

Manuel de formation des inspecteurs aux PSM de la CICTA



Juin 2023

MRAG Ltd est un cabinet de conseil indépendant en ressources halieutiques et aquatiques spécialisé dans l'utilisation durable des ressources naturelles par le biais de politiques et de pratiques de gestion rationnelles et intégrées.

Fondé en 1986, MRAG a mené à bien des projets dans plus de 60 pays. Nos experts internes jouissent de compétences techniques très variées et possèdent une expérience pratique dans tous les aspects de la politique, de la planification et de la gestion des ressources aquatiques, ce qui nous permet d'adopter une approche pluridisciplinaire pour chaque projet. Notre capacité à répondre à une vaste gamme de besoins en gestion des ressources est renforcée encore davantage par notre réseau d'associations avec des experts de renommée internationale originaires d'établissements universitaires et d'organismes privés du monde entier.

MRAG Ltd

18 Queen Street
London
W1J 5PN
Royaume-Uni

T: +44 (0) 20 7255 7755
Fax: +44 (0) 20 7499 5388
W: www.mrag.co.uk
E : enquiry@mrag.co.uk

CapFish cc est un cabinet de conseil indépendant dans le secteur de la pêche et de l'environnement, axé et spécialisé dans le suivi des pêches marines et les évaluations des pêches dans l'océan Atlantique et l'océan Indien.

Capricorn Fisheries Monitoring cc

Unit 15 Foregate Square
Cape Town
8001
South Africa

T: +27 (0) 21 425 2161
F: +27 (0) 21 425 1994
W: www.capfish.co.za
E: chris@capfish.co.za

ICCAT - CICAA – CICTA

**COMMISSION
INTERNATIONALE
pour la CONSERVATION
des THONIDÉS
de L'ATLANTIQUE**

www.iccat.int

Table des matières

Table des matières	i
Liste des tableaux	iii
Liste des figures	iv
Acronymes	v
Introduction	1
1 Éléments de la Recommandation de la CICTA relative aux mesures du ressort de l'État du port qui sont importants pour sa mise en œuvre.	4
1.1 Nomination et formation des inspecteurs	4
1.2 Désignation des ports et des points de contact	4
2 Mise en œuvre des PSM de la CICTA	6
3 La Demande préalable d'entrée au port (AREP)	8
3.1 Éléments de l'AREP	8
3.2 Évaluation des risques	9
3.3 Informations requises et procédures des meilleures pratiques pour vérifier une AREP	10
3.4 Recherche d'anomalies dans l'AREP.....	11
3.5 Réponse aux informations provenant d'autres CPC ou d'ORGP	14
3.6 Autorisation ou refus suite à une évaluation des risques	15
4 Processus d'inspection des navires	19
4.1 Briefing d'inspection.....	19
4.2 Équipement pour l'inspection	19
4.3 Santé et sécurité.....	21
4.4 Communication et responsabilité de l'agent.....	21
4.5 Déontologie.....	21
4.6 Uniformes	22
4.7 Formulaire du rapport d'inspection au port - CP28	22
4.8 Photos du navire avant l'arraisonnement.....	22
4.9 Inspection à bord des navires de pêche	23
4.9.1 Procédure d'inspection de la CPC du port	23
4.9.2 Inspection à bord et compilation du Rapport d'inspection	25
5 Suivi des opérations de débarquement et de transbordement au port	27
5.1 Formulaires d'échantillonnage	28
5.2 Préparation et planification du suivi.....	29
5.3 Suivi général des opérations de débarquement.....	30
5.4 Débarquement depuis des LSPLV à terre ou transbordement sur un navire de charge	32
5.4.1 Postes de suivi.....	32
5.4.2 Procédures d'échantillonnage visant à déterminer le poids moyen des poissons	34
5.4.3 Comparaison des poids de produit.....	36

5.5	Déchargements depuis des senneurs	38
5.5.1	Postes de suivi.....	39
5.5.2	Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids moyen des poissons	40
5.5.3	Déterminer la composition par espèce des poissons sur le tapis roulant.....	41
5.6	Débarquement depuis des navires de charge	42
5.6.1	Postes de suivi.....	44
5.6.2	Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids moyen des poissons	44
6.	Fin de l'inspection et suivi	45
6.1	Procédure à suivre en cas d'infraction apparente	45
6.2	Collecte d'éléments de preuve et mesures de suivi	46
6.3	Témoins experts, auditions et communication	49
6.4	Procédures de suivi et partage d'informations	50
6.4.1	Responsabilités de l'inspecteur.....	50
6.4.2	Responsabilités de suivi de la CPC du port	51
6.4.3	Responsabilités de suivi de la CPC du pavillon.....	52
Annexe 1	AREP de la CICTA.....	54
Annexe 2	Listes de contrôle de sécurité avant et après l'embarquement.....	55
Annexe 3	Rapport d'inspection CP28	57
Annexe 4	SOP pour la vérification de l'AREP	59
Annexe 6	SOP pour l'inspection et le suivi des débarquements depuis des LSPLV	82
Annexe 7	SOP pour l'inspection et le suivi des débarquements depuis des senneurs thoniers	84
Annexe 8	SOP pour le suivi des débarquements depuis des navires de charge	88
Annexe 9	Espèces fréquemment capturées dans l'Atlantique, codes et noms scientifiques.....	91

Liste des tableaux

Tableau 1. Ressources en ligne disponibles.....	3
Tableau 2. Résumé des informations collectées d'après le suivi des débarquements ou des transbordements, reflétées dans le rapport d'inspection	31
Tableau 3. Types et codes de produits	36
Tableau 4. Coefficients de conversion habituels (espèces cibles)	36
Tableau 5. Coefficients de conversion habituels (espèces de requins).....	37
Tableau 6. Coefficients de conversion habituels (espèces de prises accessoires)	37
Tableau 7. Exemple d'extrapolation des poids observés déchargés en poids vif entier	38

Liste des figures

Figure 1. Processus des mesures du ressort de l'État du port : depuis l'AREP jusqu'à la décision de la CPC du port et les mesures de suivi	7
Figure 2. Processus d'évaluation des risques faisant suite à une AREP soumise par un navire de pêche ou un navire lié à la pêche étranger	10
Figure 3. Exemple de matrice de risque de base utilisant des indicateurs de feux de signalisation	16
Figure 4. Débarquement direct	34
Figure 5. Poissons déchargés à l'aide d'un filet à fret	34
Figure 6. Poissons regroupés sur le pont	34
Figure 7. Balance à crochet Bluetooth	35
Figure 8. Cales et cuves de poissons d'un senneur (A) et plan d'une écoutille (B).....	39
Figure 9. Pupitre de manœuvre.....	40
Figure 10. Suivi du débarquement de thonidés sur un senneur	40
Figure 11. Enregistrement des poids de chaque filet à fret remonté et déchargé	41
Figure 12. Exemple du plan de cargaison d'un navire de charge	43
Figure 13. Poissons provenant de différents navires donateurs séparés dans la cale à poissons d'un navire de charge	44
Figure 14. Photo de l'ATF du navire prise conjointement avec le GPS afin de vérifier la date, l'heure et la position de l'inspection	68
Figure 15. Carnet de pêche officiel des navires (A) et style « calendrier » non-officiel (B).....	71
Figure 16. Unité Argos MARGE avec voyant d'alimentation allumé et antenne correspondante.....	75
Figure 17. Exemple d'épuisette utilisée pour hisser la tortue à bord (Source NOAA)	76
Figure 18. Hissage d'une tortue à l'aide d'une épuisette à bord d'un palangrier thonier (Source NOAA)	76
Figure 19. Appareil à long manche (photo supérieure) : Courroie pour tortue, Dégorgeoir en J, coupe-ligne et dégorgeoir pour hameçons avalés (Source NOAA).....	77
Figure 20. Lignes tori, déployées et sur le pont.....	77
Figure 21. Ailerons de requins A) attachés à la carcasse à l'état frais (requin taupe et requin peau bleue), B) attachés congelés, C) entreposés dans des sacs, D) « dissimulés » dans un ballot dans un casier à engins	78

Acronymes

AIS	Système d'identification automatique (<i>Automated Identification System</i> , AIS en anglais)
AMP	Aire Marine Protégée
ANUSP	Accord des Nations unies sur les stocks de poissons chevauchants et sur les stocks de poissons grands migrateurs
AREP	Demande préalable d'entrée au port (<i>Advance Request for Entry into Port</i> , AREP en anglais)
ATF	Autorisation de pêche (<i>Authorisation to Fish</i> , ATF en anglais)
ATT	Autorisation de transbordement (<i>Authorisation To Tranship</i> , ATT en anglais)
CCSBT	Commission pour la Conservation du Thon Rouge du Sud (<i>Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna</i> , CCSBT en anglais)
CDD	Commission du développement durable
CPC	Parties contractantes et Parties, Entités ou Entités de pêche non contractantes coopérantes (<i>Contracting Parties and Cooperating Non-Contracting Parties, Entities and Fishing Entities</i> , CPC en anglais)
CTOI	Commission des Thons de l'Océan Indien
DCP	Dispositif de Concentration des Poissons
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (<i>Food and Agriculture United Nations Organisation</i> , FAO en anglais)
FMC	Centre de suivi des pêches (<i>Fisheries Monitoring Centre</i> , FMC en anglais)
GGT	Éviscéré, sans branchies et sans queue (<i>Gutted, Gilled and Tail off</i> , GGT en anglais)
GPS	Système mondial de géolocalisation (<i>Global Positioning System</i> , GPS en anglais)
CICTA	Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique
IRCS	Indicatif international d'appel radio (<i>International Radio Call Sign</i> , IRCS en anglais)
INN	Illicite, Non déclarée et Non réglementée
LSPLV	Grand palangrier pélagique (<i>Large Scale Pelagic Longline Vessel</i> , LSPLV en anglais)
MCG	Mesure de Conservation et de Gestion
OIG	Organisation Inter-Gouvernementale
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
ORP	Organisation Régionale des Pêches
ORGP	Organisation Régionale de Gestion des Pêches
PPE	Équipement de protection personnel (<i>Personal Protective Equipment</i> , PPE en anglais)
ROP	Programme Régional d'Observateurs (<i>Regional Observer Programme</i> , ROP en anglais)
PAI	Plan d'Action International
PSM	Mesures du ressort de l'État du port (<i>Port State Measures</i> , PSM en anglais)
PSMA	Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (<i>Port State Measures Agreement</i> , PSMA en anglais)

PSMR	Recommandation relative aux mesures du ressort de l'État du port (<i>Port State Measures Recommendation</i> , PSMR en anglais)
SOP	Procédures opérationnelles standards (<i>Standard Operational Procedures</i> , SOP en anglais)
VMS	Système de Surveillance des Navires (<i>Vessel Monitoring System</i> , VMS en anglais)
ZEE	Zone Économique Exclusive

Introduction

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) est un terme général qui couvre un vaste ensemble d'activités de pêche et d'activités liées à la pêche. Le PAI-INN de la FAO inclut des références à ces catégories générales d'activités qui constituent la pêche INN, y compris les activités de pêche opérant en marge de la loi. Ces activités concernent les thonidés de l'Atlantique et les autres espèces relevant de la compétence de la CICTA et peuvent avoir de graves implications pour la conservation et la gestion des pêcheries de thonidés de l'Atlantique. À l'échelle mondiale, l'Atlantique Centre Est a notamment été estimé comme ayant le niveau le plus élevé de captures de poissons illicites et non déclarées de toutes les régions océaniques (Agnew *et al.* (2009))¹.

La pêche INN et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN se manifestent de plusieurs façons : pêche sans licence, falsification des déclarations de captures, pêche dans des zones de fermeture ou capture d'espèces interdites, par exemple (FAO (2019))². En outre, les activités liées à la pêche pourraient inclure le transbordement ou toute sorte d'assistance apportée à un navire qui a été répertorié comme navire INN ou qui pêche dans une zone sans autorisation. LA CICTA a adopté plusieurs instruments au fil du temps visant à identifier et à lutter contre la pêche INN d'espèces relevant de sa compétence. Parmi ces instruments, les mesures du ressort de l'État du port (PSM) est un outil récemment développé et mis en œuvre pour contribuer à la lutte contre la pêche INN. Les mesures du ressort de l'État du port peuvent être utilisées afin de résoudre de nombreux problèmes en lien avec la pêche INN, en empêchant les navires soupçonnés de prendre part à des activités de pêche INN de débarquer leurs poissons dans leurs ports. Elles brisent un segment essentiel de la chaîne d'approvisionnement en évitant que le produit n'atteigne les marchés nationaux et internationaux et en ôtant ainsi tout attrait économique qui pousse les navires à opérer de la sorte.

En 2012, consciente que les PSM représentent un outil d'application puissant et d'un bon rapport coût-efficacité, la CICTA a adopté la *Recommandation de la CICTA concernant un système ICCAT de normes minimales pour l'inspection au port* [Recommandation 12-07]. Cette Recommandation est entrée en vigueur au mois de juin 2013 et a été remplacée par la Recommandation 18-09 qui est entrée en vigueur au mois de juin 2019. Les autorités compétentes des Parties contractantes et des Parties, Entités ou Entités de pêche non-contractantes coopérantes (CPC) de la CICTA, à travers leurs administrations des pêches et/ou d'autres administrations appropriées, sont responsables de la mise en œuvre de cette Recommandation juridiquement contraignante à l'égard de tout navire de pêche étranger ou de tout navire qui pourrait apporter une assistance aux navires de pêche, ou à leurs activités de pêche, entrant dans leurs ports.

Le présent manuel fait partie d'un ensemble de matériel de formation élaboré pour mettre l'accent sur et venir à l'appui du Programme de formation des inspecteurs de la CICTA. Il devrait être utilisé conjointement avec d'autres documents et supports de formation pour aider les inspecteurs dans l'inspection des navires sous pavillon étranger ayant à leur bord des espèces gérées par la CICTA et/ou des produits de poissons provenant de ces espèces qui n'ont pas été préalablement débarqués (dénommés « navires de pêche étrangers » dans le présent manuel), conformément à la Recommandation sur les mesures du ressort de l'État du port et à d'autres

¹ Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. PLoS ONE 4(2): e4570. doi:10.1371/ journal.pone.0004570

² FAO 2019. <http://www.fao.org/INN-fishing/fr/>

mesures applicables de la CICTA. La Recommandation 18-09 définit notamment la « pêche », le « navire de pêche » et les « activités liées à la pêche » de la façon générale suivante :

- On entend par « pêche » la recherche, l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou le prélèvement de poisson ou toute activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle aboutisse à l'attraction, à la localisation, à la capture, à la prise ou au prélèvement de poisson.
- On entend par « navire de pêche » tout navire, vaisseau de quelque type que ce soit ou bateau utilisé ou équipé pour être utilisé, ou prévu pour être utilisé, pour la pêche ou pour des activités liées à la pêche.
- On entend par « activités liées à la pêche » toute opération de soutien, ou de préparation, aux fins de la pêche, y compris le débarquement, le conditionnement, la transformation, le transbordement ou le transport des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués dans un port, ainsi que l'apport de personnel et la fourniture de carburant, d'engins et d'autres provisions en mer.

Le programme de formation, dans son ensemble, est destiné aux inspecteurs du port qui ont déjà suivi une formation de base à l'inspection au port mais qui ont besoin de compétences supplémentaires et d'un manuel pour la mise en œuvre pratique des mesures de la CICTA. Il a été élaboré du point de vue des inspecteurs des pêches et tient compte des initiatives actuelles qui traitent des meilleures pratiques pour la réalisation des inspections au port, comme par exemple les Directives relatives aux PSM de la CTOI, et d'autres instruments internationaux, tels que les cadres juridiques et les guides d'évaluation des besoins en matière de capacité, à l'appui de l'harmonisation et de la standardisation de la formation des inspecteurs des pêches à l'échelle mondiale. Il vise à placer les éléments exposés dans la Recommandation 18-09 et d'autres mesures pertinentes de la CICTA dans leur contexte et peut être joint ou inclus à d'autres initiatives actuelles de formation de base à l'inspection au port. Ce manuel est essentiellement destiné aux stagiaires de PSM (un manuel distinct a été élaboré pour les formateurs aux PSM) et ses éléments peuvent être utilisés à titre de référence à l'issue du cours et lors des inspections.

Ce manuel est rédigé du point de vue des inspecteurs et suit dans ses grandes lignes l'ordre des opérations d'une véritable inspection prévue par la Recommandation relative aux PSM de la CICTA. Toutefois, les conditions de chaque inspection pourraient imposer un ordre différent. Il inclut des listes de contrôle et des conseils quant à ce qu'il convient de rechercher avant l'entrée au port et lors d'une inspection à bord. Les Annexes comportent les Procédures opérationnelles standards (SOP) et les formulaires pertinents pour réaliser chaque partie de la procédure.

La plupart des documents de référence du manuel ont été mis en ligne (protégés par mot de passe) et il y sera fait référence tout au long du manuel. Ces ressources en ligne incluent également les supports de formation, dont des auto-formations et des examens (et sont disponibles [ici](#))³. Le Tableau 1 présente un résumé des ressources compilées.

³ <http://www.mragcloud.net/moodle/course>

Tableau 1. Ressources en ligne disponibles

Concept	Contenu
Forum du cours de formation	Plateforme pour les questions et les réponses pendant le cours.
Formateurs aux PSM de la CICTA	Manuel, présentations et ressources des formateurs.
Introduction aux PSM de la CICTA (cours sur 5 jours)	Présentations et ressources. Évaluation finale.
Documents et ressources	Recommandations de la CICTA relatives à la PSMR en 3 langues : peuvent être consultées sur https://iccat.int/fr/RecRes.asp ; Système de codification des données de la CICTA : Codes CICTA ; Codes engins CICTA ; Codes espèces CICTA ; Codes de zones T1 CICTA. Liens URL : Registre CICTA des navires ; Registre CICTA des ports ; Liste des navires INN de la CICTA et d'autres ORGP. Description des pêcheries : Descriptions des pêcheries de la CICTA en 3 langues. ID des navires et boîte à outils de vérification de la documentation : nombreuses ressources pour les processus de vérification. Copies des autorisations de pêche et des licences délivrées par l'État du pavillon et contacts à ajouter. GUIDE DE VMS. Listes de contrôle.
Informations et identification des espèces ICCAT	Descriptions des espèces CICTA en 3 langues. Codes espèces CICTA. Fiches d'identification des espèces CICTA. Guides de produits d'espèces CICTA, y compris guide pour les produits d'ailerons de requins soyeux et de requins renards.
Sécurité et équipement	Listes de contrôle pour l'équipement nécessaire à l'embarquement, outils d'évaluation des risques etc. Guide de la Marpol.

1 Éléments de la Recommandation de la CICTA relative aux mesures du ressort de l'État du port qui sont importants pour sa mise en œuvre.

1.1 Nomination et formation des inspecteurs

Les inspecteurs des pêches reçoivent leur autorité en vertu de leur nomination en qualité d'inspecteur au titre de leur législation nationale des pêches et ils doivent être couverts par la législation nationale des pêches pour faire appliquer ses lois. Les inspecteurs des pêches doivent connaître et être très au fait de leurs pouvoirs juridiques. En tant que représentants de leur CPC, les inspecteurs des pêches nommés exercent les droits souverains de leur CPC du port dans la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port à bord des navires de pêche entrant dans ses ports désignés. Lors de la réalisation des inspections dans ses ports, la CPC du port doit s'assurer que les inspections sont conduites par des inspecteurs dûment qualifiés autorisés à cette fin. Chaque inspecteur autorisé doit être muni des documents officiels et d'une identification attestant de sa nomination et de ses pouvoirs en qualité d'inspecteur.

1.2 Désignation des ports et des points de contact

Désignation des ports : La première étape de la mise en œuvre de la PSMR de la CICTA consiste pour chaque CPC du port qui permet l'accès aux navires de pêche étrangers ayant à leur bord des espèces gérées par la CICTA et/ou des produits de poisson provenant de ces espèces qui n'ont pas été préalablement débarqués, à désigner les ports auxquels ces navires peuvent demander à accéder et à soumettre ces informations au Secrétariat de la CICTA. Le Secrétariat de la CICTA a élaboré le formulaire CP24-AuthPorts-TRI afin de faciliter la soumission de ces informations. Le Secrétariat de la CICTA tient à jour sur son site web un registre actualisé des ports désignés, basé sur les listes fournies par les CPC du port⁴.

Chaque CPC du port qui autorise les navires étrangers à accéder à ses ports doit également veiller à ce que ses ports désignés disposent de la capacité institutionnelle en matière d'inspecteurs formés afin de réaliser le niveau d'inspection requis et satisfaire aux exigences des PSM de la CICTA. Les navires étrangers ne doivent pas être accueillis dans un autre port.

Points de contact : Chaque CPC qui autorise l'accès à ses ports doit désigner un point de contact aux fins de la réception de l'AREP soumise par les navires de pêche étrangers. En outre, toutes les CPC de la CICTA doivent désigner un point de contact aux fins de la réception des rapports d'inspection. Les CPC doivent soumettre le nom et les coordonnées de leurs points de contact au Secrétariat de la CICTA. Le Secrétariat de la CICTA tient à jour sur son site web un registre actualisé de ces points de contact, basé sur les listes fournies par les CPC. En consultant la liste actuelle des ports désignés, on obtient également les points de contact concernés ainsi que des informations pour soumettre l'AREP. Les informations pertinentes pour soumettre l'AREP incluront la période de notification préalable si elle est différente de celle indiquée dans la PSMR (à savoir 72 heures au moins). Les inspecteurs doivent consulter la liste des ports

⁴ <https://www.iccat.int/fr/Ports.asp>

ainsi que la liste des points de contact s'ils recherchent des informations complémentaires lors de l'analyse de l'AREP.

2 Mise en œuvre des PSM de la CICTA

Comme tous les programmes des mesures du ressort de l'État du port (PSM), la Recommandation de la CICTA relative aux mesures du ressort de l'État du port (PSMR) est basée sur quatre éléments majeurs qui seront examinés plus exhaustivement tout au long de ce manuel. Globalement, il s'agit de :

- l'évaluation des risques d'après la Demande préalable d'entrée au port (AREP) pour sélectionner le ou les navires à inspecter ;
- la préparation et la réalisation de l'inspection au port à bord du navire ;
- le suivi des opérations de débarquement ou de transbordement ;
- l'établissement des rapports et la suite à donner aux résultats de l'inspection.

La Figure 1 illustre le processus des PSM, depuis la soumission initiale de l'AREP, la décision d'autoriser ou de refuser l'entrée au port, la décision d'inspecter ou de ne pas inspecter le navire jusqu'aux mesures de suivi à la suite de l'inspection.

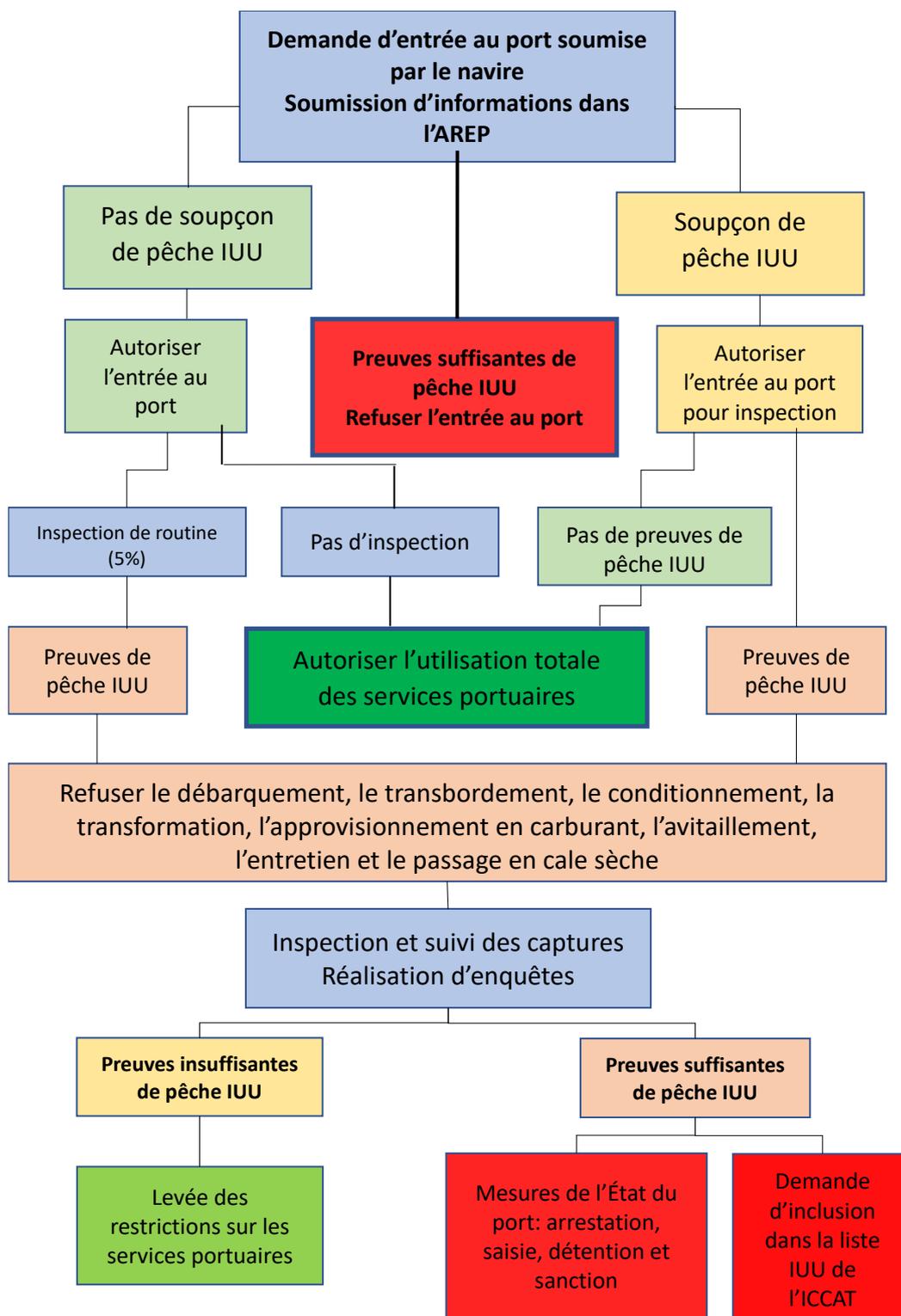


Figure 1. Processus des mesures du ressort de l'État du port : depuis l'AREP jusqu'à la décision de la CPC du port et les mesures de suivi

3 La Demande préalable d'entrée au port (AREP)

L'AREP est l'un des instruments clés des PSM et les inspecteurs du port doivent maîtriser son contenu et ses exigences. L'objectif premier de l'AREP est de fournir à la CPC du port des informations préalables sur un navire afin qu'elle puisse réaliser une évaluation des risques et décider soit de refuser l'entrée au port, s'il existe des preuves suffisantes que le navire s'est livré à des activités INN par exemple, soit d'autoriser l'entrée au port en l'absence de preuves ou de preuves suffisantes de pêche INN. Dès lors que l'entrée est autorisée, l'inspecteur du port doit décider s'il convient de procéder à une inspection. Si une CPC du port dispose de preuves suffisantes qu'un navire s'est livré à la pêche INN ou a fourni une assistance à de telles activités et décide d'autoriser le navire à entrer dans son port, cela sera à la seule fin d'inspecter le navire et de prendre toute autre mesure appropriée en conformité avec le droit international. Pour ces navires, la CPC du port refusera l'utilisation de ses ports à des fins de débarquement, transbordement, conditionnement, transformation ou d'autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche.

3.1 Éléments de l'AREP

L'AREP est soumise soit directement par un navire étranger soit à travers son agent avant son arrivée au port. L'AREP de la CICTA est incluse à l'Annexe 1 à titre de référence. Les informations minimales qui sont requises et doivent être soumises dans l'AREP sont les suivantes :

- Les informations permettant d'identifier le navire, qui incluent :
 - Nom du navire ;
 - État du pavillon ;
 - Numéro du registre CICTA (le cas échéant) ;
 - Numéro OMI (le cas échéant) ; et
 - Indicatif international d'appel radio (IRCS).
- Le nom du port désigné dans lequel il prévoit de demander l'entrée, l'objet de l'escale et la date et l'heure d'arrivée au port
- Un exemplaire de l'autorisation de pêche du navire, délivrée par sa CPC du pavillon, énumérant les espèces CICTA que le navire est autorisé à cibler
- Des exemplaires de toute autre autorisation de pêche qui aurait pu être délivrée au navire par un État côtier par exemple, énumérant les espèces CICTA autorisées que le navire pourrait cibler
- Des exemplaires des déclarations de transbordement énumérant les espèces CICTA détenues à bord

Les informations supplémentaires qui doivent également être incluses dans l'AREP et qui aideront l'inspecteur à planifier l'inspection sont les suivantes :

- La liste des espèces CICTA que le navire détient à bord, y compris la zone de capture associée
- Les quantités estimées en kilogrammes de chaque espèce CICTA et/ou de produits de poisson provenant de ces espèces détenues à bord, ainsi que les zones de captures associées et

- Les quantités estimées en kilogrammes de chaque espèce CICTA et/ou de produits de poisson provenant de ces espèces qui seront débarqués ou transbordés, ainsi que les zones de captures associées.

Le modèle de l'AREP de la CICTA, contenant les informations ci-dessus, est disponible dans la partie consacrée à l'Inspection au port du site web de la CICTA⁵.

3.2 Évaluation des risques

L'analyse et la vérification des informations fournies dans l'AREP par la CPC du port est la première étape critique de l'application des PSM. Elle est déterminante pour décider d'autoriser, ou non, un navire de pêche ou un navire lié à la pêche étranger à entrer dans ses ports et décider du niveau d'inspection qui pourrait être requis. Il est important de noter que l'AREP représente des informations soumises directement par un navire de pêche étranger ou à travers son agent avant son arrivée au port. Les inspecteurs du port ou les autres autorités de pêche concernées, notamment le Centre de suivi des pêches (FMC), doivent élaborer un processus standard pour analyser chaque AREP, en tenant compte des exigences des PSM de la CICTA et des exigences relatives à la déclaration de cas de force majeure ou de détresse.

⁵ <https://www.iccat.int/fr/portinspection.html>

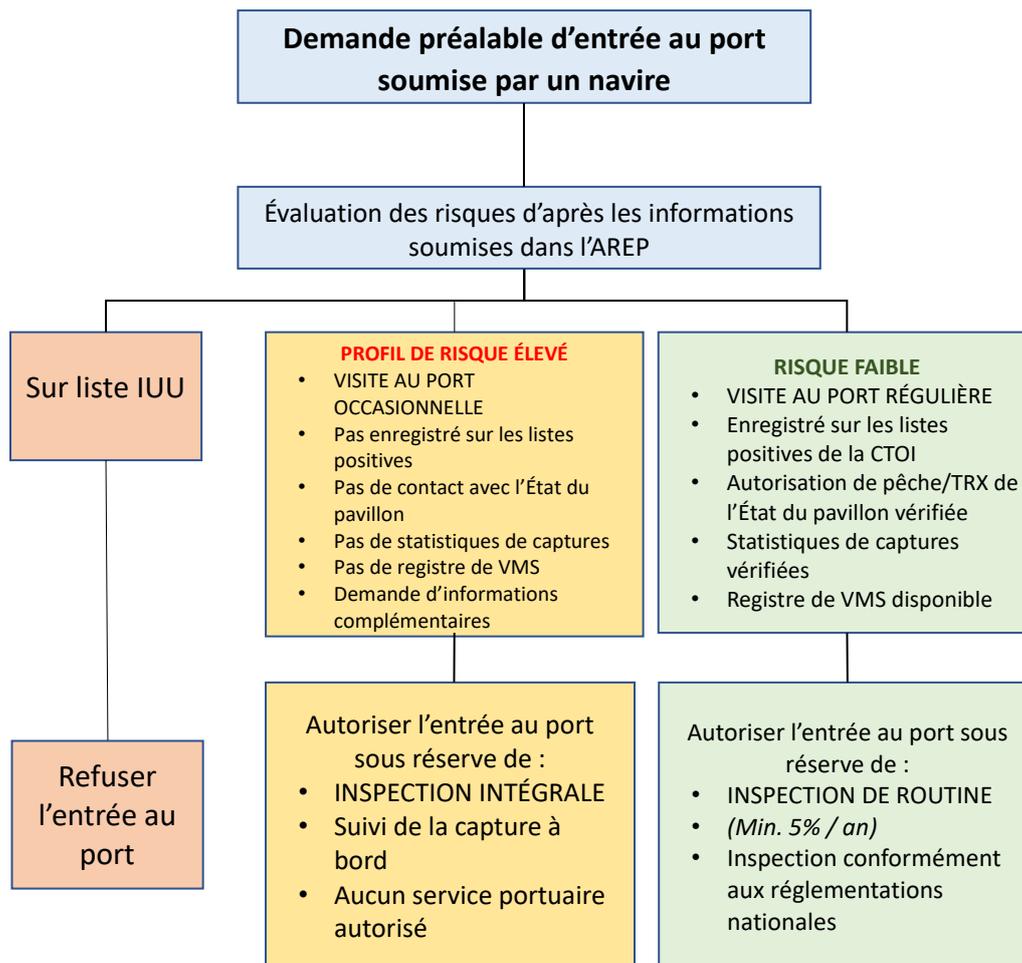


Figure 2. Processus d'évaluation des risques faisant suite à une AREP soumise par un navire de pêche ou un navire lié à la pêche étranger

Processus d'évaluation des risques faisant suite à une demande préalable d'entrée dans un port désigné d'une CPC soumise par un navire de pêche ou un navire lié à la pêche étranger.

3.3 Informations requises et procédures des meilleures pratiques pour vérifier une AREP

Les SOP pour la vérification d'une AREP sont incluses à l'Annexe 4. La réception de l'AREP lance le processus d'évaluation des risques en vérifiant les informations fournies dans l'AREP pour déterminer la probabilité que le navire ait participé ou soit associé à la pêche INN. L'analyse des risques comprend plusieurs processus :

- La vérification de l'exactitude des informations fournies dans l'AREP par rapport aux informations figurant sur le site web de la CICTA et, selon qu'il convient, à d'autres sources d'informations ;
- La recherche d'anomalies ; et
- La réponse aux informations provenant d'autres États/CPC du port ou ORGP.

En ce qui concerne la PSMR de la CICTA, la première étape de la vérification de l'AREP serait de déterminer si un navire de pêche étranger cherchant à entrer dans le port s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN. Dans ce cas, le navire se verra refuser l'entrée au port à moins qu'il ne soit décidé d'autoriser l'accès exclusivement afin d'inspecter le navire et de prendre d'autres mesures appropriées en conformité avec le droit international, qui soient au moins aussi efficaces que l'interdiction d'entrer dans le port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN. La décision d'interdiction d'entrée doit être communiquée au capitaine du navire ou à son représentant.

Des preuves directes du statut d'un navire par rapport à la pêche INN peuvent être obtenues d'après la liste des navires INN de la CICTA (c'est-à-dire la « Liste des navires présumés avoir mené des activités de pêche INN dans la zone de la Convention ICCAT et d'autres zones ») et en vérifiant par recoupement pour déterminer si le navire figure dans les listes des navires INN d'autres ORGP⁶. La liste des navires INN doit également être consultée pour vérifier les noms précédents des navires, disponibles d'après les registres des navires⁷.

3.4 Recherche d'anomalies dans l'AREP

Les informations fournies dans l'AREP doivent être vérifiées, ce qui implique leur recoupement par rapport aux informations figurant sur le site web de la CICTA et d'autres sources d'informations pertinentes. Lors de l'examen de l'AREP, les cas qui pourraient éveiller des soupçons ou nécessiter des recherches plus approfondies incluent, mais sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :

- un navire qui n'est pas inclus dans la liste CICTA des navires autorisés ni dans les listes des navires autorisés des autres ORGP pertinentes ;
- un navire qui est inclus dans la liste CICTA des navires autorisés mais qui a des antécédents de pêche INN ;
- des changements de nom récents ou fréquents ;
- des changements de pavillon récents ou fréquents ;
- des changements de propriétaire récents ou fréquents ;
- des efforts infructueux pour communiquer avec l'État/la CPC du pavillon ;
- des registres de VMS/AIS qui ne sont pas disponibles sur demande ;
- des informations sur la dernière escale au port impossibles à vérifier ;
- l'/les autorisation(s) de transbordement depuis ou vers un autre navire non disponible(s) ; et
- la/les déclaration(s) de transbordement depuis ou vers un autre navire non disponible(s) ou incomplète(s) ;
- des informations non-valables ou manquantes dans l'autorisation ou les autorisations de pêche.

Chacun de ces facteurs, ou toute autre anomalie, devrait alerter l'inspecteur sur le fait que le navire pourrait présenter une plus haute priorité pour l'inspection. Il est à noter que des informations incorrectes fournies dans l'AREP ou des informations qui ont été volontairement dissimulées constituent également une fraude.

⁶ <https://www.iccat.int/fr/INNlist.html>

⁷ <https://www.iccat.int/fr/VesselsRecord.asp>

Il relève de la responsabilité de l'inspecteur et de ses autorités compétentes d'analyser plus avant toute information qui ne serait pas claire ou facilement disponible.

Le Secrétariat de la CICTA met à disposition une série de ressources auxquelles l'inspecteur peut avoir accès pour l'aider à vérifier les informations fournies dans l'AREP. Ces ressources sont accessibles à partir du site web ou sont disponibles sur simple demande. Elles incluent entre autres :

- Le Registre CICTA des navires ;
- Les Programmes d'observateurs et d'inspection (qui incluront les déclarations de transbordement et les rapports d'inspection) ;
- Les Programmes de documentation des captures/de documents statistiques ;
- Les captures mensuelles de thon rouge et de thon obèse ;
- Les rapports d'affrètement ;
- Les accords d'accès ; et
- La liste des infractions et des mesures prises par les CPC du port (protégée par mot de passe).

Les inspecteurs peuvent utiliser les points de contact figurant sur le site web de la CICTA pour solliciter des informations complémentaires sur le navire, comme par exemple les autorisations de pêche délivrées par sa CPC du pavillon ou une CPC côtière.

Des recherches approfondies incluraient également la consultation de toutes les données disponibles du Programme d'inspection internationale conjointe et des inspections précédemment menées sur le navire sélectionné. Dans le cas d'un transbordement, cela inclurait l'historique de tous les navires avec lesquels le navire a procédé à un transbordement. Afin de l'aider dans cette tâche, l'inspecteur peut demander des informations à toutes les parties concernées associées au navire pour confirmer la validité des informations reçues, telles que des exemplaires des rapports d'inspection précédents et les déclarations et autorisations de transbordement. L'analyse des registres de la CICTA pourrait également indiquer que le navire s'est auparavant vu refuser l'entrée au port par une autre CPC du port.

Un grand volume d'informations relatives à un navire peut aussi être vérifié en ligne à l'aide des moteurs de recherche disponibles publiquement. À titre d'exemple :

IHS Fairplay

Le site web d'IHS nécessite de s'enregistrer mais les informations sur un navire peuvent être obtenues en utilisant son numéro OMI. Il s'agit d'un identifiant unique pour les navires, les propriétaires et les entreprises de gestion des navires enregistrés. Il est composé des trois lettres « OMI » suivies du numéro comportant sept chiffres. Étant donné que le numéro est associé à la coque du navire au moment de sa construction et qu'il ne changera pas malgré le changement de propriétaire ou de nom du navire ou de toutes modifications apportées, il s'agit du meilleur moyen d'identifier un navire. Cf. <http://www.imonumbers.lrfairplay.com> ou via e-mail : data-audit@lrfairplay.com.

Les autres sources d'informations incluent⁸ :

⁸ Extrait de « Stop Illegal Fishing and Trygg Mat Tracking (2019) Document Verification Manual for Fisheries Enforcement: Vessel Identity Gaborone. Botswana. »

La Liste consolidée des navires autorisés (CLAV)

Il s'agit d'une liste mondiale des navires thoniers autorisés. Mise à jour quotidiennement, elle représente un aperçu dynamique des listes des navires autorisés des ORGP thonières. Le site web de chaque ORGP doit être consulté pour obtenir sa liste définitive, étant donné que des incohérences ont été signalées. <http://clav.iotc.org>.

Le Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement (le Fichier mondial)

Il s'agit d'une initiative collaborative mondiale visant à diffuser les données certifiées provenant des autorités des États en ce qui concerne les navires et les activités associées aux navires. Bien que ces données ne soient pas en temps réel, elles fournissent un historique récent des navires jusqu'à 24 heures auparavant. Les données des positions récentes doivent être confirmées avec l'État du pavillon, si nécessaire. <http://www.fao.org/global-record/tool/%20extended-search/fr>.

Le Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) (GISIS)

Il contient des informations sur les navires, y compris les coordonnées des entreprises. <https://gisis.imo.org>.

Les Listes des navires INN des ORGP

La liste tenue à jour par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) permet d'accéder aux liens vers les navires inclus dans les listes INN des ORGP <http://www.fao.org/global-record/%20information-system/rfb-INN-vessels-lists/fr>.

La Liste INN combinée

Tenue à jour par Trygg Mat Tracking, elle fournit des informations actualisées sur tous les navires figurant dans les listes des navires de pêche INN publiées par les ORGP ainsi que sur les navires de pêche ayant fait l'objet d'une notice violette d'INTERPOL. Tout comme pour la CLAV, le site web de chaque ORGP doit être consulté pour vérifier ses listes définitives, étant donné que des incohérences ont été signalées. <https://INN-vessels.org>

Les inspecteurs doivent demeurer vigilants face à toute falsification potentielle des informations soumises, dont l'orthographe du nom du navire, et doivent recouper le nom du navire avec son IRCS et son numéro OMI déclarés. À ce titre, le numéro OMI d'un navire (si disponible) est un outil précieux pour recouper les noms précédents d'un navire ainsi que le propriétaire du navire qui pourrait être associé à des activités INN.

Si un navire ne peut pas être identifié positivement par rapport aux navires inclus dans une liste INN, il doit tout de même être placé dans la catégorie de risque élevé et faire l'objet d'une inspection en cas de divergence constatée dans les informations fournies dans l'AREP. Un navire pourrait également être classé comme présentant un risque élevé s'il s'agit de sa première escale dans un port désigné.

Si toutes les informations fournies dans l'AREP sont complètes et peuvent être facilement vérifiées comme étant exactes et que le navire accède régulièrement au port désigné, il pourrait se voir attribuer une catégorie de risque faible.

Il est important que les CPC du port établissent des SOP et des critères pour l'évaluation des risques.

3.5 Réponse aux informations provenant d'autres CPC ou d'ORGP

Les inspecteurs de la CPC du port doivent répondre aux informations qui ont été transmises à leurs autorités compétentes par d'autres CPC ou une ORGP demandant l'inspection d'un navire spécifique. Dans ce cas, l'inspecteur pourra régulièrement solliciter des preuves ou demander si le navire a été ou est soupçonné de se livrer à des activités INN. Ces preuves pourraient inclure des preuves photographiques, des rapports d'inspection précédents ou des rapports indiquant que le navire s'est vu refuser l'entrée dans un port ou l'utilisation des services portuaires par une autre CPC du port. Lorsqu'un navire a été autorisé à entrer dans le port mais pas à utiliser les services portuaires, l'inspecteur peut demander, à travers ses autorités compétentes, un exemplaire du rapport d'inspection auprès de la CPC du port ayant réalisé l'inspection.

L'autre source d'information capitale provient des données du système de surveillance des navires (VMS) et d'AIS du navire, si elles sont disponibles et pertinentes. Il convient de suivre plusieurs procédures clés en vue de demander et d'analyser ces données. Les données d'AIS sont disponibles en ligne à partir de plusieurs portails, par exemple <https://www.marinetraffic.com/> mais n'ont pas le même niveau de sécurité en matière de MCS que le VMS qui sont des données sécurisées et ne peuvent être disponibles que sur demande officielle de l'État du pavillon du navire ou de l'autorité compétente d'un État côtier ou de l'ORGP gérant les données de VMS.

Les demandes de données doivent toujours être demandées de façon officielle à l'État/la CPC du pavillon du navire concerné et il convient de transmettre tout accord bilatéral ou multilatéral (par exemple, à travers une ORGP) dans le cadre duquel cette demande est formulée. Le motif de cette demande doit être clairement précisé et la demande doit solliciter des informations pour la période correspondant aux données requises (au cours du mois dernier, par exemple) et la confirmation de la fréquence de déclaration (toutes les deux heures, par exemple). Il est important de souligner que la confidentialité des données sera préservée et que les informations ne seront pas diffusées à une tierce partie.

Dès réception des données, certains points doivent être vérifiés par les inspecteurs à des fins de couverture et d'exhaustivité, y compris :

- les données sont-elles soumises pour la période demandée ?
- les données soumises sont-elles complètes ? (par exemple, comportent-elles le nombre de rapports de positions nécessaires selon la fréquence de déclaration ?) En tant qu'indicateur, une mesure d'exhaustivité des données peut être utilisée (nombre de rapports reçus / nombre de rapports attendus) exprimée en pourcentage.

Les positions de VMS peuvent ensuite être analysées en générant un simple diagramme SIG des données soumises, en utilisant en arrière-plan les territoires, ports, mers territoriales, Zones Économiques Exclusives, Aires marines protégées (AMP) et toute autre strate qui pourrait être pertinente. Il convient d'y marquer ensuite les escales au port et les inspections qui peuvent être constatées ou sont connues.

Identifier tout vide potentiel dans les données soumises pour deux rapports de positions consécutifs attendus. Les indicateurs incluront la durée du laps de temps et la distance parcourue au cours de ce celui-ci, en notant toute activité potentielle qui pourrait avoir eu lieu dans des zones identifiées (ZEE ou AMP, par exemple).

Identifier la distance parcourue et le décalage temporel entre chaque série de deux points adjacents dans le jeu de données transmis et calculer ensuite la vitesse entre chaque série de points. Tous les cas où les données dépassent les niveaux prévus de temps ou de distance entre des points adjacents doivent être mis en évidence. Cela dépendra du type de navire mais la gamme prévue pourrait être toute valeur inférieure à 1 nœud ou toute valeur supérieure à 14 nœuds.

Identifier les zones dans lesquelles le navire aurait pu avoir pêché, ce qui dépendra également du type de navire (senneur ou palangrier) et de sa stratégie de pêche, mais les activités réalisées dans une ZEE ou une AMP doivent être vérifiées pour déterminer s'il détenait une autorisation en bonne et due forme à ce titre.

En cas de soupçons sur une activité, définir l'intervalle de temps, la zone et l'activité suspecte clairement et visiblement dans le texte en utilisant des cartes, des graphiques de vitesse, des diagrammes de fréquence de déclaration afin de présenter l'affaire comme activités de pêche INN potentielles et classer le navire comme présentant un risque élevé.

3.6 Autorisation ou refus suite à une évaluation des risques

L'inspection est un processus très long et selon le personnel disponible et le nombre d'AREP reçues, il est peu probable que les autorités soient en mesure d'inspecter tous les navires entrant dans les ports désignés. Le processus d'évaluation des risques est donc fondamental pour identifier les navires présentant un risque élevé, suspectés de s'être livrés à des activités INN, et concentrer les efforts de la main d'œuvre disponible là où son action pourrait être la plus efficace.

Les risques peuvent être évalués selon la probabilité qu'une infraction (pêche sans autorisation en cours de validité, par exemple) sera commise et les conséquences ou dommages potentiels que cette infraction provoquerait (en fonction de l'état biologique du stock, par exemple). Cela est illustré par la matrice de risques de la Figure 3 ci-après qui utilise cinq niveaux de risque, les niveaux de risque étant identifiés par différentes couleurs. Un risque considéré comme étant peu probable de se présenter (faible probabilité) avec un impact mineur s'il se produisait sera évalué comme risque faible (ou vert). Un risque considéré comme étant probable de se présenter avec un impact potentiellement majeur sera évalué comme un risque extrême (rouge).

Réf. ISO 31000	Conséquence				
Probabilité	Insignifiante	Mineure	Modérée	Majeure	Catastrophique
Presque certaine	Modérée	Élevée	Extrême	Extrême	Extrême
Probable	Modérée	Élevée	Élevée	Extrême	Extrême
Possible	Faible	Modérée	Élevée	Extrême	Extrême
Peu probable	Faible	Faible	Modérée	Élevée	Extrême
Rare	Faible	Faible	Modérée	Modérée	Élevée

Figure 3. Exemple de matrice de risque de base utilisant des indicateurs de feux de signalisation⁹

Faisant suite à l'évaluation, un niveau de risque (élevé, moyen ou faible, par exemple) doit être assigné aux navires cibles potentiels, disponibles pour l'inspection, et une décision éclairée doit être prise sur le navire à inspecter.

Le processus d'identification d'une cible pour l'inspection a été présenté à la Figure 2 et la décision d'inspecter un navire est déterminée par plusieurs facteurs qui peuvent être mis en évidence lors de l'analyse des risques réalisée d'après l'AREP. Ils sont décrits dans la PSMR de la CICTA et la priorité des inspections doit notamment être accordée aux navires classés dans les catégories suivantes, même si d'autres catégories pourraient également s'appliquer au cas par cas :

- Un navire demandant à accéder au port pour la première fois ;
- Le navire n'a pas été contrôlé par l'autorité compétente du port au cours des [3] derniers mois ;
- Le navire est soupçonné de ne pas mettre en œuvre les dispositions applicables de la CICTA en ce qui concerne le VMS ;
- Les informations soumises dans l'AREP sont incomplètes ou inexactes ;
- L'analyse des registres¹⁰ de la CICTA, protégés par mot de passe, ou obtenus sur demande auprès du Secrétariat, indique que le navire s'est vu refuser l'entrée dans un port par un autre État/CPC du port ; et
- Toute autre information obtenue par le biais d'une autre source ou des rapports d'inspection qui ont déjà été soumis à la CICTA ou à toute autre organisation internationale/régionale telle qu'Interpol, et d'autres ORGP ou Organisations

⁹ (adapté de la norme ISO 31000 : 2009 Gestion des risques – Principes et lignes directrices)

¹⁰ <https://www.iccat.int/fr/portinspection.html>

Régionales des Pêches (ORP), indiquant clairement qu'il est possible que le navire se soit livré à des activités INN.

La décision d'inspecter un navire peut également être déterminée par des informations ou une demande provenant d'un autre État/CPC du port ou d'une ORGP.

Au regard de la souveraineté de la CPC du port et de ses législations nationales régissant l'entrée des navires dans ses ports, si aucun des critères ci-dessus ne s'applique, les inspecteurs pourront tout de même décider d'inspecter un navire pour toute autre raison qu'ils jugent nécessaire, conformément à l'orientation reçue de leurs autorités compétentes.

Si une CPC du port n'identifie pas des navires étrangers demandant à entrer dans ses ports qui pourraient être classés comme présentant un risque élevé au titre de la PSMR de la CICTA, il reste l'exigence visant à l'inspection d'au moins 5 % des opérations de débarquement et de transbordement dans ses ports désignés. Cela pourrait impliquer le choix aléatoire de certains navires pour inspection.

Faisant suite à la vérification de l'AREP et selon les preuves dont on dispose qu'un navire a ou pourrait avoir exercé des activités de pêche INN, ou lorsqu'il existe un risque apparent que le navire pourrait avoir enfreint l'une des Mesures de Conservation et de Gestion (MCG) de la CICTA, l'une des trois décisions suivantes doit être prise et communiquée au navire : 1) refuser l'entrée au port ; 2) autoriser l'entrée au port exclusivement à des fins d'inspection et interdire l'utilisation des services portuaires et 3) autoriser l'entrée au port et l'utilisation des services portuaires, faisant suite aux procédures d'évaluation des risques de la CPC visant à établir la priorité des inspections.

1) Risque élevé - Refus d'entrée dans le port

Si les informations fournies dans l'AREP ou les recherches ultérieures apportent des preuves suffisantes que le navire s'est livré à des activités de pêche INN, la CPC du port doit soit a) lui refuser l'accès au port soit b) l'autoriser à entrer exclusivement à des fins d'inspection et de prise de mesures opportunes en conformité avec le droit international. Toutefois, cette décision est subordonnée à une demande présentée par le navire concernant la santé et la sécurité de l'équipage ou un cas de force majeure qui pourrait mettre en danger le navire et son équipage.

Si la CPC du port décide de refuser l'entrée du navire dans son port, elle doit en informer :

- Le navire ou son représentant ;
- L'État/la CPC du pavillon du navire ;
- Le Secrétariat de la CICTA aux fins de sa publication sur la partie sécurisée du site web de la CICTA et, selon le cas et dans la mesure du possible :
 - les États côtiers concernés ;
 - les autres organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches (O/ARGP) ; et
 - les autres organisations intergouvernementales (OIG) concernés.

2) Risque élevé - Autoriser l'entrée dans le port pour inspection et interdire l'utilisation des services portuaires, selon qu'il convient après l'inspection

Cette catégorie de décision couvre les deux situations distinctes suivantes :

(A) Comme noté ci-dessus, si un navire dont on sait qu'il s'est livré à des activités de pêche INN est autorisé à entrer dans le port, cette autorisation sera exclusivement à des fins d'inspection et de prise de mesures opportunes en conformité avec le droit international. Dans ce cas, la CPC du port interdira l'utilisation de tous les services portuaires d'une manière conforme au droit international.

(B) S'il n'existe pas de preuves suffisantes de pêche INN pour refuser l'entrée mais qu'il est permis de penser que le navire a pu exercer la pêche INN ou autrement enfreindre une ou plusieurs MCG de la CICTA, le navire doit se voir refuser l'utilisation de tout service portuaire à la suite de l'inspection si l'inspection révèle, ou si d'autres éléments de preuve sont obtenus indiquant que le navire :

- ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche et à des activités liées à la pêche dans la zone de la Convention de la CICTA ;
- il existe des indications manifestes que le poisson se trouvant à bord a été capturé d'une façon allant à l'encontre des MCG de la CICTA ;
- la CPC de pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable, à la demande de la CPC du port, que le poisson se trouvant à bord a été capturé dans le respect des MCG applicables de la CICTA ; ou
- il existe des motifs raisonnables de croire que le navire pourrait avoir exercé des activités de pêche INN ou des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN dans la zone de la Convention de la CICTA, y compris à l'appui d'un navire figurant dans la *Liste ICCAT des navires présumés avoir mené des activités de pêche INN dans la zone de la Convention ICCAT et d'autres zones*, à moins que le navire ne puisse établir :
 - qu'il agissait d'une manière compatible avec les MCG applicables de la CICTA ;
 - dans le cas d'apport de personnel, de carburant, d'engins et d'autres approvisionnements en mer à un navire figurant dans la liste INN de la CICTA, que le navire approvisionné n'était pas au moment de l'approvisionnement un navire figurant dans la liste INN de la CICTA.

3) Risque faible - Autoriser l'entrée dans le port ainsi que l'ensemble des services portuaires applicables pour une inspection de routine

Si l'analyse de l'AREP ne fournit aucune preuve ni ne permet de penser que le navire a exercé des activités INN ou des pratiques allant autrement à l'encontre des MCG de la CICTA, le navire peut être classé comme présentant un « risque faible » et faire l'objet d'une inspection de routine conformément à l'exigence d'un minimum de 5 % de navires intégralement inspectés et contrôlés au port d'une CPC.

4 Processus d'inspection des navires

4.1 Briefing d'inspection

Une équipe d'inspection est généralement dirigée par un fonctionnaire principal du contrôle des pêches. Elle doit se composer de façon optimale de quatre personnes au moins afin que les inspecteurs puissent travailler en équipes de deux.

Dans le cadre du « kit d'outils » des inspecteurs et en vue de se préparer à l'inspection, un briefing détaillé doit être préparé pour l'équipe d'inspection. Ce briefing permettra d'orienter les inspecteurs sur certains points qui pourraient être contradictoires dans les informations soumises dans l'AREP. Selon le niveau d'inspection requis, c'est-à-dire une inspection exhaustive incluant les documents, l'engin de pêche et la capture ou une inspection de routine des documents et le suivi des captures débarquées, le briefing permet à l'équipe d'inspection de préparer son équipement et les vêtements de protection personnelle (PPE) nécessaires pour inspecter l'engin et pénétrer dans des compartiments clos ou avec des températures négatives au cours de l'opération.

Éléments à l'ordre du jour de la réunion de briefing préalable

- Lieu, date et heure
- Nom et nationalité du navire
- Port et accostage
- Type de navire (navire de pêche, navire de support, navire de charge)
- Résultats de l'évaluation de la Demande préalable d'entrée au port
 - résumé des investigations à la suite de l'évaluation des risques
 - en notant précisément toutes les informations qui doivent être vérifiées et nécessitent une attention particulière lors du processus d'inspection
 - évaluation des déclarations de transbordement, *si elles sont disponibles*
 - évaluation des registres de VMS/AIS, *s'ils sont disponibles* et
 - liste des engins du navire censés se trouver à bord
- Autorisation ou accréditation de l'inspecteur en vue de procéder à l'inspection
- Rôles et responsabilités de l'équipe d'inspection
- Équipement et procédures en matière de santé et de sécurité du personnel
- Évaluation des risques pour la santé et la sécurité conformément aux lignes directrices ISO 31000:2018
- Liste de contrôle des documents
- Liste de contrôle des engins et
- Exigences en matière de déclaration

On ne saurait trop insister sur l'importance de la préparation préalable à la montée à bord d'un navire au port. Toutes les activités ultérieures réalisées au cours de l'inspection dépendront de l'exhaustivité de ces vérifications.

4.2 Équipement pour l'inspection

Les inspecteurs doivent être équipés des documents, des guides d'identification et de l'équipement nécessaires pour enregistrer les détails des caractéristiques des engins et de

mesure des engins. Une liste de contrôle du kit d'outils des inspecteurs pour réaliser l'inspection à bord doit inclure, entre autres :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Identifiant et/ou badge de l'inspecteur des pêches• Documents de l'AREP• Fiches d'identification des poissons/produits• Calculatrice• Appareil photo numérique• Équipement de mesure, mesureur de filets, pied à coulisse et ruban flexible• Outil multifonctions type « Leatherman » | <ul style="list-style-type: none">• Calepin• Stylos/marqueurs• Fiches de traduction• Téléphone portable / radio• Copies des licences et des réglementations appropriées• Formulaire d'inspection/rapport des mesures coercitives• Lampe torche• Vêtements et gants de protection• Engin de défense conforme à la législation nationale• Kit de prélèvement d'ADN, sachets à fermeture étanche type « Ziploc » et étiquettes imperméables ; et• Matériels de préservation des éléments de saisie/preuve |
|---|--|

La liste de contrôle des documents accompagnant l'inspection doit inclure les éléments suivants :

- Résumé des enquêtes suite à l'évaluation des risques, en notant précisément toutes les informations qui doivent être vérifiées en détail
- Informations détaillées sur le navire ainsi que sur le capitaine et le capitaine de pêche
- Exemple du mandat conféré par l'État du port autorisant l'inspection, en faisant référence aux Recommandations de la CICTA et à la législation nationale applicables
- Exemple de la notification adressée au navire de pêche à la suite d'une demande d'entrée au port
- Liste des engins censés se trouver à bord
- Liste des codes produits et des poids des espèces cibles et des espèces accessoires que le navire a déclaré détenir à bord
- Fiches de traduction, si disponibles
- Copies vierges des formulaires de rapport d'inspection
- Calepins pour consigner toute information supplémentaire
- Informations détaillées de l'observateur à bord, si disponible et
- Tableaux et formules pour calculer les mesures volumétriques des cales à poissons

4.3 Santé et sécurité

Lorsqu'un navire est arraisonné le long du quai ou à proximité d'un port, les inspecteurs doivent être bien préparés et capables d'anticiper des imprévus. L'objectif principal de la formation en matière de santé et de sécurité est de veiller à ce que les inspecteurs disposent des compétences et de la vigilance nécessaires pour exercer leurs fonctions en toute sécurité. La formation vise à cultiver une attitude et un engagement envers des pratiques de travail sûres qui aboutiront à une meilleure sensibilisation à la sécurité et réduiront ainsi le risque d'accidents et de dommages corporels à bord d'un navire et au cours des inspections.

La santé et la sécurité à bord relèvent de la responsabilité de chacun, qui est tenu d'assurer sa propre sécurité tout comme celle des autres et du navire.

Les aspects de la santé et sécurité sont une partie essentielle du briefing préalable à l'inspection afin que chaque membre de l'équipe d'inspection soit pleinement conscient de ses responsabilités. L'inspection ne doit pas non plus poser de risque pour le navire et son équipage. Une liste de contrôle recommandée à la fois pour le pré-embarquement et le post-embarquement est incluse à l'Annexe 2.

4.4 Communication et responsabilité de l'agent

Le responsable de l'équipe d'inspection doit disposer de moyens de communications (téléphone portable ou radio) pour pouvoir communiquer avec son bureau, dans la mesure du possible. Ils permettront, tout le long de l'inspection, de poser des questions sur la documentation, les informations sur le suivi du navire ou d'obtenir un avis sur tout point qui pourrait ne pas avoir été couvert au cours du briefing préalable ou de l'analyse de l'AREP.

Les communications préalables avec le navire seront réalisées, dans la plupart des cas, à travers l'agent du navire. Bien que le recours à un interprète officiel soit préférable, l'agent pourra aider à assurer la traduction, tout en notant que l'agent aura probablement des liens directs avec l'opérateur et/ou les propriétaires du navire. Les dispositions prises pour réaliser l'inspection en présence de l'agent pourront faciliter les communications et le processus d'inspection. Si la traduction ne peut pas être assurée, il est recommandé d'utiliser des « fiches de traduction » pour aider à solliciter la documentation et communiquer sur le processus d'inspection de l'engin et des captures. Cela pourrait ralentir le processus et les inspecteurs doivent maintenir un protocole strict visant à être à la fois fermes et patients, notamment lorsqu'il s'agit de la première visite au port du navire.

4.5 Déontologie

Il est attendu des inspecteurs qu'ils respectent le code de déontologie et le code de conduite standards inhérents à leur rôle, qui prévoient :

- intégrité
- impartialité
- respect des obligations redditionnelles et
- respect.

4.6 Uniformes

L'aspect et le port de l'uniforme sont des points importants lors de l'inspection d'un navire. L'uniforme représente l'autorité qui est nécessaire pour l'importance du processus d'inspection. Les inspecteurs, à travers l'autorité de gestion des pêches, représentent aussi leur État sur le navire. Il convient toutefois de tenir également compte des aspects pratiques pour se déplacer sur le navire. Il est fort probable qu'une équipe d'inspection composée de plusieurs personnes soit vêtue différemment : le responsable de l'équipe d'inspection, arborant l'uniforme officiel en vue de réaliser les présentations et l'inspection des documents, et les membres qui le secondent vêtus d'un équipement plus adapté pour se déplacer sur le navire et inspecter l'engin. L'inspection des cales réfrigérées nécessitera aussi des vêtements de protection adaptés.

En tout état de cause, la tenue doit tenir compte des normes de santé et de sécurité et de l'obligation de porter des bottes de sécurité, un casque rigide et un gilet réfléchissant. Des gants de travail fins sont utiles pour se protéger des objets tranchants et garder les mains propres lors de l'inspection et de la manipulation de l'engin à bord.

4.7 Formulaire du rapport d'inspection au port - CP28

Le formulaire du rapport d'inspection au port complète le formulaire d'AREP et orientera l'inspecteur tout au long de la procédure d'inspection, avant et après l'embarquement. Il est disponible dans la partie du Programme d'inspection au port du site web de la CICTA (<https://www.iccat.int/fr/portinspection.html>). La section 4.9 explique de façon plus détaillée comment remplir les divers champs du formulaire et que faire avec le formulaire lorsqu'il a été complété et que des infractions ont été, ou non, constatées.

4.8 Photos du navire avant l'arraisonnement

Un inventaire détaillé des images numériques des navires est un précieux outil pour identifier positivement les navires et atténuer les effets de changements de noms et de numéros d'immatriculation des navires INN. Il facilitera le remplissage des champs 1 à 6 et 8 à 9 du formulaire du rapport d'inspection au port. Si un navire n'a pas été précédemment inspecté, des images du navire peuvent être souvent téléchargées depuis internet en utilisant le numéro OMI des navires comme critère de recherche. Elles permettent souvent d'identifier le navire dans le port.

En tout état de cause, l'une des premières actions que doit réaliser l'équipe d'inspection lors de son arrivée à quai est de prendre de nombreuses photos du navire. Ces photos doivent porter sur :

- la structure physique du navire
- le marquage du navire :
 - la superstructure affichant l'IRCS, le numéro de licence et le numéro OMI
 - le marquage de la poupe, le nom et le port du navire
 - le marquage de la proue
- la position relative de la passerelle
- la passerelle d'accès et les rambardes du navire et
- le faisceau d'antenne au-dessus de la passerelle et tout pavillon hissé.

Des images détaillées de la coque montrant des dommages physiques, tels que des bosses ou des marques de soudure, sont des caractéristiques uniques qui peuvent être utilisées pour identifier positivement un navire même s'il a été modifié ou repeint. Un registre photographique doit être mis en place et tenu à jour en ce qui concerne tous les navires faisant escale au port et peut être partagé avec d'autres États/CPC du port, si nécessaire. Pour plus d'informations sur la prise de photos et l'identification des navires, se reporter au document d'accompagnement « *Photo Manual for Fisheries Enforcement* » qui peut être téléchargé¹¹ ou aux ressources en ligne.

4.9 Inspection à bord des navires de pêche

La coopération inter-institutions entre les diverses institutions nationales est essentielle pour la mise en œuvre efficace des mesures du ressort de l'État du port et aucune autorité portuaire ou autre agence ne devrait être autorisée à permettre au navire d'utiliser les services portuaires sans y avoir été préalablement autorisé par écrit par l'autorité des pêches.

L'autorité des pêches doit donc faire partie de la première équipe d'embarquement (avec les douanes, l'immigration, etc.), et doit être contactée et être présente avant l'accostage du navire.

Si l'évaluation des risques requiert qu'un navire soit inspecté avant que l'autorisation d'utiliser les services portuaires ne soit accordée, cela doit être clairement communiqué à toutes les autres agences du port.

4.9.1 Procédure d'inspection de la CPC du port

Faisant suite à la réception de l'AREP et à la décision d'autoriser un navire de pêche étranger à entrer dans le port, la composante suivante de la mise en œuvre de la PSMR est l'inspection à bord. Les principaux éléments de cette partie de la PSMR impliquent que :

- les inspections soient réalisées par des inspecteurs dûment qualifiés d'une autorité compétente de la CPC du port ; et
- les CPC du port inspectent au moins 5 % des opérations de débarquement et de transbordement dans leurs ports désignés, au fur et à mesure que ces opérations sont réalisées par des navires de pêche étrangers ;

Ces inspections doivent couvrir la surveillance de l'ensemble des opérations de débarquement de transbordement et comprendront une vérification croisée des quantités par espèce débarquées ou transbordées par rapport aux données enregistrées dans l'AREP.

Ces informations doivent également être vérifiées par rapport aux informations provenant de l'observateur de la CICTA affecté sur le navire de charge, dans toute la mesure du possible. Lorsque le débarquement ou le transbordement est terminé, l'inspecteur vérifiera et notera les quantités par espèces de poissons restant à bord.

La Recommandation requiert que le processus d'inspection respecte des normes minimales lors de sa réalisation, décrites ci-après :

¹¹ Stop Illegal Fishing and Trygg Mat Tracking (2017) Photo Manual for Fisheries Enforcement https://docs.wixstatic.com/ugd/1ae030_1356b1099c03416fa2eed4e872b29cd9.pdf

- les inspecteurs doivent être munis d'un document d'identité délivré par la CPC du port et sont tenus de présenter au capitaine du navire un document pertinent permettant de les identifier ;
- les inspections doivent examiner toutes les zones pertinentes du navire, le poisson se trouvant à bord, les filets et tout autre engin et équipement, ainsi que tout document ou registre conservé à bord permettant de vérifier le respect des MCG pertinentes ;
- le capitaine du navire, battant le pavillon d'une CPC de la CICTA, est tenu de fournir aux inspecteurs toute l'assistance et toute l'information nécessaires et leur présenter, selon que de besoin, le matériel et les documents requis ou leurs copies certifiées conformes ;
- le cas échéant, inviter l'État/la CPC du pavillon du navire à participer à l'inspection ;
- le cas échéant, inviter les inspecteurs d'autres CPC à accompagner ses propres inspecteurs et à observer l'inspection des opérations de débarquement ou de transbordement des produits de la pêche capturés par les navires de pêche battant pavillon d'une autre CPC ;
- faciliter la communication avec le capitaine ou les responsables de l'équipage du navire, y compris, selon qu'il convient et lorsque cela est nécessaire, prévoir la présence d'un interprète pour accompagner l'inspecteur ;
- veiller à ce que les inspections soient menées de manière équitable, transparente et non discriminatoire et ne constituent pas un harcèlement pour aucun navire que ce soit ;
- faire en sorte que le capitaine puisse communiquer avec les autorités de l'État du pavillon, en conformité avec le droit international ;
- les inspections seront menées de façon à interférer le moins possible avec les activités du navire de pêche, à ne pas les entraver et à éviter toute dégradation de la qualité de la capture dans la mesure du possible.

Les exigences relatives aux procédures d'inspection sont couvertes par la PSMR. Les SOP pour les inspections proposées sont fournies à titre indicatif dans les Annexes et doivent être développées, utilisées et modifiées par les équipes d'inspection de la CPC du port en fonction de la situation au moment de l'inspection ou en fonction des conditions à bord. Leur contenu s'articule autour de trois sections principales :

- inspection de la documentation sur la passerelle
- inspection du navire, de l'engin, de la cale et des compartiments et
- suivi des déchargements et des transbordements

Le premier contact avec les membres de l'équipage du navire et le respect du protocole sont des aspects particulièrement importants dans la préparation de l'ensemble du processus d'inspection. Ils mettent en lumière l'importance et le caractère significatif de l'inspection. En montant à bord pour la première fois, si un officier ou un agent ne vient pas à la rencontre à quai de l'inspecteur, ce dernier doit rester sur le quai ou à côté de la rampe d'embarquement et attendre qu'un représentant du navire le conduise directement à la passerelle. L'accueil, les présentations et l'identification doivent avoir lieu indépendamment du fait que le navire ait été

arraisonné antérieurement ou que les membres de l'équipage soient connus. Cela peut avoir des répercussions en cas de procédure judiciaire à la suite de toute infraction constatée et signalée après l'inspection.

Les coutumes des pays varient en ce qu'il s'agit du premier contact et des poignées de main. On peut prendre exemple sur le comportement du personnel du navire et, sur certains navires orientaux, une inclinaison polie pourrait être le geste le plus approprié. Après l'accueil, la présentation (nom et identité) de l'équipe d'inspection doit être faite en présentant les cartes d'identification officielles. Il faut, dès que possible, vérifier le rang des officiers ou des membres de l'équipage qui accueillent l'équipe d'inspection et s'adresser à eux par leur rang.

Demander un espace convenable pour travailler à bord pour analyser les documents. Les grands navires de charge disposent d'une « salle de séjour » qui sert de bureau au capitaine et qui serait idéale. En tenant compte de l'espace limité à bord des navires de pêche, la table à cartes, la salle de radio ou un espace adapté sur la passerelle pourraient constituer un espace de travail convenable.

4.9.2 Inspection à bord et compilation du Rapport d'inspection

L'inspecteur des pêches doit toujours agir avec courtoisie, politesse et professionnalisme auprès de tous les membres de l'équipage, en gardant à l'esprit qu'en tant qu'inspecteur des pêches, il est aussi un représentant de l'autorité des pêches et, dans le cas d'un navire étranger, un représentant de son pays. Il est important d'éviter toute implication personnelle dans les discussions avec l'équipage à bord du navire et d'éviter d'exprimer toute opinion sur les règlements, les procédures et les politiques relatifs à la pêche. Ce genre de comportement risque de diminuer l'autorité de l'équipe d'inspection et donc l'efficacité du processus d'inspection.

Offrir des dons ou des cadeaux aux fonctionnaires qui montent à bord de leurs navires est chose courante pour les capitaines de navires étrangers. Cela comprend souvent l'offre de boissons, notamment de boissons alcoolisées. Refuser ces offres peut être perçu comme une insulte dans certains cas. Les CPC devraient avoir mis en place des procédures précises sur la façon de faire face à ces situations en tenant compte de leurs coutumes et cultures particulières.

Les procédures d'inspection d'un navire de pêche au port comprennent plusieurs éléments clés qui demeurent immuables, mais les réponses du capitaine aux faits découverts à bord peuvent aboutir à tout un ensemble de situations et procédures de suivi différentes. Des fiches linguistiques doivent être élaborées et contenir tous les principaux éléments d'une inspection et peuvent être utilisées à titre de référence. Cependant, l'inspecteur à bord du navire de pêche devra faire preuve de jugement professionnel sûr dans de nombreuses situations imprévues et qui pourraient nécessiter la présence d'un interprète professionnel.

Les SOP détaillées pour les inspections à bord sont incluses à l'Annexe 5 et décrivent les étapes opérationnelles à suivre dans l'inspection d'un navire. Pour chaque étape, un lien est fourni vers le champ du rapport d'inspection (CP28, Annexe 3). Pour chaque étape, les mesures doivent être réalisées et appliquées de façon officielle même si l'inspecteur connaît bien le navire.

Il pourrait s'avérer également nécessaire d'inspecter les navires de support qui comprennent les navires qui placent et récupèrent les DCP utilisés dans la pêche à la senne. Ces navires n'auront, à leur bord, ni des captures ni des engins de pêche, de sorte que les inspections porteront davantage sur les informations relatives à la licence, les journaux de bord de communication et de navigation du navire et toute autre documentation apportant des renseignements sur les activités du navire. Les inspecteurs devront également vérifier les

navires avec lesquels il est associé pour déterminer s'ils figurent sur la liste autorisée ou la liste INN de l'ORGP.

Faisant suite à l'inspection, et si aucune infraction n'a été constatée, l'État/la CPC du port peut autoriser toutes les autres agences du port à permettre au navire de débarquer sa capture et d'utiliser les infrastructures portuaires. L'inspecteur en chef peut informer ses autorités nationales d'accorder l'autorisation de débarquement au navire de pêche et prendre les dispositions nécessaires avec le capitaine en vue de contrôler le débarquement des captures.

5 Suivi des opérations de débarquement et de transbordement au port

Le suivi des opérations de débarquement ou de transbordement de la capture est la troisième étape de la mise en œuvre des PSM et est une partie essentielle de l'inspection et de la vérification des informations qui ont été soumises dans l'AREP. Le processus et les moyens de suivi du débarquement dépendent à de nombreux égards du type de navire déchargé ou à partir duquel des poissons ont été transbordés.

Les SOP pour le suivi des opérations de débarquement ou de transbordement au port sont incluses à l'Annexe 6, à l'Annexe 7 et à l'Annexe 8. Le suivi des débarquements de la capture vers des conteneurs ou une infrastructure à terre peut prendre du temps et pourrait nécessiter une équipe spéciale, travaillant de façon indépendante et faisant rapport à l'équipe d'inspection. Ce processus inclut :

- l'inspection des cales d'entreposage de poissons ; et
- l'identification des poissons, des poids, des longueurs et des produits pour déterminer s'ils correspondent aux captures et aux poids de produits déclarés.

Les vérifications réalisées sur l'AREP auront déterminé si un navire peut entrer dans le port. Le processus d'évaluation des risques lance également le processus de ciblage de l'inspection et de suivi des captures déchargées par rapport aux déclarations de capture et la composition par espèce déclarée dans le carnet de pêche du navire, les déclarations de transbordement et les autres informations de capture fournies dans l'AREP. Il peut être consécutif à l'identification d'un navire comme présentant un risque élevé ou à l'exigence dont doit s'acquitter la CPC du port d'inspecter et de surveiller intégralement chaque année les débarquements ou transbordements de 5 % au moins de l'ensemble des navires de pêche étrangers et navires liés à la pêche entrant dans ses ports désignés.

L'inspection des cuves de poissons sur un senneur ou des cales réfrigérées sur un palangrier et un navire de charge est complexe pour des raisons d'ordre pratique et il est peu probable qu'elle fournisse des informations précises sur le poids et les espèces de poissons à bord. Par conséquent, le suivi de l'ensemble du processus de débarquement et de transbordement est une composante clef des tâches de l'équipe d'inspection. Lorsque le navire a déchargé sa capture, les cales et cuves de stockage doivent être inspectées pour enregistrer tout poisson restant à bord.

Il est important que les inspecteurs aient connaissance des produits et procédures utilisées pour débarquer ou transborder la capture depuis différents types de navires ainsi que des méthodes employées pour l'échantillonnage et la vérification du poids et de la composition par espèce pour leur permettre de planifier à l'avance et contrôler correctement ces opérations.

Les informations sur l'opération de déchargement seront reflétées dans le rapport d'inspection (champs 30 et 31) et comparées avec les informations déclarées dans l'AREP. Si, à ce stade, il existe des preuves que le navire a soumis une fausse déclaration, l'utilisation des services portuaires lui sera interdite.

En principe, le déchargement vers une infrastructure à terre ou le transbordement sur un autre navire requiert des procédures de suivi similaires. La principale différence réside dans le fait que le déchargement vers une infrastructure à terre pourrait permettre davantage d'enregistrer la composition par espèce et le poids de la capture déchargée. Le suivi des transbordements permet moins souvent de peser les poissons mais donne la possibilité de vérifier le nombre de

poissons et d'identifier les espèces, en mettant ainsi en évidence un niveau élevé de fausse déclaration dans les carnets de pêche ou les déclarations de transbordement.

Le débarquement peut s'étaler sur plusieurs heures ou plusieurs jours. En conséquence, ce processus nécessite une planification minutieuse afin de garantir un suivi optimal.

5.1 Formulaires d'échantillonnage

En raison de la variabilité et du temps requis pour effectuer des transbordements, des formulaires détaillés d'enregistrement de données sont nécessaires pour saisir l'ensemble des informations collectées durant la mission. Les informations enregistrées sont ensuite rassemblées pour produire un résumé collectif des quantités et des espèces transbordées qui peut être utilisé pour vérifier les informations déclarées figurant dans l'AREP et dans les déclarations de transbordement.

Le formulaire d'enregistrement détaillé doit permettre d'enregistrer des degrés divers d'informations, en tenant compte des variations dans les méthodes de transbordement durant une opération.

Les formulaires de débarquement peuvent se diviser en quatre parties :

- Informations génériques sur le navire
- Informations détaillées sur l'observation
- Informations statistiques sur :
 - les heures observées
 - les poids des espèces et les codes produits
 - les informations sur la mise en palan et
- Résumé de la capture totale

5.2 Préparation et planification du suivi

Tout comme la préparation pour l'inspection, la préparation et la planification préalable des documents et de l'équipement est une composante déterminante pour la réussite du suivi des opérations de débarquement.

Une liste de contrôle détaillée de l'équipement (se reporter aussi au point 4.2 ci-dessus) doit inclure les éléments suivants :

- documentation :
 - manifeste de cargaison / plan de la cale / plan de la cuve
 - registres de capture et de produits
 - informations détaillées sur les espèces, produits et poids à décharger
 - récapitulatif du produit à décharger
 - destination (usine / entrepôt frigorifique / navire de charge) du produit à décharger
 - modèle du rapport d'inspection
- Équipement :
 - planchette à pinces
 - balance (balance à plateau et/ou balance suspendue)
 - mètre ruban pour mesurer les cales ou compartiments
 - pied à coulisse pour mesurer les poissons et pied à coulisse Vernier pour mesurer les engins
 - lampe torche
 - appareil photo
- Vêtements de protection :
 - protection oculaire
 - casque rigide
 - gilet réfléchissant
 - bottes de sécurité
 - gants et
 - combinaison pour chambre froide

Comme décrit à la Section 3.1, l'AREP requiert la soumission par le navire des informations sur les quantités et la composition par espèce des poissons à bord. En outre, après l'entrée au port et avant que le navire ne procède au déchargement, une copie des manifestes des produits devant être déchargés doit être remise aux inspecteurs. Elle sera également requise par les autorités du port et les manutentionnaires participant à l'opération.

Pour faciliter encore davantage le suivi, les inspecteurs doivent obtenir toute la documentation relative à la capture enregistrée à bord incluant entre autres :

- les carnets de pêche et les journaux de bord de réfrigération des palangriers ;
- le formulaire de chargement des cuves des senneurs ;
- le formulaire de manifeste des cargos-transporteurs de poissons ; et
- les documents statistiques pour l'espadon (SWO), le thon obèse (BET) et les documents de capture pour le thon rouge (BFT).

Des informations détaillées sur les espèces, les produits et les quantités des cales réfrigérées et des cuves de poissons faciliteront la planification des stratégies d'échantillonnage durant l'opération.

5.3 Suivi général des opérations de débarquement

Plusieurs postes clefs peuvent être occupés pour surveiller le débarquement :

- dans la cale à poissons où les cordes de poissons sont constituées et les filets à fret sont remplis
- sur un palangrier, sur le pont là où les poissons sont remontés de la cale ou sur un senneur, à l'endroit où les poissons sont vidés des cuves de stockage ou
- à terre où les poissons sont déchargés et remplis dans un conteneur ou des entrepôts frigorifiques.

Le poste de surveillance doit offrir une vision claire du débarquement des produits, permettre de compter le nombre d'unités et de déterminer les poids et la composition par espèce. Pour les transbordements et les débarquements à terre, les inspecteurs doivent se tenir là où ils peuvent suivre les poissons qui sont remontés des cales et pendant tout le temps que les palans sont visibles en l'air.

Les produits déchargés dans une infrastructure à terre sont souvent pesés et reconditionnés. La surveillance de la zone où le palan est abaissé et les poissons sont vidés du filet à fret offre un environnement contrôlé permettant de comptabiliser, d'identifier et de peser les poissons. Un résumé des informations à enregistrer lors du débarquement est inclus dans le Tableau 2.

Tableau 2. Résumé des informations collectées d'après le suivi des débarquements ou des transbordements, reflétées dans le rapport d'inspection

Données à enregistrer	Détails
Espèces	<p>Le poisson déchargé devra être contrôlé et si nécessaire échantillonné pour vérifier le nombre et le poids de chaque espèce.</p> <p>Les espèces doivent être identifiées au niveau scientifique le plus désagrégé possible et être enregistrées en utilisant les codes alphanumériques ASFIS 3 (connus comme codes espèces FAO).</p> <p>À titre d'exemple : <i>YFT</i> pour l'albacore (<i>Thunnus albacares</i>). Se reporter à l'Annexe 9 pour consulter la liste complète.</p>
Forme du produit	<p>La forme du produit de chaque espèce déchargée doit être enregistrée, que le produit soit transformé ou non (par exemple, sans peau, filets sans arêtes congelés ; étêté ; en morceaux saumurés ; entier réfrigéré dans de l'eau de mer).</p> <p>Les codes de transformation pour les différentes espèces sont fournis dans le guide d'identification des espèces.</p>
Zone(s) de capture	<p>Le navire doit remettre aux inspecteurs les registres sur la zone géographique/statistique pertinente dans laquelle la capture débarquée a été capturée.</p> <p>Les inspecteurs doivent référencer les codes statistiques ou les coordonnées géographiques utilisés pour déclarer la capture dans le carnet de pêche et les vérifier par rapport aux registres de VMS.</p>
Quantités déclarées	<p>Le navire doit déclarer les quantités de poissons (par espèce) qu'il a à bord et les quantités qui seront débarquées.</p> <p>Ces informations doivent être soumises à l'inspecteur avant tout déchargement de produit et saisies dans le rapport d'inspection.</p>
Quantités débarquées	<p>Les inspecteurs doivent consigner la quantité (par espèce) qu'ils enregistrent comme étant débarquée.</p>
Différence entre la quantité déclarée et la quantité débarquée	<p>Les inspecteurs doivent déterminer la différence entre les quantités déclarées devant être débarquées et les quantités qu'ils enregistrent comme étant débarquées.</p> <p>À titre d'exemple :</p> <p><i>YFT</i> déclaré devant être débarqué : 65 tonnes.</p> <p><i>YFT</i> enregistré par les inspecteurs comme étant débarqué : 80 tonnes.</p> <p>La différence est (80 – 65), soit 15 tonnes de plus que les quantités déclarées comme devant être débarquées.</p>
Capture retenue à bord (quantités)	<p>Les poissons retenus à bord après le débarquement doivent être répertoriés par espèce, poids et forme de produit.</p>

Les principaux types de navires que les inspecteurs sont susceptibles de surveiller incluent :

- les LSPLV ;
- les senneurs thoniers ; et
- les navires de charge.

Bien que les procédures soient similaires pour la plupart des navires, il existe certaines différences qui doivent être notées, par exemple lors du calcul des quantités et de la composition par espèce. Les sections suivantes décrivent les procédures pour chaque navire pour chacun des trois types de navires. Les SOP récapitulatives sont incluses à l'Annexe 6, à l'Annexe 7 et à l'Annexe 8.

5.4 Débarquement depuis des LSPLV à terre ou transbordement sur un navire de charge

Les LSPLV et les petits navires de transport avec des poissons ou des produits transformés transbordent souvent la totalité ou une partie de leur capture au port sur de plus grands navires de charge. Les procédures et la préparation pour le suivi des transbordements depuis un navire vers un autre sont essentiellement les mêmes que pour le débarquement vers une usine ou un entrepôt frigorifique à terre.

Les LSPLV ciblent les espadons et les thonidés plus grands qui sont immédiatement transformés après avoir été capturés et congelés individuellement. La procédure habituelle consiste, dans un premier temps, à les congeler, jusqu'à -60°C puis à les stocker réfrigérés à une température d'environ -45°C . Ils sont maintenus à cette base température pour conserver leur qualité et valeur commerciale et il convient de s'en souvenir lors du suivi du débarquement. Avant la congélation, une boucle de corde courte est enfilée autour de la queue pour faciliter l'élingage des poissons congelés ensemble pour leur débarquement à l'état congelé.

Les cales à poissons des palangriers sont remplies au fur et à mesure que les poissons sont capturés et une seule cale pourra contenir un mélange d'espèces de poissons de plusieurs tailles différentes. Cela se retrouvera durant le débarquement ou le transbordement.

5.4.1 Postes de suivi

Les inspecteurs doivent demander un manifeste indiquant le nombre et les espèces de poissons dans la cale. L'analyse du nombre de poissons et du poids total par espèce donnera une estimation du poids moyen des poissons. Le contrôle des cordes de poissons individuels permet de compter le nombre de poissons débarqués ; les espèces ou groupes d'espèces apparentées et les produits peuvent être identifiés.

Selon la taille du palangrier et du produit, il existe trois principales méthodes de débarquement :

1. Transfert direct : lorsque les poissons sur des « *cordes d'unités individuelles de poissons* » sont remontés des cales du navire de pêche à l'aide d'une grue à quai ou sur le navire de charge (Figure 4).
2. Méthode indirecte : à l'aide d'un filet à fret qui est rempli à bord du navire de pêche (Figure 5).
3. Transfert indirect : lorsque les poissons sur des « *cordes d'unités individuelles de poissons* » sont tout d'abord remontés de la cale à poissons à l'aide de l'engin du navire de pêche puis combinés dans une corde plus grande sur le pont du navire qui sera hissée à

l'extérieur du navire à l'aide d'une grue à quai ou sur le navire de charge (Figure 6). Les poissons peuvent être identifiés et comptés alors qu'ils se trouvent sur le pont. Sur les petits palangriers, les poissons sont transférés sur un « toboggan » et conditionnés dans les conteneurs à terre.

Les navires équipés de grandes écoutilles remonteront probablement les poissons depuis leur cale jusqu'au quai ou sur un navire de charge. C'est un processus rapide qui ne permet pas réellement de contrôler le nombre, le poids ou les espèces de poissons en cours de déchargement.

Sur les navires dont les écoutilles sont trop petites pour une mise en palan directe, les poissons sont tout d'abord hissés par petits lots sur le pont à l'aide de l'équipement du navire. Cela est un moment privilégié pour compter le nombre de poissons et enregistrer les espèces. Plusieurs de ces lots sont ensuite combinés sur une plus grande corde pour être transférés à terre à l'aide d'une grue à quai ou transbordés sur un navire de charge.

Les palangriers peuvent séparer leurs captures pour le déchargement. Les thonidés de plus grande taille, l'espadon transformé et les prises accessoires, telles que les makaires et les troncs de requins, sont débarqués à terre ou transbordés en cordes d'unités individuelles sur un navire de charge. Les thonidés mineurs et les espèces de prises accessoires sont ensuite déchargés à l'aide du filet à fret.

Il est plus difficile de comptabiliser et d'identifier avec précision les poissons qui se trouvent dans le filet à fret lors d'une mise en palan. Les inspecteurs devront contrôler les postes là où le filet est rempli sur le navire de pêche (sachant que cela peut se dérouler dans la cale du navire) ou contrôler le filet à fret abaissé à terre, où les poissons peuvent être pesés et extraits du filet.

Les opérations de transbordement offrent moins de possibilités de compter et d'identifier les espèces. Les inspecteurs qui suivent les transbordements doivent choisir un poste permettant d'observer les poissons remontés de la cale du navire de pêche et les cordes de poissons visibles en l'air pendant le plus de temps possible. Pendant tout le temps où les poissons sont visibles, une estimation exacte du nombre de poissons et de la composition par espèce doit être déterminée. En raison de la méthode de transformation et étant donné que les poissons sont en partie cachés pendant la mise en palan, il peut s'avérer impossible d'identifier avec précision les espèces. Dans ces cas, il est possible d'enregistrer deux ou plusieurs espèces agrégées (par exemple, albacore et thon obèse mixtes).

Les grands LSPLV qui transportent des poissons de haute valeur, de qualité sashimi, préféreront un transfert direct des poissons depuis la cale du navire de pêche jusqu'à la cale du navire de charge. Cela peut être un processus rapide, les cordes individuelles étant visibles pendant moins d'une minute. Par ailleurs, les poissons sont souvent cachés par de la brume entourant le palan.



Figure 4. Débarquement direct



Figure 5. Poissons déchargés à l'aide d'un filet à fret



Figure 6. Poissons regroupés sur le pont

5.4.2 Procédures d'échantillonnage visant à déterminer le poids moyen des poissons

Trois méthodes de base peuvent être utilisées pour estimer le poids des poissons débarqués ou transbordés depuis un navire :

1. utiliser un moyen de pesage indépendant : une balance à crochet (Figure 7) fixée au crochet de la grue pour enregistrer le poids total d'une mise en palan, ou une balance à plateau ou plateforme de pesage à quai où la totalité de la capture débarquée ou transbordée sera pesée. Il est à noter que conformément à la législation nationale de la CPC du port, ces balances peuvent devoir être certifiées ;
2. sélectionner de manière aléatoire des échantillons de poissons individuels de différentes espèces et catégories de tailles, les peser et extrapoler le nombre d'unités comptabilisées aux poids moyens ; ou
3. utiliser les poids et nombres déclarés, fournis par les navires, pour calculer un poids unitaire moyen par espèce et extrapoler le nombre d'unités comptabilisées à ces poids moyens.

L'évaluation indépendante et le niveau de précision lors de la détermination des poids déchargés ou transbordés dépendront de la méthode utilisée. Il sera préférable d'utiliser les poids enregistrés de façon indépendante par l'inspecteur à l'aide d'une balance à crochet ou en pesant certains échantillons plutôt que d'utiliser uniquement les informations fournies par le navire. Chaque méthode présente, toutefois, des avantages, des inconvénients et des implications pratiques.

Une balance à crochet fonctionne bien dans des conditions stables au port et la plupart des navires de charge l'utilisent pour leurs propres registres. Un inconvénient est que si les espèces sont mélangées, il est impossible de calculer le poids moyen d'une espèce particulière. Cependant, il est souvent possible d'obtenir des poids exacts pour les espèces apparentées et en cas de cordes d'espèces individuelles leur poids moyen pourra être obtenu. Avec la coopération du navire, les poissons individuels peuvent également être pesés sur une balance à crochet.

L'échantillonnage des poissons individuels de manière aléatoire au niveau des espèces présente l'avantage de fournir une taille moyenne pour chaque espèce. Appliqué de façon aléatoire pendant tout le processus de déchargement ou de transbordement, il peut aussi être adapté pour tenir compte de la variabilité des différentes classes de tailles d'une espèce et calculer le poids estimé par espèce.

Le principal inconvénient de cette méthode est la difficulté à peser les grands poissons (de plus de 50 kg), qui peuvent également être dangereux à manipuler à l'état congelé. Il convient également de tenir dûment compte de la détérioration de produit de haute valeur exposé à de hautes températures pendant une période prolongée.



Figure 7. Balance à crochet Bluetooth

L'utilisation des nombres et des poids déclarés par le navire de pêche a des implications pratiques car elle requiert une moindre manipulation du poisson mais ne fournit pas une estimation totalement indépendante des poids débarqués ou transbordés. Elle donnera des indications utiles aux inspecteurs et, conjointement avec les nombres exacts des unités transbordées, mettra en évidence toute divergence importante dans les quantités déclarées.

5.4.3 Comparaison des poids de produit

Sur les palangriers, le poids total du poisson entier non-transformé capturé et enregistré dans le carnet de pêche du navire ne correspondra pas forcément au poids transformé du poisson déchargé ou transbordé. Il pourra être nécessaire d'appliquer un coefficient de conversion pour extrapoler le poids du produit enregistré à des fins de comparaison avec les poids entiers non-transformés enregistrés dans les données du carnet de pêche du navire.

Les facteurs de conversion reconvertissent le poids transformé du poisson en poids non-transformé, vif ou frais. Ils varieront selon les espèces, la méthode de transformation et la zone de capture. Les tableaux suivants fournissent un ensemble générique de coefficients de conversion pour les espèces les plus fréquentes susceptibles d'être présentes dans les déchargements ou les transbordements.

Tableau 3. Types et codes de produits ¹²

Codes	Produit	Description du type de produits
LW	Poids vif	Poids entier de chaque poisson avant transformation.
NR	Nombre	Nombre de poissons
GG	Éviscéré et sans branchie	Poids entier (les ailerons peuvent avoir été retirés mais le tronc n'a pas été manipulé/transformé ; entier)
RD	Poids entier	Les ailerons peuvent avoir été retirés mais le tronc n'a pas été manipulé/transformé ; entier.
FL	Filets	Filets de poissons
DR	Poids manipulé	Poids manipulé (éviscéré, sans branchie, partiellement ou totalement étêté, sans ailerons)
BM	Ventrêche	Carcasses manipulées, étêté, sans ailerons, avec pédoncule caudal.
OT	Autre	Tout autre produit, tel que les œufs de thon, produits de thon hautement transformés.

Tableau 4. Coefficients de conversion habituels (espèces cibles)

Coefficients de conversion et code de transformation pour les espèces cibles			
Espèces	Nom commun	Transformation	Coefficient de conversion
YFT	Albacore	GG	1,09
		DW	1,43
BET	Thon obèse	GG	1,09
		DW	1,43
ALB	Germon	GG	1,10
SKJ	Listao	GG	1,09

¹² Extrait du système de codification des données de la CICTA https://www.iccat.int/fr/stat_codes.html

Tableau 5. Coefficients de conversion habituels (espèces de requins)

Coefficients de conversion et code de transformation pour les espèces de requins			
Espèces	Nom commun	Transformation	Coefficient de conversion
BSH	Requin peau bleue	DR	1,33
		GG	1,13
BTS	Requin-renard à gros yeux	GG	1,13
FAL	Requin soyeux	DR	1,33
		GG	1,13
MSK	Requins taupes, requins-taupes communs, requins blancs	DR (HDD)*	1,33
		DR (PDD)**	1,55
		GG	1,13
		DR	1,33
SPY	Requins-marteaux	DR	1,33
THR	Requins renards nca	DR	1,33
TIG	Requin-tigre	DR	1,33

*Carcasses manipulées, étêté, sans aileron, avec pédoncule caudal.

**Carcasses manipulées, étêté, sans aileron ni pédoncule caudal.

Tableau 6. Coefficients de conversion habituels (espèces de prises accessoires)

Coefficients de conversion et code de transformation pour les espèces accessoires			
Espèces	Nom commun	Transformation	Coefficient d'extrapolation
BIL	Istiophoridés	GG	1,33
BUM	Makaire bleu de l'Atlantique	GG	1,13
SFA	Voilier	DR	1,33
		GG	1,13
OIL	Rouvet	DR	1,33
		GG	1,13
DOP	Aiguillat à nez court	DR	1,33
SSP	Makaire à rostre court	DR	1,43
SWO	Espadon	DR	1,33
		GG	1,18
WAH	Thazard bâtard	DR	1,33
		GG	1,13

Le Tableau 7 présente un exemple d'utilisation des coefficients pour convertir le poids de produit déchargé en poids vif.

Tableau 7. Exemple d'extrapolation des poids observés déchargés en poids vif entier

Nom commun	Poids total déchargé	Code de transformation	Coefficient d'extrapolation	Poids vif calculé
Germon	13.227	GG	1,09	14.418
Thon obèse	60.533	GG	1,09	65.981
Espadon	2.805	DR	1,33	3.731
Requin peau bleue	5.250	DR	1,33	6.983
Requins taupes	1.325	DR	1,43	1.895
Total	83.140			93.008

5.5 Déchargements depuis des senneurs

Il est peu probable que les poissons capturés par les senneurs soient transformés et les principales espèces cibles et les espèces accessoires ayant une valeur commerciale sont généralement congelées dans de la saumure dans leur état entier. Au moment du salabardage, le poisson peut être trié par classe de taille et d'espèce pour la congélation en saumure pour respecter les exigences du marché ou de l'usine. Il est donc probable que des juvéniles d'albacore, de thon obèse et de germon (de moins de 10 kg) soient mélangés avec du listao de même taille. Les grands albacores et thons obèses peuvent être séparés et congelés ou ces deux espèces de même taille peuvent être congelées ensemble (Figure 8 A).

Sur les senneurs industrialisés, les thonidés sont conservés dans des cuves de 20 à 40 tonnes chacune (au total 800 à 2 000 tonnes par navire) avec une congélation en saumure à -20 °C. Sur les senneurs artisanaux plus petits, les thonidés peuvent ne pas être congelés mais conservés dans de l'eau de mer glacée.

Avant le déchargement, les inspecteurs doivent demander un « plan de chargement de la cuve » avec les détails des captures présentes dans chaque cuve (Figure 8 B). Cela leur permettra de planifier l'échantillonnage des poissons au fur et à mesure que les cuves sont vidées.

La disposition des captures dans les cuves de stockage au-dessous du pont doit correspondre à des numéros de cuves spécifiques. Il est à noter que chaque cuve porte un numéro défini précédé des lettres S ou P selon l'emplacement côté tribord ou côté bâbord. Par exemple, « P6 » correspondra à la cuve N° 6 côté bâbord.

L'enregistrement de l'ordre de chargement des cuves par les inspecteurs est important pour identifier les espèces et les tailles de poissons lors du déchargement ou du transbordement. L'inspecteur doit consulter à la fois le capitaine du navire et l'ingénieur en chef pour obtenir ces informations avant qu'ils ne débutent les opérations.

A)



B)



Figure 8. Cales et cuves de poissons d'un senneur (A) et plan d'une écouteille (B)

5.5.1 Postes de suivi

Le processus de déchargement sur un senneur implique le vidage des cuves de stockage sur un tapis roulant qui transfère le poisson vers un filet à fret qui sera hissé à terre ou sur un navire de charge. Les poissons sont souvent triés une nouvelle fois selon leur catégorie d'espèce et de poids à cette étape.

Pour enregistrer les espèces et les poids déchargés, les inspecteurs doivent se poster à un endroit leur permettant d'observer les poissons directement déchargés depuis les cuves de poissons ou chargés dans les filets à fret avant d'être hissés en dehors du navire.

Les postes de surveillance doivent offrir une vision claire du poisson et permettre d'enregistrer les informations suivantes :

- le sous-échantillonnage des poissons pour déterminer les tailles
- le sous-échantillonnage des poissons pour déterminer un poids unitaire moyen

La Figure 9 montre un exemple de pupitre de manœuvre contrôlant un treuil et un mât. Alors que le poisson est remonté de la cale, une balance à crochet électronique envoie les valeurs à un moniteur via Bluetooth qui peuvent être facilement contrôlées. La Figure 10 montre des exemples de suivi des déchargements depuis un senneur.



Figure 9. Pupitre de manœuvre



Figure 10. Suivi du débarquement de thonidés sur un senneur

5.5.2 Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids moyen des poissons

L'un des principaux objectifs visés par l'équipe d'inspection est de vérifier de façon indépendante le poids et la composition par espèce des captures débarquées ou transbordées. Plusieurs processus peuvent être suivis pour atteindre cet objectif :

- en estimant le volume de poissons en mètres cubes dans les cuves à poissons
- en comptant le nombre de poissons débarqués et en extrapolant ce nombre au poids moyen des poissons ou
- en enregistrant le poids de chaque mise en palan

Sur la plupart des senneurs industriels, les poissons sont pesés précisément lors de chaque mise en palan ou avant d'entrer dans l'usine si les poissons sont déchargés à terre. Les inspecteurs peuvent contrôler les postes à partir desquels les poids sont enregistrés.

Lorsque cela n'est guère possible ou réalisable, le plan de la cuve doit fournir des détails du volume de chaque cuve et le plan de chargement des cuves doit également donner des détails sur les espèces et classes de tailles de poissons de chaque cuve.

Les poissons vidés des cuves sont généralement transférés sur un tapis roulant où ils sont remplis dans un filet à fret pour être hissés à terre ou sur un navire récepteur. Le nombre de poissons peut être contrôlé en comptant tous les poissons lors de leur transfert sur le tapis pendant toute la durée du déchargement. Cependant, sur les grands senneurs le déchargement

peut avoir lieu simultanément depuis les écoutilles avant et arrière et deux équipes d'inspecteurs seront alors nécessaires.



Figure 11. Enregistrement des poids de chaque filet à fret remonté et déchargé

Pour obtenir le poids moyen des poissons d'une cuve, choisir chaque xxx^{ème} poisson du tapis, enregistrer les poids individuels à l'aide d'une balance à ressort ou d'une plateforme de pesage (la longueur du poisson peut aussi être mesurée à cette étape). Ce processus doit être répété plusieurs fois notamment si l'on constate un grand changement de taille.

Calculer le poids total de l'échantillon en rajoutant tous les poids des poissons échantillonnés de la cuve. Le poids total est alors divisé par le nombre de poissons échantillonnés pour obtenir le poids moyen par poisson pour cette cuve spécifique.

5.5.3 Déterminer la composition par espèce des poissons sur le tapis roulant

La composition par espèce en cours de déchargement ou de transbordement doit être contrôlée pour la vérifier par rapport à la capture déclarée du navire. Remarque : les espèces et les tailles des poissons capturés sont souvent déterminées par chaque événement de pêche et cela doit être enregistré dans le registre de pêche du navire. Il est toutefois possible que les poissons soient placés dans différentes cuves selon leur taille et espèce.

Pour contrôler la composition par espèce, l'inspecteur devra procéder à un sous-échantillonnage en permanence pendant toute la durée du déchargement. Dans certains cas, les poissons sont triés selon les différentes espèces ou plus fréquemment selon les catégories de tailles avant d'être déchargés. Ceci permet de sélectionner les poissons plus grands pour un marché spécifique et les petits poissons pour un autre marché. Il est alors fréquent qu'une certaine classe de taille soit chargée dans des conteneurs et l'autre transférée à l'usine de transformation à terre.

Le sous-échantillonnage de ces catégories de tailles peut fournir une ventilation de la composition par espèce. Une autre solution consiste à sous-échantillonner tous les poissons déchargés pour fournir un ratio estimé des différentes espèces. Cela peut être réalisé en enregistrant les espèces pendant un certain temps lors du transfert des poissons sur le tapis roulant ou en prélevant des échantillons aléatoires d'un nombre fixe de poissons à des intervalles réguliers. Ce ratio est ensuite extrapolé au poids total enregistré du poisson déchargé.

Une autre solution consiste à enregistrer la composition par espèce d'une mise en palan individuelle et à extrapoler le ratio au nombre de mises en palan nécessaires pour vider la cuve. Pour améliorer la précision, le processus doit être répété aussi souvent que possible.

5.6 Débarquement depuis des navires de charge

La PSMR de la CICTA prévoit le suivi des opérations de débarquement et de transbordements des navires de charge alors qu'ils se trouvent au port et les SOP correspondantes sont résumées à l'Annexe 8. La taille des navires de charge peut aller de moins de 100 tonnes à plus de 6.000 tonnes pouvant décharger plus de 2.000 tonnes de poissons. Les plus grands navires de charge comportent de nombreuses cales avec plusieurs couches de pont dans chaque cale. Les plus petits navires de charge sont souvent transformés en navires de pêche, disposent d'une seule cale et entrent au port pour procéder à un transbordement sur un plus grand navire de charge à des fins de transport sur les marchés internationaux.

La principale différence entre un navire de charge et un navire de pêche est que tout le poisson à bord a été reçu de transbordements précédents. Les informations détaillées sur chaque transbordement doivent être enregistrées dans l'AREP (numéros de champs 20 à 21) et la déclaration de transbordement doit également inclure le poids par espèce qui a été reçu durant le transbordement en mer.

L'objectif des inspections au port vise à vérifier les informations fournies dans l'AREP et à enregistrer les résultats de l'inspection dans le rapport d'inspection au port (champs 28 et 29).

Les détails qui doivent figurer dans le rapport incluent :

Les autorisations de transbordement appropriée(s) comportant les éléments suivants :

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Identifiant du navire donateur (N° CICTA par exemple)• Validité de l'autorisation de transbordement | <ul style="list-style-type: none">• Autorité émettrice de l'État du pavillon du navire |
|--|--|

Les informations sur le transbordement concernant les navires donateurs comportant les éléments suivants :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Nom du navire donateur• N° identifiant• Forme du produit pour chaque espèce• Quantités | <ul style="list-style-type: none">• État/CPC du pavillon• Espèces transbordées• Zone de capture |
|---|---|

Le déchargement de poissons depuis un navire de charge est similaire au déchargement d'un navire de pêche à la différence que les quantités de poisson sont bien plus importantes. En outre, il est possible que les captures soient déchargées simultanément de plusieurs cales, de telle sorte que plusieurs postes devront être occupés en même temps pour suivre l'ensemble de l'opération, ce qui nécessitera une équipe travaillant par roulement.

Plusieurs scénarios peuvent se présenter lors du débarquement ou du transbordement entre des navires de charge :

- de grands navires de charge avec plusieurs cales, débarquant à terre plusieurs milliers de tonnes de poissons ;
- un petit navire de charge procédant au débarquement de moins de 1.000 tonnes depuis une seule cale ; ou
- un navire de charge procédant à un transbordement sur un autre navire de charge.

La procédure de suivi du transbordement des petits navires de charge sera semblable à celle suivie pour les palangriers. Le suivi des débarquements des grands navires de charge avec plusieurs cales sera une opération bien plus complexe et nécessitera une planification détaillée.

Avant le début du débarquement, des exemplaires des documents suivants doivent être obtenus pour garder une trace du mouvement des produits :

- les informations relatives au transbordement concernant les navires donateurs et les informations détaillées sur le produit. Cela peut être un exemplaire de la déclaration de transbordement de chaque navire donateur ; et
- le manifeste de cargaison détaillé indiquant la position du produit dans les cales correspondant aux informations détaillées pour chaque navire donateur (Figure 12). Les poissons provenant de différents navires donateurs sont souvent séparés dans la cale du navire de charge à l'aide de filets à fret (Figure 13).

Les inspecteurs doivent être tenus informés en permanence, durant toute la procédure de débarquement, des détails du produit en cours de déchargement afin de vérifier les quantités déchargées par rapport à la déclaration du navire donateur.

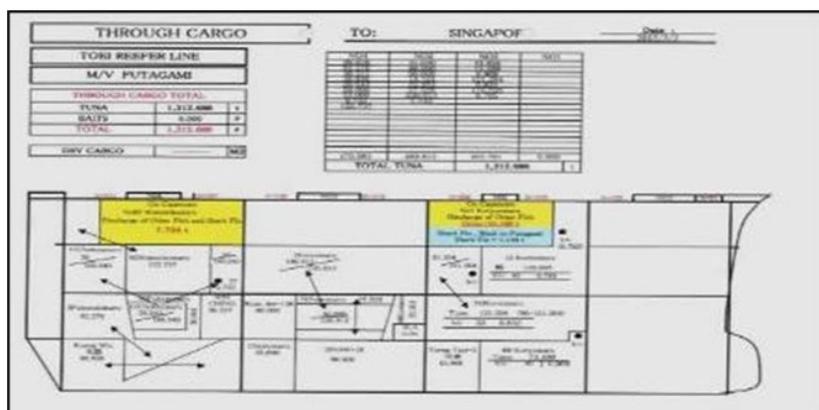


Figure 12. Exemple du plan de cargaison d'un navire de charge



Figure 13. Poissons provenant de différents navires donateurs séparés dans la cale à poissons d'un navire de charge

5.6.1 Postes de suivi

Les poissons sont extraits de la cale à l'aide de filets à fret ou de cordes de poissons. Les grandes écoutilles sur les navires de charge permettront de prélever un plus grand nombre et poids de poissons en une seule mise en palan.

Le premier poste de surveillance doit offrir une vision claire du poisson extrait de la cale. La zone plus large sur le pont d'un navire de charge permettra d'installer un poste d'enregistrement à côté des écoutilles, où les cordes de poissons peuvent être comptées et les principales espèces enregistrées. Il faudrait aussi prévoir d'enregistrer les poids sur une balance à crochet. Une bonne communication avec le conducteur de la grue permettra de stabiliser le palan pendant quelques secondes pour pouvoir compter et lire la balance à crochet avant que le poisson ne soit transféré à terre ou sur le navire récepteur.

Si le poisson est déchargé à terre, un deuxième poste de surveillance pourra être établi à l'endroit où le palan est abaissé. Ce poste permettra aussi de confirmer la composition par espèce et de prélever des échantillons d'unités pour obtenir les poids moyens. Les bacs dans lesquels le poisson est déchargé sont parfois pesés ce qui peut également être consigné.

5.6.2 Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids moyen des poissons

Pour déterminer les poids unitaires des différentes espèces déchargées, il peut être pertinent d'utiliser une ou plusieurs méthodes employées pour le déchargement depuis les palangiers. Toutefois, la méthode la plus pratique et exacte sera d'utiliser une balance à crochet fixée au crochet de la grue et d'enregistrer le poids total d'un palan et de le diviser par le nombre de spécimens de poissons du palan. La coopération avec le personnel du navire pour charger une corde avec une seule espèce uniquement permettra aussi d'améliorer la précision.

6. Fin de l'inspection et suivi

6.1 Procédure à suivre en cas d'infraction apparente

Après avoir achevé les divers éléments de l'inspection, l'inspecteur en chef doit réunir l'équipe d'inspection pour comparer les résultats de l'inspection. Le point le plus important de ce processus est de décider si une infraction à la législation nationale des pêches, aux obligations internationales ou aux Recommandations de la CICTA a été relevée.

À l'issue de l'inspection, une copie préliminaire des informations enregistrées doit être remise au capitaine du navire. Toute divergence ou infraction apparente doit être clairement répertoriée et vérifiée par rapport aux instruments juridiques nationaux et internationaux applicables et aux Recommandations de la CICTA. Les commentaires et réactions du capitaine du navire/des membres d'équipage doivent être consignés.

En fonction de la législation nationale, il peut relever de l'inspecteur en chef ou de l'inspecteur qui a constaté l'infraction alléguée de décider si l'infraction présumée a bien été commise. Dans ce cas, il convient de lire au capitaine ses droits en vertu de la législation nationale (le cas échéant) avant de lui poser des questions. Il est primordial que le capitaine confirme avoir bien compris ces droits. Utiliser les fiches linguistiques si nécessaire. Cela doit être enregistré dans le rapport d'inspection ou le calepin.

L'inspecteur en chef doit lui expliquer la nature de l'infraction et demander une explication. Toutes les questions et les réponses doivent être consignées dans le rapport d'inspection ou le calepin pour usage ultérieur.

À ce stade, la CPC du port dispose de plusieurs options :

- une infraction a été constatée, l'inspecteur en chef doit informer ses autorités nationales de la nature de l'infraction et pourra ordonner au capitaine de ne pas débarquer la capture ou de ne pas utiliser les infrastructures portuaires jusqu'à nouvel ordre.
- ou bien, si la capture a déjà été débarquée et contrôlée et une infraction documentée, la capture pourra devoir être saisie et le capitaine sera informé que l'utilisation des autres services portuaires lui sera refusée dans l'attente de nouvelles enquêtes.
- la CPC du port pourra prendre des mesures additionnelles à l'encontre du navire, du propriétaire et du capitaine selon la nature de l'infraction (arrestation, saisie de la capture, de l'engin, ordre de quitter le port, etc...). La réaction et le comportement du capitaine et de l'équipage suite à cette décision doivent être consignés : coopération, agressivité, hostilité, par exemple. La PSMR décrit la procédure qui doit être suivie par les inspecteurs du port en cas de constatation d'infraction ou de non-application potentielle.

« Si l'inspection inclut une constatation de non-application potentielle, la CPC du port doit transmettre une copie du rapport d'inspection au Secrétariat de la CICTA au plus tard 14 jours après la date de finalisation de l'inspection. Si le rapport d'inspection ne peut pas être transmis dans les 14 jours, la CPC du port doit indiquer au Secrétariat de la CICTA dans cette période de 14 jours les raisons du retard et la date à laquelle elle enverra le rapport. »

Elle décrit ensuite la procédure de communication de l'infraction apparente à l'État du pavillon du navire.

« Si les informations recueillies pendant l'inspection apportent la preuve qu'un navire de pêche étranger a commis une infraction à l'encontre des MCG de la CICTA, l'inspecteur doit :

- a) consigner l'infraction dans le rapport d'inspection ;*
- b) transmettre le rapport d'inspection à l'autorité compétente de la CPC du port, qui doit en envoyer une copie dans les meilleurs délais au Secrétariat de la CICTA et au point de contact de l'État de pavillon et, le cas échéant, à l'État côtier pertinent et*
- c) dans la mesure du possible, assurer la sécurité et la pérennité des éléments de preuve de ces infractions, y compris les documents originaux le cas échéant. Si la CPC du port renvoie l'infraction à l'État de pavillon afin qu'il prenne les mesures opportunes, la CPC du port devra rapidement fournir la preuve recueillie à l'État de pavillon ».*

Lorsque des mesures sont prises pour empêcher le débarquement, obtenir des preuves ou saisir la capture et/ou l'engin de pêche, elles doivent être enregistrées de manière détaillée.

Signatures du rapport d'inspection

Mesure à prendre :

L'inspecteur en chef et le capitaine doivent signer le rapport d'inspection.

Demandez au capitaine s'il a des plaintes à formuler quant à la manière dont l'inspection s'est déroulée. Toute plainte doit être notée, signée, datée et le tampon du navire y être apposé. Si, pour une raison quelconque, le capitaine refuse de signer, assurez-vous qu'il y a un témoin de ce refus et que cela soit mentionné dans le rapport.

Quel que soit le cas de figure, consignez le fait que la question a été posée au capitaine. Remerciez le capitaine de sa coopération et quittez le navire.

Remettez le rapport d'inspection à votre hiérarchie.

6.2 Collecte d'éléments de preuve et mesures de suivi

Lorsqu'il y a des raisons de soupçonner qu'un navire appartenant à une CPC de la CICTA s'est engagé dans des activités de pêche INN, une tâche importante de l'équipe d'inspection pourrait consister à recueillir et enregistrer des éléments de preuves pour étayer ces soupçons. À cet effet, les inspecteurs doivent disposer de l'autorité légale pour collecter les preuves, mais s'ils ne sont pas investis de cette autorité ils devront collaborer avec les autorités compétentes. Les preuves devront être judiciairement recevables et devront être soumises au Secrétariat de la CICTA et à l'État/la CPC du pavillon du navire.

Dès l'obtention de ces preuves, la PSMR exige que la CPC du port interdise immédiatement au navire d'utiliser les infrastructures portuaires. De surcroît, au titre des normes de la CICTA, ces preuves doivent être immédiatement communiquées à l'État/la CPC du pavillon du navire et, le cas échéant, à l'État côtier concerné si les preuves indiquent que les activités ont eu lieu dans la juridiction de cet État côtier. Elles doivent également être soumises au Secrétariat de la CICTA via l'autorité compétente de la CPC chargée de l'inspection, dès que possible, et au moins 70 jours avant la prochaine réunion annuelle si le navire doit être retenu pour inclusion dans le Projet de Liste INN de la CICTA. Les informations sur les activités INN doivent être transmises au Secrétaire exécutif au format prévu.

Les preuves qu'un navire pourrait s'être livré à la pêche INN peuvent être très différentes mais cette situation peut être présumée si les inspecteurs d'une CPC du port peuvent présenter la preuve, entre autres, que ce navire :

- a capturé des thonidés ou des espèces apparentées dans la zone de la Convention CICTA et ne figure pas sur la liste CICTA pertinente des navires autorisés à pêcher des thonidés et des espèces apparentées dans la zone de la Convention CICTA ;
- a capturé des thonidés ou des espèces apparentées dans la zone de la Convention alors que l'État du pavillon du navire est dépourvu d'un quota, ou a dépassé la limite de capture ou d'allocation d'effort établis en vertu des MCG de la CICTA ;
- n'a pas enregistré ou déclaré ses captures réalisées dans la zone de la Convention CICTA, ou a fait de fausses déclarations ;
- a capturé ou débarqué du poisson sous-taille, en violation des mesures de conservation de la CICTA ;
- a pêché durant les périodes de fermeture de pêche ou dans les zones interdites, en violation des mesures de conservation de la CICTA ;
- a utilisé des engins de pêche ou des méthodes de pêche interdits, en violation des mesures de conservation de la CICTA ;
- a transbordé ou participé à d'autres opérations, telles que l'approvisionnement en carburant ou l'avitaillement, avec des navires inscrits sur la liste des navires INN ;
- a capturé, sans autorisation, des thonidés ou des espèces apparentées dans les eaux sous la juridiction nationale des États côtiers dans la zone de la Convention, ou contrevient aux lois et règlements de cet État, sans préjudice des droits souverains des États côtiers à prendre des mesures à l'encontre de ce navire ;
- est sans nationalité et capture des thonidés ou des espèces apparentées dans la zone de la Convention CICTA ; et/ou
- se livre à la pêche ou à des activités liées à la pêche contraires à toute autre MCG de la CICTA.

Les inspecteurs doivent avoir de solides connaissances sur la façon de reconnaître, collecter, conserver et enregistrer les preuves recevables dans les procédures judiciaires de l'État du pavillon du navire et/ou de l'État côtier dans lequel l'infraction alléguée a eu lieu en supposant que l'une des deux parties décide d'entamer une procédure à ce titre.

Il est important que les règles en matière de preuves soient strictement respectées conformément à la législation de la CPC du port quant à la façon dont la matière première (films, cartes mémoire, documents, etc...) est manipulée et entreposée. Les étapes généralement admises pour préserver des éléments de preuve sont les suivantes :

- réaliser un examen visuel ;
- évaluer la situation ;
- mettre les preuves en lieu sûr ;
- collecter les preuves photographiques/vidéo ;
- recueillir les témoignages (témoin et direct) ;
- prendre des notes ; et
- conditionner les preuves et les mettre sous scellés.

En fonction de la législation nationale de la CPC du port, les inspecteurs peuvent également être tenus de se présenter comme témoins experts à la demande d'un État du pavillon ou lorsque des procédures judiciaires sont engagées à des fins d'indemnisation. Il est donc fondamental de se conformer strictement aux procédures de collecte et de stockage des preuves. Les inspecteurs doivent maîtriser ces procédures et connaître parfaitement les réglementations et les MCG de la CICTA afin de pouvoir présenter des éléments recevables dans le cadre des poursuites judiciaires.

Chaque cas sera différent et les éléments de preuve peuvent varier d'un cas à l'autre. En fonction de la législation nationale de la CPC du port, les inspecteurs doivent savoir où rechercher les éléments de preuve, comme par exemple :

- les entrées des registres tels que :
 - le journal de bord de navigation
 - le carnet de pêche
 - les registres de capture du capitaine
 - le journal de bord de congélation
- les repères sur les cartes
- les preuves de falsification du VMS
- l'équipement informatique de navigation (sur les ordinateurs portables)
- les traceurs électroniques
- les ordinateurs utilisés dans les communications et
- les PC et appareils mobiles

Les échantillons des captures et les preuves de toute capture potentielle d'espèce interdite ou d'autres prises considérées comme allant à l'encontre des conditions de la licence ou des mesures de gestion sont également des preuves importantes mais leur identification positive avec une certitude de 100 % est essentielle. Les inspecteurs doivent avoir de solides connaissances de l'identification des espèces et être capables d'indiquer avec un haut degré de confiance comment et quels sont les points de diagnostics utilisés pour identifier une espèce. Dans la mesure du possible, la collecte des échantillons d'ADN est également très importante pour vérifier plus avant les espèces et fournir possiblement des preuves de l'endroit où le poisson a été capturé. Lors du prélèvement des échantillons d'ADN, il convient de se conformer strictement aux méthodes adéquates et à la documentation à l'appui.

Les autres preuves peuvent inclure les données de VMS (le cas échéant) ou toute autre observation effectuée par des moyens aériens ou maritimes nationaux et par toute autre partie coopérante. De plus en plus d'éléments de preuve deviennent acceptés et recevables dans les affaires en lien avec la pêche. Dans certains pays, les photos d'activités illicites prises par avion et confirmées par le pilote comme ayant été prises à l'heure et à l'endroit indiqués sont des preuves recevables.

À l'appui des preuves de pêche INN, les éléments suivants, *au moins*, doivent être collectés :

- Des copies, en mettant en évidence les entrées incorrectes dans :
 - le journal de bord, le journal de bord de navigation, les registres de pêche et les registres de transformation, de congélation et d'entreposage
 - les inventaires de la capture à bord
 - les déclarations de transbordement de poissons en provenance ou à destination des navires
 - les documents d'immatriculation du navire

- les autorisations de pêche du navire délivrées par l'État du pavillon
- la licence et tout autre document délivrés par d'autres CPC autorisant le navire à pêcher dans leurs eaux
- les croquis du navire indiquant l'entreposage et autres schémas et
- les rapports de VMS
- Des preuves photographiques :
 - des tracés de navigation, du journal de bord de navigation, de l'équipement de la passerelle s'il y a lieu
 - de l'engin de pêche à bord
 - du marquage du navire
 - des signes visibles de manipulation de l'unité ou de l'antenne de VMS
 - des prises illégales et
 - des espèces interdites

6.3 Témoins experts, auditions et communication

Tout événement marquant ou des anomalies consignées au cours du processus d'inspection et de suivi doivent être photographiés pour servir de base à des preuves ultérieures. Il est courant que l'un des membres de l'équipe d'inspection soit muni d'un caméscope en fonctionnement pendant toute la durée de l'inspection à bord. Les copies électroniques des photos, enregistrements audio et/ou vidéo doivent être étiquetées et rangées de manière sécurisée par l'inspecteur aux fins d'utilisation ultérieure. Un magnétophone peut être utilisé pour enregistrer les auditions du capitaine ou des autres membres d'équipage. Cependant, il est essentiel :

- que le capitaine ou le membre d'équipage soit informé que l'audition est enregistrée
- que le capitaine ou le membre d'équipage soit informé de ses droits avant que ne commence une audition susceptible de donner lieu à une action en justice ultérieure
- qu'il y ait toujours deux inspecteurs du port dans la salle d'audition
- que le préambule de l'audition contienne une déclaration claire faite par l'inspecteur chargé de l'audition comme suit :

« Je suis le [NOM DE L'INSPECTEUR DU PORT].... à bord du navire de pêche [NOM DU NAVIRE].

Nous sommes le [DATE], il est [HEURE]..., j'interroge le capitaine du navire [NOM]... en ce qui concerne ... [NATURE DE L'INFRACTION POTENTIELLE]...

M. [NOM DU CAPITAINE] a été informé de ses droits juridiques et affirme les avoir compris.

Il participe à cette audition à titre volontaire.

Sont également présents dans la pièce... [NOM DE L'AUTRE INSPECTEUR DU PORT ET DE TOUTE AUTRE PERSONNE PRÉSENTE DANS LA PIÈCE].

À la fin de l'audition, l'inspecteur doit conclure l'enregistrement en déclarant l'heure à laquelle s'achève l'audition. Des notes sur les principaux points de l'audition doivent être consignées dans un carnet de notes. L'enregistrement doit être étiqueté et conservé de manière sécurisée dès qu'il est terminé. L'étiquette de l'enregistrement doit indiquer les participants, la date, l'heure et le lieu.

Les auditions du capitaine du navire et des autres membres de l'équipage peuvent être source d'éléments de preuve essentiels (en supposant qu'elles soient volontaires). Hormis les dates, les heures, les noms et les signatures, d'autres directives plus importantes incluent les points suivants :

- un interprète a-t-il été sollicité/mis à disposition ?
- étaient-ils avertis des soupçons et des conséquences ?
- connaissaient-ils les exigences en matière d'inspections de la CPC du port et de leurs droits en vertu des accords internationaux ?
- la présence d'un autre membre d'équipage ou de leur agent a-t-elle été autorisée ? (cela est souvent utile si la langue constitue un obstacle majeur)

Les originaux de toutes les déclarations des témoins signés et en bonne et due forme seront nécessaires. Toutes les déclarations de témoins doivent être lues et les points suivants doivent être vérifiés :

- prouvent-elles les accusations qui ont été/seront portées ?
- contiennent-elles des déclarations préjudiciables inadmissibles ou injustes (rumeurs par exemple) ?
- le témoin se réfère-t-il aux pièces qu'il présente ?
- une déclaration supplémentaire est-elle requise du témoin pour clarifier certains points ou ajouter des renseignements utiles ?
- les déclarations établissent-elles les faits nécessaires pour prouver une infraction ? (Certaines lois sur les pêches stipulent que si un agent soupçonne que des poissons auxquels se réfère l'accusation ont été capturés dans une zone particulière des eaux et qu'il est en mesure de présenter les preuves des motifs de ces soupçons et que la Cour les considère raisonnables, en l'absence de la preuve du contraire, les poissons seront considérés comme ayant été pêchés de la sorte). Toutes notes recueillies par les inspecteurs seront donc essentielles.

Compte tenu du risque de perdre les données électroniques qui constituent des éléments de preuve, il est important de sauvegarder toutes les informations originales et de conserver en lieu sûr les pièces d'origine. Une gestion rigoureuse du matériel de sauvegarde doit être maintenue pour éviter toute violation de la confidentialité.

6.4 Procédures de suivi et partage d'informations

Dans le cadre des mesures de suivi à la suite d'une inspection de la CPC du port, diverses responsabilités incombent à :

- la CPC du port qui a réalisé l'inspection
- l'État du pavillon du navire inspecté
- le Secrétariat de la CICTA et
- le cas échéant, l'État côtier dans lequel le navire est présumé avoir pêché.

6.4.1 Responsabilités de l'inspecteur

À l'issue de l'inspection, l'inspecteur doit finaliser le rapport d'inspection et conformément à la PSMR, les procédures suivantes doivent être suivies :

- remettre au capitaine du navire de pêche étranger le rapport d'inspection contenant les conclusions de l'inspection réalisée, incluant les mesures potentielles ultérieures qui pourraient être prises par la CPC du port ;
- le rapport doit être signé par l'inspecteur et le capitaine qui doit être informé que sa signature sur le rapport a pour seul but d'accuser réception d'un exemplaire du rapport ;
- le capitaine du navire doit pouvoir rajouter des observations ou objections éventuelles au rapport et prendre contact avec l'autorité compétente de l'État du pavillon, en particulier s'il se heurte à d'importantes difficultés de compréhension du contenu du rapport ; et
- un exemplaire du rapport doit être remis au capitaine.

Si l'inspection apporte les preuves qu'un navire de pêche ou un navire de support à la pêche a commis une infraction aux MCG de la CICTA, l'inspecteur doit :

- consigner l'infraction dans le rapport d'inspection ;
- transmettre le rapport d'inspection à l'autorité compétente de la CPC du port ; et
- assurer la sécurité et la pérennité des éléments de preuve de ces infractions, y compris les documents originaux le cas échéant.

6.4.2 Responsabilités de suivi de la CPC du port

Mesures à prendre si des preuves attestent qu'un navire de pêche ou navire de support à la pêche a commis une infraction aux MCG de la CICTA

La PSMR stipule que si l'inspection inclut une constatation de non-application potentielle :

- la CPC du port doit transmettre une copie du rapport d'inspection au Secrétariat de la CICTA au plus tard 14 jours après la date de finalisation de l'inspection ; et
- si le rapport d'inspection ne peut pas être transmis dans les 14 jours, la CPC du port doit indiquer au Secrétariat de la CICTA dans cette période de 14 jours les raisons du retard et la date à laquelle elle enverra le rapport.

Il relève de la responsabilité de l'autorité compétente de la CPC du port de transmettre promptement un exemplaire du rapport :

- au Secrétariat de la CICTA ;
- au point de contact de l'État/la CPC du pavillon ; et
- le cas échéant, à l'État côtier concerné dans lequel l'infraction a pu se produire.

Si la CPC du port renvoie l'infraction à l'État du pavillon afin qu'il prenne des mesures additionnelles, la CPC du port devra promptement fournir les preuves recueillies à l'État du pavillon.

En plus de refuser l'utilisation des infrastructures portuaires, la CPC du port pourra également prendre des mesures en conformité avec le droit international. Dans ce cas, la CPC du port devra promptement notifier son intention et les mesures qui seront prises :

- à l'État/la CPC du pavillon
- à l'État côtier concerné, le cas échéant et
- au Secrétariat de la CICTA qui devra publier dans les meilleurs délais ces informations sur la partie sécurisée du site web de la CICTA

Conformément au droit international, en vertu de l'Accord des Nations-Unies sur les stocks de poissons (ANUSP), « *si, après arraisonnement et inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à une activité contraire aux MCG d'une ORGP, l'État qui a procédé à l'inspection informe sans délai l'État du pavillon de l'infraction présumée* ».

Dans ce cas, le *point 6 de l'Article 21 de l'ANUSP* prévoit que l'État du pavillon du navire réponde à la notification dans un délai de trois jours ouvrables suivant sa réception. Si l'État du pavillon ne répond pas dans le délai indiqué, la CPC du port pourra prendre des mesures additionnelles à l'encontre du navire et refuser l'utilisation de son port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement, la transformation, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche.

Toutefois, l'utilisation des services du port ne saurait être interdite lorsqu'ils sont indispensables à la sécurité ou à la santé de l'équipage ou à la sécurité du navire ou, selon qu'il convient, pour la mise au rebut du navire.

Si les infractions ne relèvent pas de la juridiction de la CPC du port et qu'aucune mesure n'est prise, ces éléments doivent être communiqués :

- à l'État/la CPC du pavillon et
- le cas échéant, à l'État côtier concerné

Responsabilités de suivi de la CPC du port

Si les résultats de l'inspection apportent des preuves attestant que le navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, de quelque façon que ce soit, la CPC du port doit :

- interdire au navire d'utiliser ses services portuaires
- communiquer les conclusions à l'État/la CPC du pavillon du navire
- communiquer les conclusions à tout État côtier concerné dans lequel les activités INN ont pu se produire et
- en informer dans les meilleurs délais possibles le Secrétariat de la CICTA et lui transmettre les preuves à l'appui

6.4.3 Responsabilités de suivi de la CPC du pavillon

Dès réception de l'exemplaire du rapport d'inspection de la CPC du port incluant les preuves qu'un navire battant son pavillon a enfreint les MCG de la CICTA et si la CPC du port n'a pas pris de mesure, la CPC du pavillon doit promptement réaliser une enquête en ce qui concerne l'infraction et informer le Secrétariat de la CICTA de l'évolution de l'enquête et de toute action coercitive ayant pu être prise, dans les six mois suivant la réception du rapport d'inspection.

Si la CPC du pavillon ne peut pas envoyer ce rapport de l'enquête au Secrétariat de la CICTA dans les six mois, elle doit indiquer au Secrétariat de la CICTA les raisons de ce retard et la date à laquelle elle enverra ce rapport de l'enquête.

Lorsqu'un État/une CPC du pavillon reçoit un rapport d'une État/une CPC du port indiquant qu'un navire battant son pavillon a enfreint les MCG de la CICTA et que l'État/la CPC du port envisage de prendre des mesures additionnelles conformément à la PSMR, l'État/la CPC du pavillon doit fournir toute information demandée à la CPC du port afin de faciliter les enquêtes ou les mesures ultérieures.

Ces informations peuvent inclure, entre autres, des copies certifiées :

- de l'ATF délivrée par l'État/la CPC du pavillon
- de l'ATT délivrée par l'État/la CPC du pavillon
- du carnet de pêche
- du certificat d'immatriculation du navire de pêche
- des déclarations de transbordement CICTA (d'une opération de transbordement avec des navires donateurs)
- des registres de VMS et
- de tout autre information/documentation relative aux irrégularités.

Annexe 1 AREP de la CICTA

FORMULAIRE DE NOTIFICATION PRÉALABLE D'ENTRÉE AU PORT

Informations à soumettre à l'avance par les navires demandant l'entrée au port

1 Port d'escale envisagé								
2 État du port								
3 Date et heure d'arrivée estimées		_____ / _____ / _____				_____ H _____ mn		
4 Objet(s)								
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 VMS	<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 Autorisation(s) de pêche appropriée(s)								
<i>Identifiant</i>	<i>Délivrée par</i>	<i>Période de validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>	<i>Espèces</i>	<i>Engin</i>			
20 Autorisation(s) de transbordement appropriée(s)								
<i>Identifiant</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>Espèces</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité</i>
22 Captures totales à bord							23 Captures à débarquer / transborder	
<i>Espèces</i>		<i>Forme du produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité (kg)</i>		<i>Quantité (kg)</i>		

Annexe 2 Listes de contrôle de sécurité avant et après l'embarquement

Liste de contrôle d'évaluation des risques avant l'embarquement de l'équipe d'inspection	
Embarquement et débarquement du navire	Vérifier que les moyens d'embarquement depuis le quai sur le navire sont sécurisés. Il existe des normes de sécurité internationales pour installer une passerelle (rampe d'accès) pour embarquer à bord d'un navire. Elles doivent être respectées et inclure, au moins, une rampe de sécurité et un filet de sécurité.
Conditions météorologiques	Avant d'embarquer, s'informer des conditions météorologiques et être préparé aux conditions du moment. Un temps humide peut avoir une incidence sur la sécurité lors des déplacements sur le pont. Une très forte chaleur peut affecter les travaux sur le pont supérieur et dans les compartiments et sur les ponts inférieurs en l'absence de ventilation ou d'air conditionné adéquat.
Présence d'animaux de compagnie à bord	Avant d'embarquer, vérifier si des animaux de compagnie se trouvent à bord. Demander à l'agent de se renseigner à ce sujet et de demander à ce qu'ils soient enfermés avant d'embarquer.
Armes à feu et autres armes à bord	Demander à l'agent et au capitaine du navire s'ils ont engagé du personnel de sécurité à bord et/ou disposent d'armes à feu. Demander à ce que toutes les armes à feu soient déclarées et vérifier qu'elles sont mises sous clé de manière sécurisée.
Évacuation <i>Incendie ou inondation</i>	Préparer un plan d'évacuation d'urgence pour pouvoir évacuer le navire pour quelque raison que ce soit. Il devrait inclure un signal radio ou un sifflet audible ou tout autre moyen permettant d'attirer immédiatement l'attention de l'équipe d'inspection. Identifier les points de rassemblement sur le navire et à quai pour ce genre d'incidents.
Administration des premiers soins	Une trousse de premiers secours doit faire partie de l'équipement de l'équipe d'inspection. Un membre de l'équipe d'inspection, au moins, doit être certifié en premiers secours. <i>Compte tenu du fait que l'hypoxie est un risque que présente l'inspection des compartiments clos, la trousse d'urgence doit inclure de l'oxygène.</i>
Demande d'assistance	Tous les membres de l'équipe d'inspection doivent être munis à bord des numéros de contact des personnes ou des institutions à contacter en cas d'urgence. Les personnes à contacter en cas d'urgence doivent inclure au moins : <ul style="list-style-type: none"> • l'assistance médicale • la police • les pompiers • les services d'immigration • les autorités du port.
Communications	Un système de communication fiable doit être maintenu en permanence entre tous les membres de l'équipe d'inspection. Ces moyens de communication doivent inclure des radios portables, des téléphones portables et certains types d'équipement audio, tels qu'un sifflet ou un klaxon en cas d'urgence.
Communication avec le capitaine du navire et l'équipage	Il est à noter que le capitaine du navire et l'équipage peuvent utiliser plusieurs langues pour communiquer. Il convient de disposer de fiches de traduction pour faciliter la communication. Étant donné que l'agent du navire est probablement en mesure de communiquer couramment dans la langue du capitaine du navire, demander à ce que l'agent soit présent et disponible avant d'embarquer pour faciliter la montée à bord et les présentations au capitaine du navire.

Liste de contrôle d'évaluation des risques après l'embarquement	
Déplacement sur le navire - <i>glissades, trébuchements et chutes</i>	Vérifier l'état du navire. Prêter attention aux éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> • les écoutilles ouvertes, les activités sur le pont qui pourraient présenter un risque, telles que les mouvements en l'air des poissons et de l'équipement ; • les engins ou équipements non fixés des machines en fonctionnement, posés à même le sol et susceptibles d'entraver les mouvements ; • les déversements d'huile ou de produits chimiques sur le pont ; et • les échelles rouillées et peu sûres depuis le pont jusqu'à la superstructure pour accéder aux cales et aux compartiments situés au-dessous du pont.
Conflit avec l'équipage	Observer toute attitude hostile manifestée par le capitaine du navire ou l'équipage. Cela peut revêtir la forme de bras pliés et de regards hostiles ou de bras agités et de cris. Dans ces cas, ne pas embarquer ou débarquer immédiatement et avertir l'agent du navire que l'inspection est interrompue et que toute utilisation des services portuaires est suspendue avec effet immédiat tant que la situation ne sera pas résolue.
Entrée et sortie dans des espaces clos	Demander un plan du navire qui indique clairement la configuration de tous les compartiments. Il doit également être affiché à un certain endroit du navire pour les interventions d'urgence et les exercices de sécurité. Demander au capitaine du navire d'indiquer les lieux d'entreposage des poissons et des produits et de rangement des engins et tout autre équipement.
Activités de recherche	Planifier les activités de recherche avec l'équipe d'inspection, en notant la structure du navire et préparer les vêtements de protection personnelle et les SOP à cette fin.
Machines sur le pont	Vérifier que les machines sur le pont ne sont pas en fonctionnement et qu'elles sont sécurisées afin de ne pas être activées accidentellement. Si une machine est en fonctionnement, demander à ce qu'elle soit stoppée ou noter les précautions de sécurité autour de ces opérations.
Électricité	Vérifier les connexions électriques pour s'assurer qu'il n'y a pas de câble dénudé ou de connexions dangereuses. Avant de pénétrer dans tout compartiment, vérifier que les compartiments clos disposent d'alimentation électrique, d'électricité et d'aération.

Annexe 3 Rapport d'inspection CP28**Formulaire CICTA du rapport d'inspection au port**

1. N° du rapport d'inspection				2. État du port			
3. Autorité chargée de l'inspection							
4. Nom de l'inspecteur principal				ID			
5. Port d'inspection							
6. Début de l'inspection				AAAA		MM	
				JJ		HH	
7. Fin de l'inspection				AAAA		MM	
				JJ		HH	
8. Notification préalable reçue				Oui			Non
9. Objet(s)		LAN		TRX		PRO	
						Autres (indiquer)	
10. Nom du port et État et date du dernier port d'escale						AAAA	
						MM	
						JJ	
11. Nom du navire							
12. État du pavillon							
13. Type de navire							
14. IRCS							
15. ID certificat d'immatriculation							
16. ID navire OMI, si disponible							
17. ID externe, si disponible							
18. Port d'immatriculation							
19. Propriétaire(s) du navire							
20. Propriétaire(s) effectif(s) du navire, si connu(s) et si différent(s) du propriétaire du navire							
21. Opérateur(s) du navire, 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. VMS		Non			Oui		Type :
26. Statut vis-à-vis de la CICTA, y compris toute inclusion dans la liste des navires INN							
Identifiant du navire		ORGP		Statut de l'État du pavillon		Navire sur liste des navires autorisés	Navire sur liste des navires INN
27. Autorisation(s) de pêche appropriée(s)							
<i>Identifiant</i>		<i>Délivrée par</i>		<i>Période de validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>		<i>Espèce</i>
28. Autorisation(s) de transbordement appropriée(s)							

<i>Identifiant</i>		<i>Délivrée par</i>		<i>Période de validité</i>		
<i>Identifiant</i>		<i>Délivrée par</i>		<i>Période de validité</i>		
29. Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs						
<i>Nom</i>	<i>État du pavillon</i>	<i>N° ID</i>	<i>Espèce</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité</i>
30 Évaluation des captures débarquées (quantité)						
<i>Espèce</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité déclarée</i>	<i>Quantité débarquée</i>	<i>Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée, le cas échéant</i>	
31. Captures retenue à bord (quantité)						
<i>Espèce</i>	<i>Forme du produit</i>	<i>Zone(s) de capture</i>	<i>Quantité déclarée</i>	<i>Quantité retenue à bord</i>	<i>Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée, le cas échéant</i>	
32. Examen du/des carnet(s) de pêche et d'autres documents			<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Observations</i>	
33. Respect du/des programme(s) de documentation des captures applicable(s)			<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Observations</i>	
34. Respect du/des programmes de documents statistiques applicable(s)			<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Observations</i>	
35. Type d'engin utilisé						
36. Engin examiné		<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Observations</i>		
37. Conclusions de l'/des inspecteur(s)						
38. Infraction(s) apparente(s) détectée(s), y compris référence aux instruments juridiques applicables						
39. Observations du capitaine						
40. Mesures prises						
41. Signature du capitaine*						
42. Signature de l'inspecteur						

*La signature du capitaine sert uniquement à accuser réception d'un exemplaire du rapport d'inspection.

Annexe 4 SOP pour la vérification de l'AREP

La section suivante décrit une procédure détaillée pour analyser les champs du formulaire de l'AREP de la CICTA et faciliter la vérification des données soumises par le navire à l'aide des Procédures pratiques recommandées et des sources d'informations. La section du site web de la CICTA consacrée à la PSMR inclut un modèle de l'AREP de la CICTA¹³.

Nom du navire de pêche

Source d'information recommandée :

Faites une recherche dans les outils en ligne de la CICTA en vue d'obtenir des informations détaillées sur les navires [<https://www.iccat.int>] et accéder aux registres suivants :

- Registre CICTA des navires autorisés [<https://www.iccat.int/fr/VesselsRecord.asp>]
- Liste INN de la CICTA [<https://www.iccat.int/fr/IUUlist.html>] qui fournit également des liens vers les listes des navires INN des autres ORGP

Informations ciblées

Vérifiez les champs suivants dans le formulaire de demande :

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• État/CPC du pavillon• IRCS• ID du certificat d'immatriculation• Longueur• Espèces autorisées | <ul style="list-style-type: none">• Type de navire• Propriétaire(s) du navire• Numéro CICTA• Engin indiqué dans la licence• Quota, le cas échéant¹⁴ |
|--|--|

Historique du navire : le Registre CICTA des navires autorisés fournira des renseignements détaillés sur quatre catégories d'information :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Identification du navire• Détails administratifs | <ul style="list-style-type: none">• Caractéristiques du navire• Historique du navire |
|---|---|

Il est possible que la recherche d'un navire dans la liste positive des navires d'une organisation ne donne aucun résultat. Cela peut être dû à l'orthographe du nom du navire ou à une raison d'ordre administratif. Il est alors conseillé de contacter directement l'organisation en se munissant des données disponibles dans l'AREP.

Processus de vérification

Si le navire ne figure pas dans la liste autorisée de la CICTA, vérifiez s'il est inclus dans la/les liste(s) autorisée(s) d'une autre organisation ou sur l'un des sites décrits à la Section 3.3. Vérifiez les informations suivantes :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Noms précédents, en cas de changements de noms fréquents | <ul style="list-style-type: none">• Utiliser le numéro OMI (si disponible) pour vérifier avec d'autres listes |
|--|---|

¹³ cf. <https://www.iccat.int/fr/portinspection.html>

¹⁴ Actuellement, cela ne s'applique qu'au thon rouge de l'Atlantique Est et de la Méditerranée. Les quotas sont alloués à chaque CPC et divisés entre ses navires enregistrés.

(vérifier tous les noms précédents par rapport aux listes INN)

- Changements de pavillon fréquents

- Utiliser l'IRCS du navire pour lancer la recherche et vérifier par recoupement.

Il est à noter qu'un navire INN peut figurer sur plusieurs listes.

Si un navire figurait précédemment sur une liste INN et a changé de pavillon, il est essentiel de contacter l'État/la CPC du pavillon pour vérifier la nouvelle immatriculation et lui demander s'il/elle avait connaissance des antécédents de pêche INN du navire. Il est important de vérifier s'il y a eu un changement de propriété conjointement avec le changement de pavillon ou si les propriétaires précédents détiennent toujours des parts dans le navire.

Enregistrez la réponse reçue de l'organisation. Si la réponse s'avère peu concluante, cela pourrait indiquer que le navire a tenté d'utiliser un faux nom. Il convient, dans ce cas, de contacter l'État/la CPC du pavillon pour commentaire ou vérification approfondie des identifiants du navire. En l'absence de réponse de l'État/la CPC du pavillon, le navire pourrait toujours être considéré comme présentant un risque élevé. Si les autres informations fournies dans l'AREP s'avèrent incorrectes ou non vérifiables, cela pourrait constituer des preuves suffisantes pour refuser l'accès au port ou autoriser le navire à entrer dans le port afin de l'inspecter et de prendre d'autres mesures appropriées en conformité avec le droit international, qui soient au moins aussi efficaces que l'interdiction d'entrer dans le port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN.

Numéro OMI

Source d'information recommandée :

Fairplay opère un service dès réception du formulaire de demande de numéro OMI complété. Contacter : IHS Fairplay, Lombard House, 3 Princess Way Redhill, Surrey RH1 1UP Royaume-Uni. Fax international : +44 1737 379040. Téléphone : +44 1737 379043.

- <http://www.imonumbers.lrfairplay.com/>
- E-mail: data-audit@lrfairplay.com

Informations ciblées et processus de vérification

Soumettez des informations détaillées pour vérifier le champ suivant du formulaire de demande :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Nom du port et date de la dernière escale• État du pavillon actuel• IRCS• Propriétaire(s) du navire | <ul style="list-style-type: none">• Nom précédent du navire• Type de navire• Contact pour information sur le navire• ID du certificat d'immatriculation. |
|--|---|

Remarque : L'AIS peut également fournir des informations sur le dernier port d'escale et la position actuelle du navire.

<https://www.marinetraffic.com/> <https://www.vesselfinder.com/>

Autorisations de pêche

Source d'information recommandée :

Contactez les entités qui ont délivré au navire l'autorisation de pêche (ATF) et/ou de transbordement (de l'État/de la CPC du pavillon) ou la licence de pêche délivrée par un État côtier :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• État du pavillon | <ul style="list-style-type: none">• État côtier en ce qui concerne les zones relevant de sa juridiction nationale |
|--|---|

Informations ciblées

Demandez des informations détaillées sur l'autorisation délivrée au navire en ce qui concerne les éléments suivants :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Identifiant• IRCS• Zone de pêche autorisée• Engin | <ul style="list-style-type: none">• Autorité émettrice• Période de validité autorisée• Espèces cibles autorisées• Registres de VMS |
|--|---|

Si le navire a pêché dans la juridiction de pêche d'un autre pays, demandez des informations détaillées relatives à l'autorisation délivrée par ce pays et recommencez le processus.

Processus de vérification

Vérifiez les éléments suivants par rapport aux informations soumises :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Autorisation délivrée par l'agent autorisé• Zone de pêche autorisée par rapport à celle où le navire a apparemment pêché• Engin de pêche autorisé | <ul style="list-style-type: none">• Validité de l'autorisation• Espèces cibles autorisées• Registres de VMS |
|---|---|

Toute divergence constatée dans une ATF serait motif de suspicion. En cas de soupçon sur la validité de l'ATF de l'État/de la CPC du pavillon fournie par le navire dans l'AREP, contactez les autorités compétentes de l'État/de la CPC du pavillon et demandez des informations détaillées concernant les éléments suivants :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Identifiant• Période de validité de l'autorisation• Zone de pêche autorisée• Engin | <ul style="list-style-type: none">• Autorité émettrice• IRCS• Espèces cibles autorisées• Registres de VMS |
|---|--|

Autorisation(s) de transbordement pertinentes pour le navire récepteur
Vérification pour chaque navire depuis lequel du poisson a été reçu (navires donateurs).

Source d'information recommandée :

Vérifiez les informations relatives à l'autorisation de transbordement délivrée par l'autorité de pêche de l'État/de la CPC du pavillon.

Site web de la CICTA pour obtenir la liste des navires de charge autorisés : [\[https://www.iccat.int/fr/VesselsRecord.asp\]](https://www.iccat.int/fr/VesselsRecord.asp). Sélectionnez la liste des navires de charge Sélectionnez « NAVIRE DE CHARGE » dans le menu des types de navires, et sélectionnez « tous » les pavillons, puis cliquez sur « Rechercher ».

Les transbordements en haute mer sont gérés par la CICTA et sont actuellement interdits, sauf pour les grands palangriers pélagiques (LSPLV) qui doivent avoir à leur bord un observateur, dans le cadre du Programme régional d'observateurs (ROP). Ils doivent également avoir obtenu l'autorisation de transbordement (ATT) préalable auprès de leur État du pavillon et chaque transbordement doit être accompagné d'une Déclaration de transbordement (TD) qui doit être contresignée par l'observateur. Tous les autres navires sont tenus de transborder au port. Le transbordement de thon rouge de l'est et de l'ouest est, en outre, interdit.

Informations ciblées

Vérifiez les informations détaillées de chaque navire donateur :

• Nom du navire	• Statut de l'autorisation
• Numéro du registre CICTA	• État du pavillon
• Numéro d'immatriculation nationale	• IRCS

Vérifiez les caractéristiques de chaque navire donateur :

• Type	• Tonnage
• Longueur	• Engin utilisé (il est à noter que seuls les LSPLV peuvent réaliser des transbordements en haute mer)

Vérifiez les détails administratifs :

• Propriétaire	• Opérateur
----------------	-------------

Vérifiez l'historique du navire.

Remarque : Si le navire de charge ne figure pas dans la Liste de la CICTA, vérifiez les listes des navires autorisés des autres ORGP. Les navires de charge traversent les eaux relevant de la compétence d'autres ORGP. Ils peuvent donc être tentés d'utiliser l'excuse d'être enregistrés auprès d'une autre ORGP, pensant pouvoir réaliser également des opérations dans la zone de compétence de la CICTA.

Processus de vérification

Vérifiez la validité et les détails de l'autorité compétente délivrant l'autorisation de transbordement. Notez si le navire est inclus dans la liste CICTA des navires de charge autorisés. Vérifiez les éléments suivants :

- sa référence et vérifiez les informations par rapport à l'AREP ;
- vérifiez par recoupement avec l'autorisation de transbordement pour déterminer si la zone de transbordement autorisée correspond à la zone des transbordements ;
- vérifiez les dates par rapport à la période de validité des transbordements.

Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs

Source d'information recommandée :

En cas de doute ou si les informations ne sont pas soumises par l'État/la CPC du pavillon ou si des copies ne sont pas disponibles avec l'AREP, demandez des informations au Secrétariat de la CICTA et vérifiez l'identité et les informations avec l'observateur de la CICTA affecté sur le navire, s'il est toujours à bord, ou avec le Secrétariat¹⁵ de la CICTA et/ou le prestataire de services d'observateurs¹⁶, si l'observateur a quitté le navire.

Informations ciblées

L'original de l'autorisation de transbordement soumis aux navires donateurs et les déclarations du navire donateur et du navire récepteur.

Processus de vérification

Si le navire de charge fait escale au port, il est recommandé que l'État/la CPC du port demande les déclarations de transbordement pour :

- Vérifier que ces déclarations se trouvent à bord du navire de charge et ont été communiquées au Secrétariat de la CICTA ;
- Vérifier les détails de la déclaration de transbordement, la zone, les espèces et qu'elle a été signée par l'observateur de la CICTA affecté sur le navire.

Capture totale à bord

Source d'information recommandée :

Informations fournies dans :

- l'AREP ;
- les déclarations de transbordement de l'État/la CPC du pavillon
- d'autres sources, par exemple systèmes d'entrée/sortie et systèmes de déclaration des captures par radio/internet si disponibles ; VMS/AIS pour les positions.

Informations ciblées

Quantités totales de poissons à bord ventilées par espèce et code produit.

Processus de vérification

Vérifiez les éléments suivants :

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• La zone de capture par rapport à l'ATF | <ul style="list-style-type: none">• La capture totale ne dépasse pas la prise admissible figurant sur l'autorisation |
|--|--|

¹⁵ info@iccat.int

¹⁶ iccatrop@mrug.co.uk; capfish@mweb.co.za

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Les espèces correspondent bien à celles indiquées sur l'ATF;• Pour les ailerons de requins, noter le % par rapport au poids total des troncs de requins | <ul style="list-style-type: none">• La limite de prises accessoires par rapport au poids total des espèces cibles. |
|--|--|

Il est à noter qu'une vérification initiale peut être réalisée d'après l'analyse du carnet de pêche ou des déclarations de transbordement du navire. Toutefois, le suivi des déchargements ou des transbordements au port est le processus de vérification final pour obtenir ces informations.

Annexe 5 SOP pour les inspections à bord

Embarquement initial

Embarquement sur le navire de pêche à inspecter Numéros de champs du rapport : 1 à 6 et 8 à 9

Mesure à prendre :

- Vérifiez tout signe d'hostilité à bord avant d'embarquer sur le navire.
- Si le capitaine n'est pas présent à votre arrivée, demandez à être conduit auprès de lui.
- Vous devez vous présenter en déclinant votre nom, agence/administration et titre « Inspecteur des pêches de l'État/la CPC du port de... ».
- Vous devez remettre au capitaine votre carte d'identité professionnelle et faire référence au mandat légal qui vous a été conféré en vue de réaliser l'inspection au port.
- Vous devez demander de coopérer avec l'équipe d'inspection.
- Demandez au capitaine de confirmer l'objet de l'escale au port et de l'accès au port.
- Demandez au capitaine de présenter l'autorisation d'entrée si elle n'a déjà pas été fournie.
- Décrivez brièvement le processus d'inspection qui sera réalisé et les possibles conséquences en cas d'irrégularités constatées (refus d'utilisation du port, mesures coercitives de l'État/la CPC du port, demande d'inclusion sur la liste des navires INN de la CICTA).
- Demandez au capitaine de fournir un espace de travail convenable afin d'analyser les documents. En tenant compte de l'espace limité à bord, la table à cartes, la salle de radio ou un espace adapté sur la passerelle pourraient constituer un espace de travail convenable.
- Enregistrez la date et l'heure de votre arrivée à bord sur le formulaire.

Si un observateur est présent à bord du navire de pêche, il est de l'intérêt de l'inspecteur de solliciter le rapport de l'observateur (si disponible) et de discuter des opérations pertinentes du navire (dans un lieu et à un moment opportuns) avec l'observateur afin de rassembler le plus de détails possibles sur le navire.

Analyse et vérification des documents

L'analyse visuelle des documents et une vérification de base des informations est une composante standard du processus d'inspection. La section suivante décrit les principaux documents qui doivent être demandés et vérifiés.

L'inspection et la vérification des documents à bord de navires identifiés comme présentant un risque élevé au cours de la phase d'évaluation des risques doit consister en un processus de vérification exhaustive de la documentation. Ce processus doit comprendre :

- une analyse visuelle des modifications apportées au texte et aux dates ou des logos officiels anormaux ;
- une vérification auprès des autorités émettrices ; et
- une vérification par recoupement des informations de captures, par exemple, par rapport aux autres informations des carnets de pêche.

Des informations complémentaires sur la vérification des documents sont disponibles dans le document « *Document Verification Manual for Fisheries Enforcement* »¹⁷, disponible en ligne ou dans la section « ressources ».

Des modules en lignes concernant la vérification des documents sont également disponibles sur la plateforme d'apprentissage en ligne de l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP) (accès limité, sur demande).

Nom, adresse, coordonnées du/des propriétaire(s), du/des propriétaire(s) effectif(s) et des opérateurs	Numéros de champs du rapport : 19, 20 et 21
--	---

Mesure à prendre :

- Enregistrez les informations détaillées sur le/les propriétaire(s), le/les propriétaire(s) effectif(s) et les opérateurs du navire (par exemple, d'après les documents d'immatriculation et de sécurité du navire).
- Vérifiez ces informations par rapport aux informations détaillées fournies dans l'AREP.
- Vérifiez toute divergence par rapport aux informations détaillées enregistrées dans la Liste CICTA des navires autorisés et d'après le numéro OMI, si disponible.

Si le nom du ou des propriétaire(s) n'a pas été inclus dans l'AREP, il doit être vérifié par recoupement avec les informations détaillées du ou des propriétaires, d'après la liste INN des ORGP, y compris des listes INN précédentes. Un propriétaire dont un navire a déjà figuré dans la Liste INN d'une ORGP placerait automatiquement le navire inspecté dans la catégorie de risque élevé.

Nom, adresse et coordonnées du capitaine du navire, du capitaine de pêche et de l'agent	Numéros de champs du rapport : 22, 23 et 24
---	---

Mesure à prendre :

- Demandez les documents d'identification du capitaine, du capitaine de pêche et de l'agent. Ces documents doivent être leur passeport original ou les documents d'identification internationaux de la marine. [Remarque : les copies ne sont pas acceptées], faites des copies ou prenez des photos du passeport ou de la carte nationale d'identité.
- Demandez une copie de la liste des membres d'équipage.
- Vérifiez les informations détaillées sur le capitaine par rapport aux informations qui ont été soumises dans l'AREP.

Autorisation de pêche	Numéros de champs du rapport : 26 et 27
-----------------------	---

Mesures à prendre

Examinez les ATF à bord du navire, en notant spécifiquement la période de validité, la zone d'opération et les espèces cibles et accessoires autorisées. Le processus à suivre est le suivant :

¹⁷ Stop Illegal Fishing and Trygg Mat Tracking (2019) Document Verification Manual for Fisheries Enforcement: Vessel Identity Gaborone. Botswana.

https://static.wixstatic.com/ugd/1ae030_7aa413d757644139a3fa15fdf1f7bcddc.pdf

- demandez au capitaine de présenter l'ATF délivrée par l'État/la CPC du pavillon du navire, incluant l'ATF au sein des zones relevant de l'ORGP en haute mer.
- demandez au capitaine de présenter les licences de pêche délivrées par les États côtiers ayant autorisé le navire à pêcher dans leur ZEE.
- vérifiez l'authenticité, la validité et la zone d'opération figurant sur l'ATF et la licence de pêche. Si disponibles, vérifiez l'authenticité et la validité des documents par rapport aux spécimens.
- vérifiez si des modifications ont été apportées à l'ATF. Toute modification apportée à l'ATF doit être certifiée par l'autorité compétente de l'État du pavillon.
- si le navire a pêché dans les eaux relevant de la juridiction de la CPC du port, vérifiez le respect des conditions de la licence de pêche : espèce, engin de pêche, déclarations de capture, registres de VMS, limites de prises accessoires/rejets.
- si le capitaine est dans l'incapacité de présenter une ATF ou une licence de pêche en cours de validité, les motifs invoqués doivent être consignés dans le calepin.
- l'ATF délivrée par l'État/la CPC du pavillon doit être à bord du navire de pêche lors de l'inspection.
- en cas de modification apportée à l'ATF constatée mais non certifiée par l'autorité compétente de l'État/la CPC du pavillon, demandez au capitaine des explications et enregistrez sa réponse sur le calepin.
- l'ATF délivrée par l'État/la CPC du pavillon doit indiquer « zone CICTA » en tant que zone d'opérations. La licence de pêche délivrée par l'État côtier doit indiquer ZEE/eaux relevant de la juridiction ou une partie de celles-ci, en tant que zone d'opérations.
- en cas d'irrégularité détectée sur l'ATF, communiquez avec l'État/la CPC du pavillon en utilisant le formulaire « Demande d'informations supplémentaires faisant suite à une inspection au port » et
- photographiez l'ATF à côté du GPS afin de vérifier la date et l'heure de l'inspection (Figure 14).

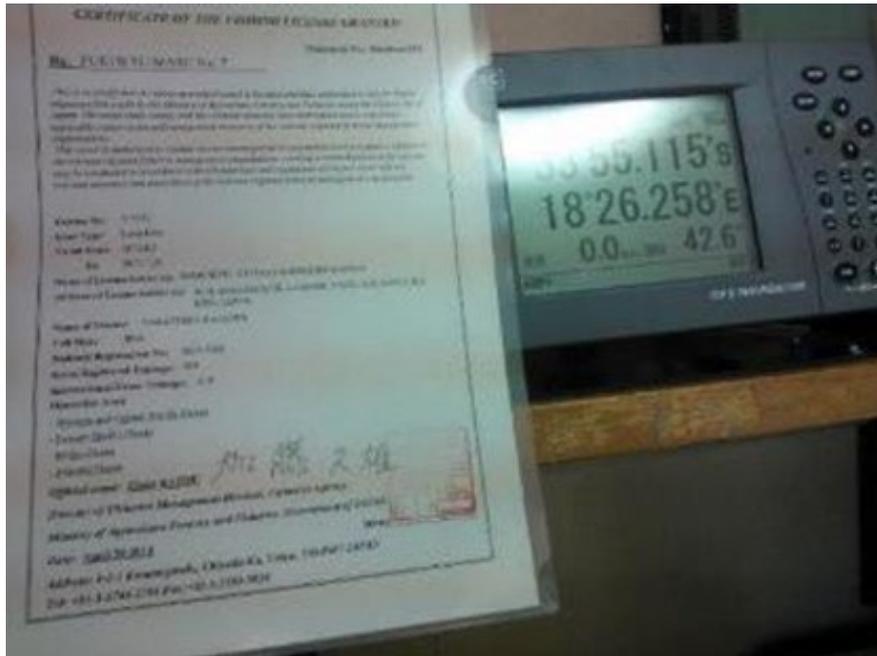


Figure 14. Photo de l’ATF du navire prise conjointement avec le GPS afin de vérifier la date, l’heure et la position de l’inspection

Journaux de bord

Numéro de champ du rapport :
32

Mesure à prendre :

Demandez au capitaine de présenter les journaux de bord, y compris les carnets de pêche, les registres des DCP (pour les senneurs, les navires de support et les canneurs), les journaux de bord de navigation, de communication, de transformation, de congélation et de la salle des machines.

Dans la mesure du possible, deux membres de l’équipe d’inspection doivent accompagner les membres d’équipage pour récupérer les journaux de bord. Cela a pour objectif de corroborer les preuves au cas où les registres seraient jetés par-dessus bord, endommagés ou détruits avant l’inspection.

Les journaux de bord de la salle des machines et de congélation peuvent fournir l’historique de l’utilisation des moteurs et des enregistrements de réfrigération/transformation, ce qui pourrait s’avérer utile en cas de suspicion de pêche INN. Les inspecteurs peuvent vérifier les événements de congélation par rapport aux événements de capture pour s’assurer que ces deux processus correspondent. Le journal de bord de congélation doit comporter les registres de pression, de température et de consommation électrique. Pour chaque événement de congélation, recherchez des événements de capture dans le carnet de pêche et enregistrez ces informations. Demandez des explications au capitaine pour chaque événement de congélation suspect. S’il y a des preuves dans les journaux de bord de congélation que les compresseurs étaient en charge avec une réfrigération de la saumure dans les cuves, ces horaires doivent correspondre à un événement de capture. Si aucun événement de capture n’est enregistré, vérifiez si le VMS du navire était en fonctionnement à ce moment-là ou vérifiez le tracé du parcours de navigation du navire. Il convient également d’interroger le capitaine au sujet de ces enregistrements et de lui donner la possibilité de s’expliquer.

Format et informations à enregistrer

Les exigences relatives aux carnets de pêche et aux données minimales pour les navires opérant dans la zone CICTA sont définies dans les Recommandations spécifiques. Les navires peuvent également transporter un carnet de pêche informel en plus du carnet plus officiel délivré par l'État/la CPC du pavillon (Figure 15) ; le carnet de pêche officiel doit être tenu à jour avant minuit chaque jour. Les modèles de carnets de pêche officiels délivrés par l'État/la CPC du pavillon du navire sont disponibles dans vos ressources et des exemplaires doivent être emmenés à bord à des fins de comparaison. En outre, les détails suivants doivent être vérifiés au cours de l'inspection :

- le carnet de pêche se trouve à bord lors de l'inspection
- un enregistrement original du carnet de pêche se trouve à bord depuis au moins 12 mois
- le carnet de pêche a été renseigné par calée et est tenu à jour
- le carnet de pêche inclut des informations sur le navire, la campagne de pêche, la configuration des engins, les opérations du navire et la capture
- le carnet de pêche est relié avec des pages numérotées consécutivement
- la capture est enregistrée par nombre et poids / espèce / calée et mode de transformation
- les données sur les rejets de thonidés, d'espèces apparentées et d'autres espèces capturées dans les pêcheries de la CICTA, dont les requins, les tortues marines, les oiseaux de mer et les mammifères marins, sont enregistrées en indiquant leur état au moment de la remise à l'eau (morts ou vivants).

Vérifiez les mesures relatives au carnet de pêche CICTA pour les palangriers :

- le carnet de pêche comporte les principales espèces cibles : ALB, BET, YFT, SKJ, SWO et BFT ainsi que les espèces de prises accessoires communes : BUM, WHM, SAI, MSP, SFP, POR, BSH, SMA. Les autres espèces de prises accessoires doivent également être déclarées.

Vérifiez les mesures relatives au carnet de pêche CICTA pour les senneurs :

- le carnet de pêche comporte les principales espèces cibles : BET, YFT, SKJ et les principales espèces de prises accessoires : ALB, thonidés mineurs, istiophoridés, requins et autres taxons
- le type d'association est enregistré (banc libre ou DCP)
- le déploiement de DCP est enregistré dans le carnet de pêche-DCP, les informations requises sont décrites dans la Recommandation sur le programme pluriannuel de conservation et de gestion pour les thonidés tropicaux.

Vérifiez les mesures relatives au carnet de pêche CICTA pour les navires utilisant le filet maillant :

- Le carnet de pêche comporte les principales espèces cibles : ALB, BET, YFT, SKJ, LOT, FRI, KAW, COM et GUT ainsi que la déclaration de toutes les autres espèces de prises accessoires.

Vérifiez les mesures relatives au carnet de pêche CICTA pour les navires utilisant la canne et hameçon :

- Le carnet de pêche comporte les principales espèces cibles : BFT, ALB, BET, YFT, SKJ, FRZ, KAW, COM et LOT ainsi que la déclaration de toutes les autres espèces de prises accessoires.

Une liste complète des espèces CICTA est incluse à l'Annexe 9.

Zone de capture et effort

Examinez les journaux de bord de navigation et les carnets de pêche (Figure 15) et vérifiez les véritables zones d'opérations détaillées dans le carnet de pêche par rapport aux informations fournies dans l'AREP et aux zones de pêche autorisées :

- les entrées du carnet de pêche avec la position dans la ZEE/zone relevant de la juridiction des pêches de l'État/la CPC côtier doivent être étayées par une licence de pêche délivrée par l'État côtier
- les entrées du carnet de pêche avec la position en haute mer doivent être étayées par une ATF délivrée par l'État/la CPC du pavillon
- les entrées du carnet de pêche avec la position dans une zone relevant d'une autre ORGP doivent être étayées par une autorisation de pêche au sein de cette ORGP
- dans la mesure du possible, examinez et vérifiez les informations issues des registres électroniques pouvant inclure : traceur GPS à bord intégré avec une sauvegarde informatique (Maxsea), registres de VMS de l'État/la CPC du pavillon et/ou des ORGP, AIS, NAVTEX. LA CICTA opère un système centralisé de VMS pour tous les navires participant à la pêcherie de BFT.

Volume de capture

- Demandez à consulter les registres de capture du capitaine de pêche incluant les espèces et les volumes capturés lors de la campagne de pêche (poids vif). Vérifiez que les espèces et les volumes déclarés correspondent aux enregistrements du carnet de pêche officiel.
- Comparez ces volumes avec 1) le volume estimé présent dans les cales du navire ou 2) la quantité déchargée et la capture retenue à bord.
- Interrogez le capitaine sur les raisons de toute différence apparaissant entre les entrées du carnet de pêche et la capture.

Les différences constatées entre le carnet de pêche et la capture présente à bord peuvent être liées à une sous-déclaration des captures dans la ZEE/la juridiction des pêches d'un État côtier en raison de limite de quota commercial dans le cadre d'un accord de pêche, disponible auprès du Secrétariat, ou d'un transbordement illégal des captures en mer.

De même, en cas de limite de capture ou d'interdiction concernant une espèce, cette espèce pourrait être sous-déclarée ou faussement déclarée dans le carnet de pêche et les autres espèces sur-déclarées pour compenser le poids total de la capture. Tous les registres doivent être vérifiés pour détecter toute divergence. Des questions ouvertes doivent être posées au capitaine en ce qui concerne toute divergence dans les registres. Ses réponses doivent être enregistrées dans le rapport d'inspection ou le calepin. Les documents doivent être photographiés ou photocopiés pour servir de preuve.

A)



B)



Figure 15. Carnet de pêche officiel des navires (A) et style « calendrier » non-officiel (B).

Programmes de documentation des captures et informations commerciales Numéros de champs du rapport : 33 et 34

Des Programmes de documentation des captures existent au sein de la CICTA pour le thon rouge (documentation des captures de thon rouge), le thon obèse surgelé et l'espadon (document statistique) et au sein de la CCSBT pour le thon rouge du sud (documentation des captures).

Mesure à prendre :

- vérifiez le poids déclaré et les autres détails concernant la capture et le commerce des espèces spécifiques présentes à bord et/ou les poids déchargés par rapport à ce qui est enregistré dans les documents de capture et documents statistiques applicables, par exemple le Document électronique de capture de thon rouge ou le Certificat de réexportation CICTA.

Remarque : Le thon obèse capturé par les senneurs et les canneurs dont les prises sont essentiellement destinées aux entreprises de mise en conserve dans la zone CICTA n'est pas assujéti à l'exigence de document statistique.

- vérifiez que les documents de capture sont dûment complétés, incluant les signatures des observateurs (pour le thon rouge de l'est) et, à moins que le poisson ne soit marqué, la validation d'un fonctionnaire gouvernemental ou de toute autre personne ou institution habilitée de l'État d'exportation (Vérifiez la base de données de la CICTA concernant les institutions (et des personnes, si indiqué) habilitées à valider les documents de capture de la CICTA.
- vérifiez que les documents statistiques pour le thon obèse et/ou l'espadon sont dûment complétés, incluant la validation d'un fonctionnaire gouvernemental ou de toute autre personne ou institution habilitée de l'État/la CPC du pavillon du navire qui a capturé le thonidé (Vérifiez la base de données de la CICTA concernant les institutions (et des personnes, si indiqué) habilitées à valider les documents statistiques de la CICTA.

Mesure à prendre :

Examinez la documentation relative à tous les transbordements, en notant spécifiquement les autorisations délivrées par les CPC et les autorités de pêche compétentes aux navires donateurs et récepteurs. Vérifiez les quantités prétendument transbordées par rapport aux déclarations soumises par les navires à leurs autorités de pêche, au Secrétariat de la CICTA, et si disponibles, par rapport aux données des observateurs de la CICTA.

- À bord des LSPLV, demandez au capitaine s'il a pris part à une/des opération(s) de transbordement en mer (haute mer, ZEE ou zone relevant de la juridiction des pêches d'un État côtier) ainsi que le nom du/des navire(s) concerné(s). Demandez la position, la date, l'heure et la quantité de poissons. Le cas échéant, demandez au capitaine de présenter la déclaration de transbordement CICTA.
- Demandez au capitaine de présenter l'autorisation de transbordement (ATT) délivrée par la CPC du pavillon du navire qui inclut l'ATT en mer. En outre, si le navire a réalisé un transbordement dans les eaux relevant de la juridiction d'une CPC côtière, demandez au capitaine de présenter également l'autorisation de transbordement délivrée par l'/les État(s) côtier(s) concerné(s).
- Vérifiez l'authenticité, la validité et la zone d'opérations figurant sur l'ATT, y compris si elle/elles a/ont été délivrée(s) avant que le transbordement n'ait eu lieu.
- Demandez le journal de bord des communications pour vérifier la localisation de l'/des opération(s) de transbordement par rapport aux informations détaillées du navire récepteur. Vérifiez s'il existe des registres de communications avec d'autres navires. Demandez au capitaine d'expliquer les raisons de ces communications (par exemple, avitaillement, approvisionnement en carburant). Vérifiez le statut des navires sur la Liste des transbordements autorisés de la CICTA et sur les Listes INN des ORGP.

Trois règles fondamentales s'appliquent aux LSPLV pour le transbordement en mer :

- Les LSPLV ne sont pas autorisés à transborder en mer, sauf s'ils ont obtenu l'autorisation préalable de leur CPC du pavillon et de toute CPC côtière si le transbordement a lieu dans ses eaux.
- Afin de recevoir l'autorisation préalable de transborder, le capitaine et/ou le propriétaire du LSPLV doit notifier les informations suivantes aux autorités de sa CPC du pavillon au moins 24 heures avant le transbordement prévu : nom du LSPLV et numéro CICTA, nom du navire de charge et son numéro CICTA, produit devant être transbordé, tonnage par espèce ou, si connu, par stock, date et localisation du transbordement, localisation géographique des captures par espèce ou stock ;
- Le LSPLV concerné doit compléter et transmettre à sa CPC du pavillon ainsi qu'à toute CPC côtière concernée, au plus tard 15 jours après le transbordement, la déclaration de transbordement CICTA ainsi que son numéro dans le Registre CICTA des navires de pêche.

Étant donné que les transbordements réalisés par des LSPLV dans les eaux relevant de la juridiction d'une CPC côtière doivent avoir été préalablement autorisés par cette CPC indépendamment de l'endroit où les captures ont été réalisées, la CPC côtière concernée doit être contactée pour confirmer que ce transbordement avait été dûment autorisé.

Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs

Numéro de champ du rapport : 29

Mesure à prendre :

Cette étape s'applique au navire récepteur. Examinez la documentation relative à tous les transbordements, en notant spécifiquement les autorisations délivrées par les CPC et les autorités de pêche compétentes aux navires donateurs et récepteurs. Vérifiez les quantités prétendument transbordées par rapport aux déclarations soumises par les navires à leurs autorités de pêche et à la CICTA.

- Demandez au capitaine si le navire a pris part à une/des opération(s) de transbordement en mer (haute mer ou ZEE/juridiction des pêches d'un État côtier) ainsi que le nom du/des navire(s) concerné(s). Demandez la position, la date, l'heure et la quantité de poissons et, le cas échéant, demandez au capitaine de présenter la déclaration de transbordement CICTA.
- Dans la mesure du possible, faites en sorte de rencontrer l'observateur du Programme régional d'observateurs (ROP) de la CICTA à bord du navire de charge et demandez-lui de vous remettre la liste des LSPLV ayant procédé à des transbordements sur le navire de charge, conjointement avec la position, la date, l'heure et la quantité de poissons transbordés ainsi que toute irrégularité qu'il a consignée.
- Vérifiez les informations fournies par le capitaine du navire de charge par rapport aux données de l'observateur du ROP. En cas de divergences, interrogez le capitaine et enregistrez sa réponse dans le rapport d'inspection et/ou le calepin.
- Vérifiez le statut du navire récepteur et des navires donateurs sur la Liste autorisée et la Liste INN de la CICTA, ou les listes des autres ORGP. Si nécessaire, contactez le Secrétariat de la CICTA pour vous assurer du statut des navires concernés.
- Vérifiez la déclaration de transbordement concernant le navire de charge et les navires donateurs et vérifiez qu'elle correspond au modèle de déclaration des transbordements élaboré pour le ROP. Vérifiez qu'elle a été soumise en suivant la procédure pertinente, décrite ci-après, y compris en contactant le Secrétariat de la CICTA. Vérifiez que l'observateur a signé les déclarations de transbordement.

Dans les 24 heures suivant la réalisation du transbordement, le capitaine du navire de charge récepteur doit remplir et transmettre au Secrétariat de la CICTA et à la CPC du pavillon du LSPLV la déclaration de transbordement de la CICTA, accompagnée de son numéro dans le Registre CICTA des navires de charge autorisés à recevoir des transbordements dans la zone de compétence de la CICTA.

Si un navire donateur a pêché et/ou transbordé dans les eaux relevant de la juridiction d'un État côtier, contactez l'État côtier pour confirmer que ce navire donateur avait dûment été autorisé à réaliser ces activités.

Statut au sein de l'ORG

Numéro de champ du rapport : 26

Mesures à prendre

- Déterminez et vérifiez par recoupement d'après les autorisations de pêche à bord, le statut du navire au sein de la CICTA (ou de toute autre ORGP/zone de gestion régionale). Ces informations doivent également correspondre aux documents délivrés par l'État du pavillon.
- Demandez au capitaine si au cours de la marée actuelle, il a pêché ou procédé à des transbordements dans la zone relevant d'une autre ORGP et si des poissons capturés

dans ces zones se trouvent à bord. Notez la zone relevant de l'ORGP et vérifiez par rapport aux positions de pêche issues du carnet de pêche et du journal de bord de navigation.

- Si les positions de pêche se situent dans la zone de compétence d'une ORGP avoisinante, vérifiez le statut du navire sur la liste des navires autorisés et la liste INN de l'ORGP concernée.
- Si le navire ne figure pas dans la liste des navires autorisés, demandez au capitaine pourquoi le navire n'est pas enregistré auprès de l'ORGP concernée et enregistrez ses réponses. Communiquez le résultat des enquêtes à l'ORGP concernée, à l'État/la CPC du pavillon du navire, à l'État côtier dans les eaux duquel le navire a opéré et au Secrétariat de la CICTA.

Les informations sur le statut du navire devraient avoir été déterminées dans l'analyse de l'AREP en ce qui concerne son statut sur la liste autorisée ou la liste INN.

Type d'engin utilisé

Numéros de champs du rapport :
35 et 36

Mesure à prendre :

- Examinez les informations sur le type de navire et l'engin de pêche autorisé fournies dans l'AREP et réalisez une inspection détaillée de l'engin de pêche à bord. Vérifiez que l'engin et les caractéristiques de l'engin correspondent aux autorisations délivrées au navire (par l'État/la CPC du pavillon et/ou l'État côtier, le cas échéant).
- Répertoirez tous les engins inspectés et prenez des notes détaillées de la quantité, des engins, des caractéristiques, du type et des matériaux (par exemple, maillage, type d'hameçon etc.).
- Inspectez l'engin entreposé dans les compartiments et les dépôts, en notant :
 - Si tout nouvel engin de rechange correspond à l'engin autorisé.
 - Toute indication qu'un engin illégal a été récemment utilisé, avec des preuves de récente utilisation. [Notez l'odeur et la moisissure, toutes deux caractéristiques d'engins rangés lorsqu'ils sont encore mouillés].
- Vérifiez les mesures de la CICTA relatives au marquage de l'engin de pêche pour les navires de pêche.
- Lors de l'inspection de l'engin à bord d'un palangrier, de jour vérifiez si l'engin de pêche est marqué avec des drapeaux ou des réflecteurs radars et, de nuit, s'il est marqué avec des bouées lumineuses et si les bouées sont marquées avec la lettre/le numéro d'identification du navire.
- Vérifiez les mesures de la CICTA relatives au marquage des DCP pour les senneurs.
- Si le navire transporte des DCP, demandez au capitaine de les inspecter et vérifiez s'ils sont marqués avec la lettre/le numéro d'identification du navire.
- Vérifiez si l'engin est rangé de sorte à ne pas pouvoir être prêt à l'emploi pour la pêche.

VMS et équipement de navigation

Numéro de champ du rapport :
25

Tous les navires ont à bord, au moins, un équipement de navigation de base pour le fonctionnement et la navigation en mer en toute sécurité. Ils sont également tenus de déclarer les captures et l'effort de pêche dans chaque zone pêchée au sein de la Convention de la CICTA. Les navires doivent être équipés, au moins, d'un GPS, d'un échosondeur, de radios VHF et HF, de traceurs GPS et d'une unité radar. De nombreux navires disposent

d'équipement de communication plus détaillé et de systèmes sonars pour leur permettre de pêcher plus efficacement. Les registres des traceurs GPS ou de l'équipement de navigation informatisé peuvent normalement être téléchargés rétrospectivement, si nécessaire.

Mesure à prendre :

VMS installé à bord et fonctionnement

- Vérifiez si le VMS est obligatoire ou, si le navire est autorisé à pêcher dans la juridiction de pêche d'un État côtier, vérifiez la licence de pêche ou l'accord de pêche pour les conditions relatives au VMS, le cas échéant.
- Demandez au capitaine de vous accompagner pour vérifier l'installation du VMS à bord (boîtiers de connexion, antenne et câbles).
- Vérifiez que le système est bien installé à bord et vérifiez s'il y a une ou plusieurs unités de VMS. Notez la marque et le modèle.
- Vérifiez l'unité ou les unités de VMS en notant : l'installation, si l'appareil est placé dans une unité hermétique protégée par des scellés officiels, des scellés inviolables, la présence de connexions d'alimentation et d'alimentation de secours, de voyants indiquant l'alimentation électrique et de câbles d'entrée pour le positionnement intégré (Figure 16).
- Vérifiez l'antenne au-dessus de la passerelle et la présence de tout résidu de peinture sur l'antenne.
- Vérifiez la connexion des câbles et dans la mesure du possible, si elle correspond au câble d'antenne dans l'unité.
- Notez le type d'unité de VMS. Un guide sur les unités les plus fréquemment rencontrées se trouve dans les ressources en ligne de la PSMR et à l'Annexe 10.
- Toute CPC du port disposant d'informations permettant de soupçonner que le ou les dispositifs de surveillance des navires à bord ont été falsifiés, doit en informer immédiatement le Secrétariat de la CICTA et l'État/la CPC du pavillon du navire.



Figure 16. Unité Argos MARGE avec voyant d'alimentation allumé et antenne correspondante

Les navires pourraient tenter de manipuler l'unité de VMS afin de falsifier les données de VMS et donc d'empêcher la détection d'infractions potentielles. Les méthodes de manipulation incluent :

- le blocage ou l'interruption des transmissions de données
- la transmission de fausses données
- l'interruption de l'alimentation électrique
- le retrait physique du transpondeur et
- le clonage du transpondeur

La notification du navire pour entrer au port requiert l'énumération du type d'unité VMS installée et du Centre de Surveillance des Pêches (FMC) auquel il rend compte. Si possible, les équipes d'inspection doivent obtenir les registres de VMS auprès du FMC avant que l'inspection n'ait lieu. Seul le FMC terrestre recevant les informations de VMS est en mesure de confirmer que le système fonctionne correctement. Toutefois, selon l'évaluation préliminaire des informations de VMS, l'équipe d'inspection devra décider si elle entreprendra une inspection de routine ou, en cas de soupçon de données VMS falsifiées, si elle entamera une enquête plus approfondie qui pourrait également inclure des spécialistes de terrain pour l'accompagner.

Un résumé des exigences à remplir conformément à la Recommandation concernant les normes minimales pour des systèmes de surveillance (VMS) de la CICTA est fourni ci-après :

- Le VMS doit être installé sur les navires de plus de 15 m de longueur hors-tout
- Le VMS doit être inviolable/infalsifiable
- Le VMS doit être allumé, avec une source d'alimentation fiable et/ou une source d'alimentation auxiliaire interne
- Les câbles d'entrée et de sortie de l'unité doivent être en bon état
- Le cheminement des câbles peut être suivi vers d'autres unités
- L'antenne doit être en bon état

Espèces protégées et menacées
d'extinction

Numéros de champs du rapport : 35 et 36

Mesure à prendre :

Tortues de mer

Examinez la Recommandation pertinente de la CICTA relative aux tortues qui stipule actuellement que les navires sont tenus d'utiliser une époussette pour hisser à bord toute tortue maillée et d'avoir à bord un dégorgeoir et un coupe-ligne (Figure 17, Figure 18 et Figure 19). En outre, les navires utilisant des DCP sont également tenus d'employer des matériaux non-maillants en vue de réduire l'impact sur les espèces non-ciblées, comme les tortues.

- Demandez au capitaine si des tortues de mer ont été capturées et vérifiez dans le carnet de pêche des cas d'enregistrement de capture de tortues de mer. Demandez au capitaine de présenter les coupes-lignes, dégorgeoirs et époussettes utilisés pour remettre à l'eau les tortues marines.

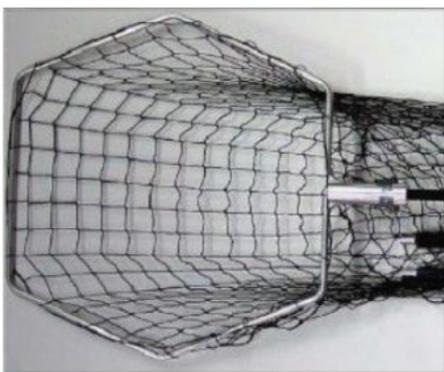


Figure 17. Exemple d'époussette utilisée pour hisser la tortue à bord (Source NOAA)



Figure 18. Hissage d'une tortue à l'aide d'une époussette à bord d'un palangrier thonier (Source NOAA)



Figure 19. Appareil à long manche (photo supérieure) : Courroie pour tortue, Dégorgeoir en J, coupe-ligne et dégorgeoir pour hameçons avalés (Source NOAA)

Les dégorgeoirs et coupe-lignes à long manche se trouveront généralement à bord des grands thoniers tandis que les appareils à manche court sont généralement rencontrés à bord de plus petits navires.

Oiseaux de mer

- Demandez au capitaine si des oiseaux de mer ont été capturés et quelles sont les deux mesures d'atténuations employées s'il pêchait au sud de 25°S, et plus précisément des calées de nuit avec un éclairage du pont minimal, des dispositifs d'effarouchement des oiseaux (lignes tori) ou le lestage des avançons.
- Vérifiez que le navire dispose de dispositifs d'effarouchement des oiseaux à bord (Figure 20).
- Notez la construction, la longueur, le matériau et l'espacement de la banderole et sa longueur totale et comparez-les aux exigences de la CICTA. Vérifiez si un objet remorqué est utilisé. Notez si le navire a pêché au sud de 20°S et si la ligne a récemment été utilisée. Vérifiez par recoupement avec le carnet de pêche les heures de calée afin de noter si les calées ont eu lieu de jour ou de nuit.
- Vérifiez si des lests sont fixés aux avançons et, dans ce cas, la distance depuis l'hameçon et le poids approximatif.

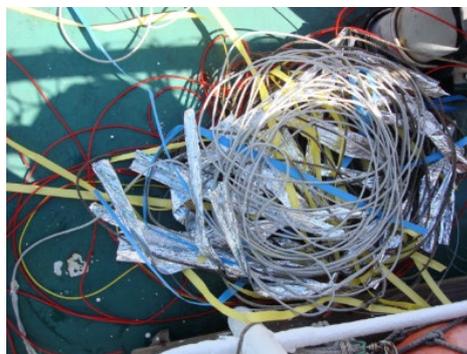
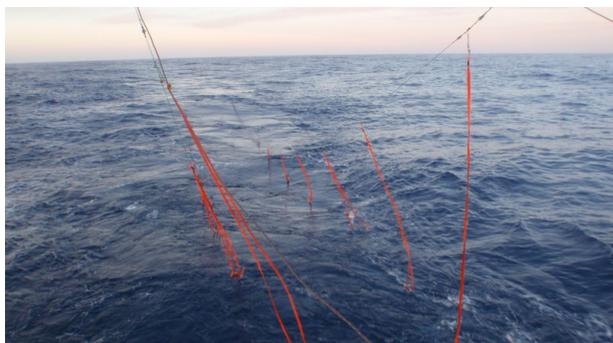


Figure 20. Lignes tori, déployées et sur le pont

Requins

- Vérifiez les mesures de la CICTA relatives aux requins.
- Vérifiez s'il existe des preuves d'espèces de requins interdites à bord.
- Demandez au capitaine de présenter le poids total de requins et le poids des ailerons. Vérifiez par rapport aux quantités enregistrées dans le carnet de pêche. Recherchez des ailerons de requins et si présents, déterminez le poids total et comparez-le au poids déchargé de troncs de requins pour vérifier que le poids des ailerons ne dépasse pas 5 % du poids total des troncs.
- Une bonne pratique, qui n'est toutefois pas une exigence, est de laisser les ailerons attachés aux requins (Figure 21 A et B) mais il est plus fréquent qu'ils soient placés dans des sacs ou des ballots (Figure 21 C et D).
- Les ailerons de requins peuvent être cachés dans tous les compartiments du navire : cales à poisson, cabines de l'équipage, salle des machines etc. Les ailerons de requins peuvent être stockés dans des sacs dans la cale et/ou séchés sur le pont et entreposés séchés. Recherchez un environnement chaud et sec sur le navire, là où les ailerons de requins sont généralement séchés (salle des machines ou cheminée du navire).



Figure 21. Ailerons de requins A) attachés à la carcasse à l'état frais (requin taupe et requin peau bleue), B) attachés congelés, C) entreposés dans des sacs, D) « dissimulés » dans un ballot dans un casier à engins

Requins renards et requins soyeux

Vérifiez les mesures de la CICTA relatives aux requins renards et aux requins soyeux :

- Demandez au capitaine si des requins renards (requins de la famille *Alopiidae*) ou des requins soyeux (*Carcharhinus falciformis*) ont été capturés et retenus à bord. Lors de l'inspection des cales à poissons, recherchez des troncs ou des ailerons de requins renards ou de requins soyeux, pesez et enregistrez la quantité présente à bord. Prenez des photos en utilisant les mesures de référence.

Liste de contrôle des SOP pour les inspections au port

Avant l'embarquement	<p>Prendre des photos des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nom du navire • Port d'attache • Indicatif d'appel • Numéro d'immatriculation national • Numéro OMI • Faisceau d'antennes • Tout engin de pêche visible
Embarquement sur le navire de pêche	<p>Se présenter au capitaine</p> <p>Présenter un identifiant professionnel et le mandat légal conféré</p> <p>Décrire brièvement le processus d'inspection</p> <p>Demander :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sa coopération • un exemplaire de l'AREP • l'autorisation d'entrée
Espace de travail	<p>Demander au capitaine de fournir un espace de travail afin d'analyser les documents.</p>
Informations détaillées sur le navire et enregistrement auprès de l'État du pavillon	<p>Vérifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'authenticité/la validité des documents du navire par rapport aux spécimens / à l'AREP. • vérifier par recoupement le marquage/caractéristiques du navire par rapport aux informations figurant sur les documents du navire et à la CICTA.
Nom, adresse du/des propriétaire(s), du propriétaire effectif et des opérateurs	<p>Vérifier par recoupement par rapport aux informations détaillées fournies dans l'AREP. Vérifier toute divergence par rapport aux Listes CICTA des navires autorisés et au numéro OMI, si disponible.</p>

Nom, adresse du capitaine, du capitaine de pêche et de l'agent	Demander les documents d'identification du capitaine, du capitaine de pêche et de l'agent. Vérifier par recoupement par rapport aux informations fournies dans l'AREP.
Inspection de l'unité de VMS, de l'alimentation et des transpondeurs	Vérifier la présence de VMS à bord des navires de plus de 15 mètres, de scellés inviolables, de raccords de l'alimentation électrique et d'alimentation de secours, de voyants LED allumés, de câbles d'entrée, d'antenne.
Statut au sein de l'ORGP	Vérifier le statut dans la liste autorisée et dans la liste INN de l'ORGP.
Autorisation de pêche (ATF)	Vérifier l'ATF délivrée par l'État/la CPC du pavillon et la licence de pêche délivrée par l'État côtier : l'authenticité, la période de validité, la zone d'opération, l'engin et les espèces. Vérifier si des modifications ont été apportées à l'ATF.
Autorisations de transbordements	Vérifier l'authenticité, la période de validité et la zone d'opération de l'ATT.
Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs	Examiner la documentation de tous les transbordements. Vérifier le statut des navires donateurs dans la liste autorisée et dans la liste INN de la CICTA.
Évaluation des captures débarquées	Enregistrer les poids déclarés devant être débarqués avant le début de l'opération de débarquement. Vérifier par recoupement par rapport aux poids estimés déterminés d'après les estimations réalisées lors du contrôle du débarquement.
Capture retenue à bord - inspection des cales	Demander au capitaine de présenter la quantité par espèce retenue à bord du navire. Estimer les captures dans les cales.
Examen des journaux de bord	Le capitaine doit présenter les carnets de pêche, les journaux de bord de transformation, de congélation et de la salle des machines. Vérifier par recoupement les zones d'opérations détaillées dans les registres de pêche par rapport aux informations de l'AREP et aux zones de pêche autorisées.
Programmes de documentation des captures et informations commerciales	Vérifier par recoupement le poids déclaré des espèces à bord par rapport aux programmes de documentation des captures applicables. Les poids indiqués sur les documents de capture doivent correspondre aux poids déchargés.

Engin de pêche	Examiner les informations sur le type de navire et l'engin de pêche autorisé fournies dans l'AREP et réaliser une inspection détaillée de l'engin de pêche à bord. Vérifier que l'engin et les caractéristiques de l'engin correspondent aux autorisations délivrées au navire. Rechercher tout engin de pêche illégal.
Espèces protégées et menacées d'extinction	<p>Inspecter les coupes-lignes, dégorgeoirs et épuisettes utilisés pour remettre à l'eau les tortues marines. Vérifier si le navire dispose de dispositifs d'effarouchement des oiseaux (lignes tori) à bord. Vérifier la présence d'ailerons de requins et déterminer le % d'ailerons par rapport aux carcasses de requins à bord.</p> <p>Vérifier la présence d'espèces interdites de requins, y compris des troncs ou des ailerons à bord, et vérifier qu'il n'y a pas d'exception.</p>
Finalisation du rapport	Équipe d'inspection pour comparer les résultats de l'inspection. Exemple du rapport d'inspection remis au capitaine.
Signatures du rapport d'inspection	L'inspecteur des pêches et le capitaine signent le rapport d'inspection. Demander au capitaine s'il a des motifs de se plaindre.

Annexe 6 SOP pour l'inspection et le suivi des débarquements depuis des LSPLV

Arrivée sur le navire	Présentation et briefing avec le capitaine / capitaine de pêche / maître d'équipage réalisés par le responsable de l'équipe d'inspection et présentation des identifiants et du mandat des inspecteurs.
Demande de documentation	<p>Les inspecteurs surveillant le débarquement doivent demander :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La confirmation des quantités à débarquer ou à transborder tel qu'indiqué dans l'AREP ; • Le plan de la cale à poissons indiquant les dimensions ; • Le plan de chargement indiquant la localisation du produit et les quantités et les espèces dans la cale.
Demande d'informations détaillées sur la procédure et le plan de débarquement	<p>Demander des informations détaillées sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du déchargement de la cale à terre ou au cours du transbordement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Noter si le poisson sera déchargé sur des cordes ou à l'aide de filet à fret. • Noter si les produits et espèces sélectionnés seront déchargés dans un ordre différent. <i>Exemple : grands thonidés sur des cordes, transbordés sur un navire de charge. Prise accessoire débarquée à terre dans des filets à fret.</i> • Discuter de la possibilité de décharger conjointement les espèces apparentées sur des palans individuels pour faciliter l'enregistrement de la composition par espèce de la capture.
Discuter de l'échantillonnage prévu de la capture pour vérifier le poids et la composition par espèce	<p>Discuter de la nécessité d'enregistrer les poids des échantillons et d'identifier les espèces.</p> <p>Déterminer la position des points d'inspection et l'endroit où l'échantillonnage pourra être réalisé en interrompant le moins possible les opérations de débarquement.</p> <p>Demander si une balance à crochet sera utilisée et demander à l'utiliser, si disponible.</p>
Inspection de la cale avant l'opération de débarquement	<p>Procéder à une inspection préalable de la cale et des compartiments d'entreposage des poissons pour enregistrer leur capacité de remplissage et prendre des photos.</p> <p>À ce stade, noter et enregistrer l'état de transformation et les espèces qui peuvent être identifiées.</p>

<p>Mise en place du/des poste(s) de suivi</p>	<p>Choisir un poste permettant d'observer les poissons extraits de la cale et de comptabiliser et d'identifier les espèces.</p> <p>Il convient d'envisager d'occuper plusieurs postes pour observer l'ensemble du processus de débarquement.</p> <p>Lors du choix des postes de suivi, tenir compte des exigences de santé et de sécurité en ce qui concerne le risque de chute de poissons depuis le palan ou d'effondrement de la grue (cela se produit souvent).</p> <p>Postes possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur le pont du navire de pêche, en dessous du pont-abri, avec une visibilité totale de l'écouille ; • Sur le pont du navire de charge, là où il est possible d'observer les poissons qui sont extraits de la cale du palangrier et abaissés dans la cale du navire de charge ; • Sur le quai, où il est possible d'observer le pont et les palans en l'air et là où ils seront abaissés ; • Dans l'usine à terre où les palans sont abaissés. <p>Remarque : Les postes doivent pouvoir permettre de lire la balance à crochet si elle est fixée.</p>
<p>Échantillonnage pour le poids moyen</p>	<p>Balance à crochet fixée : enregistrer le poids de chaque palan.</p> <p>Pas de balance à crochet fixée : à des intervalles aléatoires, demander à peser un ou plusieurs poissons du palan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées informatiquement pour faciliter ces sélections. • Peser à l'aide d'une balance à crochet ou d'une plateforme de pesage, selon l'appareil disponible et la taille des poissons. • Demander à utiliser la balance à crochet pour les grands poissons.
<p>Échantillonnage pour la composition par espèce</p>	<p>Les grands thonidés qui ont été transformés de la même manière peuvent être difficiles à identifier lorsqu'ils se retrouvent ensemble sur le palan. Ils peuvent être enregistrés de manière agrégée pour différentes espèces.</p> <p><i>Exemple : YFT et BET mixtes.</i></p> <p>Pour déterminer le ratio des deux espèces, demander à ce que le palan choisi aléatoirement soit déposé sur le pont et échantillonner les différentes espèces d'après un examen plus approfondi de la cavité stomacale. Le ratio du mélange d'espèces peut être extrapolé aux nombres unitaires totaux mais cela ne donnera qu'une indication approximative.</p>

Annexe 7 SOP pour l'inspection et le suivi des débarquements depuis des senneurs thoniers

Arrivée sur le navire	Présentation et briefing avec le capitaine / capitaine de pêche / maître d'équipage réalisés par le responsable de l'équipe d'inspection et présentation des identifiants et du mandat des inspecteurs.
Demande de la documentation	Les inspecteurs surveillant le débarquement doivent demander : <ul style="list-style-type: none"> • La confirmation des quantités à débarquer tel qu'indiqué dans l'AREP ; • Un « <i>plan de chargement de la cuve</i> ». • Noter les dimensions et les volumes des cuves d'après le plan des cuves. • Noter les tailles des espèces et les nombres de lots correspondants chargés dans les cuves spécifiques. • Noter l'état des poissons dans les cuves : congélation en saumure, eau de mer glacée.
Demande d'informations détaillées sur la procédure et le plan de débarquement	Demander des détails sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du débarquement : <ul style="list-style-type: none"> • Noter l'ordre de déchargement des cuves. • Discuter de la possibilité de décharger conjointement les espèces apparentées.
Discuter de l'échantillonnage prévu de la capture pour vérifier le poids et la composition par espèce	Discuter de la nécessité d'enregistrer les poids et les espèces des échantillons : <ul style="list-style-type: none"> • Déterminer l'endroit où l'échantillonnage pourra être réalisé en interrompant le moins possible les opérations de débarquement. • Déterminer l'endroit où des plateformes de pesage peuvent être installées et un espace disponible pour mesurer les poissons. • Demander si une balance à crochet sera utilisée et demander à l'utiliser, si disponible.
Inspection de la cale avant l'opération de débarquement	Procéder à une inspection préalable des cuves de poissons et enregistrer : <ul style="list-style-type: none"> • Le volume estimé de poissons dans chaque cuve. • La taille des poissons dans chaque cuve, par exemple moins de 10 kg ou plus de 40 kg. • Si possible, noter le mélange des espèces dans une cuve et prendre des photos de chaque cuve avant qu'elle ne soit déchargée.
Mise en place du/des poste(s) de suivi	Installer le ou les postes de surveillance à un endroit où il est possible d'observer le déchargement ou le transbordement et de procéder à l'échantillonnage. De préférence, plusieurs postes devraient être

	<p>occupés. Choisir un poste permettant de contrôler les poissons extraits de la cuve.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il peut se situer à proximité de la cuve pour observer les poissons extraits de la cuve et déposés sur un tapis roulant. • Il peut se situer à proximité du tapis roulant pour observer les poissons extraits de la cuve jusqu'au point de déchargement pour mise en palan à terre. • Il peut se situer sur le quai où il est possible d'observer le pont et les palans en l'air et là où ils seront abaissés. • Il peut se situer dans l'usine où les palans sont abaissés. <p>Il convient d'envisager d'occuper plusieurs postes pour observer l'ensemble du processus de débarquement : un poste chargé d'échantillonner les poissons et un autre chargé d'estimer le poids total déchargé.</p> <p>Lors du choix des postes de surveillance, tenir compte des exigences de santé et sécurité en ce qui concerne la chute de poissons depuis les palans ou l'effondrement de la grue (cela se produit souvent).</p>
<p>Échantillonnage pour le poids moyen</p>	<p>Selon la mise en place du poste d'échantillonnage, sélectionner les poissons à intervalles aléatoires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées informatiquement pour faciliter ces sélections. • Peser à l'aide d'une balance à crochet ou d'une plateforme de pesage, selon l'appareil disponible et la taille des poissons. • Demander à utiliser la balance à crochet pour les grands poissons. <p>Le nombre de poissons échantillonnés sera déterminé par la variabilité de la taille (gamme de tailles) et le nombre total estimé de poissons à bord. Les petits poissons ont souvent une taille plus uniforme et un sous-échantillon plus restreint pourra être choisi pour fournir un poids moyen précis. Par exemple, en choisissant 1 poisson tous les 100 poissons.</p>
<p>Échantillonnage pour la composition par espèce</p>	<p>Cet échantillonnage peut être réalisé en enregistrant les espèces pendant un certain temps lors du transfert des poissons sur le tapis roulant ou en prélevant des échantillons aléatoires d'un nombre fixe de poissons à des intervalles réguliers.</p> <p>Dans l'idéal, si les poissons sont transférés sur un tapis roulant, demander d'arrêter le tapis roulant pendant un petit moment et échantillonner une longueur du tapis. Utiliser ce ratio extrapolé au temps total de fonctionnement du tapis nécessaire pour vider la cuve. (Voir l'exemple)</p> <p>Une autre solution consiste à enregistrer la composition par espèce d'une seule mise en palan et à extrapoler le ratio au nombre de mises en palan nécessaires pour vider la cuve.</p>

	<p>Pour améliorer la précision, le processus doit être répété aussi souvent que possible.</p>
Surveillance des palans	<ul style="list-style-type: none"> • Enregistrer la date/heure de la première mise en palan ; • Enregistrer pour chaque palan : le nombre de poissons, les espèces et le produit ; • Enregistrer le poids de la balance à crochet (si fixée) ; • Numéroté chaque palan consécutivement du premier jusqu'au dernier ; • Enregistrer l'heure de début et de fin des interruptions du débarquement en raison de pauses repas ou de problèmes techniques. • Enregistrer la date/heure de la dernière mise en palan.
Fin des opérations de débarquement et de transbordement	<p>Résumer les quantités enregistrées débarquées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espèces • Le code de transformation (doit être 1 pour les senneurs déchargeant les poissons entiers). • Appliquer le coefficient d'extrapolation pour le code de transformation ; <p>Demander un exemplaire du formulaire de déclarations des débarquements.</p> <p>Comparer les quantités enregistrées par rapport à celles déclarées par le navire et noter toute différence.</p>
Inspection des cuves	<p>Demander à un officier du navire d'accompagner l'inspecteur pour une inspection des cuves après les opérations de débarquement.</p> <p>Noter le numéro des cuves et estimer les quantités de poissons restant dans les cuves.</p> <p>Enregistrer comment est réalisée l'estimation des poissons restant dans la cale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comptage visuel • Pesage des poissons ; • Volume des cuves calculé et comparé au volume des poissons restants. <p>Photographier les cuves vides ou les poissons restant dans la cale.</p> <p>Demander une déclaration du navire attestant de la quantité de poisson restant dans la cale.</p> <p>Enregistrer la différence entre les quantités enregistrées et déclarées.</p>
Comparaison	<p>Renseigner les champs 30 et 31 du rapport d'inspection.</p>

Débriefing avec le capitaine / capitaine de pêche	Faire un débriefing avec les personnes responsables à bord et remettre des exemplaires des quantités enregistrées contrôlées en permettant d'ajouter des commentaires et les signatures.
---	--

Annexe 8 SOP pour le suivi des débarquements depuis des navires de charge

Arrivée sur le navire de charge	Présentation et briefing avec le capitaine réalisés par le responsable de l'équipe d'inspection et présentation des identifiants et du mandat des inspecteurs.
Demande de la documentation	Les inspecteurs surveillant le débarquement doivent demander : <ul style="list-style-type: none"> • La confirmation des quantités à débarquer tel qu'indiqué dans l'AREP ; • Le manifeste de cargaison, le plan et les dimensions de la cale ; Le plan de chargement indiquant la localisation du produit, les quantités et les espèces en ce qui concerne chaque navire donateur.
Demande d'informations détaillées sur la procédure et le plan de débarquement	Demander des détails sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du débarquement : Noter l'ordre de déchargement des cales, les quantités et l'origine des produits.
Discuter de l'échantillonnage prévu de la capture pour vérifier le poids et la composition par espèce	Discuter de la nécessité d'enregistrer les poids et les espèces des échantillons : <ul style="list-style-type: none"> • Déterminer l'endroit où l'échantillonnage pourra être réalisé en interrompant le moins possible les opérations de débarquement sans affecter la qualité du produit. • Vérifier qu'une balance à crochet sera utilisée.
Inspection de la cale avant l'opération de débarquement	Procéder à une inspection préalable de la cale, des compartiments et de tous les espaces pertinents d'entreposage des poissons pour enregistrer leur capacité de remplissage et prendre des photos.
Mise en place du/des poste(s) de suivi	Choisir un poste permettant d'observer les poissons extraits de la cale, de comptabiliser et d'identifier les espèces et de lire la balance à crochet. Il convient d'envisager d'occuper plusieurs postes pour observer l'ensemble du processus de débarquement. Lors du choix des postes de surveillance, tenir compte des exigences de santé et sécurité en ce qui concerne la chute de poissons depuis les palans ou l'effondrement de la grue (cela se produit souvent). Postes possibles : <ul style="list-style-type: none"> • Sur le pont du navire de charge en cours de déchargement ou de transbordement avec une visibilité totale de l'ouverture de l'écouille ; • Remarque : le poste doit permettre de lire la balance à crochet.

	<ul style="list-style-type: none"> • Si un navire de charge procède à un transbordement sur un autre, il est possible d'installer un poste sur le navire récepteur offrant une visibilité du poisson transféré depuis la cale du navire donateur jusqu'au navire récepteur.
Échantillonnage pour le poids moyen	<p>À des intervalles aléatoires, demander à peser un ou plusieurs poissons de la mise en palan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées informatiquement pour faciliter ces sélections. • Peser à l'aide d'une balance à crochet ou d'une plateforme de pesage, selon l'appareil disponible et la taille des poissons et ce qui est le plus pratique dans ces circonstances. • Demander à utiliser la balance à crochet pour peser les échantillons de grands poissons.
Échantillonnage pour la composition par espèce	<p>Les produits de plusieurs espèces de thonidés sont transformés de la même manière et il peut être difficile d'identifier ces espèces lorsqu'elles se trouvent ensemble dans le même palan. Elles peuvent être enregistrées de manière agrégée pour différentes espèces. <i>À titre d'exemple : YFT et BET mixtes.</i></p> <p>Pour déterminer le ratio des deux espèces, demander à ce que le palan choisi soit déposé sur le pont et échantillonner les différentes espèces d'après un examen plus approfondi des troncs.</p>
Surveillance des palans	<ul style="list-style-type: none"> • Enregistrer la date/heure de la première mise en palan ; • Enregistrer pour chaque palan : le nombre de poissons, les espèces et le produit ; • Enregistrer le poids de la balance à crochet (si fixée) ; • Numéroté chaque palan consécutivement du premier jusqu'au dernier ; • Prendre des photos des palans dans lesquels les espèces ne sont pas clairement identifiées ; • Enregistrer l'heure de début et de fin des interruptions des opérations de débarquement ou de transbordement en raison de pauses repas ou de problèmes techniques. <p>Enregistrer la date/heure de la dernière mise en palan.</p>
Fin des opérations de débarquement et de transbordement	<p>Résumer les quantités enregistrées débarquées.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour chaque navire donateur, notez : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le poids par espèce ; ○ Le code de transformation ; <p>Demander un exemplaire des formulaires/déclarations des débarquements ou transbordements totaux.</p>

	Comparer les quantités contrôlées avec celles déclarées par le navire et noter toute différence.
Inspection des cales	<p>Demander à un officier du navire d'accompagner l'inspecteur pour une inspection de la cale du navire de charge après les opérations de transbordement ou de débarquement.</p> <p>Noter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les divisions de la cale ; • Enregistrer le nombre, les espèces et le poids des poissons restant dans la cale ; • Enregistrer comment est réalisée l'estimation des poissons restant dans la cale : <ul style="list-style-type: none"> ○ Comptage visuel ; ○ Pesage des poissons ; • Volume de la cale calculé et comparé au volume des poissons restants. <p>Photographier la cale vide ou le poisson restant dans la cale.</p> <p>Demander une déclaration du navire attestant de la quantité de poisson restant dans la cale.</p> <p>Enregistrer la différence entre les quantités enregistrées et déclarées.</p>
Comparaison	Compléter les champs 30 et 31 du rapport d'inspection
Débriefing avec le capitaine du navire / capitaine de pêche	Faire un débriefing avec les personnes responsables à bord et remettre des exemplaires des quantités enregistrées contrôlées en permettant d'ajouter des commentaires et les signatures.

Annexe 9 Espèces fréquemment capturées dans l'Atlantique, codes et noms scientifiques

Code espèce FAO	Nom commun (français)	Nom scientifique
Espèces cibles couvertes par la Convention de la CICTA		
YFT	Albacore	<i>Thunnus albacares</i>
BET	Thon obèse	<i>Thunnus obesus</i>
SKJ	Listao	<i>Katsuwonus pelamis</i>
ALB	Germon	<i>Thunnus alalunga</i>
BFT	Thon rouge de l'Atlantique	<i>Thunnus thynnus</i>
SBF	Thon rouge du sud	<i>Thunnus maccoyii</i>
BON	Bonite à dos rayé	<i>Sarda</i>
BLT	Bonitou	<i>Auxis rochei</i>
FRI	Auxide	<i>Auxis thazard</i>
KGM	Thazard barré	<i>Scomberomorus cavalla</i>
LTA	Thonine commune	<i>Euthynnus alletteratu</i>
SSM	Thazard atlantique	<i>Scomberomorus maculatus</i>
BLF	Thon à nageoires noires	<i>Thunnus atlanticus</i>
SWO	Espadon	<i>Xiphias gladius</i>
BUM	Makaïre bleu	<i>Makaira mazara</i>
MLS	Marlin rayé	<i>Tetrapturus audax</i>
WHM	Makaïre blanc	<i>Tetrapturus albidus</i>
SAI	Voilier	<i>Istiophorus platypterus</i>
MSP	Marlin de la Méditerranée	<i>Tetrapturus belone</i>
SPF	Makaïre bécune	<i>Tetrapturus pluegeri</i>
RSP	Makaïre épée	<i>Tetrapturus georgii</i>
Espèces fréquentes de prises accessoires revêtant une importance particulière		
BSH	Requin peau bleue	<i>Prionace glauca</i>
SMA	Requin-taupe bleu	<i>Isurus Oxyrinchus</i>
POR	Requin-taupe commun	<i>Lamna nasus</i>
ALV	Requin renard	<i>Alopias vulpinus</i>
BTS	Renard à gros yeux	<i>Alopias superciliosus</i>
OCS	Requin océanique	<i>Carcharhinus longimanus</i>
SPL	Requin-marteau halicorne	<i>Sphyrna lewini</i>
SPZ	Requin-marteau commun	<i>Sphyrna zygaena</i>
SPK	Grand requin marteau	<i>Sphyrna mokarran</i>
Autres espèces fréquentes de prises accessoires		
FAL	Requin soyeux	<i>Carcharhinus falciformis</i>
TIG	Requin tigre	<i>Galeocerdo cuvier</i>
DOL	Coryphène commune	<i>Coryphaena hippurus</i>
LEC	Escolier noir	<i>Lepidocybium flavobrunneum</i>

Annexe 10 Guide de VMS à utiliser par les inspecteurs des PSM de la CICTA

Le guide suivant décrit brièvement certaines des principales unités disponibles et permettra d'identifier la plupart des systèmes équipés sur les navires au cours des inspections mais il est à noter que d'autres combinaisons pourraient être disponibles. Les unités de VMS se composent en général d'une unité ou d'un boîtier de raccordement, souvent situé sur la passerelle à proximité, connecté à une antenne installée au-dessus de la passerelle. Il convient notamment de prendre note de la forme de ces antennes car il peut s'avérer difficile de les distinguer de toutes les autres antennes.

Argos

Les composants électroniques de cette unité sont entièrement enfermés dans « l'antenne » en forme de dôme de l'unité. Elle est installée à l'extérieur avec une bonne vue du ciel - le plus souvent au-dessus de la passerelle. Le dôme est blanc, mesure 300 mm de diamètre et 160 mm de hauteur et est monté au sommet d'un poteau. Le dôme est connecté à un boîtier de raccordement monté à l'intérieur.

De nombreux émetteurs de VMS Argos sont généralement vendus sous le nom générique de MAR GE (MAR GE RB, MAR GE, MAR GE V2, etc.). Le modèle le plus fréquemment rencontré sur les navires est actuellement le MAR GE V2.

« Famille » Thrane et Thrane 3022D

Les unités Thrane et Thrane 3022D VMS sont les unités les plus fréquemment installées. Certains navires sont équipés des unités Sailor 3022D qui sont identiques hormis leur couleur.

Les dimensions approximatives des unités électroniques sont 50 mm x 180 mm x 165 mm (H x L x P).

Capsat

Ces unités compactes sont munies d'une rangée de petits voyants LED sur le devant de l'unité pour indiquer si les unités sont allumées ou éteintes. Les dimensions approximatives des unités électroniques sont 43mm x 205mm x 200mm (H x L x P).

Trimble Galaxy

Les unités Trimble Galaxy sont particulièrement présentes sur les navires du Taïpei chinois. Les dimensions approximatives sont 80 mm x 55 mm x 217 mm.

Thorium CLS-TST 100

Les composants électroniques de cette unité sont entièrement enfermés dans « l'antenne » en forme de dôme de l'unité. Elle est installée à l'extérieur avec une bonne vue du ciel - le plus souvent au-dessus de la passerelle.

Un boîtier de raccordement est monté dans la cabine de façon à permettre des communications bidirectionnelles et des diagnostics à distance grâce aux petits voyants LED.

Les unités Thorium CLS-TST 100 utilisent le réseau satellitaire Iridium et sont opérées par CLS, dont le marquage est davantage visible sur les unités et les antennes de la passerelle que

celui de Thorium. Le VMS en lui-même est entièrement enfermé à l'intérieur d'un dôme installé à l'extérieur, en général au-dessus de la passerelle. Un boîtier de raccordement est monté dans la cabine de façon à permettre des communications bidirectionnelles et des diagnostics à distance grâce aux voyants LED.

Alimentation électrique du VMS

Une alimentation électrique peut parfois être montrée aux inspecteurs à la place de l'unité de VMS de la passerelle ou du boîtier de raccordement. Il est important de la reconnaître et d'insister pour voir l'unité de VMS même si dans le cas du modèle Argos MAR GE 2 l'unité de VMS est intégrée dans l'antenne.

1. Argos MAR GE		2(a). Argos MAR GE V2	
			
2(b). Argos MAR GE V2 (sans boîtier de raccordement)		3. Argos (Seimac) FVT	
			
4. Argos (CLS) LEO		5. Furuno Felcom 16 / 19	
			
6. Japan Radio Company (JRC) JUE-95VM		7. CLS Thorium TST-100	
			

8. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3022D		9. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3026S Mini	
			
10. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat		11. Trimble Galaxy	
			
12. Pole Star MAT – IDP690		13. Glocom GX-9	
			
14. CLS triton (iridium)		15. CLS VELA	
			

16. BEAM Oceana 800**17. Cobham/SAILOR 250 FLEETBROADBAND**

Il est à noter que toutes les antennes sont implantées sur la droite et les unités installées à l'intérieur sont montées sur la gauche.