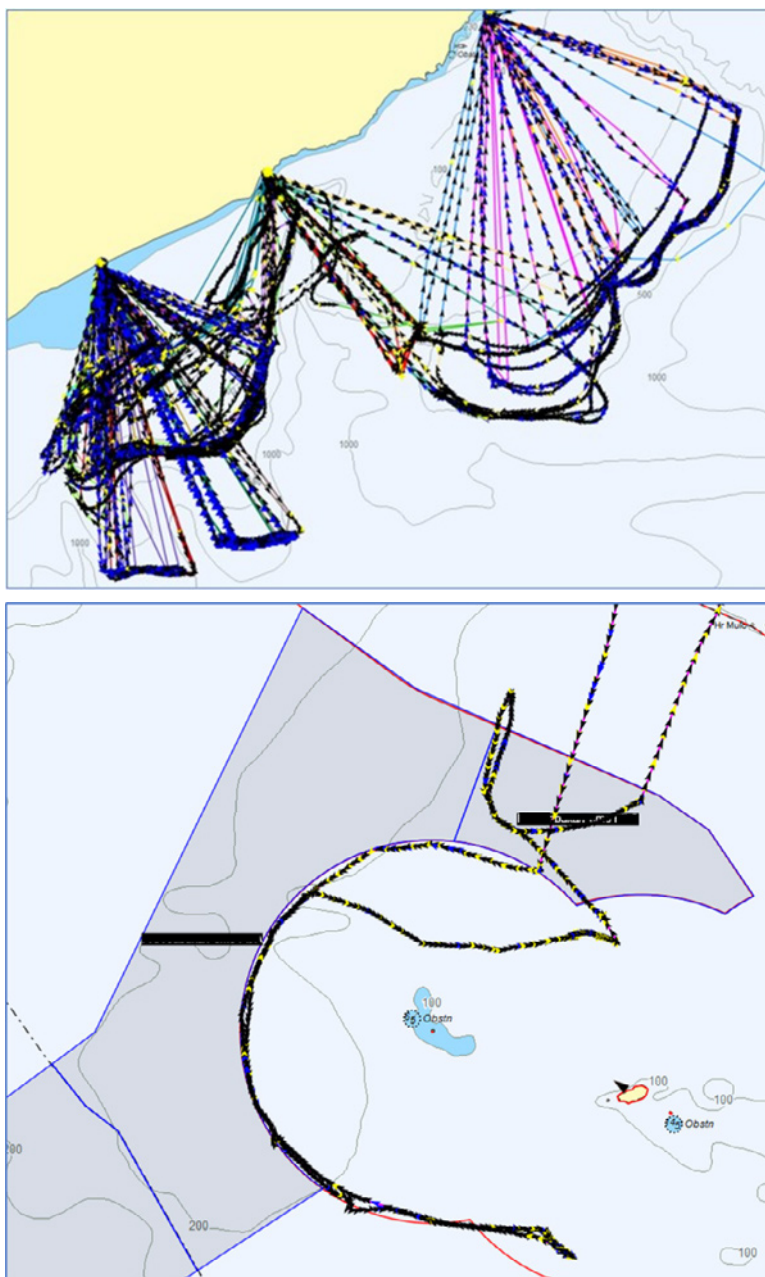
• AIS

Un « système d'identification automatique » (AIS) est un système de communication de la position des navires fondé sur la transmission de messages depuis un transpondeur embarqué et sur la réception de messages émanant d'autres navires ou de systèmes terrestres.

L'un des points forts de l'AIS est qu'il a une fréquence de transmission plus élevée que celle du VMS, qui peut être mesurée en secondes et utilisée pour combler les lacunes dans la transmission du VMS.

L'exactitude de la position VMS du navire de pêche peut être vérifiée en temps réel en interrogeant son VMS (soit directement si le navire d'inspection a accès au système VMS, soit indirectement par l'intermédiaire du CSP) et en procédant simultanément à une lecture AIS.

⁽⁴⁾ Outre la recommandation GFCM/33/2009/7, dans les zones CGPM faisant l'objet de plans de gestion, des conditions différentes peuvent être exigées pour les navires autorisés.



Source : AACP.

Figure 29 – Exemples d'informations AIS utilisées pour une surveillance de base du comportement

- **Comparer les données VMS/AIS avec les notifications d'entrée et de sortie**

Les notifications d'entrée et de sortie sont des messages qu'un navire de pêche adresse à l'État côtier lorsqu'il entre et sort d'une zone de pêche, comme la ZEE.

Ces messages sont destinés à permettre aux autorités de contrôler que la présence du navire à l'intérieur de la zone de pêche respecte les conditions prévues dans l'autorisation de pêche et soutenir les opérations de suivi, de contrôle et de surveillance (par exemple, en garantissant que le navire qui a fait une déclaration d'entrée est bien visible sur le VMS). En général, il existe un délai au cours duquel la notification doit être effectuée, par exemple dans les six heures suivant l'entrée ou la sortie. L'heure et la position de l'entrée ou de la sortie, ainsi que des informations sur les poissons à bord sont également requises.

Avec le concours du CSP, l'inspecteur recoupe les données issues du VMS et de l'AIS, des journaux de bord et d'autres renseignements, notamment les observations, avec les informations données dans les notifications d'entrée et de sortie, et inversement.

- **Vérifier les mesures prises par le capitaine en cas de panne du VMS en mer**

Si aucune donnée VMS ne provient d'un navire, cela signifie que le matériel à bord du navire ne fonctionne pas correctement ou qu'une erreur de transmission s'est produite entre le navire et le CSP. L'inspecteur vérifie, via le CSP, si le capitaine a été informé de la panne du VMS et s'il a, conformément aux dispositions techniques spécifiques de la CICTA et de la CPGM, déclaré sa position par d'autres moyens manuels (figure 28).

Si le capitaine estime que le matériel VMS du navire fonctionne correctement, l'inspecteur doit procéder à un examen visuel de ce matériel, notamment l'antenne extérieure, à la recherche d'éventuels dégâts et en prenant si nécessaire des photos.



Source : Direction générale des ressources naturelles, de la sécurité et des services maritimes.

Figure 30 – Exemples d'antenne VMS (à gauche) et d'émetteur-récepteur (à droite)

Ce système, comme tous les systèmes électroniques, peut subir des dommages ou des actes de sabotage qui l'empêchent de transmettre correctement son signal. En effet, les capitaines souhaitant dissimuler d'éventuelles activités illégales peuvent trafiquer l'alimentation électrique de leur VMS ou le système de transmission. La figure 32 montre un exemple d'interrupteur mis en place pour perturber le système.



Source : CSP France.

Figure 31 – Exemple d'antenne VMS masquée



Source : CTOI.

Figure 32 – Boîtier de raccordement d'un VMS équipé d'un interrupteur marche/arrêt

Le capitaine/l'équipage du navire peut également interférer avec les moyens de transmission. Les câbles des antennes peuvent être endommagés en « s'accrochant » à d'autres équipements. Un autre moyen d'interférer avec la transmission est de placer un seau métallique sur l'antenne, bloquant ainsi le signal. À titre d'alternative, une bande d'aluminium peut être apposée autour de l'antenne pour obtenir le même effet.

Si le matériel VMS du navire semble être en bon état, l'inspecteur demande au CSP de vérifier le flux de données afin d'identifier le problème.

Dans certains cas, il convient d'envisager une manipulation du signal VMS, par exemple, si le signal VMS n'est pas interrompu mais que la position du navire en mer ne correspond pas clairement à la position VMS reçue. Il se peut que le signal VMS ait été manipulé à l'aide d'une application électronique qui modifie les informations GPS transmises au système, puis transmet de fausses positions.

Il est important d'établir si l'éventuel dysfonctionnement a eu lieu pendant la sortie de pêche. En effet, s'il a eu lieu lors d'une sortie précédente, la législation en vigueur peut prévoir que le navire n'aurait pas dû quitter le port avant la réparation ou le remplacement du matériel VMS.

Le dispositif VMS ne peut être éteint au port que si le CSP de l'État du pavillon du navire de pêche a été informé à l'avance et, lorsque le dispositif VMS est à nouveau allumé, le navire de pêche se trouve dans la même position qu'au moment où le dispositif VMS a été éteint.

Étape 2) Vérifier les entrées du journal de pêche

Le journal de pêche consigne les captures et d'autres informations, comme la localisation ou la zone des captures et l'engin de pêche utilisé. Selon les règles applicables, le journal de pêche peut être sous forme papier ou électronique (ERS). Il doit être présenté aux autorités nationales dans un délai déterminé, soit proche du temps réel, généralement avant l'entrée dans le port, soit après la sortie de pêche lorsqu'un journal de pêche sur support papier est utilisé.

- **Journal de pêche papier**

Le format du journal de pêche papier varie selon les États du pavillon. En général, les journaux de pêche papier sont imprimés dans un format standard et chaque feuille est numérotée avec un code pays et un numéro de série unique. Chaque page comporte au moins une copie carbone ; la page originale est destinée à être remise à l'État du pavillon et au moins une copie doit rester attachée au journal de bord. Les informations standard minimales pour le journal de pêche sont énumérées à l'annexe 5.

Plaice	Sole	Herring	Mackerel	HKE	LING	JOD	of live of cor
	TUR	GFB	ANF				
	25	KILO5	30	KILO5	KILO5	25	←
DEMERSAL							
4°30'N		008°48'W		CROSSING			
N. 010°08'W		CROSSING					
01W. / VALER		NAVAL SUPERVISORY CENTRE CODE					
	2	350		50	350	5	

Source : Organisme de gestion du domaine maritime

Figure 33 – Exemple de modifications manuscrites irrégulières introduites dans les chiffres du journal de pêche

- **Journal de pêche électronique**

L'ERS est un système utilisé pour enregistrer, stocker et envoyer sous forme électronique des données relatives à la pêche (captures, débarquement, vente et transbordement). Dans le contexte de l'UE, il est obligatoire à bord des navires de l'UE d'une longueur hors tout égale et supérieure à 12 mètres. Dans le contexte de la CICTA et de la CGPM,

il ne s'agit pas d'une obligation. L'élément majeur de ce système est le journal de pêche électronique dans lequel le capitaine du navire consigne les opérations de pêche. Les mêmes éléments de données que dans un journal de pêche papier doivent être saisis dans l'ERS de bord, mais il n'existe pas de présentation standard. Toutefois, les règles concernant les informations standard minimales pour les journaux de bord sont fixées par la CICTA et la CGPM (voir annexe 5).

La principale différence entre un système ERS embarqué et un journal de pêche traditionnel sur papier est le fait que les données soient transmises à un serveur de l'État du pavillon et immédiatement mises à la disposition des inspecteurs, qui sont alors en mesure de consulter les données du journal de pêche avant de mener leur inspection.

Les données ERS sont toujours envoyées du navire de pêche à l'État du pavillon. En fonction des accords conclus, l'État côtier peut également avoir accès aux données si le navire se trouve dans ses eaux.

En cas de défaillance du matériel à bord du navire de pêche, empêchant le capitaine de soumettre les déclarations requises par voie électronique, le capitaine est tenu de soumettre les déclarations au CSP par tout autre moyen.

Lors d'une inspection d'un journal de pêche papier ou électronique, les inspecteurs doivent appliquer la procédure suivante :

- demander au capitaine de mettre à jour le journal de pêche ;
- comparer les informations enregistrées concernant l'identité du navire et du capitaine avec le certificat d'immatriculation du navire et le document d'identité du capitaine ;
- comparer l'évaluation des captures à bord ou débarquées avec les quantités saisies dans le journal de pêche (voir module n° 5 pour l'évaluation des captures) ;
- vérifier les quantités d'espèces inférieures à la taille minimale applicable ;
- comparer l'activité de pêche déclarée, notamment les notifications, avec les autorisations de pêche et les données VMS/AIS/GPS du navire ;
- rechercher toute position de pêche dans le cadre d'une ou de plusieurs sorties antérieures qui correspondrait à une zone interdite.
- comparer l'engin de pêche déclaré avec celui observé ;
- comparer le journal de pêche avec le registre de production, le cas échéant ;
- regarder si des espèces protégées sont mentionnées ;
- accorder une attention particulière aux corrections apportées par le capitaine pour s'assurer que ces corrections ont été effectuées en bonne et due forme et non pour dissimuler une infraction.

Étape 3) Vérifier les notifications préalables et la déclaration de débarquement/de transbordement

• Notification préalable de retour au port / transbordement

Dans le cadre de la mise en œuvre du PSMA, les capitaines de navires de pêche étrangers doivent envoyer une notification préalable (voir modèle de l'annexe 1 du PSMA) de l'entrée au port à l'État dans lequel ils souhaitent débarquer ou transborder leurs captures, dans un port désigné.

Le délai d'envoi de la notification préalable doit être fixé par la législation nationale en prévoyant un délai suffisant pour permettre de planifier une inspection de la manière la plus efficace.

Outre les exigences du PSMA, la CICTA a mis en place des mesures plus restrictives. Conformément aux recommandations de la CICTA ⁽⁵⁾, tous les débarquements de thon rouge et d'espadon sont soumis à une notification préalable ⁽⁶⁾, qui doit être envoyée au moins quatre heures avant l'arrivée au port pour les débarquements de thon rouge.

⁽⁵⁾ Recommandation 2022-08 de la CICTA, recommandation 2016-05 de la CICTA.

⁽⁶⁾ Recommandation 2022-08 de la CICTA.

Module 4	Vérifier la conformité des déclarations exigées du capitaine
Partie B	Méthode

Dans la zone de la CGPM, pour les navires ne battant pas pavillon de l'État du port conformément à la recommandation ⁽⁷⁾, une notification préalable est requise au moins 72 heures à l'avance.

Les informations minimales requises qui doivent être soumises aux autorités portuaires sont spécifiées dans les règles applicables de la CICTA et de la CGPM [voir figures 34(a) et 34(b)].

Attention: la notification concerne le moment où le navire entre dans le port et non le moment où il est censé débiter le débarquement de ses captures. L'inspecteur peut ainsi être présent pour observer l'arrivée physique du navire dans le port, évitant de cette manière la possibilité pour ce dernier de débarquer des captures qui échapperaient à toute observation.

(7) GFCM/40/2016/1

FORMULAIRE DE NOTIFICATION PRÉALABLE À L'ENTRÉE AU PORT									
Informations à fournir au préalable par les navires demandant l'autorisation d'entrer dans un port									
1. Port d'escale envisagé									
2. État du port									
3. Date et heure d'arrivée estimées		_____ / _____ / _____				_____ H _____ mn			
4. Objet de l'accès au port									
5. Nom du port et date de la dernière escale		_____ / _____ / _____							
6. Nom du navire				7. État du pavillon					
8. Type de navire				9. IRCS					
10. Contact pour information sur le navire									
11. Propriétaire(s) du navire									
12. ID Certificat d'immatriculation									
13. ID OMI									
14. ID externe									
15. ID ICCAT									
16. SSN		<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui			Type :				
17. Dimensions du navire		Longueur		Largeur		Tirant d'eau			
18. Nom et nationalité du capitaine du navire									
19. Autorisations de pêche appropriées									
<i>Identificateur</i>	<i>Délivrée par</i>	<i>Validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>		<i>Espèce</i>	<i>Engin</i>			
20. Autorisations de transbordement appropriées									
<i>Identificateur</i>		<i>Délivrée par</i>				<i>Validité</i>			
21. Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs									
<i>Date</i>	<i>Lieu</i>	<i>Nom</i>	<i>État du pavillon</i>	<i>Numéro ID</i>	<i>Espèce</i>	<i>Produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité</i>	
22. Captures totales à bord							23. Capture totale à débarquer/transborder		
<i>Espèce</i>		<i>Produit</i>		<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité(kg)</i>	<i>Quantité (kg)</i>			

Figure 34(a) – Notification préalable à l'entrée au port, modèle CICTA

Module 4	Vérifier la conformité des déclarations exigées du capitaine
Partie B	Méthode

Informations à fournir au préalable par les navires demandant l'autorisation d'entrer dans un port									
1. Port d'escale envisagé									
2. État du port									
3. Date et heure d'arrivée estimées									
4. Objet de l'accès au port									
5. Nom du port et date de la dernière escale									
6. Nom du navire									
7. État du pavillon									
8. Type de navire									
9. Indicatif international d'appel radio									
10. Contact pour information sur le navire									
11. Propriétaire(s) du navire									
12. ID certificat d'immatriculation									
13. ID navire OMI, le cas échéant									
14. ID externe, le cas échéant									
15. ID ORGP, le cas échéant									
16. VMS	Non:	Oui: national	Oui: ORGP	Type:					
17. Dimensions du navire			Longueur		Largeur		Tirant d'eau		
18. Nom et nationalité du capitaine du navire									
19. Autorisations de pêche appropriées									
<i>Identificateur</i>	<i>Délivrée par</i>	<i>Validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>			<i>Espèce</i>	<i>Engin</i>		
20. Autorisations de transbordement appropriées									
<i>Identificateur</i>		<i>Délivrée par</i>		<i>Validité</i>					
<i>Identificateur</i>		<i>Délivrée par</i>		<i>Validité</i>					
21. Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs									
<i>Date</i>	<i>Lieu</i>	<i>Nom</i>	<i>État du pavillon</i>	<i>Numéro ID</i>	<i>Espèce</i>	<i>Produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité</i>	
22. Captures totales à bord					23. Captures à débarquer				
<i>Espèce</i>	<i>Produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité</i>		<i>Quantité</i>				

Figure 34(b) – Notification préalable à l'entrée au port, modèle de la CGPM

En mer Méditerranée, le transbordement de thonidés et d'espèces apparentées dans des ports désignés est soumis à une autorisation de transbordement délivrée par les autorités de l'État du pavillon. L'autorisation de transbordement est accordée après réception de l'autorisation préalable et en ce qui concerne les navires receveurs autorisés à transporter des thonidés et espèces apparentées.

La demande d'autorisation préalable doit être envoyée par le capitaine du navire donneur et contenir des informations concernant la localisation géographique des captures, les quantités de produits de la pêche à transborder, le lieu du transbordement, la date et l'heure, ainsi que des informations sur le navire receveur.

Un original ou une copie de l'autorisation devrait être disponible à bord du navire donneur.

- **Déclaration de débarquement/transbordement**

La déclaration de débarquement ou de transbordement peut être exigée en plus des déclarations consignées dans le journal de pêche. Ces déclarations sont faites après le débarquement/transbordement des captures et/ou des produits de la pêche.

- **Déclaration de débarquement**

La déclaration de débarquement, sur support papier ou sous forme électronique, est complétée après la fin du débarquement des captures. La déclaration de débarquement documente précisément toutes les quantités et toutes les espèces qui sont débarquées et doit servir à vérifier les entrées du journal de pêche. Toutefois, lorsqu'il n'existe pas d'obligation spécifique pour les navires de pêche de soumettre une déclaration de débarquement, les captures déclarées dans la notification préalable peuvent être utilisées pour vérifier le journal de pêche.

Les débarquements des captures de thon rouge sont soumis à une déclaration de débarquement, qui doit être soumise après la fin du débarquement et dans les délais impartis.

Si l'inspecteur dispose de la déclaration de débarquement, les vérifications suivantes peuvent être effectuées :

- vérifier si la déclaration a bien été effectuée dans le délai imparti ;
- comparer la déclaration de débarquement avec les entrées du journal de pêche ;
- comparer les captures débarquées qu'il a observées avec les quantités indiquées dans la déclaration de débarquement (le cas échéant) ;
- comparer la déclaration de débarquement avec le registre de production, le cas échéant. Toutes ces quantités doivent être enregistrées en poids du produit ou de poids arrimé après une éventuelle transformation. La comparaison doit être effectuée pour chaque présentation de chaque espèce, étant donné qu'elles doivent être enregistrées séparément ;
- convertir les quantités enregistrées dans la déclaration de débarquement en équivalent-poids vif.

- **Déclaration de transbordement**

La déclaration de transbordement est un document qui peut être demandé aux navires donneur et receveur après le transbordement. Il indique que le transbordement a eu lieu et précise les quantités qui ont été transbordées.

Les informations minimales requises pour la déclaration de transbordement sont précisées par les règles applicables dans la zone de la CICTA et de la CGPM en mer Méditerranée (voir l'annexe 9 pour un exemple de déclaration de transbordement de la CICTA).

Si la déclaration de transbordement est disponible, les contrôles suivants peuvent être effectués :

- vérifier si la déclaration a bien été effectuée dans le délai imparti ;
- comparer la déclaration de transbordement avec le journal de pêche ;

- recouper les quantités transbordées calculées ou observées avec celles indiquées par les capitaines dans la déclaration de transbordement (le cas échéant) ;
- recouper la déclaration de transbordement avec le document électronique de capture du thon rouge (eBCD) (le cas échéant).

Étape 4) Vérifier les autres registres de captures

À bord d'un navire de pêche, l'inspecteur peut consulter d'autres registres de captures à même de l'aider dans son inspection.

• Registre de production

Le registre de production sert à enregistrer l'arrimage des captures quotidiennes cumulées après transformation et la méthode de production. Par exemple, le poids du poisson éviscéré ou sous forme de filets. Il est différent du journal de pêche, qui enregistre lui les captures quotidiennes en équivalent-poids vif.

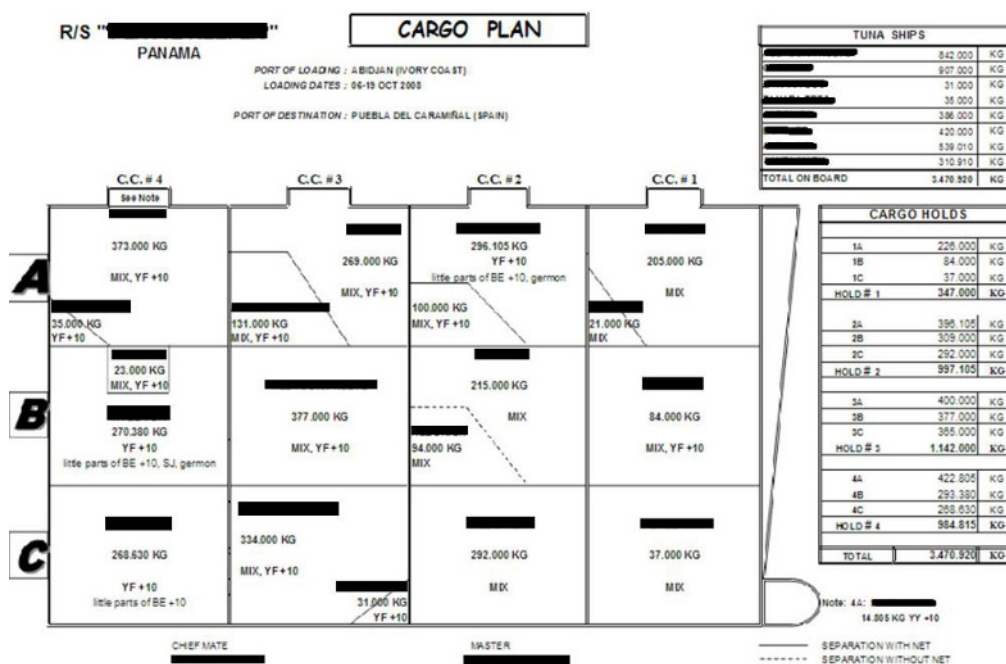
L'inspecteur peut comparer le registre de production avec le journal de pêche et l'évaluation des captures à bord ou débarquées.

• Plan d'arrimage ou plan des cuves

Le plan d'arrimage est un document qui indique la localisation des différentes espèces dans la cale. Il doit être suffisamment précis pour permettre à l'inspecteur de s'en servir pour trouver les différentes espèces en cale. Par exemple, un tracé à la main d'une vue en plan de la cale avec le nom de chaque espèce peut suffire. Pour les cales de plus grande taille, dans lesquelles plusieurs espèces peuvent être stockées à différents niveaux, la localisation verticale du poisson doit également être indiquée (voir figure 35).

Le plan d'arrimage d'un navire équipé de réservoirs d'eau de mer réfrigérés est parfois appelé « plan des cuves ».

L'inspecteur peut se servir du plan d'arrimage pour son évaluation des captures à bord ou débarquées.



Source : AACP.

Figure 35 – Exemple de plan d'arrimage d'un navire frigorifique

- **Étiquetage**

Des étiquettes sont apposées sur les produits de la pêche pour indiquer le navire, l'espèce, le poids, la méthode de production et la date et la zone de capture (voir figure 36). Ces informations ne figurent pas forcément sur toutes les étiquettes, où peuvent également apparaître un numéro de série ou un code-barres. Les étiquettes sont surtout utilisées pour les produits congelés à des fins de traçabilité, mais le poisson frais peut également être étiqueté lorsqu'il est pesé en mer et vendu sans intermédiaire.



Source : AACP.

Figure 36 – Exemples d'étiquettes sur des boîtes de poisson surgelé

Les étiquettes peuvent aider l'inspecteur à évaluer les captures à bord ou débarquées et lui permettre de comparer avec les dates et zones de capture indiquées dans le journal de pêche.

- **Carnets privés**

Les stratégies de pêche quotidiennes et les captures sont parfois enregistrées dans un carnet privé qui se trouve dans la timonerie ; ces données peuvent être recoupées avec celles du journal de pêche, par exemple pour vérifier que les captures enregistrées concordent. Il convient de noter qu'un carnet privé n'est pas un document juridique et qu'il convient d'être prudent quant à la recevabilité de toute information figurant dans un carnet privé.

Étape 5) Vérifier les déclarations exigées du capitaine des navires de capture dans la zone de gestion de la CICTA

- **Journal de pêche**

Les journaux de bord des navires de capture pêchant le thon rouge comportent des prescriptions supplémentaires concernant la transmission des données et les informations qui doivent être enregistrées (voir annexe 5). En particulier, des informations supplémentaires sont requises pour les activités de pêche des senneurs à senne coulissante capturant du thon rouge vivant, telles que des informations sur les activités de pêche d'autres navires participant à des opérations conjointes de pêche, des informations sur les transferts et la position, même si aucune activité de pêche n'a été menée au cours de la journée.

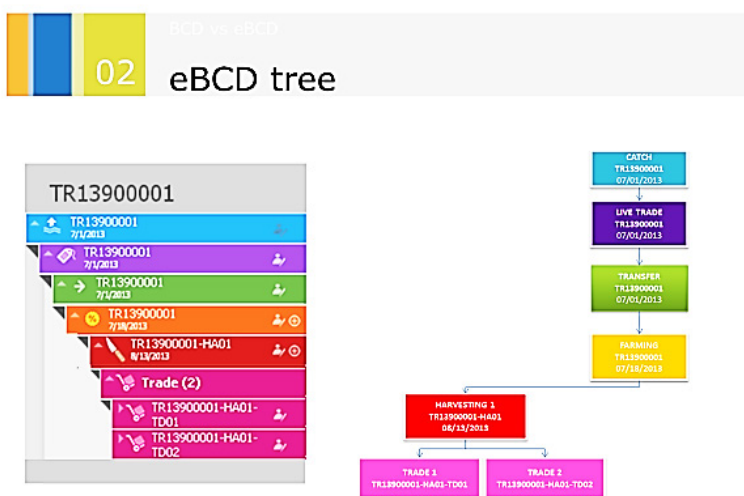


Source : AACP.

Figure 37 – Opération conjointe de pêche

• **Le document électronique relatif aux captures de thon rouge**

LeBCD est un document délivré dans le but d'identifier l'origine du thon rouge et doit accompagner chaque thon rouge depuis la capture ou la récolte jusqu'au stade de la vente au détail ⁽⁸⁾. Afin de garantir la traçabilité de chaque thon rouge, les eBCD sont numérotés au moyen d'un système de numérotation unique comprenant un code pour chaque action entreprise. En outre, différentes informations doivent être enregistrées par les utilisateurs, tels que les informations sur les navires de capture et les remorqueurs, les informations sur les madragues, les quantités en nombre et en poids de poissons vivants et morts, les informations sur les établissements d'engraissement et l'élevage, et les informations commerciales.



Source : CICTA.

Figure 38 – arbre eBCD

⁽⁸⁾ Recommandation 2018-13 de la CICTA

Chaque eBCD doit être rempli en saisissant les informations requises dans les sections appropriées et validé par un agent mandaté.

Il comprend les sections suivantes :

- informations sur les captures,
- informations commerciales sur le commerce de poissons vivants,
- informations sur les transferts,
- Informations sur les transbordements,
- informations sur l'élevage,
- informations sur les prises,
- informations commerciales.

L'exemple de la figure 39 présente un eBCD contenant des informations sur les captures, le premier transfert et d'autres transferts avant l'opération de mise en cage.

The screenshot shows a web interface for the eBCD system. On the left, there is a sidebar with a list of records, each with a colored header and a date: HR22900205 (01/Jun/2022), HR22900205 (01/Jun/2022), HR22900205 (01/Jun/2022), HR22900205 (01/Jun/2022), and HR22900294-G (22/Jun/2022). The main area displays the details for the selected record HR22900205 (01/Jun/2022). The 'Transfer Information' section includes a date field (01/Jun/2022, 12:00), a 'Print' button, and input fields for 'N° of dead Fish' (0) and 'Total weight of dead Fish' (0) with a unit dropdown (KG). There is also a 'Notes (max 4,000 characters)' text area. The 'Towing vessel description' section contains a table with columns: ITD No., Name, ICCAT Record No., Flag, and Cage Code. The table has one row: HRV-2022/553/ITD, ATELHRV00348, HRV, and EU.HRV-009.

Source : CICTA.

Figure 39 – Exemple d'eBCD

Le système eBCD a été développé pour gérer les eBCD et est accessible aux utilisateurs autorisés sur ce site web: <https://etuna.iccat.int>

Bien que la recommandation de la CICTA rende obligatoire l'utilisation d'un eBCD, l'accès au système eBCD n'est pas toujours à la disposition des autorités de contrôle ; il est donc recommandé de disposer d'une copie imprimée de l'eBCD disponible à bord à des fins de contrôle.

• Déclaration de transfert de la CICTA

La déclaration de transfert de la CICTA (ITD) est un document qui doit être complété après chaque opération de transfert. Les informations qui doivent être enregistrées dans l'ITD fournissent des détails sur l'opérateur donneur et l'opérateur receveur, des informations sur les opérations de transfert, les quantités de poissons vivants transférés et les mortalités, la référence aux déclarations et autorisations requises et les informations relatives à l'observateur.

L'opérateur donneur est chargé de remplir l'ITD. Le terme « opérateur donneur » désigne le capitaine du navire de capture ou de remorquage, ou le représentant d'une installation d'élevage ou d'une madrague, d'où provient une opération de transfert.

L'ITD est un document en format papier imprimé dans un format standard et numéroté par un système de numérotation unique, utilisant les lettres du code CPC, suivies des numéros de l'année, des numéros séquentiels et des trois lettres ITD (CPC- 20**/xxx/ITD), par exemple ESP-2022/014/ITD (voir annexe 17).

Chaque page contient plusieurs copies de carbone, tandis que la page originale accompagne le poisson transféré vers l'installation d'élevage de destination et que les copies

de l'ITD restent à bord des navires donneurs. La copie de l'ITD doit être accessible à des fins de contrôle à tout moment au cours de la campagne de pêche.

L'ITD devrait être signée par l'observateur régional de la CICTA qui confirme avec sa signature que l'opération de transfert a été effectuée conformément aux règles applicables.

Les principaux objectifs de l'inspection du transfert sont de vérifier :

- (1) si l'opération de transfert est autorisée et effectuée conformément aux règles applicables ; et
- (2) que les quantités de poissons transférées ont été correctement estimées et enregistrées.

Au cours de l'inspection, les inspecteurs devraient accorder une attention particulière à la différence entre le nombre de poissons déclarés dans l'ITD par l'opérateur donneur et le nombre de poissons estimé par l'observateur, ou lorsque l'observateur régional de la CICTA n'a pas signé l'ITD.

La procédure d'inspection doit comprendre les actions suivantes :

- vérifier si tous les champs de saisie pertinents sont enregistrés ;
- vérifier le numéro de la cage (le cas échéant) ;
- recouper les informations déclarées dans l'ITD avec les informations contenues dans le journal de bord/l'eBCD/le journal de bord quotidien/le rapport sur les poissons morts pendant le transport (le cas échéant) – les données relatives aux captures, aux transferts et à la mortalité ;
- recouper la position de l'opération de transfert et de la position VMS ;
- recouper le nombre de thons rouges déclaré par le capitaine avec le nombre déclaré par l'observateur ;
- calculer la différence entre le nombre de poissons déclarés par le capitaine et par l'observateur régional (la marge d'erreur est exprimée en pourcentage des chiffres du capitaine et ne doit pas dépasser 10 %) ;
- vérifier si l'ITD est signée par l'observateur régional de la CICTA ;
- vérifier les éventuels enregistrements des désaccords entre le capitaine et l'observateur régional de la CICTA à bord, ainsi que la ou les raisons de tout désaccord ;
- vérifier les notes éventuelles relatives aux règles non respectées ;
- vérifier les éventuelles corrections apportées, notamment en ce qui concerne le nombre de thons rouges transférés.

Étape 6) Vérifier les déclarations exigées du capitaine des navires de loisirs dans la zone de gestion de la CICTA.

Au cours des activités de pêche du thon rouge à des fins d'élevage, des navires « ne pratiquant pas la capture », tels que des navires de remorquage, des navires auxiliaires, des navires d'appui et des navires de transformation, sont impliqués.

Les navires remorqueurs sont utilisés pour remorquer les cages contenant des thons rouges vivants.

Les navires auxiliaires sont utilisés pour transporter le thon rouge mort depuis le senneur à senne coulissante, la madrague ou la cage d'élevage jusqu'au port ou au navire de transformation.

Les navires de soutien sont tous les autres navires autorisés à opérer dans la pêcherie de thon rouge pour effectuer des tâches de soutien, mais ils ne peuvent pas transporter de thon rouge ni en détenir à bord.

Les capitaines des navires de remorquage, des navires auxiliaires et des navires de transformation sont tenus de remplir des documents spécifiques pendant les activités de pêche au thon rouge.

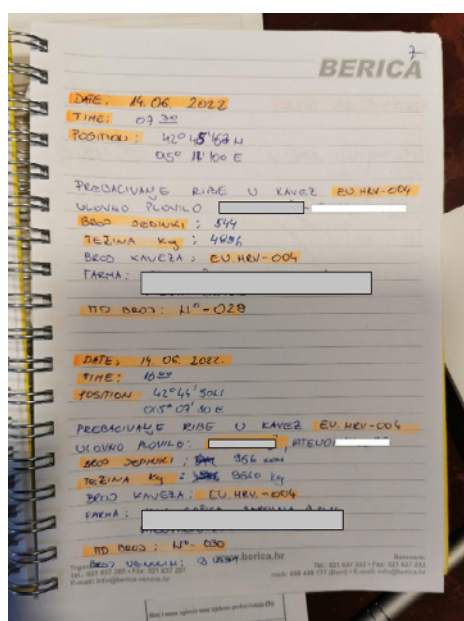
Au cours de l'inspection, il convient de prêter attention aux quantités consignées dans les documents requis qui doivent être recoupées avec le journal de bord, l'eBCD, l'ITD et d'autres documents pertinents, en fonction de l'activité réalisée.

- **Journal de bord des navires remorqueurs**

Le journal de bord contient les détails de tous les transferts effectués au cours de la campagne de pêche pour un navire remorqueur donné et doit être conservé à bord du navire. Outre les informations relatives au transfert, tout déchargement de thons rouges morts sur un navire auxiliaire doit également être consigné dans le journal de bord. Le format du journal de bord n'est pas prescrit et il s'agit généralement d'un carnet manuscrit.

Les informations suivantes doivent être enregistrées :

- date, heure et position du transfert ;
- nom(s), pavillon(s) et numéro(s) CICTA du/des navire(s) de capture/remorquage/auxiliaire(s) ;
- numéro de la déclaration de transfert CICTA ;
- numéro de cage ;
- quantités transférées (nombre de poissons et quantité en kg) ;
- ferme de destination et son numéro CICTA.



Source : Neda De Karina.

Figure 40 – Journal de bord quotidien d'un navire remorqueur

- **Journal de bord des navires auxiliaires**

Le journal de bord contient des informations sur l'ensemble des activités du navire auxiliaire pendant la saison de pêche et devrait être tenu à bord du navire.

Le journal de bord quotidien doit contenir les informations suivantes :

- la date, l'heure et la position de l'activité réalisée ;
- les quantités (nombre de poissons et quantité en kg) de thon rouge transférées ;
- le nom du navire de pêche, de l'installation d'élevage ou de la madrague avec laquelle il opère.



Source : AACP.

Figure 41 – Navire auxiliaire

- **Journal de bord des navires de transformation**

Dans le cadre des pêches de thon rouge, on entend par « navire de transformation » un navire à bord duquel le thon rouge fait l'objet de certaines opérations de transformation telles que le filetage et la congélation. Pour recevoir du thon rouge, une opération de transbordement sera effectuée et les règles applicables à l'opération de transbordement s'appliquent.

Outre le journal de bord de la transformation, le plan d'arrimage et les exigences en matière de transbordement, le capitaine du navire de transformation doit tenir un journal de bord.

Les journaux de bord contiennent les détails de tous les transbordements effectués au cours de la campagne de pêche :

- la date, l'heure et la position de l'activité effectuée ;
- les quantités (nombre de poissons et quantité en kg) de thon rouge transbordées et reçues des installations d'élevage et des madragues ;
- les noms et les numéros CICTA des navires de pêche, des installations d'élevage ou des madragues.

Le journal de bord doit être conservé à bord du navire et être accessible à des fins de contrôle.

Les inspecteurs devraient recouper les informations provenant du journal de bord, du journal de transformation, du plan d'arrimage et des originaux des déclarations de transbordement de la CICTA.

- **Déclaration des poissons morts au cours d'opérations ultérieures de transfert et de remorquage**

Tout thon rouge mort ou considéré comme perdu au cours de l'opération de remorquage et des transferts ultérieurs doit être indiqué dans le rapport (voir le modèle à l'annexe 13) qui est rempli par le capitaine du navire remorqueur.

L'original du rapport accompagne le poisson jusqu'à l'installation d'élevage de destination et une copie du rapport doit être conservée à bord du (des) navire(s) remorqueur(s).

Au cours d'une inspection, les inspecteurs doivent vérifier le nombre de thons rouges morts enregistré dans le rapport par rapport au nombre observé à bord du navire et recouper les informations provenant des ITD/journal de bord/eBCD/journal de bord quotidien.

Des vérifications croisées des informations enregistrées dans certaines déclarations (par exemple, journal de bord électronique, eBCD) ne sont possibles que si les systèmes ERS et eBCD sont mis à la disposition des autorités de contrôle au cours de l'inspection. Dans le cas contraire, les informations requises doivent être recoupées avec l'aide du CSP.

Partie A. Introduction

Ce module porte sur la vérification de l'exactitude des quantités enregistrées par le capitaine et de la conformité des captures.

Notons que pour effectuer les tâches dont il est question dans ce module, il est important que l'inspecteur soit en mesure d'identifier les principales espèces commerciales de poisson qu'il est susceptible de rencontrer dans sa zone d'activité habituelle.

Partie B. Méthode

La méthode indiquée ci-après décrit, étape par étape, une proposition de procédure à suivre dans l'ordre chronologique. Les circonstances propres à chaque inspection peuvent toutefois imposer de procéder dans un autre ordre.

Étape 1) Identifier les espèces à bord

L'inspecteur commence par établir l'identité de chacune des espèces détenues à bord.



Source : AIECP.

Figure 42 – Déchargement d'un cargo

Le manuel d'identification des espèces élaboré par la CICTA donne des conseils extrêmement utiles pour reconnaître les requins, les thons et les espadons les plus courants ⁽⁹⁾.

Étape 2) Vérifier la quantité de poisson à bord

Lorsque le capitaine déclare le poids des produits de la pêche, il s'agit normalement de l'équivalent-poids vif, c'est-à-dire le poids des produits de la pêche lorsqu'ils étaient vivants et avant leur transformation.

Pour vérifier l'exactitude des entrées saisies dans le journal de pêche, il est indispensable de déterminer le poids de chaque espèce de poisson présente à bord. La quantité de

⁽⁹⁾ <https://www.iccat.int/fr/iccatmanual.html>

poisson peut être exprimée sous forme de poids total d'une espèce donnée, en équivalent-poids vif ou en poids transformé, ou sous forme de nombre total de poissons d'une espèce donnée.

Notons que les produits de la pêche arrimés à bord peuvent être détenus sous de nombreuses formes : ils peuvent être arrimés en vrac, dans des caisses ou dans des conteneurs ; ils peuvent aussi être frais ou congelés. Les espèces pélagiques peuvent quant à elles être détenues en vrac dans des réservoirs d'eau de mer réfrigérés.

Le poids transformé de chacune des espèces présentes à bord doit être établi à l'aide de l'une des méthodes suivantes :

- **Pesée directe**

Il s'agit de peser le poids total en recourant à l'une des méthodes de pesée suivantes :

- système de pesage à bord ;
- balance (mécanique ou électronique) de l'inspecteur ;
- systèmes (mécaniques ou électroniques) de pesage à terre; il peut par exemple s'agir d'un système de convoyeur à bande perfectionné utilisé par un professionnel de la transformation, d'une balance de commerçant ou plus simplement d'une balance reliée aux grues de déchargement ;
- poissons détenus dans des réservoirs d'eau de mer réfrigérée. Un poids attaché à une corde est descendu dans le réservoir jusqu'à ce qu'il touche les poissons conservés dans l'eau. On mesure la distance entre le haut du réservoir et les poissons avant de calculer le contenu du réservoir à l'aide du plan des cales du navire.

- **Détermination du poids transformé**

Il y a principalement deux méthodes pour estimer le poids, décrites ci-après:

- **Estimation volumétrique.** Il s'agit de mesurer le volume du produit et de le multiplier par la masse volumique pour obtenir le poids total. La masse volumique est le poids d'un volume donné (tonnes par mètre cube). Si elle n'est pas connue, l'inspecteur peut la calculer en prélevant un échantillon représentatif dont il mesure le poids et le volume.

Coefficient d'arrimage = poids de l'échantillon/volume de l'échantillon

EXEMPLE N° 1 : Un prélèvement est effectué à des fins d'échantillon sur les captures d'une espèce donnée avec une caisse mesurant 1,5 m x 1,5 m x 1,0 m. Le poids du poisson contenu dans la caisse est de 1 753 kg.

Volume de la caisse = 1,5 m x 1,5 m x 1,0 m = 2,25 m³

Coefficient d'arrimage = 1 753/2,25 kg/m³ = 779,1 kg/m³

Lorsque la cale est presque pleine, il peut être plus facile de déterminer le volume des produits de la pêche en mesurant l'espace libre dans la cale et en le déduisant du volume déclaré sur les plans de cale à poisson du navire.

Les cales de forme irrégulière doivent être prises en considération, ce qui peut entraîner un volume inférieur à celui observé.

Poids des produits = volume des produits x coefficient d'arrimage

EXEMPLE N° 2 : En partant du scénario figurant dans l'exemple n° 1, le volume total des prises à bord est estimé à 52,3 m³.

Poids des produits = 52,3m³ x 779,1 kg/m³ = 40 746,93 kg = 40,75 tonnes

Notons que la masse volumique varie d'une espèce à l'autre et que, dans la plupart des cas, cette estimation volumétrique n'apporte qu'une estimation très approximative des quantités détenues à bord. Dès lors, cette méthode sera principalement utilisée pour détecter des écarts manifestes.

- **L'estimation du poids moyen.** Il s'agit de compter le nombre de conteneurs de poisson ou le nombre de poissons et de multiplier ce nombre par le poids moyen d'un conteneur ou d'un poisson pour trouver le poids total.

Exemple n° 3 : Un inspecteur a compté le nombre total de listaos débarqués d'un navire, qui s'élève à 1 231 poissons. Un échantillon représentatif de 125 listaos de même présentation est prélevé sur la quantité débarquée et pesé. L'échantillon pèse 481 kg.

$$\text{Poids moyen} = 481 \text{ kg} / 125 = 3,848 \text{ kg}$$

$$\text{Poids total des produits} = 3,848 \text{ kg} \times 1\,231 = 4\,736,9 \text{ kg}$$

L'obtention d'un échantillon réellement représentatif peut être difficile si la taille des poissons varie considérablement. L'inspecteur doit savoir que, pour chaque espèce, il peut y avoir plus d'un type de présentation, c'est-à-dire que le poisson peut être entier, éviscéré ou en filets. Il doit veiller à ce que le poids des produits de la pêche soit le poids net et donc tenir compte du poids de l'emballage, du conteneur ou de la glace en procédant aux déductions nécessaires. Par ailleurs, l'inspecteur ne doit pas se fier aux étiquettes apposées sur les caisses ; après sélection d'un échantillon aléatoire de caisses, il en vérifie le contenu et le compare au poids et à l'espèce déclarés sur les caisses.

- **Du poids transformé à l'équivalent-poids vif**

Une fois que le poids transformé a été calculé, il faut le multiplier par un facteur de conversion pour obtenir son équivalent-poids vif. Il s'agit du coefficient à appliquer pour convertir ou étendre le poids transformé des produits de la pêche en équivalent-poids vif; le facteur de conversion est propre à chaque espèce et au type de présentation concernée.

Les facteurs de conversion sont énoncés dans la législation applicable, à savoir celle de l'ORGP, de l'État côtier ou de l'État du pavillon.

$$\text{Poids vif} = \text{poids transformé} \times \text{facteur de conversion}$$

EXEMPLE N° 4: Un navire a débarqué une capture totale de 6,8 tonnes de listaos. Les listaos ont été éviscérés, le facteur de conversion correspondant est donc 1,09.

$$\text{Poids vif} = 6,8 \text{ tonnes} \times 1,09 = 7,412 \text{ tonnes}$$

Si l'inspecteur a utilisé une méthode d'estimation pour calculer le poids détenu à bord et que ces estimations ne correspondent pas à celles effectuées par le capitaine, l'inspecteur doit déterminer s'il est nécessaire de procéder à une pesée totale de l'espèce concernée.

Étape 3) Vérifier le respect des exigences en matière de taille minimale

- **Principes**

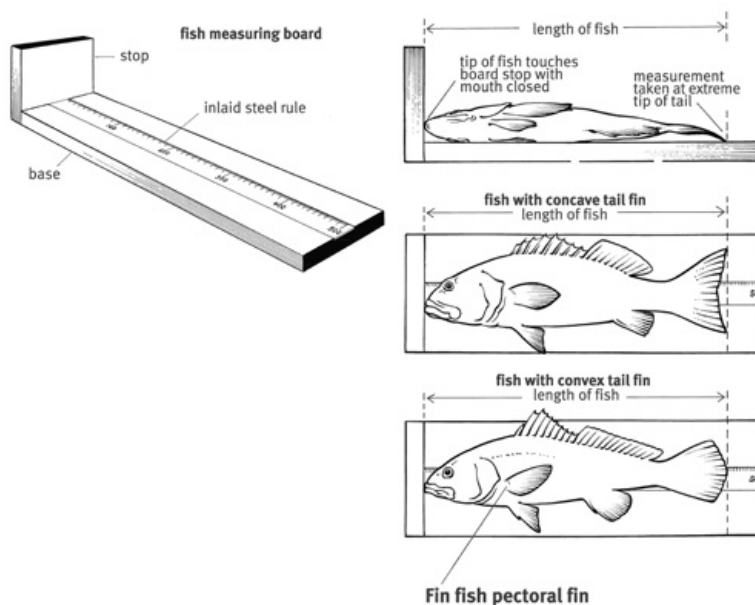
L'inspecteur recoupe les mensurations des espèces détenues à bord avec les exigences en matière de taille minimale, le cas échéant. Une taille minimale peut en effet être indiquée pour certaines espèces. En fonction de l'espèce concernée, elle est exprimée sous forme de longueur minimale ou de poids minimal.

Pour calculer la taille des organismes marins, l'inspecteur suit la méthode décrite dans la législation applicable quant au mode de calcul de la taille et à l'instrument de mesure à utiliser, lorsque ces exigences sont indiquées. En l'absence de précisions, le mieux est d'utiliser un ichtyomètre (planche à mesurer) pour les mensurations de longueur (lorsque la taille du poisson le permet) et un pied à coulisse pour les crustacés.

- **Mesure de la taille minimale d'un organisme marin**

La méthode de mesure de la taille d'un organisme marin est généralement énoncée dans la législation applicable, qui est normalement celle de l'État côtier ou de l'ORGP. Les principales méthodes peuvent être les suivantes :

- **Longueur** : il peut s'agir de la longueur totale ou de la longueur entre deux points donnés du corps du poisson (par exemple, du museau jusqu'à la fourche de la nageoire caudale). La législation applicable précise normalement le type de longueur pour une espèce et une zone de capture données. Pour la plupart des espèces de thon et l'espadon, il s'agit de la longueur à la fourche. Les principaux instruments utilisés sont énumérés ci-après :
 - pour les espèces de petite taille, un **ichtyomètre** adapté est utilisé.



Source : AACP.

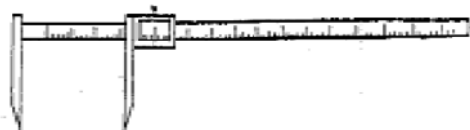
Figure 43 – Ichtymètre



Source : AACP.

Figure 44 – Exemple de mesure à l'aide d'un ichtyomètre

- Pour les espèces de plus grande taille, un **pied à coulisse** ou un **mètre-ruban** est utilisé.



Source : CTOI.

Figure 45 – Utilisation d'un pied à coulisse

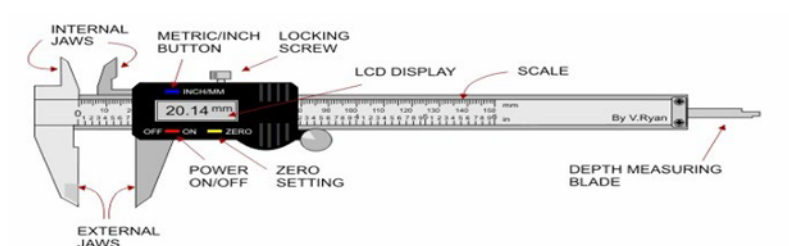
À défaut, un mètre ruban en acier ou en fibre de verre peut également être utilisé.

Dans ce cas, le mètre doit être maintenu bien droit. Le poisson doit être placé sur le mètre et non l'inverse ; on risque sinon d'ajouter des centimètres superflus puisque le mètre, en raison de sa souplesse, suivra la courbe du corps. Il peut être judicieux d'indiquer par une marque sur le pont la dimension du poisson à mesurer puis de mesurer la distance obtenue.

- Pour les crustacés et les mollusques, un **pied à coulisse pour crustacés** est utilisé.

Les jauges pour coquillage existent sous différentes formes. Les pieds à coulisse sont les instruments les plus adaptés pour obtenir la taille exacte de chaque coquillage même s'il s'agit d'une tâche de longue durée lorsque les captures sont nombreuses.

Les mâchoires extérieures sont placées sur la partie à mesurer et une mesure est prise sur la machine avec une précision de 1 mm. Un pied à coulisse non électronique peut également être utilisé.



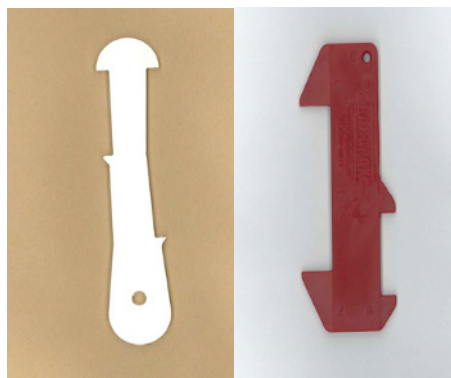
Source : AECF.

Figure 46 – Exemple de pied à coulisse pour crustacés



Source : AECF.

Figure 47 – Exemple de gabarit fixe de plusieurs dimensions



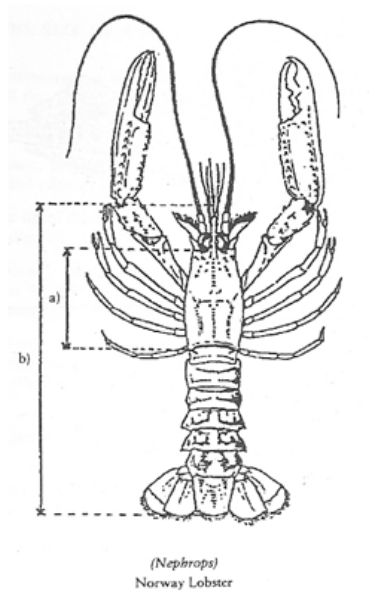
Source : AACP.

Figure 48 – Autres exemples de gabarits fixes

Un **gabarit fixe** pour les crustacés est un gabarit alternatif constitué d'une plaque dimensionnée pour permettre aux prises de taille inférieure de passer à travers la plaque. Bien que ce type de gabarit ne permette pas de mesurer les individus avec précision, il permet de mesurer rapidement un grand nombre de prises en appliquant le principe de réussite/échec. Les mâchoires extérieures sont placées de part et d'autre de la pièce à mesurer.

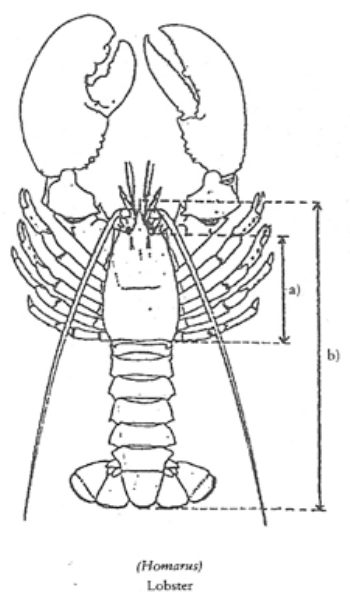
Homards et langoustines

La taille du homard et de la langoustine se mesure soit comme la longueur céphalo-thoracique, parallèlement à la ligne médiane, de la pointe du rostre jusqu'à l'extrémité postérieure du telson, à l'exclusion des *setae* (longueur « b » dans les figures 49 et 50), soit comme la longueur totale, de la pointe du rostre à l'extrémité arrière du telson, à l'exclusion des *setae* (longueur « b » dans les figures 49 et 50).



Source : AACP.

Figure 49 – Langoustine

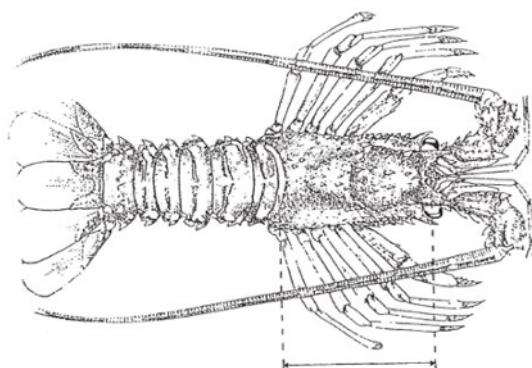


Source : AECF.

Figure 50 – Homard

Langoustes

La taille de la langouste se mesure comme la longueur céphalothoracique, parallèlement à la ligne médiane, de la pointe du rostre jusqu'au point médian de la bordure distale dorsale du céphalothorax (voir: figure 51).

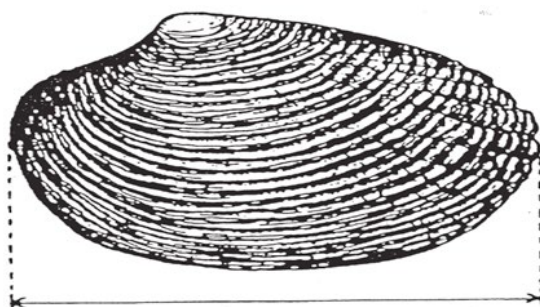


Source : AECF.

Figure 51 – Langoustes

Mollusques bivalves

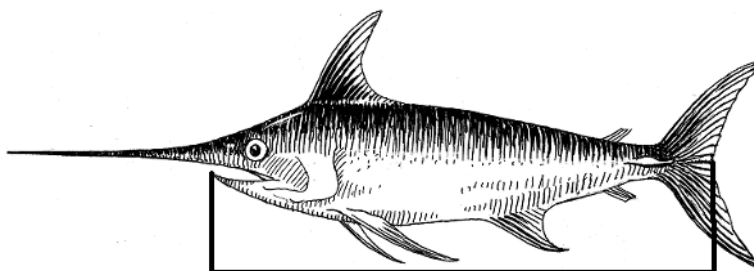
La taille des mollusques bivalves correspond à la plus grande dimension de la coquille (voir figure 52)



Source : AECF.

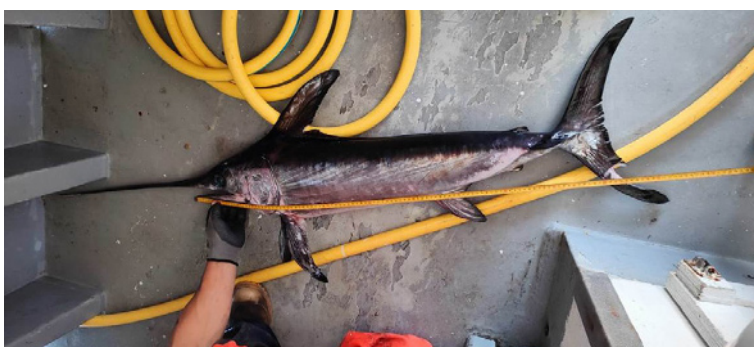
Figure 52 – Mollusques bivalves (source: AECF)

- **Poids** : pour certaines espèces, la taille minimale peut être exprimée en termes de poids d'un poisson ou de poids total d'un nombre donné de poissons. Par exemple, l'espadon de la Méditerranée (zone CICTA) : taille minimale de 100 cm de longueur de mâchoire inférieure ou 11,4 kg de poids vif (10,2 kg de poids éviscéré et sans branchies), avec une tolérance de 5 % en poids et/ou en nombre de pièces par débarquement de la capture totale d'espadon du navire.



Source : AACP.

Figure 53 – Mesure de l'espadon



Source : Domagoj Bojko.

Figure 54 – Exemple de mesure de l'espadon à l'aide d'un mètre ruban

Étape 4) Vérifier la concordance avec les données déclarées par le capitaine

L'inspecteur doit recouper ses propres observations ou mesures de la composition des captures et du poids des espèces détenues à bord avec les données déclarées par le capitaine dans les documents adéquats du navire, sans oublier ce qui suit :

- le journal de pêche : les estimations données par le capitaine devraient correspondre à celles de l'inspecteur. S'agissant d'estimations, une légère différence est possible ;
- déclaration de débarquement : si une déclaration de débarquement doit être effectuée, les quantités réelles de poisson débarquées doivent être déclarées par le capitaine. L'inspecteur vérifie que ces chiffres concordent avec les estimations du journal de pêche, en tenant compte d'une éventuelle marge d'erreur prévue par la loi qui autoriserait quelques divergences entre les estimations du capitaine et les poids réels.

Étape 5) Vérifier le respect des limitations de capture et/ou des possibilités de pêche

L'inspecteur doit recouper ses propres observations ou mesures de la composition des captures et du poids des espèces détenues à bord avec les limitations de capture indiquées dans l'autorisation du navire et/ou les possibilités de pêche qui lui sont attribuées, sans oublier ce qui suit :

- les limitations de capture ne s'appliquent pas nécessairement à une sortie mais peuvent être étalées sur une période plus longue, un mois ou une année par exemple. Dans ce cas, l'inspecteur doit vérifier les déclarations de captures antérieures du navire ou de la flotte à laquelle il appartient pour s'assurer du respect des règles ;
- les déclarations antérieures peuvent ne pas être immédiatement accessibles, auquel cas l'inspecteur doit soumettre le dossier à l'administration compétente (généralement le CSP) pour qu'elle vérifie la consommation des quotas (le cas échéant) ;
- les règles applicables en matière de prises accessoires pour les espèces couvertes par des limites/quotas de capture établies par les réglementations nationales conformément aux recommandations de la CICTA. Toutes les quantités de prises accessoires doivent être déclarées et déduites du quota. Par exemple, les prises accessoires de thon rouge en mer Méditerranée ne devraient jamais dépasser 20 % du total des captures détenues à bord à la fin de chaque sortie de pêche.

Dans le domaine d'application de la CGPM couvert par les plans de gestion, des règles en matière de prises accessoires sont établies pour les navires non autorisés. En mer du Levant et en mer Ionienne, les captures des espèces couvertes par les plans de gestion (gambon rouge et crevette rouge) ne doivent pas dépasser 3 % du poids vif total des captures détenues à bord.

Étape 6) Vérifier l'existence d'espèces protégées et de captures temporairement interdites

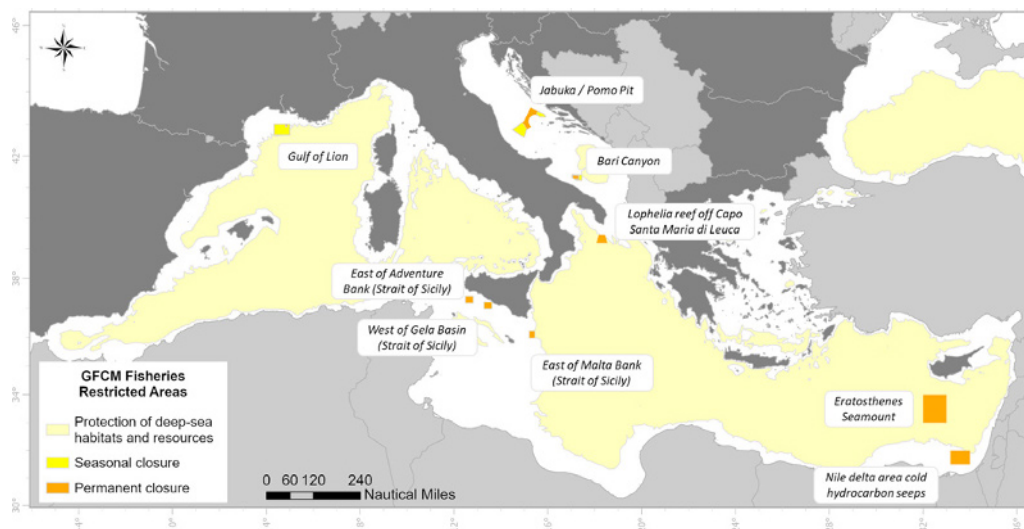
Au cours d'une inspection des captures détenues à bord, l'inspecteur doit contrôler la présence éventuelle de toute espèce protégée et d'espèces temporairement interdites et vérifier les chiffres déclarés dans le journal de bord.

Même si les espèces temporairement interdites ont été correctement déclarées, l'inspecteur doit vérifier qu'elles n'ont pas été capturées au cours de la période de fermeture ou dans la zone fermée. À cette fin, il convient de vérifier attentivement les informations VMS/AIS pour détecter toute position de pêche qui correspondrait à une zone interdite. L'assistance du CSP pourrait être nécessaire pour ces recoupements.

En mer méditerranéenne, la CICTA et la CGPM ont mis en place des périodes de fermetures, des zones fermées et des zones de pêche restreintes pour les espèces couvertes par des plans de gestion.

Dans la zone de la CICTA, une période de fermeture a été établie pour le thon rouge, le germon et l'espadon. Au cours de cette période, il est interdit de capturer (en tant qu'espèce ciblée ou en tant que prise accessoire), de détenir à bord, de transborder, de transférer (le cas échéant) ou de débarquer l'une ou l'autre de ces espèces.

La CGPM a établi des zones de pêche à accès restreint (FRA) dans lesquelles les activités de pêche sont interdites ou restreintes temporairement ou de manière permanente. Les restrictions sont généralement liées au type d'engin, à l'effort de pêche, à la taille des mailles, aux ports de débarquement, à l'autorisation de pêche et au VMS/AIS.



Source : AECF.

Figure 55 – Tableau avec les FRA de la CGPM

L'inspecteur vérifie également les règles spécifiques applicables aux espèces protégées, comme les tortues, les oiseaux marins et les requins. Dans les zones de gestion de la CICTA et de la CGPM, des mesures spécifiques d'atténuation des prises accessoires et de la mortalité ont été mises en place. Ces mesures recommandent l'utilisation de types spécifiques d'appâts et d'hameçons de pêche de forme généralement circulaire, l'utilisation de lignes d'effarouchement des oiseaux, la pose de palangres uniquement la nuit, etc.

À cet égard, il convient d'accorder une attention particulière à la pratique dite du « shark finning », qui consiste à capturer un requin pour lui enlever ses nageoires puis à rejeter dans la mer le reste du corps.

Partie A. Introduction

Ce module va guider pas-à-pas l'inspecteur dans l'identification du type d'engin de pêche utilisé et/ou se trouvant à bord et l'établissement de la conformité de l'engin.

Partie B. Méthode

1) Identifier le type d'engin utilisé

L'inspecteur doit en premier lieu vérifier le type d'engin de pêche utilisé par une observation visuelle de l'armement du navire de pêche et des engins de pêche à bord. Normalement, l'armement présent à bord est propre au type d'engin utilisé, par exemple le grand mât de charge muni d'un vire-filet électrique que l'on peut voir sur un senneur.

Avant de mener une quelconque inspection, l'inspecteur doit être en mesure de reconnaître les principaux types d'engins de pêche et les navires qui les utilisent dans sa zone d'activité.

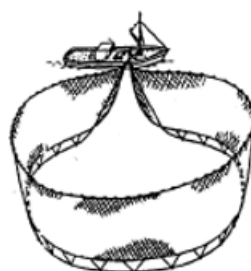
- **Senne coulissante**

Ce filet capture le poisson en l'encerclant à la fois sur les côtés et par-dessous. Il s'agit généralement d'un filet de surface dont la ralingue supérieure est maintenue par de nombreux flotteurs. Le filet se caractérise par l'utilisation d'une coulisse au fond du filet, ce qui permet de le fermer comme un porte-monnaie et de retenir tous les poissons dans le filet tournant. Des dispositifs de concentration de poissons (DCP) sont souvent utilisés avec la senne coulissante.



Source : AACP.

Figure 56 – Senne coulissante



Source : FAO.

Figure 57 – Récupération d'une senne coulissante



Source : FAO.

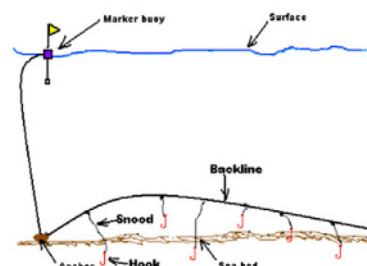
Figure 58 – DCP

• **Palangre**

La palangre est un engin de pêche constitué d'une ligne principale sur laquelle sont fixés de nombreux hameçons par l'intermédiaire d'avançons de longueur et d'écartement variables selon l'espèce ciblée. Elle peut être employée sur le fond ou près du fond (palangre de fond), entre deux eaux ou à proximité de la surface (palangre dérivante).



Source : AACP.
Figure 59 – Palangrier



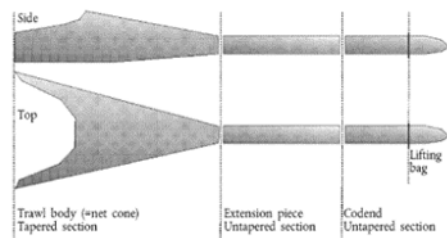
Source : AACP.
Figure 60 – Palangre de fond

• **Chalut**

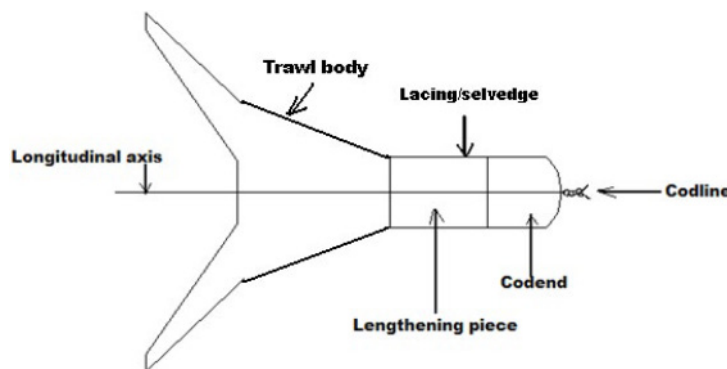
Les chaluts sont des filets remorqués composés d'une structure de forme conique se terminant par un sac fermé (cul de chalut) qui recueille les poissons. L'ouverture peut être maintenue ouverte, tant verticalement qu'horizontalement, par divers moyens suivant le type de chalut. Le chalut de fond est traîné sur le fond pour capturer des espèces démersales (de fond) ; le chalut pélagique est traîné entre deux eaux, juste au-dessus du fond marin et jusque dans les eaux proches de la surface pour capturer des espèces pélagiques.



Source : AACP.
Figure 61 – Chalutier



Source : Journal officiel de l'Union européenne
Figure 62 – Construction type d'un chalut



Source : AACP.
Figure 63 – Configuration générale du chalut

• **Filet maillant et filet emmêlant**

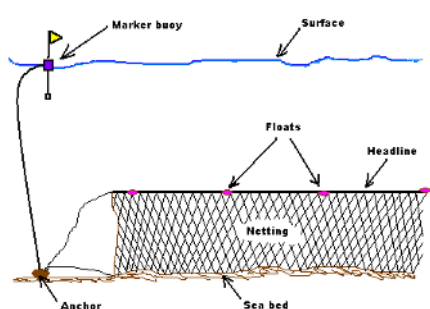
Avec ce type d'engin, le poisson est maillé, emmêlé ou empêtré dans le filet, qui est constitué d'une seule nappe (filet maillant) ou de plusieurs nappes (trémil). Ces filets peuvent être employés seuls ou, ce qui est plus fréquent, en grand nombre et mis bout à bout pour former ce que l'on appelle une « tessure ».

En raison de leur forme, qui fait appel à du lest et à la flottabilité, ils sont utilisés pour la pêche en surface, entre deux eaux ou sur le fond marin.



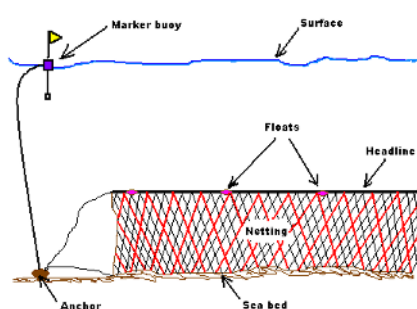
Source : AACP.

Figure 64 – Navire à filet maillant



Source : AACP.

Figure 65 – Filets maillants de fond

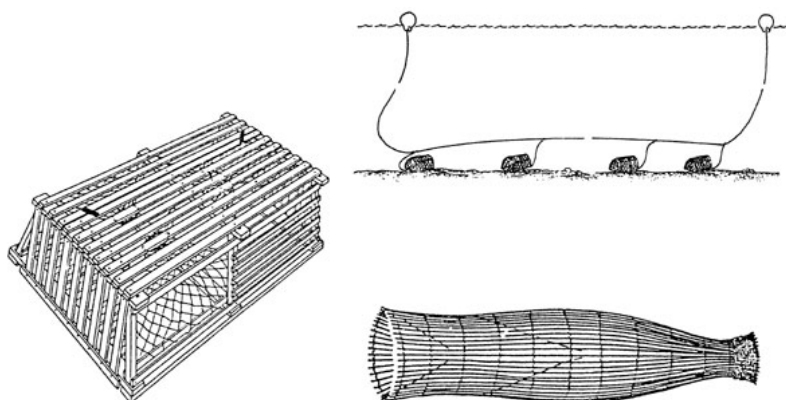


Source : AACP.

Figure 66 – rémails de fond

• **Madragues**

Les madragues sont des engins de pêche qui sont fixés ou mouillés au fond de la mer, et qui fonctionnent comme un piège pour capturer les espèces marines. Ils sont construits sous la forme d'un panier, d'un pot, d'un tonneau ou d'une cage, et comprennent dans la plupart des cas un cadre rigide ou semi-rigide fait de divers matériaux (bois, osier, tiges métalliques, grillage, etc.) qui peut être recouvert ou non d'un filet. Ils possèdent un ou plusieurs entonnoirs ou bouches aux extrémités lisses qui permettent aux espèces de pénétrer dans la chambre interne. Ils peuvent être utilisés séparément ou en groupes. Lorsqu'elle est utilisée en groupe, une ligne principale porte de nombreux pièges sur des lignes secondaires dont la longueur et l'espacement varient en fonction de l'espèce ciblée.



Source : AACP.

Figure 67 – Madragues

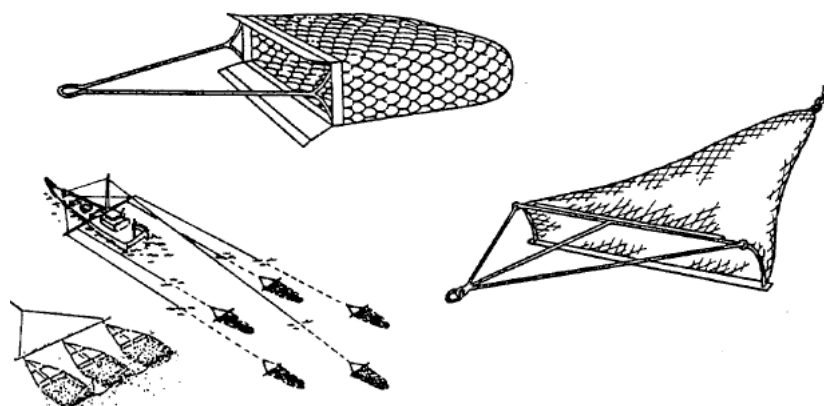


Source : AACP.

Figure 68 – Madragues à bord du navire

• **Dragues**

Les dragues sont des engins de pêche généralement constitués d'un cadre en métal lourd, équipé d'une lame ou soc, qui sont remorqués sur le fond marin pour en extraire les mollusques enfouis tels que les moules, les huîtres, les coquilles Saint-Jacques et les palourdes. Les crustacés sont récoltés dans un sac, souvent constitué d'anneaux en acier, ce qui permet de tamiser la boue et le sable.



Source : AACP.

Figure 69 – Dragues

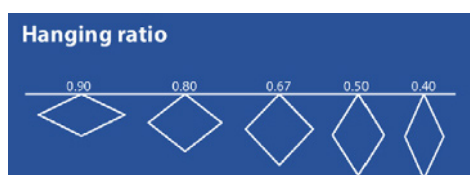
2) Mesurer les paramètres utiles de l'engin

Après avoir établi quel est le type d'engin utilisé et/ou se trouvant à bord, l'inspecteur mesure les paramètres utiles de l'engin, c'est-à-dire les dimensions qui font l'objet de restrictions dans l'autorisation ou la législation. Les principales restrictions rencontrées sont les suivantes :

- **Longueur/hauteur de chute**

S'agissant des sennes coulissantes et des filets maillants, la longueur est la longueur de la ralingue supérieure et la hauteur de chute est la mensuration verticale du filet.

- **Rapport d'armement**



Source : AECF.

Figure 70 – Exemple de rapport d'armement

S'agissant des filets maillants, le rapport d'armement détermine la profondeur et la tension de la maille d'une nappe de filet. On l'obtient en divisant la longueur de la ralingue supérieure ou inférieure par la longueur maximale (étirée) du filet. Le rapport d'armement mesure l'étirage du filet le long des ralingues supérieure et inférieure, qui a un effet important sur la sélectivité des poissons.

- **Maillage**

Des restrictions peuvent s'appliquer au maillage de tout engin constitué d'une nappe de filet, comme les sennes coulissantes, les filets maillants ou les chaluts.

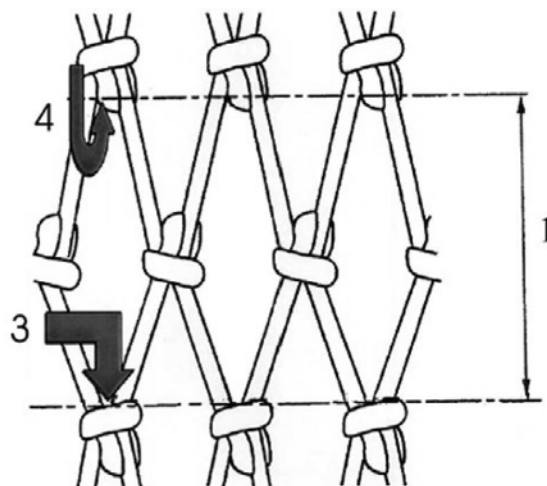
Il est indispensable de mesurer le maillage pour vérifier le respect des restrictions auxquelles il est soumis. Il faut absolument que l'inspecteur suive les procédures officielles en ce qui concerne la sélection des mailles et le nombre de mailles à mesurer, l'état du filet et la manière concrète d'effectuer la mesure. Parmi les méthodes couramment employées pour mesurer le maillage, citons :

- la dimension intérieure du maillage.



Source : AECF.

Figure 71 – Jauge de maille de type calle



Source : AACP.

Figure 72 – Où mesurer une maille (AACP)

La distance intérieure entre les nœuds se mesure à l'aide d'une jauge de maille. Cette mesure s'effectue normalement à l'aide d'une jauge semblable à une cale fuselée que l'on insère dans la maille, soit à la main soit à l'aide d'un poids qui applique une force prédéterminée. Lorsque l'on ne peut l'insérer davantage, on relève la dimension du maillage indiquée sur la jauge.



Source : AACP.

Figure 73 – Mesure du maillage d'un chalut

— La dimension totale du maillage (nœud à nœud)

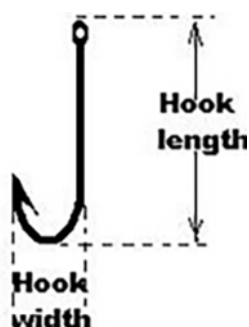
La longueur totale d'un nombre de mailles étirées est mesurée à l'aide d'un mètre ruban et le maillage moyen est calculé en divisant la longueur totale par le nombre de mailles.

- **Longueur du côté de maille**

Distance entre deux nœuds adjacents sur un côté d'une maille

- **Hameçons**

Suivant les règles en vigueur, il peut être nécessaire de vérifier le nombre total d'hameçons susceptibles d'être utilisés sur les palangres flottantes ou de fond ainsi que la taille (longueur et largeur) des hameçons. Cela peut se faire en comptant le nombre d'hameçons sur une longueur d'échantillon de palangre et en extrapolant à la longueur totale.



Source : AACP.

Figure 74 – Dimensions des hameçons

3) Vérifier la conformité des données déclarées par le capitaine

L'inspecteur recoupe ensuite ses observations ou mesures relatives au type d'engin et à ses paramètres avec les données déclarées par le capitaine dans le journal de pêche (voir annexe 8 sur les codes et types d'engins de la FAO).

Lorsque l'inspecteur monte à bord d'un navire et vérifie les documents, il dispose ou se voit remettre les données du journal de pêche sur l'engin de pêche qui a été utilisé pour effectuer les captures détenues à bord. L'inspecteur doit s'assurer que le type d'engin enregistré sur la page du journal de pêche correspond au type d'engin détenu à bord. Il s'agit d'une vérification tout particulièrement importante lorsque la composition des captures fait l'objet de restrictions suivant l'engin utilisé. L'inspecteur ne doit pas supposer que l'engin se trouvant à bord, en particulier des éléments comme le cul d'un chalut, est l'engin qui a effectivement été utilisé pour effectuer les captures détenues à bord.

Par exemple, un cul de chalut peut être transféré en pleine mer entre deux navires lorsqu'un pêcheur a déchiré ou perdu son engin. Dans le cas de la pêche en bœuf, il peut aussi arriver que les captures soient effectuées par le filet qui est à bord du navire partenaire plutôt qu'avec l'engin se trouvant à bord du navire qui fait l'objet d'une inspection. Il est judicieux que l'inspecteur demande si l'engin se trouvant à bord est bien l'engin utilisé lors de la sortie de pêche.

4) Vérifier la conformité des engins

L'inspecteur recoupe ses observations ou mesures relatives au type d'engin et à ses paramètres avec l'autorisation pour s'assurer que le type d'engin utilisé est autorisé et qu'il respecte les restrictions concernant son utilisation et ses paramètres qui figurent dans l'autorisation.

Lors de la vérification de la conformité de l'engin de pêche utilisé, il convient de tenir compte des éventuelles restrictions temporelles et/ou spatiales. Par exemple, la pêche dans les zones de pêche restreinte est généralement interdite, ou des restrictions à l'utilisation d'engins de pêche spécifiques sont appliquées ; la capture de thon rouge à l'aide d'un filet à senne coulissante est interdite pendant la fermeture temporelle.

Les inspecteurs doivent également savoir que certaines méthodes et certains engins de pêche peuvent être interdits.

On peut citer parmi les méthodes interdites :

- les explosifs ;
- les substances soporifiques ;
- le courant électrique ;
- les harpons ;
- les moyens aériens (pêche du thon rouge).

On peut citer parmi les engins de pêche interdits :

- les filets dérivants dans la pêche du thon rouge.

Cette liste n'est pas exhaustive et les méthodes interdites dépendent des règles en vigueur.

5) Vérifier la conformité des dispositifs

L'inspecteur vérifie ensuite que les dispositifs se trouvant sur l'engin sont conformes aux exigences applicables. Il peut s'agir des dispositifs suivants :

- **Tablier**

Un tablier est une pièce plate de matériel ou de filet attachée au cul du chalut qui évite la détérioration de celui-ci et peut être soumis à certaines conditions d'utilisation.

- **Erses de levage**

Ces cordes sont fixées au chalut et servent à le lever à l'aide du treuil situé sur le pont du navire.



Source : AACP.

Figure 75 – Erses de levage

- **Fourreau de renforcement**

Des fourreaux de renforcement sont fixés autour du cul du chalut pour éviter la détérioration de celui-ci et peuvent être soumis à certaines conditions d'utilisation.



Source : AACP.

Figure 76 – Fourreau de renforcement

6) Vérifier la présence d'engins interdits

L'inspecteur vérifie qu'aucun des engins se trouvant à bord n'est interdit par la législation applicable. Par exemple, l'utilisation de filets dérivants dans les pêcheries de grands pélagiques en Méditerranée et l'utilisation de moyens aériens pour rechercher le thon rouge sont toutes deux interdites, et le nombre maximal d'hameçons pouvant être posés ou embarqués à bord des navires ciblant l'espadon est de 2 500.

7) Vérifier la présence d'engins permettant la remise à l'eau des tortues

L'inspecteur vérifie que des dispositifs pour la remise à l'eau des tortues sont, s'il y a lieu, présents à bord. Par exemple, les navires de pêche utilisant des palangres et des filets de fond dans la zone de la CGPM doivent transporter du matériel de manutention, de démantèlement et de remise à l'eau sûrs, permettant de remettre à l'eau les tortues marines sans les blesser et d'une manière qui leur garantisse une probabilité de survie maximale. Ce matériel peut comprendre un panier de levage ou une époussette, un coupe-ligne et un dispositif de retrait de l'hameçon.



Source : South Chatham Tackle.

Figure 77 – Kit de remise à l'eau des tortues

8) Vérifier la conformité des dispositifs de concentration des poissons

Un dispositif de concentration des poissons (DCP) est une structure flottante, dérivante ou ancrée, qui est constituée de plusieurs pièces et sous laquelle les poissons se regroupent naturellement (voir figure 58). Le DCP peut être utilisé pour créer des concentrations d'espèces importantes d'un point de vue commercial, à même d'être exploitées par le navire de pêche. L'inspecteur vérifie si l'utilisation de DCP est limitée ou interdite par les règles de l'ORGP.

En mer méditerranéenne, la CGPM a mis en place des mesures de gestion pour l'utilisation des DCP dans les pêches de delphinidés, qui établissent des autorisations de pêche pour les navires utilisant des DCP et des mesures techniques en ce qui concerne la composition, la localisation, le maintien et le remplacement, l'identification et le marquage des DCP.

9) Vérifier le marquage des engins

L'inspecteur vérifie si l'engin et les DCP sont marqués conformément à la législation applicable.

De manière générale, les engins de pêche et les DCP doivent être marqués de manière à permettre facilement l'identification du navire de pêche qui possède l'engin.

Les marquages peuvent inclure différentes informations, telles que l'identification externe du navire, le numéro de la licence de pêche, le code pays, etc.

Dans la zone de la CGPM, les engins de pêche dormants et les DCP déployés par certaines catégories de navires de pêche doivent être marqués conformément aux règles nationales.



Source : Domagoj Bojko.

Figure 78 – Bouée de marque

Inspecter un transbordement	Module 7
Introduction	Partie A

Partie A. Introduction

On entend par « transbordement » le déchargement sur un autre navire, le navire receveur, d'une partie ou de la totalité des produits de la pêche ou de l'aquaculture se trouvant à bord d'un navire, le navire donneur.

Les transbordements sont régis par différentes règles en fonction de la zone dans laquelle l'opération a lieu, des espèces concernées et de la nationalité du navire. Les règles sont édictées par les législations nationales des États côtiers et, en fonction de la zone ou des espèces de poissons, par l'ORGP concernée.

Pour veiller à ce que ces opérations soient effectuées dans le respect de la législation, il est important d'inspecter régulièrement les transbordements et de vérifier les quantités concernées.

Partie B. Méthode

En général, avant toute opération de transbordement, une notification préalable est requise. Cette notification doit contenir certaines informations minimales, telles que les coordonnées du navire donneur et du navire receveur, des informations sur les espèces à transborder, ainsi que le jour et le lieu du transbordement. Après réception de la notification préalable, les autorités compétentes délivrent une autorisation de transbordement. Il convient de noter qu'aucun transbordement ne peut avoir lieu tant que l'autorisation de transbordement n'a pas été reçue. Afin de confirmer que le transbordement a eu lieu et de déterminer les quantités qui ont été déchargées à la fois du navire donneur et du navire receveur, la déclaration de transbordement peut être demandée (voir annexe 9 Déclaration de transbordement).

En mer Méditerranée, le transbordement en mer de thonidés et d'espèces apparentées gérés par la CICTA est interdit tant dans la zone de la CGPM que dans les zones soumises à des plans de gestion. Le transbordement de ces espèces n'est autorisé que dans les ports désignés et les règles applicables à l'entrée dans le port s'appliquent également.

Conformément aux recommandations de la CICTA, des obligations applicables tant au navire donneur qu'au navire receveur ont été définies.

Le capitaine du navire de pêche doit notifier aux autorités de l'État du port la date et l'heure du transbordement prévu ainsi que le nom du navire receveur.

Le transbordement de thonidés et d'espèces apparentées dans les ports désignés est soumis à l'autorisation de transbordement délivrée par les autorités de l'État du pavillon. L'autorisation de transbordement est accordée après réception de l'autorisation préalable et en ce qui concerne les navires receveurs autorisés et inscrits dans le registre CICTA des navires transporteurs.

La demande d'autorisation préalable doit être envoyée par le capitaine du navire donneur et contenir des informations sur la localisation géographique des captures, les quantités de produits de la pêche à transborder, le lieu du transbordement, la date et l'heure, ainsi que des informations sur le navire receveur.

Un original ou une copie de l'autorisation préalable doit être disponible à bord du navire donneur.

À la suite de l'opération de transbordement, le capitaine du navire donneur remplit la déclaration de transbordement de la CICTA et la soumette aux autorités de l'État du pavillon.

En ce qui concerne les obligations du navire receveur, le capitaine du navire de charge receveur informe les autorités de l'État du port des quantités de captures de thonidés et d'espèces apparentées transbordées sur son navire avant l'opération de transbordement. À l'issue du transbordement, la déclaration de transbordement de la CICTA devrait être complétée et transmise aux autorités compétentes.

Il est nécessaire que tous les transbordements de thonidés et d'espèces apparentées soient inspectés par les autorités de contrôle du port désigné.

Bien que de telles règles strictes aient été établies pour les espèces gérées par la CICTA, le suivi et le contrôle d'éventuelles opérations de transbordement en mer devraient être effectués indépendamment des espèces concernées. Les transbordements en mer échappent souvent aux autorités de contrôle de l'État du pavillon ou de l'État côtier, et ils peuvent donc constituer un moyen pour les opérateurs de dissimuler la pêche et/ou les captures illégales.



Source : AACP.

Figure 79 – Exemple d'opération de transbordement

Les CSP jouent un rôle important dans la surveillance et le contrôle d'éventuelles opérations de transfert, car ils sont chargés de notifier aux unités d'inspection sur le terrain toute activité suspectée d'être une opération de transbordement.

Au cours d'une inspection de transbordement, deux objectifs principaux doivent être respectés :

- vérifier que le transbordement est autorisé et réalisé conformément aux règles ;
- vérifier que les quantités transbordées sont correctement enregistrées.

Si la procédure décrite ci-après peut être suivie dans son intégralité pour vérifier les quantités transbordées (à savoir inspection des deux navires avant et après le transbordement), il est bien souvent plus efficace de contrôler les produits de la pêche en cours de transbordement. La méthodologie effectivement appliquée dépendra du type de produit(s) de pêche faisant l'objet d'un transbordement et des contraintes physiques et temporelles au moment de l'inspection.

Les procédures d'inspection des transbordements doivent inclure les éléments suivants :

- Vérifier que le transbordement a été autorisé.
Aucun transbordement ne peut avoir lieu tant que l'autorisation de transbordement n'a pas été reçue. Un original ou une copie de l'autorisation préalable doit être disponible à bord du navire donneur.
- Vérifier les quantités dans la notification/l'autorisation préalable de transbordement.
L'inspecteur contrôle le transbordement et compare les quantités énumérées dans la notification préalable avec celles détenues à bord.
- Vérifier les captures à bord avant et après le transbordement.
La quantité des captures se trouvant à bord du navire donneur avant le début du transbordement et une fois celui-ci terminé peut être établie à l'aide de la méthode pour la vérification des captures, décrite dans le module n° 5. Les résultats sont exprimés en équivalent-poids vif pour chaque espèce, en tenant compte du type de présentation des produits de la pêche et des facteurs de conversion applicables.
- Vérifier les quantités transbordées.
Les quantités transbordées correspondent à la différence entre les captures détenues à bord du navire donneur avant le transbordement et celles après le transbordement ; sinon, si l'inspecteur a contrôlé le transbordement, il s'agit des quantités observées.
- Vérifier les quantités transbordées observées.
Si l'inspecteur a contrôlé le transbordement, il peut comparer les quantités transbordées qui ont été calculées avec celles qu'il a observées.
- Vérifier les quantités observées à bord du navire receveur.
Il est également possible de comparer les quantités transbordées avec les quantités observées à bord du navire receveur avant et après le transbordement.
- Vérifier les enregistrements du journal de bord de l'opération de transbordement (navire donneur et navire receveur).
- Vérifier la déclaration de transbordement.
Recouper les quantités transbordées qu'il a calculées ou observées avec celles indiquées par les capitaines respectifs du navire donneur et du navire receveur dans la déclaration de transbordement. Recouper la déclaration de transbordement avec l'eBCD (le cas échéant). Il arrive que ce recoupement ne soit pas possible au moment même de l'inspection puisqu'il peut s'écouler un certain laps de temps avant la réception de la déclaration de transbordement par l'autorité compétente ; dans ce cas, le recoupement est effectué dès que cela est possible.

Partie A. Introduction

L'inspection d'un navire au moment du débarquement est la seule occasion d'examiner la nature réelle de ce qui a été détenu à bord par le navire de pêche et ensuite débarqué.

La plupart des débarquements sont réalisés dans des ports ou d'autres lieux de débarquement. Toutefois, d'autres endroits appropriés le long de la côte pourraient être utilisés s'il y a une intention de faire quelque chose d'illégal ou si quelque chose d'illégal a déjà été fait au cours de la sortie de pêche.



Source : Neda de Karina.

Figure 80 – Débarquement au port

En 2016, l'accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA) est entré en vigueur. Cet accord prévoit l'établissement de ports désignés dans lesquels les navires de pêche étrangers peuvent débarquer leurs captures, après avoir envoyé une notification préalable d'entrée dans le port et obtenu l'autorisation de l'État du port. La notification préalable d'entrée dans le port (à des fins de débarquement ou de transbordement) est une déclaration du navire de pêche aux autorités de l'État côtier contenant des informations détaillées sur le navire de pêche, les captures à décharger ainsi que le lieu et l'heure d'arrivée. Le délai d'envoi de la notification préalable pourrait être fixé par la législation nationale, en prévoyant un délai suffisant pour permettre de planifier une inspection de la manière la plus efficace.

En mer Méditerranée, outre les prescriptions du PSMA, dans le cadre des zones de gestion de la CICTA et de la CGPM, plusieurs recommandations⁽¹⁰⁾ ont établi des notifications préalables pour les navires de pêche ayant l'intention de débarquer ou de transborder leurs captures. Ces recommandations établissent les notifications préalables et les débarquements dans les ports désignés pour tous les navires autorisés pêchant dans une zone donnée (voir annexe 12: Exigences relatives aux plans de gestion de la CGPM – vue d'ensemble).

La liste des navires autorisés et des ports désignés est disponible sur les sites web des ORGP compétentes.

⁽¹⁰⁾ Recommandation GFCM/43/2019/2; GFCM/42/2018/3; GFCM/42/2018/4; GFCM/43/2019/6; GFCM/43/2019/5; GFCM/43/2019/2; GFCM/42/2018/5; GFCM/42/2021/20; GFCM/42/2018/1; GFCM/43/2021/9.

Partie B. Méthode

Avant et pendant les inspections au port, lors du débarquement ou du transbordement, l'inspecteur doit suivre les instructions décrites dans les chapitres précédents et appliquer, dans la mesure du possible, les procédures suivantes ⁽¹¹⁾.

- Vérifier que les documents officiels à bord sont en cours de validité, si nécessaire, en prenant contact avec l'État du pavillon ou avec les registres internationaux des navires (si nécessaire, prévoir une traduction officielle des documents).
- Vérifier que le nom du navire, le pavillon, tout numéro d'identification externe et marquage (et le numéro d'identification OMI du navire, le cas échéant) et l'indicatif international d'appel radio sont corrects (si possible, examiner si le navire a récemment changé de nom et/ou de pavillon et, dans l'affirmative, noter le(s) nom(s) et pavillon(s) précédents).
- Noter le port d'enregistrement, les coordonnées du propriétaire, de l'opérateur, du bénéficiaire effectif, du capitaine et du propriétaire précédent au cours des cinq dernières années.
- Vérifier l'autorisation ou les autorisations : s'il s'agit de pêcher ou de transporter du poisson, la durée de l'autorisation ou des autorisations et son/leur application aux zones, aux espèces et aux engins de pêche.
- Examiner et vérifier les documents relatifs aux activités de pêche : journaux de bord, notification préalable, déclaration de débarquement, déclaration de transbordement, documents de capture, documents commerciaux.
- Examiner et vérifier les informations disponibles dans le système ERS en coopération avec le CSP, si nécessaire.
- Examiner et vérifier les plans d'arrimage et les dessins ou descriptions des cales à poisson afin de vérifier si leur taille et leur composition correspondent à ces dessins ou descriptions et si l'arrimage est conforme aux plans d'arrimage.
- Vérifier les informations VMS/AIS.
- Vérifier la conformité des engins de pêche aux conditions de la ou des autorisations, en mesurant, le cas échéant, la ou les taille(s) de maillage, la longueur des filets et la taille des hameçons.
- Vérifier que les marques d'identification de l'engin correspondent à celles autorisées pour le navire.
- Fouiller le navire afin de détecter tout engin de pêche rangé hors de vue et tout engin de pêche qui serait autrement illégal.
- Examiner si les poissons et produits de la pêche détenus à bord ont été capturés conformément aux conditions énoncées dans l'autorisation ou les autorisations applicable(s).
- Déterminer les quantités et les espèces détenues à bord dans la cale à poisson (ce faisant, l'inspecteur peut ouvrir des cartons dans lesquels le poisson a été préemballé et déplacer le poisson ou les cartons afin de s'assurer de l'intégrité des cales à poisson).
- Examiner et vérifier la composition de toutes les captures détenues à bord, si nécessaire par échantillonnage.
- Vérifier les espèces et les quantités débarquées, le type de produit, le poids vif (quantités déterminées à partir du journal de bord) et le facteur de conversion utilisé pour calculer le poids transformé en poids vif.
- Examiner les quantités éventuellement détenues à bord après le déchargement.

⁽¹¹⁾ Recommandation 2018-09 de la CICTA; recommandation GFCM/2008/1.

Module 8	Inspection lors du débarquement
Partie B	Méthode

- Examiner et vérifier la composition de toutes les captures détenues à bord, si nécessaire par échantillonnage.
- Examiner et vérifier les éventuelles activités de pêche INN. L'inspecteur informe, dès que possible, l'autorité compétente de l'État du port lorsqu'il soupçonne qu'un navire a pratiqué ou soutenu une pêche INN. Dans de tels cas, les autorités de l'État du port doivent prendre contact avec les autorités de l'État du pavillon et, le cas échéant, l'État côtier afin de vérifier si des activités de pêche ont été menées dans les zones indiquées dans les documents et systèmes électroniques pertinents.
- Compléter le rapport d'inspection et en fournir une copie au capitaine.

Partie A. Introduction

Dans le cadre de la pêche du thon rouge vivant à des fins d'élevage, plusieurs activités peuvent être menées. Ces activités diffèrent à bien des égards des activités de pêche typiques. Le poisson capturé n'est pas détenu à bord ou débarqué, mais transféré vivant dans la cage de transport, de sorte qu'il n'est pas possible de procéder à une observation de routine de la capture. Outre les navires de capture, plusieurs types de navires participent à l'opération de pêche, tels que les remorqueurs, les navires auxiliaires et les navires de soutien. Afin d'effectuer une inspection adéquate, les inspecteurs doivent être familiarisés avec les particularités des activités liées au thon rouge.

Partie B. Méthode

Les opérations de transfert sont des activités spécifiques menées principalement au cours de la pêche du thon rouge vivant à l'aide de filets à senne coulissante et de madragues. Conformément aux recommandations de la CICTA, les déplacements suivants de thons rouges vivants sont considérés comme des opérations de transfert :

- du filet du navire de capture à la cage de transport ;
- de la madrague à la cage de transport, indépendamment de la présence d'un remorqueur ;
- de la cage de transport à une autre cage de transport ;
- entre différentes cages dans une même installation d'élevage (transfert à l'intérieur des installations d'élevage) ;
- d'une cage d'élevage à une cage de transport.

Le transfert d'une cage contenant du thon rouge vivant depuis un remorqueur jusqu'à un autre remorqueur est également considéré comme une opération de transfert, bien qu'aucune relocalisation de thon rouge vivant ne se soit produite.



Source : Neda de Karina.

Figure 81 – Opération de transfert

Au cours du transport du thon rouge d'un lieu de pêche vers les installations d'élevage, plusieurs opérations de transfert peuvent être effectuées :

- la première opération de transfert est une opération de transfert de thons rouges vivants d'un filet de senne coulissante ou d'une madrague vers la cage de transport ;

- le transfert ultérieur désigne toute opération de transfert effectuée après le premier transfert et avant la mise en cage, qui pourrait inclure la division ou la fusion du contenu des cages de transport.

La ou les cage(s) de transport utilisée(s) pour transférer les poissons vers les installations d'élevage est (sont) numérotée(s) au moyen d'un système de numérotation unique afin de permettre la traçabilité du thon rouge vivant du navire de capture jusqu'à sa destination finale. Ce système de numérotation comprend une combinaison alphanumérique du code de l'État des installations d'élevage et du numéro de la cage (par exemple, MLT003). Le numéro attribué à la cage doit être de dimensions appropriées et imprimé sur deux côtés opposés de l'anneau de la cage et au-dessus de la ligne de flottaison. D'autres méthodes permettant de marquer l'identifiant unique de la cage ne sont possibles que si une visibilité, une lisibilité et une inviolabilité adéquates sont garanties.

Par exemple, les numéros peuvent être peints ou imprimés sur le panneau fixé à l'anneau de la cage (figure 82).



Source : Neda de Karina.

Figure 82 – Autre méthode de marquage de la cage de transport

Une opération de transfert fait intervenir deux opérateurs : l'opérateur donneur et l'opérateur receveur. L'opérateur donneur désigne le capitaine du navire de capture ou de remorquage, ou le représentant d'une installation d'élevage ou d'une madrague, à l'origine d'une opération de transfert.

Les responsabilités définies dans la recommandation de la CICTA s'adressent à l'opérateur donneur.

- **Notification préalable de transfert et autorisation de transfert**

Une opération de transfert ne peut être effectuée avant l'envoi de la notification préalable de transfert par l'opérateur donneur et, à la suite de sa soumission, un numéro d'autorisation de transfert a été attribué. Une fois le transfert autorisé, les activités de transfert peuvent commencer par la connexion du filet à la porte de la cage de transport en cas de premier transfert, ou à la porte de deux cages de transport pour les transports ultérieurs. Lors des premières opérations de transfert, la présence d'un observateur régional de la CICTA et, pour les transferts ultérieurs, d'un observateur national est obligatoire. À la fin de l'opération de transfert, le filet de la senne coulissante ne devrait pas être séparé de la cage de transport tant que l'observateur régional de la CICTA n'a pas rempli ses obligations.

Le numéro d'autorisation de transfert comprend :

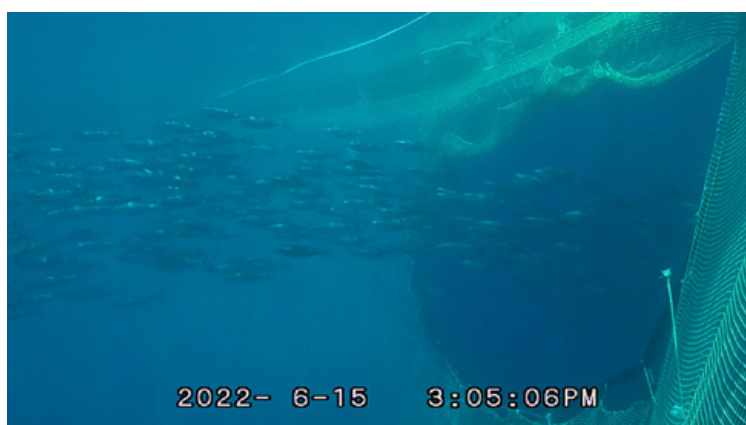
- code de lettres CPC ;
- quatre chiffres pour l'année ;
- trois lettres AUT ou NEG : AUT fait référence à l'autorisation positive et NEG à l'autorisation négative ;
- numéros séquentiels d'autorisation.

Par exemple, ITA2022AUT00017.

• Suivi des opérations de transfert

Afin de déterminer le nombre de thons rouges transférés du filet du navire de capture, de la madrague ou d'une autre cage de transport, toutes les opérations de transfert sont surveillées par une caméra vidéo dans l'eau. Les transferts de cages contenant du thon rouge vivant d'un navire remorqueur à un autre navire remorqueur sans déplacement du thon rouge vivant sont exemptés de l'obligation d'enregistrement vidéo. Le capitaine du navire de pêche ou du navire de remorquage donneur est chargé d'assurer le suivi de l'opération de transfert à l'aide de la caméra vidéo conformément aux normes et procédures minimales.

L'opération de transfert est considérée comme valide si l'enregistrement vidéo est conforme aux normes et procédures minimales en matière d'enregistrement vidéo.



Source : Neda de Karina.

Figure 83 – Enregistrement vidéo de l'opération de transfert

• Normes et procédures minimales pour l'enregistrement vidéo

- a) Au début et/ou à la fin de la vidéo, le numéro d'autorisation de transfert est affiché. Le numéro est écrit sur le panneau en couleurs contrastées et affiché au début de l'opération de transfert par le plongeur dans l'eau.
- b) L'heure et la date de la vidéo doivent être affichées en permanence tout au long de l'enregistrement vidéo.
- c) L'enregistrement vidéo doit être continu, c'est-à-dire sans interruption ni coupure, et couvrir l'ensemble de l'opération.
- d) Avant le début de l'opération de transfert, l'enregistrement vidéo comprend l'ouverture du filet/de la porte et indique si la cage réceptrice contient déjà du thon rouge ou non. À la fin de l'opération de transfert, l'enregistrement vidéo comprend la fermeture du filet/de la porte.
- e) L'enregistrement vidéo doit être d'une qualité suffisante pour permettre de déterminer le nombre de thons rouges transférés.
- f) Une copie de l'enregistrement vidéo doit être conservée à bord du navire donneur pendant toute la période d'autorisation et doit être fournie à l'observateur régional de

la CICTA, à l'observateur de la CPC, aux autorités d'inspection ainsi qu'aux autorités compétentes des États du pavillon, de la madrague et de l'installation d'élevage.

- g) Les séquences vidéo originales accompagnent les prises jusqu'à l'installation d'élevage de destination.
- i) Le dispositif de stockage électronique contenant l'enregistrement vidéo original doit être fourni sans délai à l'observateur régional et/ou national de la CPC de la CICTA après la fin du transfert. La modification ou la manipulation de l'enregistrement vidéo original est interdite.

- **Procédures dans le cas où l'enregistrement vidéo est d'une qualité insuffisante pour permettre de déterminer le nombre de thons rouges transférés**

En cas de qualité insuffisante des enregistrements vidéo, l'opération de transfert doit être répétée si nécessaire. La répétition doit être effectuée jusqu'à ce que la vidéo soit d'une qualité suffisante pour déterminer le nombre de thons rouges et qu'elle soit conforme aux normes et procédures minimales applicables aux enregistrements vidéo. L'opération de transfert peut être répétée sur une base volontaire, par l'opérateur donneur (transfert volontaire) ou ordonnée par les autorités de contrôle de l'opérateur donneur (transfert de contrôle).

Une fois que le transfert de contrôle a été ordonné et que le moment et le lieu du transfert de contrôle ont été déterminés, la cage de transport est scellée au moyen de scellés fournis par l'observateur régional, ce qui permet au navire de capture de poursuivre ses activités de pêche.

L'opération de scellement requiert que, sur chaque porte de la cage de transport, les scellés soient apposés de manière à ce que la ou les portes ne puissent pas être ouvertes sans briser les scellés et que l'ensemble de l'opération soit enregistré par caméra vidéo.

Après l'achèvement de l'opération de scellement, un enregistrement vidéo est remis à l'observateur régional de la CICTA et à l'observateur national à bord du remorqueur receveur, en vue de sa transmission à l'autorité de contrôle ou à l'observateur régional présent pendant le transfert de contrôle.

Le transfert de contrôle est effectué en présence de l'autorité de contrôle de l'opérateur donneur ou de l'observateur régional de la CICTA. Le nombre de thons rouges déterminé par le transfert volontaire et/ou de contrôle valide est utilisé pour compléter le journal de bord, la déclaration de transfert de la CICTA et l'eBCD.

- **Déclaration de transfert de la CICTA**

À l'issue de l'opération de transfert, y compris le transfert volontaire et/ou de contrôle, l'opérateur donneur remplit la déclaration de transfert de la CICTA (ITD). L'ITD doit être mis à la disposition de l'observateur régional de la CICTA qui enregistrera des informations indiquant si une ou plusieurs non-conformité(s) potentielle(s) au cours de l'opération de transfert a/ont été constatée(s) et le nombre estimé de thons rouges transférés.

L'ITD initiale est livrée à l'opérateur destinataire et accompagne le poisson jusqu'à la ou les installations d'élevage de destination. Pour une description plus détaillée des exigences en matière d'ITD, voir le module 4, étape 5.

- **Obligation de déclaration pour les poissons qui meurent au cours de la capture, des opérations de transfert et du transport**

Le thon rouge mort au cours de la capture et du premier transfert d'un navire à senne coulissante ou d'une madrague doit être enregistré dans le journal de bord du navire à senne coulissante ou dans la déclaration de capture quotidienne de la madrague, dans l'ITD et dans l'eBCD.

Les thons rouges morts ou perdus pendant le transport et les transferts ultérieurs sont déclarés par le capitaine du navire remorqueur à l'aide du modèle « Déclaration des

poissons morts au cours d'opérations ultérieures de transfert et de remorquage » (voir annexe 13).

La déclaration originale (« Déclaration des poissons morts au cours d'opérations ultérieures de transfert et de remorquage ») accompagne le poisson jusqu'à l'installation d'élevage de destination et une copie est conservée à bord des navires remorqueurs donneurs.



Source : Neda de Karina.

Figure 84 – Remorquage de la cage de transport

L'inspection de l'opération de transfert peut être effectuée soit sur le navire donneur, soit sur le navire receveur. Toutefois, étant donné que les responsabilités définies dans les règles applicables s'adressent à l'opérateur donneur, il est recommandé d'effectuer l'inspection sur le navire donneur.

Les procédures d'inspection suivantes sont recommandées pour l'inspection de l'opération de transfert :

- avant l'embarquement, observer si l'opération de transfert a débuté ou non et recouper les informations fournies dans la notification préalable et l'autorisation de transfert afin de vérifier que l'opération de transfert a été autorisée ;
- vérifier que la cage de transport est numérotée comme il se doit ;
- rechercher tout thon rouge mort à bord du navire ;
- vérifier les entrées faites dans le journal de bord et les comparer au VMS afin de détecter les divergences entre les données enregistrées dans le journal de bord et les positions du VMS ;
- vérifier les entrées effectuées dans l'ITD comme décrit dans le module 4, étape 5 ;
- vérifier les entrées effectuées dans l'eBCD – captures, commerce de produits vivants, transferts et mortalités ;
- vérifier les entrées figurant dans la « Déclaration des poissons morts au cours d'opérations ultérieures de transfert et de remorquage », comme décrit dans le module 4, le cas échéant ;
- vérifier les entrées faites dans le journal de bord quotidien, le cas échéant ;
- recouper les taux de mortalité déclarés dans le journal de bord/ITD/eBCD ;
- prendre note de toute anomalie signalée par l'observateur régional de la CICTA et, en particulier, de la signature ou non de l'ITD. Si un événement non conforme est suspecté d'avoir eu lieu, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour garantir la sécurité des éléments de preuve ;
- enquêter sur les anomalies constatées par l'observateur ;
- en communication avec le ou les observateurs, l'inspecteur doit veiller à ne pas compromettre la relation entre l'observateur et le capitaine et l'équipage ;

- analyser les séquences vidéo de l'opération de transfert afin de vérifier que l'enregistrement vidéo de l'opération de transfert est conforme aux normes minimales applicables aux enregistrements vidéo et, en particulier, si l'enregistrement vidéo est d'une qualité suffisante pour déterminer le nombre de poissons ;
- déterminer le nombre de poissons transférés. L'inspecteur devrait collecter les enregistrements vidéo de tous les transferts effectués. Ainsi, le comptage des poissons peut être effectué après l'inspection ;
- calculer la différence entre le nombre de poissons déclarés par le capitaine et les chiffres de l'inspecteur (la marge d'erreur est exprimée en pourcentage des chiffres du capitaine et ne doit pas dépasser 10 %). Si la marge d'erreur calculée est supérieure à 10 %, le nombre déterminé par le capitaine est modifié à l'aide des chiffres de l'inspecteur.

Partie A. Introduction

Une fois que les thons rouges vivants sont arrivés des lieux de pêche à l'élevage de destination, ils sont transférés de la (des) cage(s) de transport à la (aux) cage(s) d'élevage. Bien que l'opération de mise en cage soit très similaire à l'opération de transfert, elle n'est pas considérée comme une opération de transfert étant donné qu'elle comprend plusieurs exigences différentes de celles requises pour l'opération de transfert.

Chaque opération de mise en cage doit être surveillée par les autorités de contrôle afin de déterminer le nombre et le poids des thons rouges mis en cage.

Les activités d'engraissement ou d'élevage suivent l'opération de mise en cage et comprennent plusieurs activités pouvant être menées dans les installations d'élevage de thon rouge :

- transferts à l'intérieur des installations d'élevage,
- transfert,
- contrôles aléatoires,
- transferts entre installations d'élevage,
- récolte,
- opération de remise à l'eau.

Partie B. Méthode

1) Inspection des opérations de mise en cage

Le thon rouge vivant capturé par des senneurs à senne coulissante ou/et des madragues en mer est transféré de la ou des cage(s) de transport vers les cages d'élevage des installations d'élevage.

Les installations d'élevage sont des sites marins définis par les coordonnées géographiques utilisées pour l'élevage du thon rouge. Toutes les cages situées dans l'installation d'élevage sont numérotées au moyen d'un système de numérotation unique et leur position est indiquée dans le plan schématique de l'installation d'élevage.

Les exigences relatives au système de numérotation des cages d'élevage sont les mêmes que celles applicables aux cages de transport (voir module 9). Les plans schématiques des installations d'élevage doivent être précis et toute modification du nombre et/ou de la répartition des cages d'élevage doit faire l'objet d'une notification préalable à l'autorité de l'installation d'élevage.

Chaque opération de mise en cage est soumise à l'autorisation de mise en cage délivrée par l'autorité de l'installation d'élevage. Afin de recevoir une autorisation de mise en cage, les déclarations de transfert de la CICTA, l'eBCD ou les eBCD et les déclarations des poissons morts au cours d'opérations ultérieures de transfert et de remorquage doivent accompagner les poissons.

Outre l'autorisation de mise en cage, la présence des autorités de contrôle des installations d'élevage et des observateurs régionaux de la CICTA est obligatoire et les sections pertinentes de l'eBCD (captures et commerce de poissons vivants) sont complétées et

validées par les autorités de contrôle des pavillons de capture ou de piégeage. Avant le début de l'opération de mise en cage, le navire remorqueur n'est pas autorisé à se trouver à moins d'un mille nautique de l'installation d'élevage.



Source : Neda de Karina.

Figure 85 – Opération de mise en cage ; transport connecté et cage d'élevage

Une fois que toutes les prescriptions sont remplies, l'opération de mise en cage peut commencer.

L'opération de mise en cage est enregistrée par l'opérateur de l'installation d'élevage à l'aide de caméras de contrôle placées dans l'eau. La cage de transport ne peut être ancrée comme une cage d'élevage évitant les mouvements de poissons et il existe une obligation d'enregistrer et d'analyser des images vidéo. Les séquences vidéo doivent être conformes aux normes et procédures minimales en matière d'enregistrement vidéo, à l'exception du point d) pour les séquences filmées par des caméras stéréoscopiques (voir module 9). Il existe des exigences supplémentaires pour les enregistrements des caméras stéréoscopiques conformément aux recommandations de la CICTA.

Lorsque les séquences vidéo des caméras de contrôle ne sont pas conformes aux normes minimales, les autorités compétentes de l'installation d'élevage doivent ordonner une mise en cage de contrôle. La mise en cage de contrôle peut être effectuée jusqu'à ce que les séquences vidéo soient conformes aux normes minimales d'enregistrement vidéo et que le nombre et le poids des thons rouges mis en cage puissent être déterminés.

Les images vidéo de la caméra stéréoscopique sont analysées par les autorités de l'installation d'élevage afin de déterminer le nombre et le poids des thons rouges mis en cage.

Après la relocalisation du thon rouge, de la cage de remorquage à la cage d'élevage, la cage d'élevage contenant le thon rouge est scellée de telle sorte qu'il n'est pas possible d'ouvrir les portes sans briser les scellés. L'ouverture des scellés est interdite, sauf autorisation de l'autorité de contrôle et en sa présence.

Après l'opération de mise en cage, l'opérateur de l'installation d'élevage doit soumettre aux autorités de l'installation d'élevage la déclaration de mise en cage de la CICTA (voir exemple en annexe 16) validée par l'observateur régional de la CICTA.

Inspection de l'opération de mise en cage :

- vérifier que l'opération de mise en cage est autorisée ;
- vérifier la position VMS du navire remorqueur avant et après l'embarquement ;
- vérifier la présence de l'observateur régional de la CICTA à bord du navire remorqueur ;

- vérifier que la cage de transport est numérotée comme il se doit ;
- vérifier les ITD, eBCD, déclarations des poissons morts au cours d'opérations ultérieures de transfert et de remorquage, le journal de bord quotidien et recouper les détails avec l'autorisation de mise en cage ;
- recueillir des enregistrements vidéo de toutes les opérations de transfert ;
- vérifier que la cage de l'installation d'élevage est numérotée comme il se doit ;
- observer la position des cages de l'installation d'élevage et la recouper avec le plan schématique de l'installation d'élevage ;
- vérifier que les caméras de contrôle sont opérationnelles ;
- vérifier que l'enregistrement vidéo de l'opération de mise en cage est conforme aux normes minimales applicables aux enregistrements vidéo et, en particulier, si la séquence vidéo est d'une qualité suffisante pour déterminer le nombre et le poids des poissons mis en cage.

2) Contrôles des activités d'élevage

Après les opérations de mise en cage, plusieurs activités pourraient être menées dans les installations d'élevage de thon rouge :

- transferts à l'intérieur des installations d'élevage ;
- transfert ;
- contrôles aléatoires ;
- transferts entre installations d'élevage.

a) Transferts à l'intérieur des installations d'élevage

Les transferts à l'intérieur des installations d'élevage font référence à l'activité d'élevage dans l'installation d'élevage de thon rouge, où le thon rouge vivant est transféré entre différentes cages dans la même installation d'élevage, soit directement d'une cage d'élevage à une autre cage d'élevage, soit en utilisant la cage de transport pour transférer les poissons.

Chaque transfert à l'intérieur des installations d'élevage est soumis à une autorisation. La présence des autorités compétentes de l'installation d'élevage pendant cette opération est obligatoire. Les opérations de transfert doivent être enregistrées par les caméras de contrôle afin de confirmer le nombre d'individus de thon rouge transférés qui est enregistré dans l'eBCD.

b) Transfert

Le thon rouge restant après l'opération de récolte doit être placé dans une cage vide ou dans l'installation d'élevage. Le transfert du thon rouge vers une cage vide doit être enregistré par les caméras de contrôle afin de confirmer le nombre et le poids des thons rouges transférés et enregistrés dans l'eBCD.

Les résultats de l'évaluation du report sont comparés au nombre attendu de thons rouges après que la récolte a été enregistrée dans l'eBCD et dans d'autres systèmes de traçabilité disponibles. En cas d'excédent et compte tenu de la marge d'erreur autorisée, les autorités de l'installation d'élevage ordonneront la libération du nombre excédentaire de thons rouges.

c) Contrôle aléatoire

Les contrôles aléatoires sont des activités de contrôle des installations d'élevage menées par les autorités compétentes des installations d'élevage afin de déterminer le nombre de thons rouges dans la ou les cage(s) d'élevage. À cette fin, tous les poissons d'une cage d'élevage sont transférés dans une autre cage d'élevage vide et enregistrés par la caméra vidéo.

Des contrôles aléatoires sont effectués au cours de la période comprise entre la dernière opération de mise en cage et avant la première mise en cage de l'année suivante. Le nombre de contrôles aléatoires effectués dépend du nombre de cages d'élevage présentes dans l'installation d'élevage. La sélection des cages sur l'installation d'élevage qui seront contrôlées repose sur l'analyse des risques.

À la suite d'un contrôle aléatoire et d'une analyse des enregistrements vidéo, le nombre de thons rouges déterminé est comparé au nombre qui devrait être présent dans la cage. En cas d'excédent et compte tenu de la marge d'erreur autorisée, les autorités de l'installation d'élevage ordonneront la libération du nombre excédentaire de thons rouges.

d) Transfert entre installations d'élevage

Les transferts à l'intérieur de l'installation d'élevage comprennent deux opérations :

1. l'opération de transfert dans l'installation d'élevage donneuse, où les poissons de la cage de l'installation d'élevage donneuse sont transférés vers la cage de transport ; et
2. l'opération de mise en cage dans l'installation d'élevage receveuse, où le poisson de la cage de transport est mis en cage dans la cage d'élevage receveuse.

La première opération est considérée comme une opération de transfert et doit être effectuée conformément aux exigences applicables aux opérations de transfert (voir module 9). La deuxième opération est considérée comme une opération de mise en cage et doit être effectuée conformément aux exigences applicables aux opérations de mise en cage (voir module 10, chapitre 1).

Si la totalité de la cage d'élevage est déplacée entre deux installations d'élevage, les exigences établies pour les opérations de transfert et de mise en cage ne sont pas nécessaires, mais la cage d'élevage doit être scellée.

3) Inspection des opérations de remise à l'eau

Une opération de remise à l'eau est menée après que les autorités de contrôle ont émis un ordre de libération. Certaines situations font l'objet d'un ordre de remise à l'eau :

- lorsqu'une autorisation de transfert ou de mise en cage n'est pas délivrée ;
- lorsqu'un excédent de thon rouge a été mis en cage ;
- lorsqu'un excédent de thon rouge a été constaté à la suite d'une évaluation des reports ou d'un contrôle aléatoire.

Une opération de remise à l'eau peut être effectuée en mer lorsque le poisson est libéré du filet de capture immédiatement après réception de l'ordre de remise à l'eau. Dans les cas où l'opération doit être effectuée après la mise en cage, elle doit être effectuée dans les délais requis.

L'opération est contrôlée par une caméra de contrôle dans l'eau, conformément aux normes minimales (module 9). Pendant les opérations de remise à l'eau, la présence d'un observateur régional de la CICTA est obligatoire.

Après l'achèvement de l'opération de remise à l'eau, l'opérateur de l'installation d'élevage doit remplir et soumettre le rapport de remise à l'eau validé par l'observateur régional de la CICTA.

4) Récolte

On entend par « récolte » la mise à mort du thon rouge dans des installations d'élevage ou des madragues. La destination du thon rouge récolté peut être un navire de transformation ou un port désigné. Le thon rouge mort provenant de la cage d'élevage ou d'une madrague est transporté par un navire auxiliaire vers un port et/ou un navire de transformation désigné.

Chaque opération de récolte est soumise à l'autorisation délivrée par l'autorité compétente de l'installation d'élevage/de la madrague. La présence d'un observateur régional de la CICTA dans l'installation d'élevage et d'un observateur national dans la madrague est obligatoire.

Après la fin des opérations de récolte, le capitaine du navire de transformation remplit une « déclaration de transformation » et l'opérateur de l'installation d'élevage ou de la madrague remplit une « déclaration de récolte » lorsque le thon rouge est débarqué dans le port. Chaque déclaration doit être validée par un observateur présent lors de l'opération de récolte et soumise aux autorités de l'installation d'élevage.

Toutes les opérations de récolte destinées au navire de transformation doivent être vérifiées par les autorités de contrôle. Le contrôle des opérations de récolte comprend la vérification et le recoupement de toutes les informations pertinentes. Il convient d'accorder une attention particulière au recoupement du nombre de poissons capturés avec le nombre prévu dans l'eBCD.

Partie A. Introduction

La surveillance peut être définie comme l'observation des activités de pêche fondée sur les observations réalisées par des navires d'inspection ou par des avions officiels et au moyen de méthodes de détection et d'identification techniques ⁽¹²⁾.

Les informations et les données obtenues dans le cadre de la surveillance constituent des éléments importants du contrôle des opérations de pêche.

Partie B. Méthode

Les méthodes de surveillance les plus courantes sont la surveillance en mer, à l'aide de navires maritimes, et la surveillance aérienne, à l'aide d'aéronefs.

Chacune de ces méthodes présente des points positifs et négatifs qu'il convient de prendre en considération dans la planification opérationnelle.

Par exemple, la surveillance aérienne, bien qu'elle soit très coûteuse, peut couvrir une grande zone pendant une période limitée et est donc considérée comme le moyen de surveillance maritime le plus rentable. Cela dit, la surveillance en mer présente un certain nombre d'avantages par rapport à la surveillance aérienne, tels qu'une meilleure identification des marquages des navires et la possibilité de monter à bord et de procéder à des inspections en cas d'activité illégale présumée.

La présence à bord d'un observateur de contrôle qui effectue des observations à bord et enregistre des informations sur les activités de pêche est également considérée comme un moyen de surveillance.

Le résultat final de la surveillance est le rapport de surveillance ou d'observation (voir figure 88), qui constitue un outil important pour le suivi et le contrôle des pêches et qui peut être recoupé avec d'autres sources d'information à la disposition des CSP afin de vérifier que le navire de pêche respecte les réglementations.

1) Achèvement

Les données enregistrées dans le rapport doivent être consignées avec précision. Par conséquent, l'inspecteur doit savoir :

- comment déterminer la position géographique, le cap et la vitesse d'un navire de pêche ;
- où se situe ou devrait se situer le marquage sur les navires, par exemple le numéro d'immatriculation, l'indicatif international d'appel radio, le numéro OMI et l'État du pavillon ;
- identifier les différents modèles de navires de pêche et les machines présentes sur le pont de pêche pouvant indiquer le type d'engin de pêche utilisé ; et
- comment identifier l'activité de pêche.

• Identification et marquages du navire

Le numéro d'immatriculation externe, le nom et le numéro OMI du navire sont indiqués sur la proue et/ou sur une autre partie de la coque d'un navire de pêche, et l'indicatif d'appel radio se trouve sur une surface horizontale, généralement le toit de la timonerie.

⁽¹²⁾ Règlement (CE) n° 1224/2009

Ils doivent être suffisamment grands et peints dans une couleur contrastée pour permettre à l'observateur d'identifier le navire depuis les airs ou depuis un navire de surveillance. Ces zones devraient être contrôlées afin d'identifier le navire de pêche et/ou de détecter une éventuelle falsification ou dissimulation des marquages, de l'identité ou de l'immatriculation.

• Description du navire

La conception d'un navire donne souvent à l'observateur une bonne indication du type d'activité de pêche pour lequel le navire est équipé. Lorsque des photographies sont prises ou que des vidéos sont enregistrées, la conception des navires peut être examinée en détail. Toutefois, si aucune de ces méthodes d'enregistrement n'est disponible, l'observateur doit prendre des notes ou faire des croquis de la conception du navire. Cela sera utile dans les cas où les marquages affichés par le navire ne sont pas suffisamment clairs pour que le navire puisse être identifié avec certitude.

Les emplacements de la timonerie ou de la structure du pont sont généralement déterminés par le type d'opération de pêche effectuée. Le navire équipé de la timonerie centrale utilise des engins statiques et ne nécessite pas d'équipement de manutention de l'engin. Un navire utilisant un engin de chalut emporte le filet au-dessus de la poupe, de sorte que la timonerie est placée à l'avant pour laisser autant d'espace libre que possible là où le filet est remorqué à bord. Un navire utilisant un engin de chalutage ramène le filet par-dessus la poupe de sorte que la timonerie soit placée à l'avant pour laisser autant d'espace libre que possible là où le filet est ramené à bord. Les notes prises sur ces aspects de la conception d'un navire donneront à l'inspecteur une bonne idée de la méthode de pêche utilisée.



Source : AACP.

Figure 86 – Timonerie centrale (à gauche) et avant (à droite)

Les machines du pont de pêche et la présence d'engins de pêche peuvent être utiles pour identifier le type de navire et déterminer si des engins de pêche sont utilisés ; il convient donc de prendre des notes sur les éléments suivants :

- enrouleurs de filet/bacs de rangement des filets – emplacement et détection des engins arrimés ;
- câbles ou erses de remorquage – sont-ils arrimés ou sont-ils projetés depuis le navire?
- pavillons/bouées de marquage – combien y a-t-il et ont-ils des marquages ou des caractéristiques de conception distincts?
- les casiers à crustacés – sont-ils arrimés ou sont-ils remontés/mis à l'eau?
- hameçons et lignes – sont-ils arrimés ou sont-ils remontés/mis à l'eau?
- filets statiques – sont-ils arrimés ou sont-ils remontés/mis à l'eau?

• Activité de pêche

L'activité d'un navire de pêche peut être déterminée par une observation étroite du comportement du navire en mer. Une description détaillée des indicateurs de l'activité qui peuvent être observés figure dans le module 1.



Source : Neda de Karina.

Figure 87 – Remontée du filet à bord du navire

Les inspecteurs sont encouragés à consigner autant d'informations détaillées que possible sur le navire observé et à prendre des photos et/ou des vidéos et/ou à faire des croquis.

Il est important que toutes les données consignées dans le rapport soient d'une qualité et d'une précision suffisantes pour permettre des recoupements avec d'autres sources d'information dans le CSP.

Dans les zones de gestion de la CICTA et de la CGPM, un format normalisé de rapport de surveillance est requis. En général, un rapport de surveillance contient des informations sur le navire observé, telles que la date et l'heure de la surveillance, la position géographique, l'identification et le marquage du navire, la description du navire, l'activité de pêche, les engins utilisés et d'autres informations pertinentes.

Rapport d'observation de la CGPM:

Rapport d'observation de la CGPM
1. Date des observations :/...../..... Heure : TUC
2. Position du navire observé: Latitude Longitude.....
3. Route:..... – Vitesse.....
4. Nom du navire observé :
5. Pavillon du navire observé :
6. Numéro/maquag extérieur :
7. Type de navire :
<input type="checkbox"/> Navire de pêche
<input type="checkbox"/> Navire de charge
<input type="checkbox"/> Bateau congélateur
<input type="checkbox"/> Autre type (préciser)
8. Indicatif international d'appel radio du navire :
9. Numéro OMI (le cas échéant) :
10. Activité(s) :
<input type="checkbox"/> Pêche
<input type="checkbox"/> Navigation
<input type="checkbox"/> Pêche au filet dérivant
<input type="checkbox"/> Transbordement
11. Contact radio : <input type="checkbox"/> OUI - <input type="checkbox"/> NON
12. Nom et nationalité du capitaine du navire observé :
13. Nombre de personnes à bord du navire observé :
14. Captures détenues à bord du navire observé :
15. Informations recueillies par :
Nom de l'inspecteur :
Numéro de carte d'indentité CGPM
Nom du navire de patrouille :

Figure 88 – Modèle de fiche d'information d'observation de la CGPM

2) Soumission du rapport de surveillance

À la suite de la surveillance, l'inspecteur transmet le rapport de surveillance accompagné de toutes les informations complémentaires à son autorité compétente, qui est généralement le CSP, dès que possible après son établissement.

Le CSP ou tout autre organisme compétent doit soumettre le rapport de surveillance/d'observation à l'État du pavillon du navire observé ou au secrétariat de la CICTA ou de la CGPM si un navire est sans nationalité et présumé se livrer à une activité de pêche INN.

En général, les rapports de surveillance sont conservés dans les CSP où ils peuvent être recoupés avec d'autres informations à la disposition du CSP.

Partie A. Introduction

Le rapport d'inspection constitue le résultat final de l'inspection et est un outil capital en matière de contrôle et d'inspection de la pêche. Il doit y figurer toutes les informations nécessaires aux autorités de contrôle et d'exécution, en particulier des renseignements sur les éléments de preuve recueillis en cas d'infraction constatée au cours de l'inspection. Dans ce module, le terme «rapport d'inspection» renvoie aux normes énoncées dans l'accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN ainsi qu'aux normes équivalentes en matière de rapport d'inspection établies par l'ORGP compétente.

Partie B. Méthode

1) Achèvement

Le rapport d'inspection doit être établi dès que possible après la fin de l'inspection; toutes les données saisies dans le rapport doivent être énoncées de façon claire et lisible. Tous les éléments du rapport sont complétés de manière aussi approfondie que possible, compte tenu des contraintes physiques et temporelles au moment de l'inspection. L'inspecteur déclare uniquement des faits, non des suppositions.

- Format. Le format réel du rapport d'inspection variera en fonction de la situation. Normalement, le rapport d'inspection utilisé sera celui utilisé par l'administration de l'État côtier, bien que le formulaire d'inspection de l'ORGP puisse être utilisé dans certains cas. Par exemple, dans la zone de gestion de la CICTA, lorsqu'un programme international conjoint est établi (voir annexe 11).
- PSMA de la FAO. Il prévoit qu'un rapport d'inspection soit établi à la fin de chaque inspection (voir annexe 10). L'annexe C de l'accord contient des lignes directrices utiles quant aux éléments à inclure.

2) Observations du capitaine

Le capitaine doit avoir la possibilité de lire le rapport d'inspection et de le signer pour indiquer qu'il en a pris connaissance. Il doit également pouvoir formuler des observations sur le contenu du rapport. Si le capitaine refuse de signer le rapport, il convient d'en faire mention dans le rapport afin d'éviter toute ambiguïté.

3) Transmission du rapport

L'inspecteur transmet le rapport d'inspection à son administration dès que possible après son établissement. Il incombe généralement à cette administration, et non à l'inspecteur, de communiquer le rapport aux parties concernées, comme l'État du pavillon et l'ORGP.

4) Éléments de preuve en cas d'infraction

En cas d'infraction apparente, l'inspecteur doit rassembler tous les éléments de preuve disponibles qui seront nécessaires pour prouver l'existence de l'infraction au-delà de tout doute raisonnable. Chaque élément constitutif d'une infraction est prouvé à l'aide des éléments de preuve attestant de l'acte illégal. Par exemple, il peut s'agir des dimensions déclarées pour le maillage d'un filet illégal.

C'est la législation nationale qui établit la recevabilité des éléments de preuve dans le cadre d'une procédure judiciaire ainsi que leur collecte, enregistrement et stockage.

5) Pérennité des éléments de preuve/corroborations

En cas d'infraction apparente, l'inspecteur s'assure de pouvoir prouver que les éléments produits ultérieurement sont bien ceux qui ont été recueillis au moment de l'inspection. À cette fin, il y a lieu de consigner la chaîne de conservation des éléments de preuve en indiquant clairement à chaque fois où se trouvent ces éléments et la personne en charge d'assurer leur sécurité. Cela permet d'attester que les éléments de preuve n'ont pas été altérés.

S'agissant des engins de pêche, l'inspecteur peut recourir à des étiquettes ou scellés inviolables. Dans certains cas, par exemple lorsqu'une inspection de suivi doit être effectuée après une inspection en mer ou lorsqu'un déchargement est interrompu, il convient d'assurer l'intégrité de la cale en apposant un scellé inviolable (voir figure 89).

Le numéro de série des scellés doit être consigné.



Source : AECP.

Figure 89 – Exemple de scellement de l'accès à la soute

Les éléments de preuve physiques, comme les documents originaux, les produits de la pêche ou les engins, peuvent être emportés par l'inspecteur afin de les mettre en sécurité pour pouvoir ultérieurement les produire en justice. Ce processus est parfois appelé «saisie», ce qui suppose que les éléments de preuve demeurent la propriété du propriétaire initial. On parle de «confiscation» lorsque la propriété de l'élément emporté est transférée aux autorités. Toutefois, les pouvoirs de saisie ou de confiscation des éléments de preuve conférés aux inspecteurs dépendent du système juridique en vigueur à l'endroit où a lieu l'inspection. Il faut que l'inspecteur ait connaissance de ces pouvoirs pour éviter toute contestation quant à la recevabilité des éléments de preuve.

Lorsque des documents originaux sont emportés, des photocopies peuvent être fournies au capitaine.

L'inspecteur tente autant que possible d'appuyer ses constatations par des éléments qui les corroborent, c'est-à-dire d'autres éléments à même de donner plus de poids à ses constatations.

Il peut s'agir de dépositions de témoin supplémentaires, d'autres méthodes de mesure ou d'informations issues d'autres observations.

6) Traitement des infractions

Les inspecteurs de la pêche peuvent découvrir des manquements ou des infractions aux règles, qui devraient faire l'objet d'une enquête. Ils peuvent également découvrir des preuves d'infraction, qui doivent être préparées en vue d'une éventuelle procédure judiciaire. Chaque pays dispose de son propre système juridique, et les règles applicables à l'ouverture d'une enquête sur une infraction présumée et à la préparation des éléments de preuve varient d'un pays à l'autre.

7) Immobilisation d'un navire

Il peut être nécessaire d'immobiliser un navire de pêche au port pour attester de l'acte illégal commis jusqu'à ce que la procédure judiciaire soit terminée. Le navire peut ensuite être confisqué en vue d'un enlèvement ultérieur. La législation nationale précise les modalités d'immobilisation des navires ainsi que les personnes à même d'ordonner et d'exécuter l'immobilisation.

L'immobilisation d'un navire est une décision très importante, dont la nécessité doit être mûrement réfléchie par l'agent qui en est à l'origine ; celui-ci doit établir si l'immobilisation est effectuée dans le respect de la loi et réfléchir à ses conséquences pratiques. Il peut notamment s'agir de s'assurer que le navire ne quitte pas le port, de savoir qui va payer les taxes portuaires, s'occuper de l'entretien des machines et des captures à bord, de considérer la prévention de la pollution et la responsabilité juridique de la personne qui procède à l'immobilisation.

8) Procédure judiciaire

L'issue finale d'une infraction peut être une procédure judiciaire, un avertissement ou un classement sans suite. Le déroulement de la procédure judiciaire dépend des circonstances en question et de la législation nationale.

Ce cours ne traite pas de la manière d'engager une procédure judiciaire. En général, ces décisions ne relèvent pas de la responsabilité de l'inspecteur de la pêche. Il incombe toutefois à ce dernier de mener les inspections et de recueillir et mettre à disposition les éventuels éléments de preuve dans le respect des règles éthiques et professionnelles.

Informations à fournir au préalable par les navires demandant l'autorisation d'entrer dans un port

1. Port d'escale envisagé									
2. État du port									
3. Date et heure d'arrivée estimées									
4. Objet de l'accès au port									
5. Nom du port et date de la dernière escale									
6. Nom du navire									
7. État du pavillon									
8. Type de navire									
9. IRCS (indicatif international d'appel radio)									
10. Contact pour information sur le navire									
11. Propriétaire(s) du navire									
12. ID certificat d'immatriculation									
13. ID navire OMI, si disponible									
14. ID externe, si disponible									
15. ID ORGP, s'il y a lieu									
16. SSN/VMS		Non	Oui: National	Oui: ORGP	Type:				
17. Dimensions du navire			Longueur		Longueur		Tirant d'eau		
18. Nom et nationalité du capitaine du navire									
19. Autorisations de pêche appropriées									
<i>Identificateur</i>	<i>Délivrée par</i>	<i>Période de validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>	<i>Espèces</i>	<i>Engin</i>				
20. Autorisations de transbordement appropriées									
<i>Identificateur</i>		<i>Délivrée par</i>		<i>Période de validité</i>					
<i>Identificateur</i>		<i>Délivrée par</i>		<i>Période de validité</i>					
21. Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs									
<i>Date</i>	<i>Lieu</i>	<i>Nom</i>	<i>État du pavillon</i>	<i>Numéro ID</i>	<i>Espèce</i>	<i>Produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité</i>	
22. Capture totale à bord					23. Capture à débarquer				
<i>Espèce</i>	<i>Produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité</i>	<i>Quantité</i>					

« Le présent code énonce des règles de conduite applicables à l'ensemble du personnel. Il doit être lu parallèlement aux lois ou pratiques usuelles éventuellement en vigueur.

- Vous devez en permanence vous comporter de manière à ne pas jeter le discrédit sur votre agence.
- Dans l'exercice de vos fonctions, vous ne devez pas enfreindre délibérément la loi ou les exigences administratives, politiques ou procédures applicables.
- Vous ne devez en aucun cas intimider, harceler ou agresser verbalement toute autre personne, profiter d'elle ou opérer une discrimination à son égard.
- Vous devez faire preuve du plus haut niveau de soin et de diligence dans l'exercice de vos fonctions.
- Vous devez faire preuve de justice et d'équité en toutes circonstances.
- Vous devez faire preuve de cohérence, de rapidité et d'équité lorsque vous êtes confronté à des problèmes, en tenant dûment compte des étapes intermédiaires et des délais.
- Vous devez traiter les questions conformément aux procédures établies et de manière non discriminatoire.
- Vous ne devez pas harceler ou opérer une discrimination, ou soutenir une personne qui harcèlerait ou opérerait une discrimination, à l'égard de toute autre personne en raison de sa race, sa religion, son handicap, son état de santé, son genre, son orientation sexuelle, sa grossesse, son âge ou son état marital.

- **Honnêteté**

Vous avez l'obligation d'agir avec honnêteté, de déclarer les intérêts qui pourraient influencer sur vos fonctions et de prendre les mesures qui s'imposent pour résoudre tout conflit d'intérêts réel ou potentiel. Vous devez respecter la loi, suivre les politiques et procédures, observer le présent code de conduite, déclarer tout conflit d'intérêts réel ou potentiel, et exercer les pouvoirs qui vous sont délégués dans le respect rigoureux des motifs indiqués et des limites imposées.

- **Intégrité**

Vous devez faire preuve de la plus grande intégrité qui soit et ne jamais être tenu à une obligation financière ou d'une autre nature envers toute personne ou organisation qui pourrait vous influencer dans l'exercice de votre mission.

- **Impartialité**

Vous êtes tenu de prendre des décisions, de formuler des recommandations et de donner des conseils en toute impartialité et en ne tenant compte que des éléments pertinents.

- **Responsabilité et transparence**

Vous êtes responsable des décisions que vous prenez, des recommandations que vous formulez et des conseils que vous donnez. Vous êtes tenu d'exercer votre mission en toute transparence, dans les limites imposées par vos fonctions, vos conditions de travail et la loi.

- **Probité**

En toutes circonstances, vous devez agir avec probité et faire preuve de principes moraux forts, d'honnêteté et de respect en veillant à ce que tous les processus soient le plus équitables et le plus transparents possible.

- **Sincérité et confidentialité**

Vous avez l'obligation d'être aussi sincère que possible dans le cadre de votre travail, dans les limites imposées par tout contrat ou accord, qu'il soit écrit ou oral, et notamment

⁽¹³⁾ Extrait du document de la FAO intitulé « Mise en œuvre des mesures de l'État portuaire: Volume 1: Guide technique pour l'inspection au port des navires de pêche, unité 4 »: <http://www.fao.org/docrep/019/i3508e/i3508e00.htm>

de motiver vos décisions, recommandations ou conseils, de coopérer le plus possible avec l'organisme ou l'agence qui vous emploie et de communiquer et informer en toute clarté. Vous êtes tenu de préserver la confidentialité des informations qui ne sont pas dans le domaine public, sauf si la loi vous impose de les communiquer.

- **Respect**

Vous devez traiter chacun avec respect en toutes circonstances. Vous ne devez pas employer des termes désobligeants et êtes tenu de respecter les droits de chacun. Vous devez faire preuve de politesse dans l'exercice de vos fonctions.

- **Dirigeants**

Vous devez vous conformer aux instructions légitimes données par des dirigeants et promouvoir et soutenir ces derniers en adoptant un comportement éthique.

- **Absence d'intérêt personnel**

Vous êtes tenu de prendre des décisions, de formuler des recommandations et de donner des conseils dans l'intérêt de l'État et du public au sens large. Vous ne devez pas agir dans le but de tirer des avantages financiers ou d'une autre nature, que ce soit pour vous, votre famille, vos amis ou des intérêts commerciaux.

- **Sécurité**

Vous devez veiller en toutes circonstances à protéger votre santé et votre sécurité ainsi que la santé et la sécurité des personnes avec lesquelles vous travaillez. Aucune action susceptible d'entraîner des dommages corporels ou émotionnels ne sera tolérée.

- **Signalement**

Vous êtes tenu de signaler à votre supérieur, ou à l'organisme compétent chargé de l'application de la loi, tout manquement au présent code de conduite ou tout autre comportement que vous estimez inapproprié ou illégal.

- **Conflits d'intérêts**

Il est de votre devoir d'éviter ou de gérer comme il convient les conflits d'intérêts potentiels, réels ou apparents dès qu'ils surviennent. Il vous incombe d'identifier ces circonstances et de prendre les mesures qui s'imposent pour gérer la situation.

Il y a conflit d'intérêts dès lors qu'une personne raisonnable et avertie considère que vous pouvez être influencé par certaines circonstances dans l'exercice de vos fonctions, en particulier lorsque l'on peut établir l'existence d'un intérêt financier pour vous, votre partenaire, votre conjoint, un ami ou un membre de votre famille, même s'il est très éloigné.

- **Bénéfice personnel**

Un don ou une libéralité s'entend de toute chose dont le coût est supérieur à celui d'une simple boisson non alcoolisée. Il s'agit par exemple de repas gratuits ou d'autres collations et consommations onéreuses, d'invitations à des concerts, réceptions, manifestations culturelles ou événements sportifs, d'alcool, cravates, écharpes et chapeaux offerts à titre de cadeau, et bien entendu d'argent ou d'autres biens.

Quelle que soit sa taille, tout don ou libéralité est jugé inapproprié. Vous êtes tenu d'informer votre responsable par courrier électronique (afin d'établir une trace écrite) en cas de don ou libéralité de ce genre et de consigner celui-ci dans le registre dédié s'il existe la moindre possibilité d'un conflit d'intérêts apparent.

- **Réclamations**

Les réclamations concernant des comportements contraires au présent code de conduite sont portées à la connaissance de la personne désignée. »

« Comprendre vos obligations en matière de SSS et comprendre comment évaluer les risques et les atténuer. La SSS de toutes les personnes prenant part aux inspections au port est d'une importance capitale. Cela concerne les fonctionnaires prenant part à l'inspection, les observateurs ou participants d'autres parties contractantes et parties coopérantes non contractantes ou des entités de pêche (CPC) ou ORGP, ainsi que le capitaine, l'équipage et d'autres parties, comme des mandataires.

La responsabilité de la santé, la sûreté et la sécurité du personnel incombe principalement au cadre supérieur en charge de l'équipe qui monte à bord. Il appartient au cadre supérieur de réaliser une évaluation des risques, d'établir les risques éventuels, leur probabilité et la (les) conséquence(s) potentielle(s), puis de prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer ces risques, réduire au minimum leur éventualité et les éventuelles conséquences.

L'évaluation des risques en matière de sûreté

L'évaluation des risques en matière de sûreté est un volet essentiel des instructions données préalablement à l'inspection étant donné qu'elle permet à chaque membre de l'équipe qui monte à bord de connaître ses responsabilités. Outre le fait qu'ils doivent être responsables les uns des autres, les membres de l'équipe sont également responsables envers le capitaine et l'équipage en s'engageant à ne pas faire quoi que ce soit qui pourrait donner lieu à un éventuel problème en matière de SSS.

L'évaluation des risques couvre :

- l'embarquement à bord du navire et le débarquement du navire;
- les déplacements à bord du navire;
- les glissades, trébuchements et chutes;
- la communication avec l'équipage;
- les conflits avec l'équipage;
- l'entrée et la sortie des espaces réduits;
- les activités de recherche;
- les armes à feu ou autres armes présentes à bord;
- les machines de pont;
- l'électricité;
- les incendies;
- les conditions météorologiques;
- l'évacuation;
- les premiers secours;
- la demande d'assistance;
- les communications.

Les navires de pêche plus anciens peuvent présenter des risques particuliers pour la sûreté des inspecteurs.

⁽¹⁴⁾ Extrait du document de la FAO intitulé « Mise en œuvre des mesures de l'État portuaire: Volume 1: Guide technique pour l'inspection au port des navires de pêche, unité 5 »: <http://www.fao.org/docrep/019/i3508e/i3508e00.htm>



L'ensemble de l'équipe montant à bord devrait participer à l'évaluation des risques en matière de sûreté, chaque membre étant invité à identifier les risques potentiels. L'évaluation des risques en matière de sûreté identifie quelles sont pour l'inspection les exigences en termes d'équipement de sécurité. »

Remarque : il s'agit d'une procédure normalisée hypothétique, uniquement donnée à titre indicatif. Dans la pratique, la procédure normalisée doit être rédigée en fonction des circonstances locales.

Procédure normalisée pour les inspections en mer	Vérifier
Se préparer à l'embarquement	
Donner et recevoir les instructions préalables à l'embarquement	
Préparer le matériel nécessaire à l'embarquement	
Mettre l'équipement de protection individuelle adapté	
Établir et vérifier la communication	
Établir des communications avec le navire de pêche, le cas échéant (utiliser des cartes-images si nécessaire)	
Organiser le transfert d'un navire à l'autre	
Transiter par le canot d'accostage (pneumatique)	
Identifier les risques au moment de l'approche	
Informers le barreur du pneumatique et l'équipe d'inspection sur la stratégie d'embarquement	
Maintenir la communication avec le patrouilleur	
Embarquer dans le navire de pêche	
Identifier et évaluer les points d'embarquement ou l'échelle du navire de pêche	
Embarquer à bord du navire de pêche	
Identifier les risques présents sur le navire de pêche et faire une évaluation des risques	
Identifier le capitaine du navire de pêche	
Informers le capitaine de ses intentions (utiliser des cartes-images si nécessaire)	
Procéder à une inspection de la documentation du navire de pêche (utiliser des cartes-images selon les besoins, enregistrer toutes les informations)	
Examiner le journal de pêche	
Évaluer l'état actuel du journal de pêche (à faire en premier)	
Demander la mise à jour du journal de pêche	
Vérifier l'existence d'indices de fraude	
Vérifier que les saisies obligatoires sont bien effectuées	
Conserver le journal de pêche pendant la durée de l'inspection	
Examiner le certificat d'immatriculation.	
Établir si l'immatriculation du navire de pêche est en cours de validité	
Examiner la licence.	
Établir si la licence du navire est en cours de validité et si les données enregistrées pour le navire concordent avec les observations effectuées	
Examiner l'autorisation.	
Établir si le navire est autorisé à pêcher dans la zone, pour les espèces se trouvant à bord et avec l'engin utilisé	
Examiner le plan des cales.	

Procédure normalisée pour les inspections en mer	Vérifier
Vérifier l'authenticité du plan	
Déterminer la méthode de stockage	
Faire un croquis du schéma dans un carnet	
Examiner le matériel VMS.	
Identifier le matériel VMS	
Confirmer sa fonctionnalité	
Procéder à l'inspection des prises (avec l'aide de l'équipage)	
Accéder à la cale à poisson.	
Évaluer la méthode d'entrée	
Suivre l'équipage pour y entrer et en sortir le premier	
Confirmer l'exactitude du plan des cales	
Rechercher des compartiments cachés	
Identifier les espèces.	
Identifier les poissons	
Consigner tous les types d'espèces et types de présentations	
Appliquer les critères de taille minimale des poissons.	
Utiliser les bons outils de mesure	
Mesurer les poissons	
Isoler les poissons n'ayant pas la taille requise, évaluer leur quantité et la consigner	
Évaluer la quantité de captures correspondant au poisson stocké dans des caisses.	
Consigner le nombre de caisses	
Préparer et calibrer la balance	
Évaluer le poids des captures par échantillonnage (pas de glace)	
Consigner tous les poids	
Marquer les caisses pesées	
Appliquer les facteurs de conversion nécessaires	
Estimer les captures se trouvant dans la cale à poisson	
Comparer l'évaluation avec le journal de pêche	
Évaluer la quantité de captures correspondant au poisson stocké dans des parcs (non emballé)	
Évaluer les compartiments et identifier les espèces	
Mesurer les dimensions et calculer le volume utilisé	
Compléter le schéma dans le carnet	
Estimer les captures se trouvant dans la cale à poisson (convertir les unités)	
En cas de besoin, ventiler les compartiments sélectionnés	
Vérifier le poids le cas échéant	
Consigner tous les poids	
Appliquer les facteurs de conversion nécessaires	
Comparer l'évaluation avec le journal de pêche	
Inspecter l'engin de pêche.	
Identifier le type d'engin de pêche	
Examiner l'engin	
Assurer l'intégrité de l'engin avant l'inspection	
Identifier les parties qui constituent l'engin	
Identifier les dispositifs	

Procédure normalisée pour les inspections en mer	Vérifier
Mesurer le maillage	
Déterminer la légalité du maillage	
Déterminer la légalité des dispositifs	
Contrôler le débarquement du navire.	
Terminer l'inspection.	
Faire un bilan avec le capitaine du navire de pêche	
Tamponner le journal de pêche (si nécessaire)	
Restituer le journal de pêche	
Demander la signature du capitaine sur le rapport d'inspection	
Remettre une copie du rapport d'inspection au capitaine (si nécessaire)	
Débarquer du navire.	
Protéger tout le matériel d'inspection	
Communiquer avec le barreur	
Appeler le pneumatique	
Établir le point de débarquement avec le barreur	
Coordonner le débarquement du personnel	
Coordonner le débarquement du sac comprenant le matériel d'embarquement	
Coordonner le débarquement des éléments de preuve saisis si nécessaire	
Descendre sur le flanc du navire et monter à bord du pneumatique	
Vérifier le débarquement d'urgence si nécessaire	
Procéder aux tâches courantes postérieures à un embarquement.	
Faire un bilan	
Communiquer les renseignements obtenus	
Finaliser et diffuser le rapport d'inspection	

A. Prescriptions applicables au journal de bord de la CICTA ⁽¹⁵⁾

Spécifications minimales pour les journaux de pêche :

1. Le journal de bord doit être numéroté par feuille.
2. Le journal de bord doit être rempli tous les jours (au plus tard à minuit) ou avant l'arrivée au port.
3. Le journal de bord doit être complété en cas d'inspections en mer.
4. Une copie des feuilles doit rester jointe au cahier de bord.
5. Les journaux de bord doivent être conservés à bord pour couvrir une période d'exploitation d'un an.

Informations standard minimales pour les journaux de pêche :

1. Nom et adresse du capitaine
2. Dates et ports de départ, dates et ports d'arrivée
3. Nom du navire, numéro de registre, numéro CICTA, indicatif international d'appel radio et numéro OMI (si disponible)
4. Engin de pêche :
 - a) Type par code FAO
 - b) Dimension (longueur, nombre d'hameçons, etc.)
5. Opérations en mer avec une ligne (minimum) par jour de sortie, indiquant les éléments suivants :
 - a) Activité (pêche, navigation)
 - b) Position : Positions quotidiennes exactes (en degrés et minutes), enregistrées pour chaque opération de pêche ou à midi lorsqu'aucune pêche n'a été effectuée au cours de cette journée
 - c) Enregistrement des captures, comprenant :
 - i) code FAO
 - ii) poids arrondi en kg par jour
 - iii) nombre de pièces par jour

Pour les navires à senne coulissante, ces données doivent être enregistrées par opération de pêche, y compris les communications « néant ».

6. Signature du capitaine
7. Méthode de mesure du poids : estimation, pesage à bord et comptage
8. Le journal de bord est tenu en équivalent poids vif des poissons et mentionne les facteurs de conversion utilisés dans l'évaluation.

Informations minimales pour les journaux de pêche en cas de débarquement ou de transbordement :

1. Dates et port de débarquement/transbordement
2. Produits
 - a) espèce et présentation par code FAO
 - b) nombre de poissons ou de boîtes et quantité en kg
3. Signature du capitaine ou de l'agent du navire
4. En cas de transbordement : nom du navire receveur, son pavillon et son numéro CICTA.

⁽¹⁵⁾ Recommandation
2021-08 de la CICTA

Informations minimales pour les journaux de pêche en cas de transfert dans des cages :

1. Date, heure et position (latitude/longitude) du transfert
2. Produits :
 - a) Identification des espèces selon le code FAO ;
 - b) Nombre de poissons et quantité en kg transférée dans les cages
3. Nom du navire remorqueur, son pavillon et son numéro CICTA
4. Nom et numéro CICTA de l'installation d'élevage de destination
5. En cas d'opération conjointe de pêche, en complément des informations visées aux points 1 à 4, les capitaines consignent dans leur journal de bord :
 - a) en ce qui concerne le navire de capture transférant les poissons dans des cages :
 - la quantité de captures embarquées,
 - la quantité de captures imputée sur son quota individuel,
 - le nom des autres navires participant à l'OPC.
 - b) en ce qui concerne les autres navires de capture ne participant pas au transfert du poisson :
 - le nom des autres navires participant à l'opération de pêche conjointe, leur indicatif international d'appel radio et leur numéro CICTA,
 - le fait qu'aucune capture n'a été embarquée ou transférée dans des cages,
 - la quantité de captures imputée sur leurs quotas individuels,
 - le nom et le numéro CICTA du navire de capture visé au point a).

B. Prescriptions applicables au journal de bord de la CGPM ⁽¹⁶⁾**Spécifications minimales pour le journal de bord de la CGPM :**

1. le journal de bord est numéroté par feuille (code pays à 3 chiffres et référence unique à 7 chiffres);
2. le journal de bord est rempli pour chaque opération de pêche effectuée chaque jour (de préférence avant minuit) et avant l'arrivée au port ;
3. le journal de bord doit être complété en cas d'inspection en mer ou à la demande de l'État du pavillon ;
4. une copie des feuilles doit rester jointe au journal de bord ;
5. les journaux de bord sont conservés à bord pour couvrir une période d'exploitation d'un an ou la période contingente.

Informations standard minimales pour le journal de bord de la CGPM :

1. nom(s) et adresse(s) du (des) capitaine(s) ;
2. date et heure du départ et du retour au port ;
3. nom du navire, indicatif d'appel, identifiant unique de la CGPM et numéro OMI (si disponibles) ;
4. engins de pêche (code et unités de la FAO) et leurs dimensions, maillage et nombre d'hameçons ;
5. opérations en mer, avec au moins une ligne par jour de sortie, indiquant :
 - a) l'activité (pêche, navigation, etc.),
 - b) la position : positions géographiques, enregistrées pour chaque opération de pêche ou à midi lorsqu'aucune pêche n'a été effectuée au cours de cette

⁽¹⁶⁾ Recommandation
GFCM/35/2011/1

journée, ainsi que la sous-zone géographique de la CGPM (GSA) et/ou le numéro du rectangle 30'x30' de la grille statistique de la CGPM,

- c) le numéro du rectangle dans la grille statistique de la CGPM est un code à 5 chiffres, tel qu'indiqué à l'annexe 2 de la présente recommandation et déterminé par la règle suivante :

(i) la latitude est couverte par un code à trois chiffres composé d'une lettre et de deux chiffres. la latitude maximale va de M00 (30°N) à M34 (47°30' N),

(ii) la longitude est couverte par un code composé d'une lettre et d'un chiffre. Les lettres vont de A à J et les chiffres par lettre vont de 0 à 9. La longitude maximale va de A0 (6°W) à J5 (42°E);

- d) l'enregistrement des captures par espèce ;

6. identification des espèces

a) par code FAO ;

b) poids vif (RWT) en kg par jour pour toutes les espèces ;

c) nombre de poissons capturés par jour (uniquement pour les thons, les espadons et les requins grands migrants) ;

7. signature du/des capitaine(s);

8. signature de l'observateur (s'il y a lieu) ;

9. moyens de mesure du poids : estimation, pesage à bord et/ou comptage de contenants (boîtes, paniers, etc.).

Informations minimales en cas de débarquement et/ou de transbordement :

1. Date, heure et port de débarquement et/ou de transbordement ;

2. Produits :

a) présentation

b) nombre de poissons ou de conteneurs et quantité en kg ;

3. signature du (des) capitaine(s) ou agent(s) du navire ;

4. détails du navire (transbordement): (nom, indicatif d'appel, marquages, pavillon et toute autre caractéristique).

5. La marge de tolérance autorisée de 10 % est exprimée en pourcentage de l'équivalent-poids vif réel déterminé de chaque espèce détenue à bord.

Un guide d'identification des espèces directement couvertes par la convention de la CICTA et des espèces faisant l'objet de prises accessoires d'importance particulière figure au chapitre 2 :

<https://www.iccat.int/fr/iccatmanual.html>

Codes de présentation alpha-3

codes de présentation alpha-3	Présentation	Description
FIL	Filets	Suppression de la tête, des viscères, des arêtes et des nageoires. Chaque poisson permet de prélever deux filets qui ne sont reliés par aucune partie
FIS	Filets sans peau	Enlèvement de la tête, des viscères, des arêtes, des nageoires et de la peau. Chaque poisson permet de prélever deux filets qui ne sont reliés par aucune partie
GHT	Vidé, étêté et sans queue	Suppression des viscères, de la tête et de la queue
GUG	Vidé et sans branchies	Suppression des viscères et des branchies
GUH	Vidé et étêté	Suppression des viscères et de la tête
GUL	Vidé avec foie	Suppression des viscères à l'exception du foie
GUS	Éviscéré, étêté et sans peau	Suppression de la tête et de la peau
GUT	Vidé	Suppression de tous les viscères
HEA	Étêté	Suppression de la tête
LVR	Foie	Foie uniquement. En cas de présentation collective, utiliser le code LVR-C.
OTH	Autre	Autre présentation éventuelle
ROE	Œufs de poisson	Œufs de poisson uniquement. En cas de présentation collective, utiliser le code ROE-C.
SGT	Éviscéré et salé	Suppression des viscères et poisson salé
TAL	Queue	Queues seulement
TNG	Langue	Langue uniquement. En cas de présentation collective, utiliser le code TNG-C.
WHL	Entier	Pas de transformation
WNG	Ailes	Ailes uniquement

Description de l'engin de pêche	Code
Filets tournants	
Filets tournants avec coulisse (sennes coulissantes)	PS
Senne coulissante manœuvrées par un navire	PS1
Senne coulissante manœuvrée par deux navires	PS2
Filets tournants sans coulisse (filet lamparo)	LA
Sennes	
Sennes de plage	SB
Sennes danoises	SDN
Sennes écossaises	SSC
Chaluts	
Chalut à perche	TBB
Chaluts de fond à panneaux	OTB
Chaluts-bœufs de fond	PTB
Chalut à langoustines	TBN
Chaluts à crevettes	TBS
Chaluts de fond (non spécifiés)	TB
Chaluts pélagiques à panneaux	OTM
Chaluts-bœufs pélagiques	PTM
Chaluts pélagiques (non spécifiés)	TM
Chaluts jumeaux à panneaux (chaluts jumeaux à panneaux de fond)	OTT
Chaluts à panneaux (non spécifiés)	OT
Chaluts-bœufs (non spécifiés)	PT
Autres chaluts (non spécifiés)	TX
Dragues	
Dragues remorquées par bateau (dragues remorquées)	DRB
Dragues à main	DRH
Dragues mécanisées	HMD
Dragues (non spécifiés)	DRX
Filets soulevés	
Filets soulevés portatifs	LNP
Filets soulevés et manœuvrés par bateau	LNB
Filets soulevés fixes manœuvrés du rivage	LNS
Filets soulevés (non spécifiés)	LN
Engins retombants	
Éperviers	FCN
Casiers/filets lanternes	FCO
Engins tombants (non spécifié)	FG
Filet maillant et filet emmêlant	
Filets maillants calés	GNS
Filets dérivants	GND
Trémaills	GTR

Trémails et filets maillants combinés	GTN
Filets maillants et filets emmêlants (non spécifiés)	GEN
Filets maillants encerclants	GNC
Filets maillants (non spécifiés)	GN
Madraques	
Nasses (casiers)	FPO
Verveux	FYK
Filets à l'étalage	FSN
Barrières, clôtures, bordigues, etc.	
Pièges (non spécifiés)	FIX
Hameçons et lignes	
Lignes à main et lignes à cannes (manœuvrées à la main)	LHP
Lignes à main et lignes à cannes (mécanisées)	LHM
Palangres calées	LLS
Palangres dérivantes	LLD
Palangres (non spécifiées)	LL
Hameçons et lignes (non spécifiés)	LX
Lignes de traîne	LTL
Matériel divers	
Harpons	HAR
Outils à main (engins d'arrachage, pinces, tenailles, dragues, lances)	MHI
Pompes	MPM
Pousseux	MPN
Filets de portée	MSP
Plongée	MDR
Engins (non spécifiés)	MIS
Engin non connu	
Engin non connu	NK

Déclaration de transbordement de l'ICCAT

Navire transporteur		Navire de pêche	
Nom du navire et indicatif d'appel radio :		Nom du navire et indicatif d'appel radio :	
Pays/Entité/Entité de pêche de pavillon :		CPC de pavillon :	
N° d'autorisation de la CPC de pavillon :		N° d'autorisation de la CPC de pavillon :	
N° d'immatriculation interne :		N° d'immatriculation interne :	
N° de registre ICCAT :		N° de registre ICCAT, le cas échéant :	
N° OMI :		N° OMI :	
		Identification externe :	

Départ : jour [][] Mois [][] Heure [][] de Année [][]_0 [][][][] Nom de l'agent: _____ Nom du capitaine du navire de pêche: _____ Nom du capitaine du navire transporteur: _____
 Retour [][] [][] [][] à [][][][] Signature: _____ Signature: _____ Signature: _____
 Transb. [][] [][] [][]

Indiquer le poids en kilogrammes ou l'unité utilisée (p.ex. boîte, panier) et le poids débarqué en kilogrammes de cette unité: [] kilogrammes

LIEU DE TRANSBORDEMENT :

Espèces (par stock*, si applicable) ²	Port	Zone ³	Type de produit ¹ RD/GG/DR/FL/ST/OT	Poids net (kg)					

Signature de l'observateur de l'ICCAT et date (si le transbordement a été effectué en mer) :

¹ Le type de produit devrait être mentionné comme suit : poids vif (RD), éviscéré et sans branchie (GG), manipulé (DR), en filets (FL), steak (ST), autres (OT) (décrire le type de produit).
² Une liste des espèces par stock avec leurs délimitations géographiques est fournie au recto du présent formulaire. Veuillez fournir le plus de détail possible.

³ Atlantique, Méditerranée, Pacifique, Indien

*Si les informations relatives au niveau du stock ne sont pas disponibles, indiquer le motif.

Déclaration de transbordement de la CICTA

1. N° du rapport d'inspection		2. État du port			
3. Autorité chargée de l'inspection					
4. Nom de l'inspecteur principal		ID			
5. Lieu de l'inspection					
6. Début de l'inspection		Année	Mois	Jour	Heure
7. Fin de l'inspection		Année	Mois	Jour	Heure
8. Notification préalable reçue				Oui	Non
9. Objet de l'accès au port		LAN	TRX	PRO	AUTRE (préciser)
10. Nom du port et de l'État et date de la dernière escale				Année	Mois Jour
11. Nom du navire					
12. État du pavillon					
13. Type de navire					
14. IRCS (indicatif international d'appel radio)					
15. ID certificat d'immatriculation					
16. ID navire OMI, le cas échéant					
17. ID externe, le cas échéant					
18. Port d'attache					
19. Propriétaire(s) du navire					
20. Propriétaire(s) bénéficiaire(s) du navire, si connu(s) et différent(s) du propriétaire du navire					
21. Armateur(s), si différent(s) du propriétaire du navire					
22. Nom et nationalité du capitaine du navire					
23. Nom et nationalité du capitaine de pêche					
24. Agent du navire					
25. SSN/VMS	Non	Oui : national	Oui : ORGP	Type :	
26. Statut dans les zones ORGP où la pêche ou les activités liées à la pêche ont eu lieu, y compris toute inscription sur une liste INDNR					
Identificateur du navire		ORGP	Statut de l'État du pavillon	Navire sur liste autorisée	Navire sur liste INDNR
27. Autorisations de pêche appropriées					
Identificateur	Délivrée par	Validité	Zone(s) de pêche	Espèce	Engin
28. Autorisations de transbordement appropriées					
Identificateur		Délivrée par		Validité	
29. Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs					
Nom	État du pavillon	Numéro ID	Espèce	Produit	Zone(s) de pêche Quantité
30. Évaluation des captures débarquées (quantité)					
Espèce	Produit	Zone(s) de pêche	Quantité déclarée	Quantité débarquée	Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée

31. Captures restées à bord (quantité)					
Espèce	Produit	Zone(s) de pêche	Quantité déclarée	Quantité restée à bord	Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée
32. Examen du (des) livre(s) de bord et d'autres documents			Oui	Non	Observations
33. Conformité au(x) système(s) de documentation de capture applicable(s)			Oui	Non	Observations
34. Conformité avec le(s) système(s) d'information commerciale applicable(s)			Oui	Non	Observations
35. Type d'engin utilisé					
36. Engin examiné conformément au paragraphe e) de l'annexe B			Oui	Non	Observations
37. Conclusions de l'inspecteur					
38. Infraction(s) apparente(s) détectée(s), y compris renvoi aux instruments juridiques pertinents					
39. Observations du capitaine					
40. Mesures prises					
41. Signature du capitaine					
42. Signature de l'inspecteur					

⁽¹⁷⁾ Recommandation
GFCM/35/2011/1

RAPPORT D'INSPECTION N°.....

1. Inspecteur(s) Témoin de l'inspecteur
- 1.1 Nom..... Nom.....
- 1.2 Nationalité..... Nationalité.....
- 1.3 Parties contractantes..... Parties contractantes
- 1.4 Numéro de carte d'identité de la CICTA..... Numéro de carte d'identité de la CICTA.....
2. Navire transportant l'inspecteur
- 2.1 Nom et immatriculation
- 2.2 Pavillon.....
3. Navire inspecté
- 3.1 Nom et immatriculation.....
- 3.2 Pavillon.....
- 3.3 Capitaine (nom et adresse).....
- 3.4 Propriétaire du navire (nom et adresse).....
- 3.5 Numéro d'enregistrement de la CICTA.....
- 3.6 Type de navire.....
4. Position
- 4.1 Telle que déterminée par l'inspecteur:..... Lat.....Long.....
- 4.2 Telle que déterminée par le capitaine du navire de pêche:... Lat.....Long.....
- 4.3 Heure (GMT) à laquelle la position a été enregistrée:
5. Date (jj/mm/aaaa).....
6. Heure
- 6.1 De l'arrivée à bord.....
- 6.2 Du départ du navire.....
7. Engins de pêche à bord
- Senne coulissante Perche et ligne (Bateau-appât)
- Palangres Lignes de traîne
- Autre (préciser)
- Cage(s) de remorquage Oui Non Nombre de cages.....
8. Relevé des photographies prises avec description des sujets :
- _____
- _____
- _____
- _____
9. Liste des documents inspectés et commentaires :
- 9.1 Journal de bord Oui Non Non-respect Oui Non
- 9.2 BCD Oui Non Non-respect Oui Non
- 9.3 Déclaration de transfert/transbordement Oui Non Non-respect Oui Non

9.4 Autre (préciser).....

10. Résultats de l'inspection du poisson à bord:

10.1 Espèces observées à bord

ESPÈCES				
CAPTURE TOTALE (kg)				
SOURCE DES INFORMATIONS				
TYPE DE PRODUIT				
ÉCHANTILLON INSPECTÉ				
% DE TAILLE INFÉRIEURE À LA TAILLE MINIMALE				

10.2 Espèces déclarées comme étant dans la/les cage(s)

Document de transfert n°..... Date du premier transfert..... Installation d'élevage de destination.....

Nom du navire de capture.....

N° CICTA.....

N° de cageEspèce.....Individus n°..... Poids (kg).....

11. Infractions aux mesures de conservation et de gestion de la CICTA observées (description de l'infraction avec mention de la référence juridique, et si une ou plusieurs infractions graves ont été détectées, veuillez compléter la feuille ci-jointe)

12. Commentaires de l'inspecteur (si nécessaire, utiliser une feuille complémentaire précisant : «pièce jointe au rapport CICTA n° xxxx»)

13. Signature de l'inspecteur _____ Signature du témoin _____

14. Nom de l'observateur, observations et signature

15. Observations et signature du capitaine

VIOLATIONS GRAVES CONSTATÉES

Nom du navire :

Pavillon du navire :

Numéro CICTA :

- la pêche sans licence, permis ou autorisation délivrée par le CPC du pavillon,
- s'abstenir de consigner des données suffisantes sur les prises et les données liées aux prises conformément aux exigences en matière de déclaration de la CICTA ou transmettre une déclaration gravement erronée de ces données sur les prises et/ou données liées aux prises;
- pêcher dans une zone fermée;
- pêcher pendant une période de fermeture;
- capturer ou détenir intentionnellement des espèces en violation de toute mesure de conservation et de gestion applicable adoptée par la CICTA;
- violation significative des limites de capture ou des quotas en vigueur conformément aux règles de la CICTA;
- utilisation d'engins de pêche interdits;
- falsification ou dissimulation intentionnelle des marquages, de l'identité ou de l'immatriculation d'un navire de pêche;
- dissimulation, manipulation ou élimination d'éléments de preuve relatifs à une enquête sur une infraction;
- multiples violations qui, prises dans leur ensemble, constituent une grave méconnaissance des mesures en vigueur en vertu de la CICTA;
- agression, résistance, intimidation, harcèlement sexuel, interférence avec un inspecteur ou un observateur autorisé, ou obstruction ou retard injustifiés de celui-ci;
- manipulation intentionnelle ou désactivation du système de surveillance des navires;
- pêche avec l'aide d'avions de repérage;
- interférence avec le système de surveillance par satellite et/ou fonctionne sans système VMS;
- activité de transfert sans déclaration de transfert;
- autre (préciser)

Date de signature de l'inspecteur _____

Date de signature du témoin _____

Date _____

Plan de gestion	Dorade rose en mer d'Alboran	Pêche à la crevette rouge du large dans la Méditerranée centre-est	Pêche à la crevette rouge du large dans la Méditerranée centre-est	Pêche à la crevette rouge du large dans la Méditerranée centre-est	Pêche au chalut de fond du merlu européen et de la crevette rose du large dans le détroit de Sicile
	Mer d'Alboran	Mer du Levant	Mer Ionienne	Détroit de Sicile	Détroit de Sicile
Zone	SRG 1, 2 et 3 Détroit de Gibraltar	SRG 24, 25, 26 et 27	SRG 19, 20 et 21	SRG 12, 13, 14, 15 et 16	SRG 12, 13, 14, 15 et 16
FRA					Est du banc de l'Aventure, Ouest du bassin de Gela, Est du banc de Malte
Espèce	Dorade rose (<i>Pagellus bogaraveo</i>)	Gambon rouge et crevette rouge (<i>Aristaeomorpha foliacea</i> , <i>Aristeus antennatus</i>)	Gambon rouge et crevette rouge (<i>Aristaeomorpha foliacea</i> , <i>Aristeus antennatus</i>)	Gambon rouge et crevette rouge (<i>Aristaeomorpha foliacea</i> , <i>Aristeus antennatus</i>)	Espèces démersales comprenant le merlu européen (<i>Merluccius merluccius</i>) et la crevette rose du large (<i>Parape-naeus longirostris</i>)
Taille minimale	30 cm				Merlu européen – crevette rose du large de 20 cm – longueur carapace de 20 mm (CL)
Engin de pêche	palangres et lignes à main	chalutiers	chalutiers	chalutiers	chalutiers de fond >10 m
Habilitation	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Non autorisé		n'est pas autorisé à pêcher, détenir à bord ou débarquer une quantité des espèces clés supérieure à 3 % du total des captures en poids vif détenues à bord, si le navire effectue une sortie de pêche dans l'une des SRG 19, 20 ou 21.	n'est pas autorisé à pêcher, détenir à bord ou débarquer une quantité des espèces clés supérieure à 3 % du total des captures en poids vif détenues à bord, si le navire effectue une sortie de pêche dans l'une des SRG 19, 20 ou 21.	s'abstient de capturer, détenir à bord, transborder, débarquer, stocker ou vendre une des espèces clés.	
VMS	>12 m	>10 m	>10 m		>10 m
Journal de pêche	Oui, quel que soit le poids vif de la capture	Oui, quel que soit le poids vif de la capture	Oui, quel que soit le poids vif de la capture	Oui, quel que soit le poids vif de la capture	Oui, quel que soit le poids vif de la capture
Notification préalable	4 heures (1 heure)				
Port désigné	Oui	Oui, heures de débarquement et de transbordement autorisées spécifiées	Oui, heures de débarquement et de transbordement autorisées spécifiées	Oui	Oui, heures de débarquement et de transbordement autorisées spécifiées; assurer une couverture en matière d'inspection à toutes les heures de débarquement et de transbordement et dans tous les lieux de débarquement et de transbordement

Transbordement	Non	Dans les ports désignés	Dans les ports désignés		Dans les ports désignés
Effort de pêche					
Fermeture temporelle/spatiale					aucune activité de pêche avec des chalutiers de fond, quelle que soit leur longueur hors tout, n'est autorisée entre la côte et l'isobathe de 200 mètres de profondeur dans la SRG 14 (golfe de Gabès). Cette fermeture s'applique chaque année du 1er juillet au 30 septembre.
Prescriptions supplémentaires	Les poissons de moins de 30 cm ne doivent pas être débarqués (s'ils représentent plus de 10 % des débarquements, remettre à l'eau les captures).				de taille inférieure à la taille minimale de référence de conservation définie au paragraphe 7 ne peuvent être capturés, détenus à bord, transbordés, transférés, débarqués, stockés, vendus, exposés ou mis en vente.

Plan de gestion	Pêche démersale en mer Adriatique	Petits pélagiques en mer Adriatique,	Corail rouge en mer Méditerranée	Anguille européenne en mer Méditerranée	Pêche de turbot en mer Noire,	Pêche de grande coryphène et utilisation de DCP
	Mer Adriatique	Mer Adriatique	Mer Méditerranée	Mer Méditerranée	Mer Noire	Mer Méditerranée
Zone	SRG 17 et 18	SRG 17 et 18	SRG 1 à 27 (mer Méditerranée)	SRG 1 à 27 (mer Méditerranée) Eaux marines	SRG 29	SRG 1 à 27 (mer Méditerranée) Eaux marines
FRA	Jabuka/Pomo Pit; Bari Canyon	Jabuka/Pomo Pit				
Espèce	Merlu européen (<i>Merluccius merluccius</i>), langoustine (<i>Nephrops norvegicus</i>), sole commune (<i>Solea solea</i>) GSA 18, crevette rose du large (<i>Parapenaeus longirostris</i>), rouget de vase (<i>Mullus barbatus</i>)	anchois (<i>Engraulis encrasicolus</i>), sardine (<i>Sardina pilchardus</i>)	Corail rouge (<i>Corallium rubrum</i>)	Anguille (<i>Anguilla anguilla</i>)	Sprat européen (<i>Sprattus sprattus</i>)	Grande coryphène (<i>Coryphaena hippurus</i>)

Taille minimale	crevette rose du large de 20 mm de longueur céphalothoracique (CL); langoustine de 20 mm CL ou de 70 mm de longueur totale (TL); sole commune de 20 cm; rouget de vase de 11 cm		colonies de corail rouge d'un diamètre minimal de 7 mm, mesuré à un centimètre près de la base de la colonie.			
Engin de pêche	chalutage à panneaux, chalutage à perche, pêche en bœuf de fond et chalutage jumeau à panneaux	senneurs à senne coulissante et chalutiers pélagiques	masse utilisée par un pêcheur autorisé ou un navire de pêche utilisant un équipement de plongée sous-marine	Toutes les activités de pêche, y compris la pêche récréative		Composition, localisation, maintenance, remplacement et marquage des DCP
Habilitation	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Non autorisé			s'abstient de récolter, de détenir à bord, de transborder, de débarquer, de stocker ou de vendre du corail rouge		s'abstient de capturer, de détenir à bord, de transborder, de débarquer, de stocker ou de vendre	
VMS	>12 m	>12 m	Base volontaire		>12 m	
Journal de pêche	Journal de pêche électronique, quel que soit le volume des captures, aux navires d'une longueur > 12 mètres dont les captures d'espèces non ciblées dépassent 50 kg;	Journal de pêche électronique, captures d'espèces non ciblées supérieures à 50 kg, quel que soit le poids vif, pour les navires >12 m	Oui, quel que soit le poids vif de la capture	Oui, quel que soit le poids vif de la capture	Oui, quel que soit le poids vif de la capture	
Notification préalable			4 heures (1 heure)			
Port désigné	Oui, heures de débarquement et de transbordement autorisées spécifiées	Oui	Oui	Oui	Oui	
Transbordement		Dans les ports désignés	Dans les ports désignés		Dans les ports désignés	

Effort de pêche	pendant une période continue d'au moins huit semaines ou fixer une fermeture d'au moins 30 jours consécutifs et couvrant au moins 20 % de la mer territoriale pour les activités de pêche avec OTB, PTB, OTT et TBB, quelle que soit leur durée globale	limites de captures conjointes				
Fermeture temporelle/spatiale	fermer la zone côtière, quelle que soit la profondeur, jusqu'à six milles nautiques pour les navires non autorisés à pêcher au-delà de six milles nautiques, aux engins traînants ciblant les stocks démersaux, pour une période continue d'au moins huit semaines ou fixer une fermeture d'au moins 30 jours continus et couvrant au moins 20 % de la mer territoriale pour les activités de pêche avec OTB, PTB, OTT et TBB, quelle que soit leur longueur totale	du 1er octobre au 31 mars pour la sardine; du 1er avril au 30 septembre pour l'anchois; fermetures spatiales sur des navires d'une longueur supérieure à 12 mètres pendant au moins neuf mois. Ces fermetures couvrent 30 % des eaux territoriales ou des eaux intérieures.	eaux profondes > 50 m			
Prescriptions supplémentaires	Les espèces de taille inférieure à la taille minimale de référence de conservation définie aux paragraphes 17 et 18 ne peuvent être détenues à bord, transbordées, transférées, débarquées, stockées, vendues, exposées ou mises en vente.		Système de documentation des captures (CDS) – le certificat de capture aux fins de l'identification de la coryphène commune doit enregistrer ses activités de pêche avec des DCP			Tous les navires de pêche exploitant la grande coryphène devraient enregistrer leurs activités de pêche avec les DCP.

On entend par «mer Méditerranée», les sous-zones géographiques (GSA) 1 à 27 incluses, telles que définies dans la résolution GFCM/33/2009/2 relative à l'établissement de sous-zones géographiques au sein de la CGPM.

Annexe 13

Modèle de la CICTA – déclaration des poissons morts au cours de transferts ultérieurs et d'opérations de remorquage

Déclaration des poissons morts au cours d'opérations ultérieures de transfert et de remorquage		
Remorqueur	Nom	
	Numéro CICTA et pavillon	
	ITD n° et cage n°	
	Nom du capitaine	
Navire(s) de capture/madrague	Nom du (des) navire(s)/madrague	
	Numéro CICTA et n° d'opération de pêche conjointe	
	Numéro(s) eBCD	
Navire de remorquage précédent (le cas échéant)	Nom	
	Numéro CICTA et pavillon	
	ITD n° et cage n°	
	Nombre total de thons rouges déclarés morts (*)	
Installation d'élevage de destination	CPC/Nom/numéro CICTA	
Date	Nombre de thons rouges morts	Signature du capitaine
TOTAL		

FRA	ZONE	Engin(s)/activités de pêche interdit(s)	Autorisation de pêche pour l(es) engin(s)	VMS/AIS	Autorisation de pêche pour le(s) engin(s)	Période de fermeture	Nombre de jours de pêche soumis à restriction	Port désigné
Est du banc d'Aventure		Chalut de fond				De façon permanente		
	Zone tampon de 1 MN au-delà de la FRA	Chalut de fond				De façon permanente		
Ouest du bassin de Gela		Chalut de fond				De façon permanente		
	Zone tampon de 1 MN au-delà de la FRA	Chalut de fond				De façon permanente		
Est du banc de Malte		Chalut de fond				De façon permanente		
	Zone tampon de 1 MN au-delà de la FRA	Chalut de fond				De façon permanente		
Golfe du Lion	A	Filets remorqués, palangres de fond et de demi-fond, filets de fond, pêche récréative				De façon permanente		
	B		Filets remorqués, palangres de fond et de demi-fond, filets de fond,		Filets remorqués, palangres de fond et de demi-fond, filets de fond,			X
Fosse de Jabuka/Pomo en mer Adriatique	A	Filets de fond, chalutiers de fond, palangres et madragues, senneurs à senne coulissante et chalutiers pélagiques (ciblage PIL, ANE), pêche récréative				De façon permanente		
	B	Senneurs à senne coulissante et chalutiers pélagiques (ciblage PIL, ANE),	Filets de fond, chalutiers de fond, palangres calées et pièges,		Filets de fond, chalutiers de fond, palangres calées et pièges,			

	C	Senneurs à senne coulissante et chalutiers pélagiques (ciblage PIL, ANE),	Filets de fond, chaluts de fond, palangres calées et pièges,		Filets de fond, chaluts de fond, palangres calées et pièges,		X	
Canyon de Bari en mer. Adriatique méridionale	A	Toute pêche professionnelle et récréative				De façon permanente		
	B	Filets remorqués, filets de fond, pêche de loisir	Palangres calées, madragues		Palangres calées, madragues	X	X	
Zone de restriction des pêches en eaux profondes dite «Lophelia reef off Capo Santa Maria di Leuca»		Chaluts de fond, dragues				De façon permanente		
Zone de pêche en eaux profondes restreinte «The Nile delta area cold hydrocarbon seeps»		Chaluts de fond, dragues				De façon permanente		
Zone de restriction des pêches en eaux profondes dite «The Eratosthenes Seamount»		Chaluts de fond, dragues				De façon permanente		
Eaux profondes ci-dessous 1 000 m – mer Méditerranée et mer Noire		Filets de chalutage, dragues				De façon permanente		

Rapport d'inspection d'observation de la CGPM	
Date des observations:/...../.....	Heure: UTC
Position du navire observé: Latitude..... - Longitude.....	
Cap..... - Vitesse.....	
Nom du navire observé:	
Pavillon du navire observé:	
Numéro externe/marquage:	
Type de navire:	
<input type="checkbox"/> Navire de pêche	
<input type="checkbox"/> Navire transporteur	
<input type="checkbox"/> Navire congélateur	
Autre (préciser)	
Indicatif international d'appel radio:	
Numéro OMI (le cas échéant):	
Activité(s):	
<input type="checkbox"/> Pêche	
«Navigation	
<input type="checkbox"/> Dérive	
«Transbordement	
Contact radio: «OUI» – «NON»	
Nom et nationalité du capitaine du navire observé:	
Nombre de personnes à bord du navire observé:	
Captures à bord du navire observé:	
Informations collectées par: Nom de l'inspecteur: Partie contractante: Numéro de carte d'identité CGPM: Nom du navire de patrouille:	

Déclaration de mise en cage de la CICTA		Document n°:
1 - MISE EN CAGE DU THON ROUGE		
Nom de l'installation d'élevage: N° de registre CICTA: Numéro d'autorisation de la mise en cage: Numéro de la cage de transport: Numéro de la cage de l'installation d'élevage: Date de la mise en cage:	Nom du navire de remorquage: N° de registre CICTA: Pavillon: Numéro de l'opération de pêche conjointe: Numéro(s) eBCD Numéro(s) de déclaration de transfert (ITD):	
Thon rouge mort pendant le transport (1):		
2 - INFORMATIONS RELATIVES À LA MISE EN CAGE – OPÉRATEUR DE L'INSTALLATION D'ÉLEVAGE ET OBSERVATEUR DE LA CICTA ⁽²⁾		
	Opérateur de l'installation d'élevage	Observateur de la CICTA
Nombre d'individus:		
Quantités en kg:		Sans objet
Nombre et poids (kg) de thons rouges morts pendant la mise en cage:		
Nom de l'opérateur de l'installation d'élevage, date et signature:	Nom de l'observateur, numéro CICTA, date et signature:	
Présence de l'observateur: (Oui/Non)	Motifs du désaccord:	Règles ou procédure non respectée(s):
3 - INFORMATIONS RELATIVES À LA MISE EN CAGE – AUTORITÉS DES INSTALLATIONS D'ÉLEVAGE DE LA CPC ⁽³⁾		
Nombre d'individus:	Quantités en kg:	
Responsable des autorités de la CPC, date et signature:		

Document N°		Déclaration de transfert de la CICTA	
1 – TRANSFERT DE THONS ROUGES VIVANTS DESTINÉS À L'ÉLEVAGE			
Nom du navire de pêche: Indicatif d'appel: Pavillon: N° de registre CICTA: Identification externe: Autorisation de transfert n°: Journal de pêche n°: Opération conjointe de pêche n°: eBCD n°:	Nom de la madrague: N° de registre CICTA: Nom de l'installation d'élevage donneur (1): N° de registre CICTA:	Nom du premier navire remorqueur: Pavillon: N° de registre CICTA: Identification externe: Numéro de la cage de transport:	Nom de l'installation d'élevage de destination: N° de registre CICTA:
		Nom du deuxième navire remorqueur (2): Pavillon: N° de registre CICTA: Identification externe: Numéro de la cage de transport:	Nom de l'installation d'élevage de destination (3): N° de registre CICTA:
		Nom du troisième navire remorqueur (2): Pavillon: N° de registre CICTA: Identification externe: Numéro de la cage de transport:	Nom de l'installation d'élevage de destination (3): N° de registre CICTA:
2 – INFORMATIONS CONCERNANT LE PREMIER TRANSFERT			
Date: __ / __ / ____		Lieu ou position: Port: Lat.: Long.:	
Nombre d'individus et poids estimé (kg) dans la première cage (4): Premier transfert: Transfert volontaire: Transfert de contrôle: Thons rouges morts pendant le transfert (5):	Nombre d'individus et poids estimé (kg) dans la deuxième cage: Premier transfert: Transfert volontaire: Transfert de contrôle: Thons rouges morts pendant le transfert (5):	Nombre d'individus et poids estimé (kg) dans la troisième cage: Premier transfert: Transfert volontaire: Transfert de contrôle: Thons rouges morts pendant le transfert (5):	
Nom et signature du capitaine du navire de pêche/de l'opérateur de la madrague/de l'opérateur de l'installation d'élevage:	Nom et signature du capitaine du navire récepteur: Premier navire receveur: Deuxième navire receveur: Troisième navire receveur:	Nom, numéro CICTA et signature de l'observateur:	
Présence de l'observateur: (Oui/Non) Nombre estimé d'individus Obs régionales: Nombre de scellés (6):	Motifs du désaccord:	Règles ou procédure non respectée(s):	
3 – TRANSFERTS ULTÉRIEURS (7)			
TRANSFERT ULTÉRIEUR 1			
Date: __ / __ / ____ Numéro ITD:		Lieu ou position: Port: Lat.: Long.:	
Nom du navire remorqueur donneur: Nom du remorqueur receveur:	Indicatif d'appel: Indicatif d'appel:	Pavillon: Pavillon:	N° de registre CICTA: N° de registre CICTA:
Autorisation de transfert n°:	Identification externe:	Cage du donneur n°: Cage du receveur n°:	Nom et signature du capitaine du navire donneur: Nom et signature du capitaine du navire receveur:

Nombre d'individus transférés et poids estimé (kg)(4): Transfert ultérieur: Transfert volontaire: Transfert de contrôle: En cas de transfert volontaire ou de contrôle: i. Informations relatives au remorqueur receveur: Nom: Pavillon: N° de registre CICTA: Identification externe: ii. Numéro de la cage de transport:		Nombre de thons rouges morts au cours du transfert:	
TRANSFERT ULTÉRIEUR 2			
Date: __/__/____ Numéro ITD		Lieu ou position: Port: Lat: Long:	
Nom du navire remorqueur donneur:	Indicatif d'appel: Indicatif d'appel:	Pavillon: Pavillon:	N° de registre CICTA: N° de registre CICTA:
Nom du remorqueur receveur:	Indicatif d'appel:	Cage du donneur n°: Cage du receveur n°:	Nom et signature du capitaine du navire donneur: Nom et signature du capitaine du navire receveur:
Autorisation de transfert n°:	Identification externe:	Cage du donneur n°: Cage du receveur n°:	Nom et signature du capitaine du navire donneur: Nom et signature du capitaine du navire receveur:
Nombre d'individus transférés et poids estimé (kg)(4) Transfert ultérieur: Transfert volontaire: Transfert de contrôle: En cas de transfert volontaire ou de contrôle: i. Informations relatives au remorqueur receveur: Nom: Pavillon: N° de registre CICTA: : Identification externe: ii. Numéro de la cage de transport:		Nombre de thons rouges morts au cours du transfert:	
TRANSFERT ULTÉRIEUR 3			
Date: __/__/____ Numéro ITD		Lieu ou position: Port: Lat: Long:	
Nom du navire remorqueur donneur:	Indicatif d'appel: Indicatif d'appel:	Pavillon: Pavillon:	N° de registre CICTA: N° de registre CICTA:
Nom du remorqueur receveur:	Indicatif d'appel:	Cage du donneur n°: Cage du receveur n°:	Nom et signature du capitaine du navire donneur: Nom et signature du capitaine du navire receveur:
Autorisation de transfert n°:	Identification externe:	Cage du donneur n°: Cage du receveur n°:	Nom et signature du capitaine du navire donneur: Nom et signature du capitaine du navire receveur:
Nombre d'individus transférés et poids estimé (kg)(4) Transfert ultérieur: Transfert volontaire: Transfert de contrôle: En cas de transfert volontaire ou de contrôle: i. Informations relatives au remorqueur receveur: Nom: Pavillon: N° de registre CICTA: Identification externe: ii. Numéro de la cage de transport:		Nombre de thons rouges morts au cours du transfert:	

APPENDICE 1. Bibliographie

- Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.
- Plan d'action international de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.
- Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS).
- Directives volontaires de la FAO sur le marquage des engins de pêche.

APPENDICE 2. Liens et références

- Législation européenne: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
- Accords de partenariat pour une pêche durable de l'UE: https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/fisheries/international-agreements/sustainable-fisheries-partnership-agreements-sfpas_en
- Navires de l'UE – registre de la flotte de l'Union européenne pour les données d'immatriculation: https://webgate.ec.europa.eu/fleet-europa/search_en
- FAO: <http://www.fao.org/fishery/fr>
- Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port: <https://www.fao.org/port-state-measures/fr>
- Bureau régional de la FAO pour l'Asie et le Pacifique, *Implementation of Port State Measures – Technical guide to port inspection of fishing vessels*, vol. 1: <http://www.fao.org/docrep/019/i3508e/i3508e00.htm>
- CICTA: <http://www.iccat.int/fr>
- Le recueil des recommandations de gestion et des résolutions adoptées par la CICTA pour la conservation des thonidés et espèces voisines de l'Atlantique, qui fournit un ensemble complet de recommandations et de résolutions actives de la CICTA: <https://www.iccat.int/en/RecRes.asp>
- Statistiques de la CICTA – facteurs de conversion: <https://www.iccat.int/fr/index.asp>
- Liste de la CICTA des navires INN: <http://www.iccat.int/fr/IUU.asp>
- Registre CICTA des navires: <https://www.iccat.int/fr/vesselsrecord.asp>
- CICTA eBCD: <https://www.iccat.int/fr/ebcdprog.asp>
- *Manuel de la CICTA*: <https://www.iccat.int/fr/iccatmanual.html>
- CGPM: <https://www.fao.org/gfcm/en/>
- Législation de la CGPM: <https://www.fao.org/gfcm/decisions/en/>
- Fichier de la flotte de pêche de la CGPM: <https://www.fao.org/gfcm/data/fleet/register>
- Liste des navires autorisés par la CGPM: <https://www.fao.org/gfcm/data/fleet/avl>
- Zones de pêche restreintes de la CGPM: <https://www.fao.org/gfcm/data/fleet/fras>
- Registre des ports de la CGPM: <https://www.fao.org/gfcm/data/ports>
- Liste de la CGPM des navires INN: <https://www.fao.org/gfcm/data/iuu-vessel-list>

- Plan d'action INN: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/71be21c9-8406-5f66-ac68-1e74604464e7>
- Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F), 1995: <http://www.imo.org/en/OurWork/humanelement/pages/stcw-f-convention.aspx>
- Site web de l'Organisation maritime internationale pour les numéros OMI: <http://www.imonumbers.lrfairplay.com>
- Sources de renseignement maritime, telles que Lloyd's List Intelligence: <http://www.lloydslistintelligence.com/lint/index.htm>

APPENDICE 3: Liste des figures

Figure 1 – Exemple de matrice de risque de base à l'aide d'indicateurs basés sur une signalétique de feux tricolores	10
Figure 2 – Exemple de tableau d'évaluation des risques	11
Figure 3 – Principes du VMS	13
Figure 4 – Exemple d'un VMS combiné à une trace AIS dans le canal de Sicile	14
Figure 5 – Exemple d'informations AIS utilisées pour la planification et l'évaluation des risques	
Visualisation des zones de pêche spécifiques	16
Figure 6 – Exemple d'informations AIS utilisées pour la surveillance en temps réel	16
Figure 7 – Chalutier remontant le filet	18
Figure 8 – Chalutier remontant le filet	19
Figure 9 – Transfert	20
Figure 10(a) – Mise en cage	20
Figure 10(b) – Mise en cage	21
Figure 11 – Exemple de carte marine avec la trajectoire du navire	22
Figure 12 – Exemple de systèmes embarqués possibles couplés au GPS	23
Figure 13 – Éléments du matériel des inspecteurs des pêches	24
Figure 14 – Équipe d'inspection en mer	25
Figure 15 – Embarquement en mer	27
Figure 16 – Embarquement avec assistance de l'équipage	28
Figure 17 – Exemple de nom de navire peint sur la proue	30
Figure 18 – Exemple de marques prêtant à confusion sur l'arrière d'un palangrier	30
Figure 19 – Exemple de numéro d'immatriculation peint sur la coque	31
Figure 20 – Exemple de plaques amovibles pour le numéro d'immatriculation et le nom du navire	31
Figure 21 – Exemple d'indicatif international d'appel radio	32
Figure 22 – Exemple de numéro OMI sur un navire de pêche	33
Figure 23 – Exemple de certificat national d'immatriculation	35
Figure 24 – Exemple de licence de pêche	36

Figure 25 – Registre des navires/autorisations de pêche de la CICTA et de la CGPM	37
Figure 26 – Certificats/plans de capacité des cales à poisson	38
Figure 27 – Exemple de compartiment à poisson caché	39
Figure 28 – Synthèse des dispositions techniques spécifiques de la CICTA et de la CGPM	41
Figure 29 – Exemples d'informations AIS utilisées pour une surveillance de base du comportement	42
Figure 30 – Exemples d'antenne VMS (à gauche) et d'émetteur-récepteur (à droite)	43
Figure 31 – Exemple d'antenne VMS masquée	43
Figure 32 – Boîtier de raccordement d'un VMS équipé d'un interrupteur marche/arrêt	43
Figure 33 – Exemple de modifications manuscrites irrégulières introduites dans les chiffres du journal de bord	44
Figure 34(a) – Notification préalable à l'entrée au port, modèle CICTA	47
Figure 34(b) – Notification préalable à l'entrée au port, modèle de la CGPM	48
Figure 35 – Exemple de plan d'arrimage d'un navire frigorifique	50
Figure 36 – Exemples d'étiquettes sur des boîtes de poisson surgelé	51
Figure 37 – Opération conjointe de pêche	52
Figure 38 – arbre eBCD	52
Figure 39 – exemple d'eBCD	53
Figure 40 – Journal de bord quotidien d'un navire remorqueur	55
Figure 41 – Navire auxiliaire	56
Figure 42 – Déchargement d'un cargo	57
Figure 43 – Ichtyomètre	60
Figure 44 – Exemple de mesure à l'aide d'un ichtyomètre	60
Figure 45 – Utilisation d'un pied à coulisse	61
Figure 46 – Exemple de pied à coulisse pour crustacés	61
Figure 47 – Exemple de gabarit fixe de plusieurs dimensions	61
Figure 48 – Autres exemples de gabarits fixes	62
Figure 49 – Langoustine	62
Figure 50 – Homard	63
Figure 51 – Langoustes	63
Figure 52 – Mollusques bivalves	63
Figure 53 – Mesure de l'espadon	64
Figure 54 – Exemple de mesure de l'espadon à l'aide d'un mètre ruban	64
Figure 55 – Tableau avec les FRA de la CGPM	66
Figure 56 – Senne coulissante	67
Figure 57 – Récupération d'une senne coulissante	67
Figure 58 – DCP	67
Figure 59 – Palangrier	68
Figure 60 – Palangre de fond	68
Figure 61 – Chalutier	68
Figure 62 – Construction type d'un chalut	68

Figure 63 – Configuration générale du chalut	68
Figure 64 – Navire à filet maillant	69
Figure 65 – Filets maillants de fond	69
Figure 66 – rémails de fond	69
Figure 67 – Madragues	70
Figure 68 – Madragues à bord du navire	70
Figure 69 – Dragues	70
Figure 70 – Exemple de rapport d'armement	71
Figure 71 – Jauge de maille de type calle	71
Figure 72 – Où mesurer une maille (AECF)	72
Figure 73 – Mesure du maillage d'un chalut	72
Figure 74 – Dimensions des hameçons	73
Figure 75 – Erses de levage	74
Figure 76 – Fourreau de renforcement	74
Figure 77 – Kit de remise à l'eau des tortues	75
Figure 78 – Bouée de marque	76
Figure 79 – Exemple d'opération de transbordement	78
Figure 80 – Débarquement au port	80
Figure 81 – Opération de transfert	83
Figure 82 – Autre méthode de marquage de la cage de transport	84
Figure 83 – Enregistrement vidéo de l'opération de transfert	85
Figure 84 – Remorquage de la cage de transport	87
Figure 85 – Opération de mise en cage ; transport connecté et cage d'élevage	90
Figure 86 – Timonerie centrale (à gauche) et avant (à droite)	95
Figure 87 – Remontée du filet à bord du navire	96
Figure 88 – Modèle de fiche d'information d'observation de la CGPM	97
Figure 89 – Exemple de scellement de l'accès à la soute	99



Office des publications
de l'Union européenne

Ce manuel est également disponible en version
électronique sur la plateforme d'enseignement à distance
e-FishMed (<https://efishmed.efca.europa.eu/>).