

iotc ctoi

Indian Ocean Tuna Commission Commission des thons de l'océan Indien

**Procédures pour la mise en œuvre
des mesures du ressort de l'État du port
de la Commission des thons de l'océan Indien**



Remerciements

Ce manuel a été élaboré avec l'aide financière de l'Union européenne au titre de la subvention « *Assistance technique aux pays en développement de la CTOI pour améliorer la mise en œuvre des MCG de la CTOI et l'application des mesures du ressort de l'État du port* ». Cette subvention est une contribution volontaire de l'Union européenne au Fonds spécial de la CTOI pour le renforcement des capacités, destinée à assurer le respect des Mesures de conservation et de gestion de la CTOI. Le Fonds de renforcement des capacités est créé en vertu de la Résolution 12/10.

Le contenu de ce manuel a été élaboré par Gérard Domingue, Florian Giroux, Christopher Heineken et Melanie Smith, qui ont reçu l'aide technique de John Davis et de Peter Flewwelling et le soutien rédactionnel de Kevern Cochrane.

Les photographies contenues dans ce manuel ont été fournies par le Secrétariat de la CTOI et par des observateurs du programme régional d'observateurs de la CTOI pour assurer la surveillance des transbordements en mer.

Note bibliographique :

CTOI, 2013. Procédures de mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien. *CTOI, Seychelles*. 173 p.

Pour plus de renseignements, s'adresser à :

La Commission des thons de l'océan
Indien

Le Chantier Mall

PO Box 1011, Victoria, Seychelles

Tél : + 248 422 54 94

Fax : + 248 422 43 64

secretariat@iotc.org

www.iotc.org

© CTOI 2013





Avant-propos

« J'ai grand plaisir à vous présenter, dans ce manuel, un compte rendu détaillé des réalisations de la CTOI dans son rôle d'organisation régionale de gestion des pêches visant à renforcer le contrôle par l'État du port dans la zone CTOI et à renforcer ainsi la lutte contre la pêche INN dans la région de l'océan Indien.

Ce manuel consolide ma conviction que la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port est indispensable pour assurer l'efficacité d'un système SCS dans une ORGP, sans lequel la gestion des ressources de thon serait à jamais compromise.

Pour cette raison, grâce à l'adoption de plusieurs résolutions relatives aux mesures du ressort de l'État du port, les membres de la CTOI reconnaissent, depuis plus de 10 ans, le rôle fondamental et l'efficacité de ces mesures destinées à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

Suite à l'adoption de l'Accord FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port, cette réalisation a incité les membres de la CTOI à adopter la Résolution portant sur les mesures du ressort de l'État du port, qui reflète les dispositions pertinentes de l'Accord FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port, et à les rendre contraignantes aux membres de la CTOI. L'adoption de cette Résolution reflète la volonté des membres de la CTOI d'aborder le problème de la pêche INN dans la zone CTOI. La Résolution prévoit un mécanisme ainsi que des mesures régionales de la part des parties prenantes - États du pavillon, États côtiers, États du port, États du marché et le secteur industriel, qui sont tous chargés d'assurer une meilleure gestion des ressources de thon de l'océan Indien.

Ce manuel est une compilation de procédures et de recommandations destinées à donner effet à la Résolution relative aux mesures du ressort de l'État du port de la CTOI, dont la mise en œuvre renforcera la lutte contre la pêche INN qui compromet les actions des membres de la CTOI, et permettra à l'État du port de prendre des mesures efficaces contre les bénéficiaires de la pêche INN.

J'espère sincèrement que ce manuel sera un précieux outil de référence aux membres de la CTOI, notamment aux inspecteurs des pêches, dans le cadre de l'application de la Résolution - et qu'il contribuera à une meilleure coopération parmi les membres de la CTOI - essentielle pour rehausser efficacement les efforts qu'a déployés la Commission pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans l'océan Indien. »

RONDOLPH PAYET
SECRETAIRE EXECUTIF
COMMISSION DES THONS DE L'OCEAN INDIEN

Sommaire

Ce manuel a pour objectif de servir de document de travail aux autorités de l'État du port dans la mise en œuvre de la Résolution de la CTOI 10/11 relative aux mesures du ressort de l'État du port destinées à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2011.

Le contenu du manuel est divisé en trois chapitres.

Le premier chapitre résume l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port par la communauté internationale et les mesures de conservation et de gestion concomitantes élaborées par la CTOI concernant le contrôle par l'État du port et l'inspection des navires de pêche étrangers.

Le deuxième chapitre aborde les principaux aspects à inclure dans la formation dispensée aux inspecteurs afin de leur fournir les connaissances théoriques pour appliquer, de manière concrète et efficace, les mesures de l'État du port.

Le troisième chapitre du manuel propose des guides et des listes de contrôle pour les procédures opérationnelles standards dans le cadre de l'application des mesures destinées aux navires de pêche des principaux secteurs de pêche susceptibles d'être rencontrés dans la région de l'océan Indien.

Ce manuel doit être considéré comme un document évolutif qui pourra être révisé et amélioré par toutes les parties à mesure que l'expérience sera acquise dans la mise en œuvre de la Résolution de la CTOI 10/11 relative aux mesures du ressort de l'État du port.



Cofinancé par l'Union européenne

Table des matières

Remerciements.....	2
Avant-propos.....	3
Sommaire.....	4
Table des matières.....	5
Liste de figures.....	8
Liste d'encadrés.....	10
Liste de tableaux.....	11
Abréviations et acronymes.....	12
CHAPITRE 1 ^{er}	14
1. Organisation et rôle de la CTOI.....	15
1.1 Membres et structure.....	16
1.2 La Commission.....	16
1.2.1. Fonctions et responsabilités.....	17
1.2.2. Responsabilités en matière de gestion et de respect des mesures.....	17
1.3. Les comités de la CTOI.....	18
1.3.1. Le Comité scientifique.....	18
1.3.2. Le Comité d'application.....	19
1.3.3. Le Comité permanent d'administration et des finances.....	19
1.4. Mission du Secrétariat et stratégie de mise en œuvre.....	19
2. Aperçu de la pêche au thon dans l'océan Indien.....	21
2.1. Les ressources de thon.....	21
2.2. Les ports concernés par la pêche au thon dans l'océan Indien.....	22
2.2.1. Le flux des prises de thonidés : transbordements au port par rapport aux transbordements en mer.....	22
2.2.2. Activités portuaires.....	23
2.3. La pêche à la senne coulissante.....	24
2.4. La pêche à la palangre.....	26
3. Contexte d'élaboration des mesures du ressort de l'État du port.....	27
3.1. Évolution historique de l'Accord FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port.....	27
3.1.1. Accord d'application de la FAO (1993).....	27
3.1.2. Accord de l'ONU sur les stocks de poissons chevauchants (1995).....	28
3.1.3. Plan d'action international de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illécite, non déclarée et non réglementée (2001).....	29
3.1.4. Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2005).....	30
3.1.5. Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2009).....	31
3.2. Examen des résolutions de la CTOI relatives aux mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche INN.....	32
3.3. Résolution de la CTOI relative aux mesures du ressort de l'État du port.....	33
3.3.1. Responsabilités de l'État du port dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11.....	34
3.3.2. Responsabilités de l'État du pavillon dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11.....	36
3.3.3. Responsabilités du propriétaire, de l'exploitant ou de l'agent dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11.....	37
3.3.4. Responsabilités du Secrétariat de la CTOI dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11.....	37
CHAPITRE 2.....	38
4. Nomination et formation des inspecteurs.....	39
4.1. Éthique et confidentialité de l'information.....	39
4.1.1. Déontologie professionnelle.....	39
4.1.2. Uniformes et allure professionnelle.....	40
4.1.3. Confidentialité de l'information.....	40

4.2.	Santé et sécurité à bord	41
4.2.1.	Vêtements de protection	41
4.2.2.	Méthodes de travail sûres	42
4.2.3.	Procédures pour entrer dans des espaces clos.....	42
4.3.	Identification des poissons et des produits.....	43
4.3.1.	Transformation et conservation du poisson à bord	45
4.3.2.	Facteurs de conversion	46
4.4.	Conception et spécifications des engins de pêche	48
4.4.1.	Principaux engins de pêche utilisés dans la région de l'océan Indien.....	48
4.4.2.	La palangre de fond.....	48
4.4.3.	Les thoniers senneurs industriels	49
4.4.4.	Les canneurs	50
4.4.5.	Le filet maillant	50
4.4.6.	Les navires équipés d'engins de pêche alternatifs.....	51
4.5.	Équipement de navigation.....	53
4.6.	Systèmes de suivi des navires de pêche par satellites	55
4.6.1.	Types et fonctions des SSN	56
4.6.2.	Guide d'identification des SSN	59
4.6.3.	Moyens employés par les exploitants des navires pour falsifier des données SSN qui pourraient être utilisés par un navire pratiquant la pêche INN	62
4.6.4.	Inspection des SSN à bord des navires.....	63
4.7.	Pouvoirs des inspecteurs des pêches.....	64
4.7.1.	Collecte d'éléments de preuve et mesures de suivi.....	64
4.7.2.	Témoins experts, interrogations et communication	66
CHAPITRE 3		67
5.	Demande préalable des navires d'entrer dans un port.....	68
5.1.	Étude de la demande d'entrée au port formulée par un navire.....	69
5.2.	Procédure d'évaluation des risques	70
5.3.	Procédures d'accès à la demande d'entrée au port.....	73
5.4.	Guide pour remplir le formulaire « Liste de vérification – Étude d'une demande préalable d'entrée au port formulée par un navire »	77
5.5.	Exposé d'information précédant l'inspection.....	81
6.	Procédures opérationnelles standards – inspection à bord d'un navire de pêche.....	82
6.1	Procédure de pré-embarquement.....	82
6.1.1	Sélection des navires de pêche et évaluation des risques.....	82
6.1.2	Préparation pour l'embarquement	84
6.2	Inspection à bord – procédures opérationnelles standard.....	85
6.2.1	Exigences en matière d'inspection par l'État du port	85
6.2.2	Inspection par l'État du port – procédures opérationnelles standard.....	86
6.3	Suivi des débarquements et des transbordements au port.....	102
6.3.1	Préparation et planification des opérations de déchargement	102
6.3.2	Déchargement des palangriers thoniers à terre ou transbordement sur un navire transporteur	105
6.3.3	Déchargement des senneurs à senne coulissante.....	111
6.3.4	Déchargement des navires transporteurs.....	116
6.3.5	Formulaires d'échantillonnage	120
6.4	Procédures de suivi et partage d'information.....	120
6.4.1	Rapport des résultats des inspections	120
6.4.2	Mesures prises par l'État du port à la suite d'inspections qui prouvent qu'un navire a pratiqué pêche INN	121
6.4.3	Suivi des responsabilités de l'État du pavillon.....	127
6.4.4	Rôles du Secrétariat de la CTOI.....	127
6.5	Systèmes d'information des mesures du ressort de l'État du port.....	127

Annexe I : Résolution de la CTOI 10/11 sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée	128
Annexe II : Caractéristiques et spécifications des engins de pêche pouvant être rencontrés dans la région de l'océan Indien	134
Annexe III : Navigation, latitude et longitude	145
Annexe IV : Formulaire – Demande préalable d'entrée au port (annexe A de la Résolution 10/11)	149
Annexe V : Descriptions des champs de données et guide pour remplir la demande préalable d'entrée au port (annexe A de la Résolution 10/11)	150
Annexe VI : Liste de vérification – Évaluation de la demande préalable d'entrée au port.....	154
Annexe VII : Notification à un navire de pêche suite à une demande d'entrée au port	156
Annexe VIII : Demande d'informations supplémentaires suite à une demande d'entrée au port	157
Annexe IX : Descriptions des champs de données et guide pour remplir le formulaire de rapport d'inspection au port (annexe A).....	158
Annexe X : Formulaire de rapport d'inspection au port (B)	164
Annexe XI : Descriptions des champs de données et guide pour remplir les formulaires de suivi de déchargement	166
Annexe XII : Demande d'informations supplémentaires à la suite d'une inspection au port.....	171
Annexe XIII : Codes des pays, des engins de pêche, des navires de pêche et des espèces de la CTOI	172

Liste de figures

<u>Figure 1</u> : Domaine de compétence de la Commission des thons de l'océan Indien (Source : CTOI).....	15
<u>Figure 2</u> : Cinq principales ORGP thonières couvrant les régions océaniques (source : UE).....	15
<u>Figure 3</u> : Schéma de la structure principale de la CTOI.....	18
<u>Figure 4</u> : Structure organisationnelle du Secrétariat de la CTOI.....	20
<u>Figure 5</u> : Prises totales (milliers de tonnes) des principales espèces de la CTOI (YFT : albacore, BET : thon obèse, SKJ : listao, ALB : germon, SWO : espadon), et d'autres espèces.	21
<u>Figure 6</u> : Prises totales (milliers de tonnes) des principales espèces de la CTOI, par type d'engin de pêche et par année (1950-2009).	22
<u>Figure 7</u> : Volume des prises débarquées par des navires étrangers dans les ports sur le territoire des États côtiers de la CTOI, et captures transbordées en haute mer par les palangriers dans le cadre du Programme de transbordement de la CTOI, en 2009, par type d'engin de pêche.....	23
<u>Figure 8</u> : Ports de la région de l'océan Indien principalement utilisés pour le déchargement et les services portuaires.	24
<u>Figure 9</u> : Prises des principales espèces de la CTOI (thons tropicaux, albacore et espadon) par les flottilles industrielles dans l'océan Indien par type d'engin (LL : palangriers, BB : canneurs, PSFS : senne sur bancs libres, PSLS : senne sur bancs associés) et par superficie de 5 degrés pour la période 2000-2009 (excluant la pêche à filets maillants).	25
<u>Figure 10</u> : Prises des principales espèces de la CTOI (YFT : albacore, BET : thon obèse, SKJ : listao, ALB : germon, SWO : espadon) par flottilles industrielles dans l'océan Indien, par espèce et par superficie de 5 degrés pour la période 2000-2009 (excluant les filets maillants).....	25
<u>Figure 11</u> : Moyenne trimestrielle des captures par les palangriers durant la période 1994-1999 par saison (Source : CTOI).	26
<u>Figure 12</u> : Albacore et thon obèse frais.....	44
<u>Figure 13</u> : Éléments d'identification des quatre principales espèces de thonsidés capturées par les navires à senne coulissante, par les canneurs et les palangriers.....	44
<u>Figure 14</u> : Principales composantes d'une palangre dérivante.	49
<u>Figure 15</u> : Thonier senneur au cours d'une opération de pêche dans l'océan Indien.	49
<u>Figure 16</u> : Canneur durant une opération de pêche dans l'océan Indien.....	50
<u>Figure 17</u> : Filets maillants dérivants de plus de 2,5 km à bord d'un fileyeur thonier opérant dans l'océan Indien. ...	50
<u>Figure 18</u> : Rouleau utilisé sur les thoniers à filets maillants.	50
<u>Figure 19</u> : Constellation et couverture des satellites Argos.	57
<u>Figure 20</u> : Constellation et couverture des satellites Inmarsat.	58
<u>Figure 21</u> : Constellation et couverture des satellites Iridium.	58

<u>Figure 22</u> : Unité et antenne Thrane & Thrane.....	59
<u>Figure 23</u> : Unité et antenne Capsat.....	60
<u>Figure 24</u> : Unité et antenne Trimble Galaxy.....	60
<u>Figure 25</u> : Schéma du dôme de l'appareil Argos MAR GE et photographie du dôme de l'appareil Argos MAR GE V2.....	60
<u>Figure 26</u> : Boîtier de raccordement de l'appareil Argos MAR GE et boîtier de raccordement d'un appareil MARGE V2.....	61
<u>Figure 27</u> : Deux appareils SSN installés à bord d'un thonier palangrier.....	61
<u>Figure 28</u> : Boîtier de raccordement (à gauche) et dôme (à droite) d'un appareil Thorium.....	61
<u>Figure 29</u> : Boîtier de raccordement Argos avec interrupteur marche/arrêt.....	62
<u>Figure 30</u> : Boîtier de raccordement Argos éteint.....	63
<u>Figure 31</u> : Procédure exercée par l'État du port – dès réception de la demande préalable des navires pour entrer dans un port (AREP) jusqu'à la décision et les mesures de suivi de l'autorité de l'État du port.....	68
<u>Figure 32</u> : Notification préalable des navires pour entrer dans un port (AREP) et procédure de communication de l'État du port.....	69
<u>Figure 33</u> : Procédure d'évaluation des risques.....	72
<u>Figure 34</u> : Cartons et produits dans une cale de navire.....	102
<u>Figure 35</u> : Déchargement direct de thonidés.....	105
<u>Figure 36</u> : Petits lots de thons surgelés.....	105
<u>Figure 37</u> : Filet à fret.....	106
<u>Figure 38</u> : Filet à fret.....	106
<u>Figure 39</u> : Poissons concentrés sur le pont d'un petit palangrier et levage vers un navire transporteur.....	107
<u>Figure 40</u> : Balance à crochet.....	107
<u>Figure 41</u> : Séries de photos illustrant un transbordement de thons dans un port.....	108
<u>Figure 42</u> : Inspection d'une cale à poisson sur un thonier senneur.....	111
<u>Figure 43</u> : Suivi du déchargement du thon sur thonier senneur.....	112
<u>Figure 44</u> : Poissons provenant de divers navires donneurs, séparés dans la cale à poissons d'un navire transporteur.....	117
<u>Figure 45</u> : Exemple de plan d'un transporteur.....	117
<u>Figure 46</u> : Déchargement de thons.....	118
<u>Figure 47</u> : Exigences en matière de rapports à la suite d'inspections.....	121
<u>Figure 48</u> : Mesures prises par l'État du port lorsqu'il est prouvé que la pêche INN a été pratiquée.....	122

Liste des encadrés

<u>Encadré 1</u> - Fonctions et responsabilités de la Commission.....	17
<u>Encadré 2</u> - Résolutions et recommandations de la CTOI.....	17
<u>Encadré 3</u> - Groupes de travail de la CTOI.....	18
<u>Encadré 4</u> - Flux des prises de thons dans l'océan Indien (Source : CTOI 2009).....	23
<u>Encadré 5</u> - Historique et étapes clés dans l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port.....	27
<u>Encadré 6</u> - Accord ONU sur les stocks de poissons chevauchants / mesures du ressort de l'État du port.....	29
<u>Encadré 7</u> - PAI-INN de la FAO et mesures du ressort de l'État du port.....	29
<u>Encadré 8</u> - Dispositif type établi par la FAO et mesures du ressort de l'État du port.....	30
<u>Encadré 9</u> - Aperçu de la structure de l'Accord de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port.....	31
<u>Encadré 10</u> - Historique de l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port au sein de la CTOI.....	33
<u>Encadré 11</u> - Résolution de la CTOI relative aux mesures du ressort de l'État du port.....	33
<u>Encadré 12</u> - Structure de la Résolution de la CTOI sur les mesures du ressort de l'État du port.....	33
<u>Encadré 13</u> - Rôle et responsabilités de l'État du port – mise en œuvre.....	34
<u>Encadré 14</u> - Rôle et responsabilités de l'État du port – aspects fondamentaux de mise en œuvre.....	35
<u>Encadré 15</u> - Rôle et responsabilités de l'État du pavillon – aspects fondamentaux de mise en œuvre.....	36
<u>Encadré 16</u> - Rôle et responsabilités de l'industrie de la pêche.....	37
<u>Encadré 17</u> - Rôle et responsabilités du Secrétariat de la CTOI.....	37
<u>Encadré 18</u> - Inspection des navires de pêche – déontologie professionnelle.....	40
<u>Encadré 19</u> - Inspection des navires de pêche – risques courants à bord des navires.....	41
<u>Encadré 20</u> - Détermination du facteur de conversion de l'albacore.....	46
<u>Encadré 21</u> - Utilisation du facteur de conversion pour calculer le poids vif.....	46
<u>Encadré 22</u> - Le système Argos.....	57
<u>Encadré 23</u> - Le système Inmarsat.....	58
<u>Encadré 24</u> - Le système Iridium.....	59
<u>Encadré 25</u> - Liste de vérification pour l'inspection des dispositifs VMS.....	63
<u>Encadré 26</u> - Définition des activités de pêche INN par la CTOI (Résolution 11/03).....	65
<u>Encadré 27</u> - Entrer dans un port – exigences et procédures.....	70
<u>Encadré 28</u> - Exigences / procédures à suivre par l'État du port concernant un navire dont l'entrée au port a été refusée.....	72
<u>Encadré 29</u> - Exemple de changement de nom d'un navire de pêche.....	74
<u>Encadré 30</u> - Résultats de l'évaluation des risques.....	77
<u>Encadré 31</u> - Catégories de risques assignées aux navires de pêche.....	83
<u>Encadré 32</u> - Exemple d'infractions éventuelles suivant l'embarquement sur un navire de pêche.....	87
<u>Encadré 33</u> - Exemple d'infractions éventuelles aux documents d'un navire de pêche.....	89
<u>Encadré 34</u> - Exemple d'infractions éventuelles au système de surveillance des navires.....	90
<u>Encadré 35</u> - Exemple d'infractions éventuelles à l'état du navire de pêche dans une ORGP.....	91
<u>Encadré 36</u> - Exemple d'infractions éventuelles à l'autorisation de pêcher.....	92
<u>Encadré 37</u> - Exemple d'infractions éventuelles à l'autorisation de transborder.....	93
<u>Encadré 38</u> - Exemple d'infractions éventuelles au transbordement concernant les navires donneurs.....	94
<u>Encadré 39</u> - Exemple d'infractions éventuelles au livre de pêche.....	97
<u>Encadré 40</u> - Exemple d'infractions éventuelles à un engin de pêche.....	98
<u>Encadré 41</u> - Exemple d'infractions éventuelles aux espèces protégées et menacées.....	100
<u>Encadré 42</u> - Suivi du débarquement et du transbordement – préparation d'une liste de vérification.....	103
<u>Encadré 43</u> - Suivi du débarquement et du transbordement – emploi du facteur de conversion.....	109
<u>Encadré 44</u> - Suivi du débarquement et du transbordement – calcul du poids total.....	113
<u>Encadré 45</u> - Détermination de la composition des espèces.....	114
<u>Encadré 46</u> - Calcul du poids unitaire des troncs dans une grappe de poissons à l'aide d'une balance à crochet.....	118

Liste des tableaux

<u>Tableau 1</u> – Les CPC de la Commission des thons de l'océan Indien.....	16
<u>Tableau 2</u> – Principales espèces de poissons capturées dans la région de l'océan Indien.....	43
<u>Tableau 3</u> – Tableau comparatif des noms des principales espèces capturées dans la région de l'OI.....	44
<u>Tableau 4</u> – Types de codes de transformation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI.....	45
<u>Tableau 5</u> – Types de codes de transformation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI.....	45
<u>Tableau 6</u> – Types de conservation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI.....	46
<u>Tableau 7</u> – Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces cibles.....	47
<u>Tableau 8</u> – Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces de requins.....	47
<u>Tableau 9</u> – Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces faisant l'objet de prises accessoires.....	47
<u>Tableau 10</u> – Liste de vérification des composants des engins de pêche pouvant être identifiés sur les navires de pêche dans les principaux secteurs de pêche.....	51
<u>Tableau 11</u> – Équipement de base pour la navigation et la communication que l'on peut trouver sur le pont de tous les navires de pêche.....	54
<u>Tableau 12</u> – Rapport CTOI d'inspection au port - Champs 30 et 31.....	104

Abréviations et acronymes

ACP	Pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique
AGNU	Assemblée générale des Nations unies
ALC	Communicateur de repérage automatique
AREP	Demande préalable d'entrée au port
ATF	Autorisation de pêcher
CCAMLR	Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique
CCSBT	Commission pour la conservation du thon rouge du Sud
COFI	Comité des pêches de la FAO
COI	Commission de l'océan Indien
CPC	Parties contractantes et parties non contractantes coopérantes
CSP	Centre de suivi des pêches
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
DCP	Dispositif de concentration des poissons
EOI	Est de l'océan Indien
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
FC	Facteur de conversion
FER	Rapport d'application du FINSS (système d'études indépendantes de la pêche)
GGT	Éviscéré, sans branchies et sans queue
GPS	Système de localisation mondial
GT	Groupe de travail
HPA	Heure prévue d'arrivée
HPD	Heure prévue de départ
IATTC	Commission interaméricaine du thon tropical
ICCAT	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
INN	Pêche illicite, non déclarée et non réglementée
IRCS	Indicatif international d'appel radio
MOU	Protocole d'accord
MREP	Mesures du ressort de l'État du port
OIO	Océan Indien occidental
OMI	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations unies
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
PAI	Plan d'action international
PPEL	Pays pêchant en eaux lointaines
Résolution 10/11	Résolution de la CTOI relative aux mesures du ressort de l'État du port
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
SSN	Système de surveillance des navires par satellite
UE	Union européenne
UIT	Union internationale des télécommunications
UNCLOS	Convention des Nations unies sur le droit de la mer
UNFSA	Accord des Nations unies sur les stocks de poissons chevauchants et sur les stocks de poissons grands migrateurs (communément appelé Accord de l'ONU sur les stocks de poissons chevauchants, ou UNSFA)
VFI	Vêtement de flottaison individuel
WCPFC	Commission des pêches du Pacifique central et occidental
ZEE	Zone économique exclusive

Introduction

L'utilisation rationnelle et durable des ressources marines vivantes fait l'objet d'un débat international depuis de nombreuses décennies. Cela a abouti à la négociation de nombreux accords de pêche par des organismes internationaux reconnus tels que l'Assemblée générale des Nations unies (AGNU), l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP).

Les efforts déployés dans le monde entier pour gérer les pêcheries qui s'étendent au-delà des frontières nationales et internationales en haute mer ne cessent d'être minés par la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Les mesures du ressort de l'État du port ont été reconnues comme l'un des moyens les plus efficaces pour renforcer le respect de la gestion des pêches, tant en termes de coût qu'en termes d'efficacité. L'inspection d'un navire au port est simple. Le port fournit des conditions de travail sûres et stables pour le personnel et élimine tout risque que comporte l'inspection d'un navire en mer.

L'Accord FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, est l'aboutissement de plusieurs décennies de vaste coopération établie parmi la communauté internationale, les États et les ORGP pour combattre les activités de pêche INN. Ledit Accord a été approuvé en tant qu'article XIV par la Conférence de la FAO tenue le 22 novembre 2009, comme instrument de la Constitution de la FAO. Il entrera en vigueur et deviendra un accord juridiquement contraignant entre les États et les nations signataires aux termes de la Charte des Nations unies 30 jours après la date du dépôt du 25^e instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire, le directeur général de la FAO.

Suite à l'approbation de l'Accord FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port et en attente de l'entrée en vigueur de l'Accord, la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) a adopté, en 2010, la Résolution 10/11 sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (Résolution de la CTOI 10/11). Ladite Résolution de la CTOI reflète les dispositions pertinentes de l'Accord FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port, les rendant obligatoires pour les parties contractantes et les parties non contractantes coopérantes (CPC) de la CTOI à compter du 1^{er} mars 2011. Cette Résolution a pour objectif premier d'empêcher les poissons capturés illicitement de pénétrer les marchés internationaux par les ports de la Commission.



CHAPITRE 1^{er}

Une meilleure compréhension du processus de gestion des pêches de la Commission des thons de l'océan Indien, de l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port, et des flottilles et des ports concernés par la pêche au thon

Organisation et rôle de la CTOI

Aperçu de la pêche au thon pratiquée dans l'océan Indien

Contexte d'élaboration des mesures du ressort de l'État du port



Ce chapitre comprend deux volets principaux qui sont destinés à fournir une base pour mieux comprendre les objectifs des mesures du ressort de l'État du port (MREP) dans la lutte contre les activités de pêche INN.

Le premier volet donne un bref aperçu de la structure organisationnelle de la CTOI et de son rôle en tant qu'ORGP dans la gestion de la pêche au thon dans la région de l'océan Indien. Le deuxième volet présente une introduction et un résumé de l'élaboration des MREP au niveau international et de l'élaboration parallèle des mesures de conservation et de gestion de la CTOI, dans sa capacité régionale, menant à l'adoption de la Résolution 10/11 qui vise à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

Il est particulièrement important que les autorités portuaires et halieutiques comprennent le mandat des États du port en ce qu'il s'agit de l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI. Ce chapitre a pour but de fournir des références dans le cadre de l'application de ces mesures dans les ports ainsi que des outils de suivi des rapports et des informations afin d'assurer l'efficacité des mesures dans la région.

1. Organisation et rôle de la CTOI

La Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) a été créée en vertu de l'article XIV de la Constitution de la FAO et est entrée en vigueur le 27 mars 1996. Elle est une organisation intergouvernementale qui a pour mandat d'assurer la gestion du thon et des espèces apparentées dans l'océan Indien et dans les mers adjacentes. Le domaine de compétence de la Commission est défini dans l'Accord de la CTOI. Il est subdivisé en zone occidentale et en zone orientale, qui correspondent aux zones statistiques n° 51 et n° 57 de la FAO, respectivement, comme l'indique la figure 1.

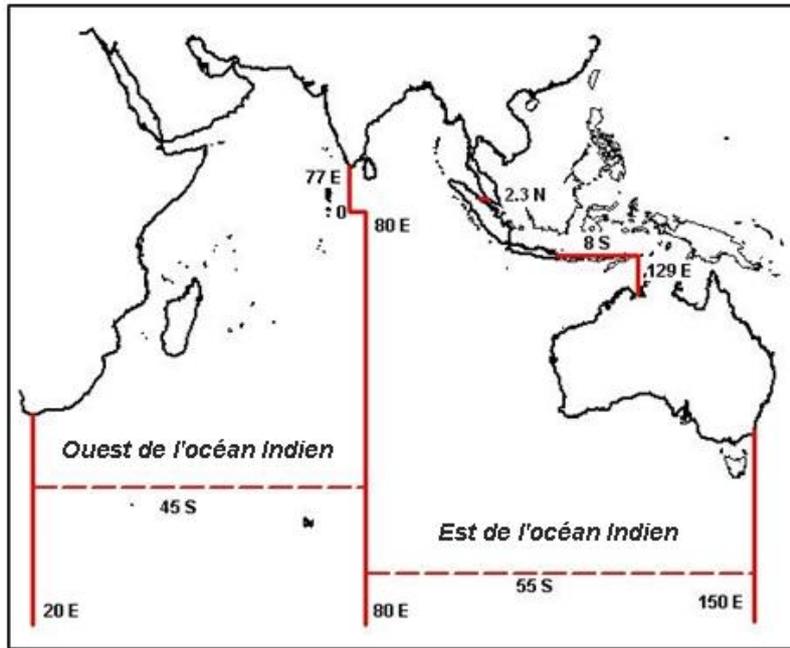


Figure 1 : Domaine de compétence de la Commission des thons de l'océan Indien (Source : CTOI).

La Commission a pour objectifs de promouvoir la coopération parmi ses membres en vue d'assurer, grâce à une gestion appropriée, la conservation et l'utilisation optimale des stocks couverts par le présent Accord, et d'encourager le développement durable de la pêche dépendante de ces stocks. La CTOI partage ces objectifs avec quatre autres ORGP thonières qui couvrent les régions océaniques du monde (figure 2).

Il convient de noter qu'en termes de contrôle par l'État du port, les navires pêchant dans les régions gérées par d'autres ORGP adjacentes à la zone de la CTOI telles que l'ICCAT, la WCPFC, la CCSBT et la CCAMLR (figure 2), sont également susceptibles d'entrer dans des ports de la région de l'océan Indien pour débarquer leurs prises.

La coopération avec les membres de ces organisations constituera un aspect essentiel dans la mise en œuvre de la résolution en vue de renforcer la lutte contre les activités de pêche INN au niveau planétaire.

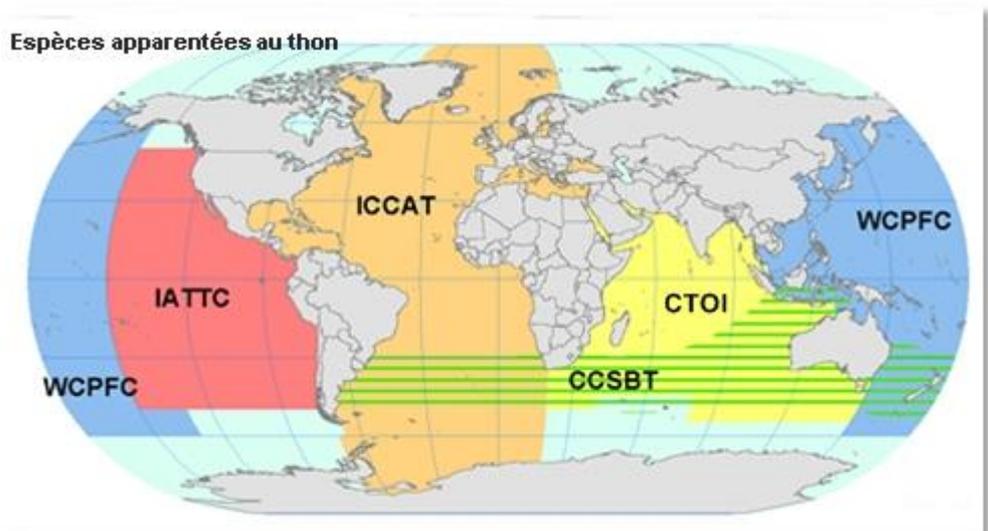


Figure 2 : Cinq principales ORGP thonières couvrant les régions océaniques (source : UE).

1.1 Membres et structure

L'organisation est ouverte à tout pays côtier de l'océan Indien, aux pays ou aux organisations régionales d'intégration économique qui sont membres des Nations unies, ou à des agences spécialisées qui pêchent le thon dans l'océan Indien. La Commission se compose de parties contractantes et de parties non contractantes coopérantes (CPC). Les membres actuels [2012] se composent de 31 parties contractantes et de deux parties coopérantes non contractantes (tableau 1).

Tableau 1 – Les CPC de la Commission des thons de l'océan Indien					
Parties contractantes à la Commission des thons de l'océan Indien (<i>date d'acceptation</i>)					
	Australie	(13 nov. 1996)		Maldives	(13 juil. 2011)
	Belize	(mai 2007)		Maurice	(27 déc. 1994)
	Chine	(14 oct. 1998)		Mozambique	(13 fév. 2012)
	Comores	(14 août 2001)		Oman, Sultanat d'	(5 avr. 2000)
	Érythrée	(9 août 1994)		Pakistan	(27 avr. 1995)
	Communauté européenne	(27 oct. 1995)		Philippines	(9 jan 2004)
	France (territoires)	(3 déc. 1996)		Seychelles	(26 juil. 1995)
	Guinée	(31 jan 2005)		Sierra Leone	(1 ^{er} juil. 2008)
	Inde	(13 mar. 1995)		Sri Lanka	(13 juin 1994)
	Indonésie	(9 juil. 2007)		Soudan	(3 déc. 1996)
	Iran, République islamique d'	(28 jan. 2002)		Tanzanie	(18 avr. 2007)
	Japon	(26 juin 1996)		Thaïlande	(17 mar. 1997)
	Kenya	(29 sep. 2004)		Royaume Uni (territoires)	(31 mar. 1995)
	Corée, République de	(27 mar. 1996)		Vanuatu	(25 oct. 2002)
	Madagascar	(10 jan. 1996)		Yémen	(20 juil. 2012)
	Malaisie	(22 mai 1998)			
Parties non contractantes coopérantes à la Commission des thons de l'océan Indien					
	Sénégal			Afrique du Sud	

1.2 La Commission

Les représentants des parties contractantes constituent **la Commission** lors de ses réunions annuelles, qui est l'instance décisionnelle principale. Des organes subsidiaires établis par la Commission analysent divers types de données et d'informations. Ces organismes associés ont des fonctions spécifiques, rendent des comptes à la Commission et renvoient leurs conclusions et leurs recommandations à la Commission pour une prise de décision finale.

1.2.1. Fonctions et responsabilités

Les principales fonctions de la CTOI figurent dans l'encadré 1.

Encadré 1 | Fonctions et responsabilités de la Commission

La Commission remplit les fonctions et les responsabilités suivantes, conformément aux principes énoncés dans les dispositions pertinentes de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer et des stocks chevauchants, couvertes par l'Accord de la CTOI, notamment :

- rester attentif aux conditions et à l'évolution des stocks ;
- recueillir, analyser et diffuser des informations scientifiques et des statistiques sur les captures et sur l'effort de pêche ainsi que d'autres données relatives à la conservation et la gestion des stocks et à la pêche ;
- encourager, recommander et coordonner les activités de recherche et de développement concernant les stocks et les pêcheries, y compris les activités liées au transfert de technologie, à la formation et à l'amélioration des compétences ;
- adopter, sur la base de preuves scientifiques, des mesures de conservation et de gestion pour assurer la conservation des stocks et promouvoir l'objectif de leur utilisation optimale ;
- rester attentif aux aspects économiques et sociaux des pêcheries en tenant compte, notamment, des intérêts des États côtiers en développement.

D'autres domaines présentant un intérêt particulier à l'Organisation comprennent des activités liées au transfert de technologie, à la formation et à l'amélioration des compétences. Dans l'acquiescement de toutes ses responsabilités, la CTOI tiendra dûment compte de la nécessité d'assurer la participation équitable des membres de la Commission aux pêcheries et des intérêts et des besoins particuliers des membres issus de pays en voie de développement dans la région.

1.2.2. Responsabilités en matière de gestion et de respect des mesures

Afin d'encourager les membres de la Commission à agir, les mesures adoptées lors des assemblées annuelles de celle-ci sont promulguées comme des résolutions ou des recommandations.

Les résolutions relatives aux mesures de conservation et de gestion sont adoptées à la majorité des deux tiers des membres présents et par vote lors des réunions de la Commission, et sont contraignantes pour les membres de la Commission. Des exceptions à ces conditions sont les suivantes :

- Les membres qui font opposition à une décision ne sont pas liés par la mesure,
- Si plus d'un tiers des membres s'oppose à une mesure, aucun des membres n'est lié par la mesure; mais cela n'interdit pas à un membre, ni à la totalité d'entre eux, de donner effet à cette mesure.

Les aspects des résolutions de la CTOI sont les suivants :

- Elles sont contraignantes pour les CPC, à moins qu'il n'y ait objection ;
- Leur mise en œuvre est nécessaire au niveau national ;
- Le niveau d'application est évalué pour chaque CPC ;
- Le niveau d'application est révélateur de l'efficacité de la Commission.

Les recommandations portant sur la conservation et la gestion des stocks, concourant à la réalisation des objectifs de l'Accord, ne doivent être adoptées que par la majorité simple de ses membres présents et votants.

Les recommandations de la CTOI :

- Ne sont pas contraignantes, peuvent être mises en œuvre sur une base volontaire ; et
- Sont transitoires.

Les membres de la Commission sont également tenus de coopérer à l'échange d'informations relatives à la pêche des stocks couverts par l'Accord, pratiquée par des ressortissants de tout État ou entité qui ne fait pas partie de la Commission.

Encadré 2 | Résolutions et recommandations de la CTOI

- Les résolutions sont obligatoires pour les membres de la CTOI. Il est de la responsabilité des membres de veiller à ce que des mesures soient prises en vertu de leur législation nationale pour appliquer les résolutions,
- Les recommandations ne sont pas obligatoires mais peuvent être appliquées sur une base volontaire.

1.3. Les comités de la CTOI

Pour soutenir les travaux de la Commission, trois comités ont été créés dans les domaines de la science, de l'application et de l'administration. Avec le Secrétariat, ces comités constituent la structure principale de la CTOI (figure 3).

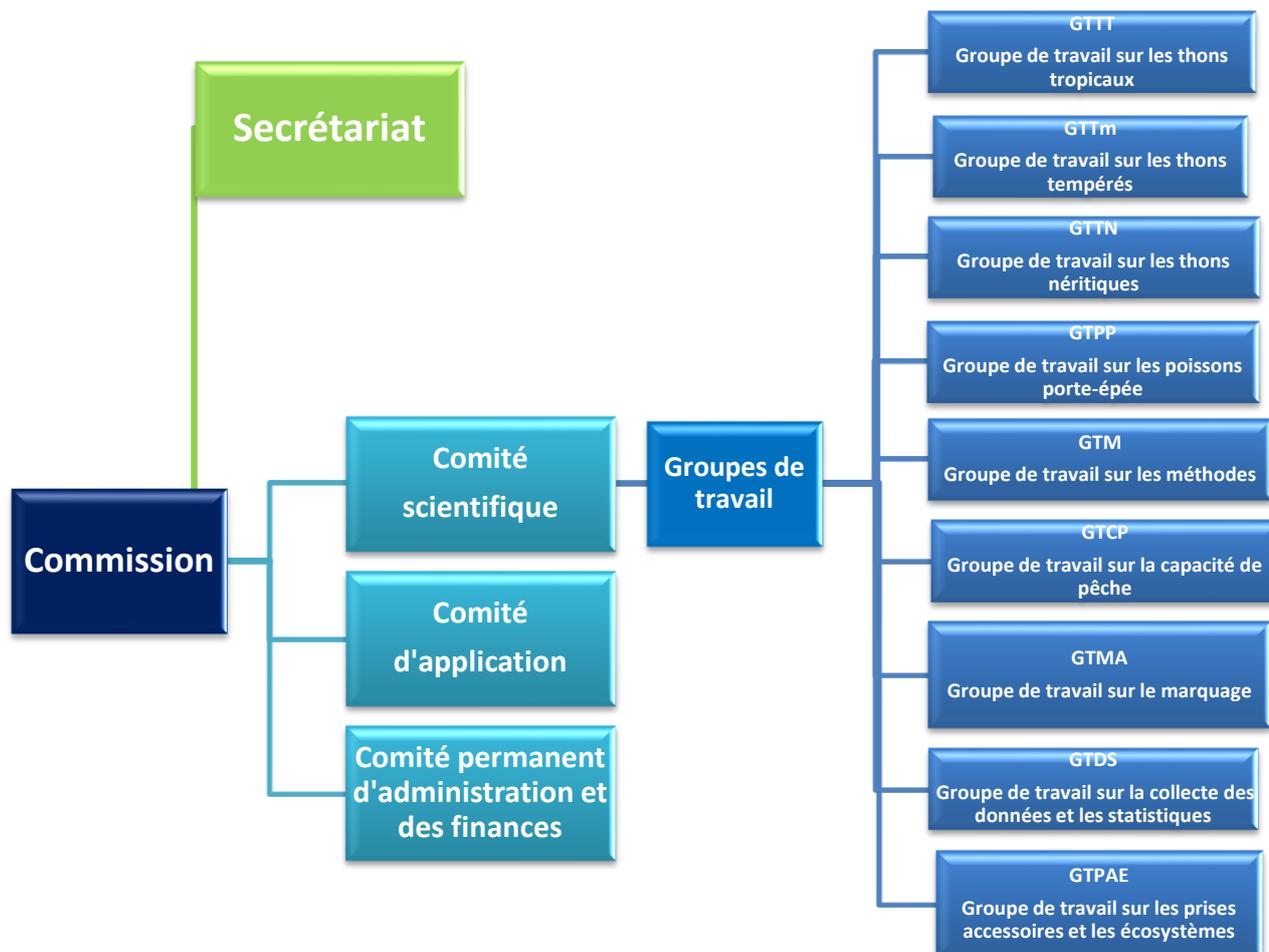


Figure 3 : Schéma de la structure principale de la CTOI.

1.3.1. Le Comité scientifique

Le Comité scientifique (CS) conseille la Commission sur la recherche et la collecte de données et sur les questions relatives à la gestion et à l'état des stocks (figure 3). Les réunions du Comité scientifique ont lieu quelques mois avant les réunions de la Commission. En outre, la Commission a créé un nombre de groupes de travail destinés à des fins spécifiques. L'objectif le plus commun des groupes de travail est de fournir au Comité scientifique des analyses de l'état des stocks et des mesures de gestion éventuelles, alors que certains groupes de travail (tels que le Groupe de travail sur la collecte des données et les statistiques) ont été créés pour analyser et formuler des recommandations sur des problèmes techniques particuliers.

Encadré 3 | Groupes de travail de la CTOI

- GTTT - Groupe de travail sur les thons tropicaux
- GTTN - Groupe de travail sur les thons néritiques
- GTCP - Groupe de travail sur la capacité de pêche
- GTTm - Groupe de travail sur les thons tempérés
- GTM - Groupe de travail sur les méthodes
- GTPP - Groupe de travail sur les poissons porte-épée
- GTDS - Groupe de travail sur la collecte de données et les statistiques
- GTM - Groupe de travail sur les prises accessoires et les écosystèmes
- GTMA - Groupe de travail sur le marquage

1.3.2. Le Comité d'application

Le Comité d'application (CoC) a été officiellement créé en 2002 en vertu des *Termes de référence pour le Comité d'application de la CTOI* de la Résolution 02/03, qui a été remplacée en 2010, lors de la quatorzième session de la Commission, par la Résolution 10/09 (figure 3). Cet organisme est chargé d'examiner tous les aspects ayant trait au respect de la conformité aux résolutions de la CTOI par les membres de la CTOI et par les parties non contractantes coopérantes dans la zone CTOI, et de faire rapport des délibérations et des recommandations directement à la Commission.

Une section « Application » a été créée en 2008 pour évaluer et examiner tous les aspects d'application liés à l'exécution des mesures de conservation et de gestion de la CTOI et pour fournir un soutien aux parties contractantes et coopérantes (CPC) dans la mise en œuvre des outils de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) adoptés par les membres de la CTOI, à savoir : la liste des navires INN, la liste des navires autorisés et actifs, les documents à bord, le marquage des navires et des engins de pêche, le système de surveillance des navires, les livres de pêche, le programme régional d'observateurs, le programme de surveillance des transbordements en mer, et le système de certification des prises et de documentation commerciale.

1.3.3. Le Comité permanent d'administration et des finances

Le Comité permanent d'administration et des finances (SCAF) a été créé par la Commission en vertu de la Résolution 09/02, conformément à l'article XII.5 de l'Accord.

Le Comité permanent conseille la Commission sur les questions d'ordre administratif et financier que lui confie la Commission et examine, chaque année, l'exécution du budget pour l'année en cours ainsi que le projet de budget pour l'année suivante. Le Comité permanent établit un rapport de chaque réunion du Comité pour le communiquer à la Commission.

1.4. Mission du Secrétariat et stratégie de mise en œuvre

Le bureau du Secrétariat de la CTOI se situe à Victoria, aux Seychelles, et est opérationnel depuis le 1^{er} janvier 1998. En 2011, le Secrétariat était composé d'un effectif d'une douzaine de personnes environ, couvrant des postes techniques et administratifs. L'organigramme du Secrétariat est repris dans la figure 4.

Le Secrétariat a pour mission de **faciliter les procédés nécessaires à la mise en œuvre des politiques et des activités de la Commission**, dont le but est de réaliser les objectifs énoncés dans l'Accord de la CTOI. Pour l'essentiel, ces procédés comprennent l'acquisition, le traitement et la diffusion de l'information, qui constituent le fondement des décisions de la Commission, et le soutien aux mesures prises par les membres et les parties coopérantes pour exécuter efficacement ces décisions.

Pour faciliter la planification, les activités du Secrétariat ont été regroupées en six principaux domaines fonctionnels, soit :

1. L'appui aux activités scientifiques :

L'acquisition et le traitement des données scientifiques, comme l'exige le Comité scientifique pour mener des analyses de l'état des stocks. La prestation de services d'évaluation des stocks selon les exigences des groupes de travail.

2. L'appui aux activités liées à l'application :

La tenue de listes de navires et de bases de données sur la mise en application par les membres. Un soutien fourni aux membres et aux parties non contractantes coopérantes dans la mise en œuvre des résolutions de la CTOI.

3. La communication et l'information publique :

Cette fonction est jugée essentielle pour permettre aux membres et aux parties coopérantes de suivre l'avancée des travaux de la Commission de manière transparente et d'accroître la visibilité des activités de la Commission auprès du grand public.

4. L'appui aux réunions :

Le soutien logistique accordé à la facilitation de réunions, à la préparation de rapports et à la tenue du calendrier des réunions.

5. Les technologies de l'information :

Le matériel informatique de base, y compris l'entretien du réseau et des serveurs, et le soutien Internet.

6. L'administration :

L'administration financière en liaison avec la FAO, l'administration des fonds extrabudgétaires, l'organisation des déplacements, le soutien logistique général aux activités des sections techniques.

Afin de fournir un soutien aux activités scientifiques de la Commission et de ses organes subsidiaires, le Secrétariat est divisé en sections composées d'effectifs dotés de compétences spécialisées analogues (figure 4). Il existe une coopération étroite entre la section « Base de données » et la section « Scientifique » dans le cadre de la production d'ensembles de données et d'analyses qui aideront le Comité scientifique et ses groupes de travail à formuler des conseils à la Commission.

De même, la section « Base de données » et la section « Application » collaborent à l'entretien des bases de données nécessaires pour contrôler l'efficacité de la mise en œuvre des mesures adoptées par les membres.

Le Secrétariat est aussi impliqué dans la mise en œuvre de projets qui servent les objectifs de la Commission.

En ce qu'il s'agit de la mise à disposition d'informations au public, le Secrétariat a créé un site web sur lequel sont rassemblées des ressources exhaustives. Le site, qui se trouve à l'adresse www.iotc.org, regroupe des informations telles que des rapports, des bases de données (accompagnées d'interfaces de recherche sur Internet), qui sont destinés à fournir aux CPC tous les renseignements qui leur seraient nécessaires pour honorer leurs obligations en vertu de l'Accord.

Le Secrétariat est dirigé par le Secrétaire exécutif, qui est nommé par la Commission.

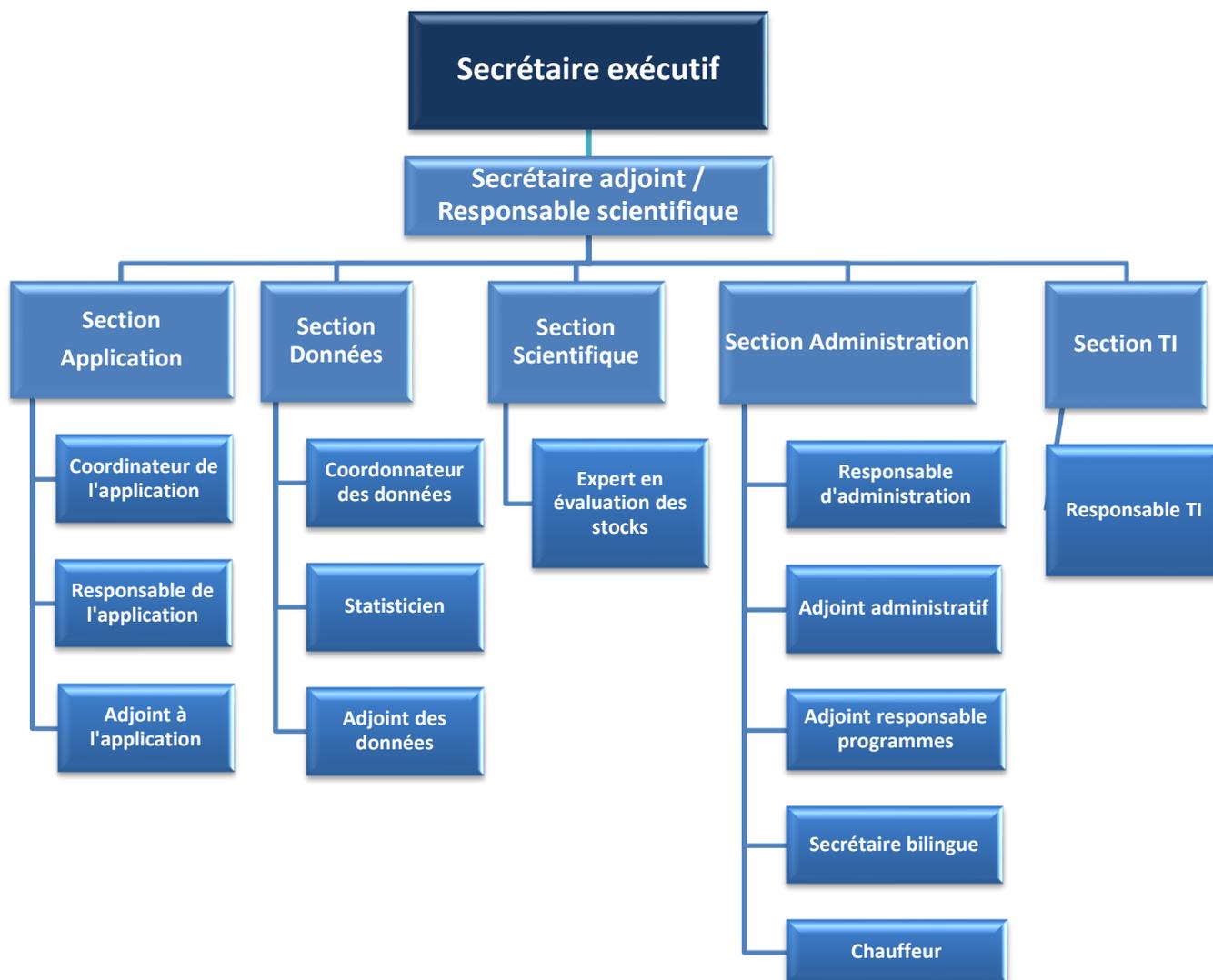


Figure 4 : Structure organisationnelle du Secrétariat de la CTOI.

2. Aperçu de la pêche au thon dans l'océan Indien

2.1. Les ressources de thon

La pêche au thon dans l'océan Indien constitue la deuxième plus grande pêcherie au monde, ses captures étant estimées à près de 1,5 millions de tonnes de thon et d'espèces apparentées par an, soit environ 25 % des captures mondiales de thons. Les thons océaniques comprennent le listao (*Katsuwonus pelamis*), l'albacore (*Thunnus albacares*) et le thon obèse (*T. obesus*), qui sont capturés à la senne coulissante, et le germon (*T. alalunga*) et le thon rouge du Sud (*T. maccoyii*) qui, comme l'albacore et le thon obèse, sont capturés par les palangriers. Les espèces apparentées comprennent principalement les poissons portés-épées et l'espadon (*Xiphias gladius*), dont les captures sont les plus volumineuses (figure 5).

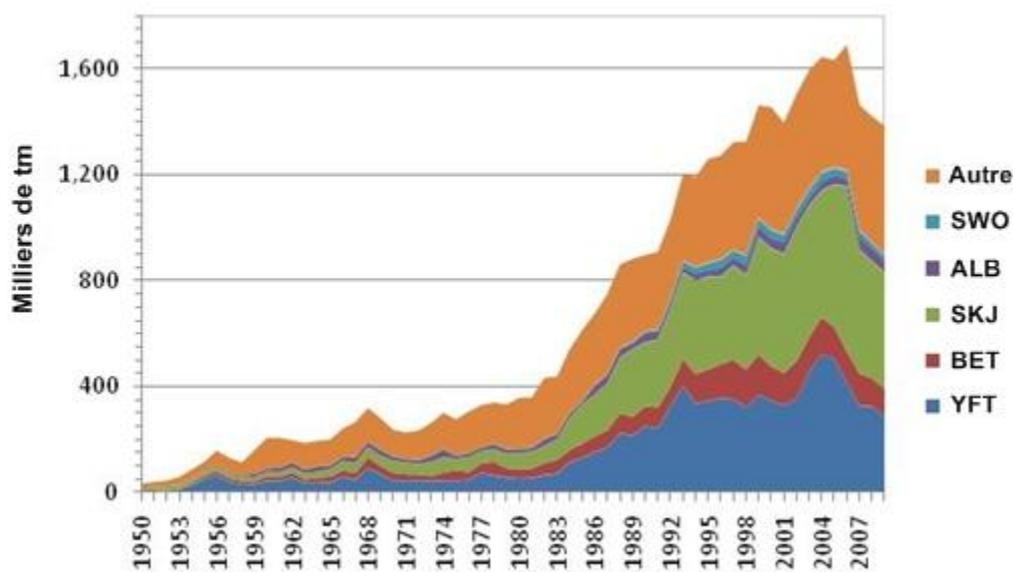


Figure 5 :
Prises totales (milliers de tonnes) des principales espèces de la CTOI (YFT : albacore, BET : thon obèse, SKJ : listao, ALB : germon, SWO : espadon), et d'autres espèces.

Les captures des espèces de la CTOI dans l'océan Indien ont augmenté progressivement depuis le début des années 50 jusqu'au début des années 80 suite à l'arrivée des flottilles de thoniers palangriers industriels dans l'océan Indien et suite au développement de la pêche artisanale dans certains États côtiers (figure 5).

L'augmentation spectaculaire des captures enregistrées par la suite est la conséquence de l'arrivée de flottilles de thoniers senneurs industriels, notamment ceux de l'UE, et de l'accroissement des activités des flottilles de thoniers palangriers (depuis la fin des années 80) et des thoniers filleyeurs (depuis le début des années 90) dans l'océan Indien. Les captures d'espèces de la CTOI ont chuté ces dernières années, les prises en 2009 étant estimées à environ 1 400 000 tonnes.

Ces dernières années, près de 40 % des captures des espèces de la CTOI dans l'océan Indien ont été effectuées par des flottilles de thoniers senneurs et de thoniers palangriers industriels. Les thons tropicaux prédominent dans les captures, représentant environ 60 % des captures totales des espèces de la CTOI dans l'océan Indien (figure 5).

La pêche au thon dans l'océan Indien peut être classée en plusieurs segments de flottes en fonction des espèces cibles :

- Les thoniers senneurs industriels ciblant les thons tropicaux viennent de l'Union européenne, des Seychelles, d'Iran, du Japon, de Thaïlande ;
- Les thoniers senneurs industriels côtiers ciblant les espèces de thons néritiques viennent de Thaïlande, de Malaisie, d'Indonésie ;
- Les thoniers palangriers congélateurs industriels ciblant le thon ou l'espadon sont de Taïwan, du Japon, de la Chine et de l'Inde ;
- Les thoniers palangriers congélateurs industriels ciblant l'espadon viennent de l'Union européenne et d'Australie ;
- Les thoniers palangriers de thon frais ciblant les thons tropicaux ou l'espadon sont de l'Indonésie, de Malaisie, de l'Union européenne et des Seychelles.

Dans l'océan Indien occidental (OIO), les captures annuelles de thon se rapprochent de 970 000 tonnes avec une valeur après traitement de 2 à 3 milliards d'euros. L'inclusion des espèces apparentées au thon augmente les prises totales de cette région d'un million de tonnes. Ces débarquements sont près de trois fois supérieurs à ceux de l'est de l'océan Indien (EIO) et sont associés à des niveaux élevés de productivité en raison des remontées d'eau adjacentes aux côtes arabes et somaliennes.

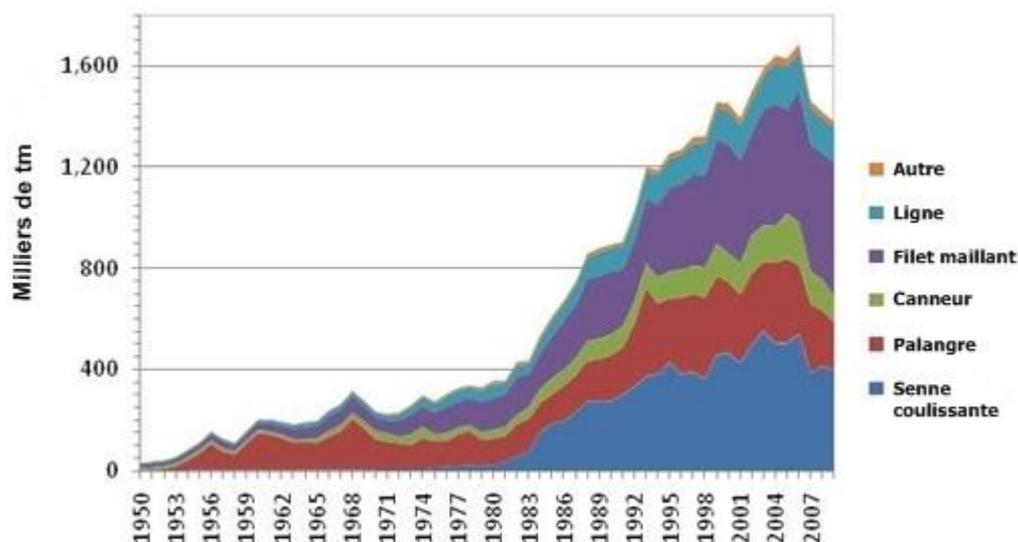


Figure 6 :
Prises totales (milliers de tonnes) des principales espèces de la CTOI, par type d'engin de pêche et par année (1950-2009).

Les pêcheries ciblant le thon et les espèces apparentées dans l'océan Indien sont uniques pour deux raisons principales :

- les captures réalisées par le secteur artisanal sont similaires en quantité à celles du secteur industriel ; et
- les captures réalisées par le secteur industriel sont réparties plutôt équitablement entre les flottilles de palangriers et de senneurs.

Ceci contraste avec la pêche au thon dans l'océan Pacifique comme dans l'océan Atlantique, qui est dominée par le secteur industriel. Les pêcheries situées dans l'OIO sont parmi les plus précieuses au monde (après la WCPFC) et cela tient à deux grandes caractéristiques :

- une valeur relativement élevée attribuée aux prises artisanales ; et
- la moitié des captures des flottes industrielles est réalisée par les palangriers, pour lesquels la valeur des captures est considérablement plus élevée que celle des captures des senneurs.

Les revenus issus de la pêche au thon sont obtenus, notamment, à travers :

- la vente de droits de pêche et l'accès aux flottes étrangères (principalement aux PPEL sous la forme d'accords de pêche) ;
- le transbordement et les activités connexes en aval des flottes étrangères ;
- la transformation du thon à terre et sa mise en conserve ;
- l'entretien, l'avitaillement, la mise en cale sèche ;
- les débarquements (et les activités connexes) des entreprises semi-industrielles et industrielles locales.

Les données relatives aux navires autorisés à pêcher et à transborder dans la zone de gestion de la CTOI peuvent être obtenues sur le site web de la CTOI (<http://www.iotc.org>). Le registre CTOI des navires autorisés contient actuellement 8 141 navires autorisés issus de 30 pavillons (mise à jour : le 11 novembre 2012).

2.2. Les ports concernés par la pêche au thon dans l'océan Indien

2.2.1. Le flux des prises de thonidés : transbordements au port par rapport aux transbordements en mer

En 2009, jusqu'à 50 %, pour les thoniers palangriers, et 80 %, pour les senneurs, des captures des espèces de la CTOI ont été débarquées dans des ports étrangers sur le territoire des États côtiers de l'océan Indien.

La plupart des captures, dans cette composante, proviennent de navires battant pavillon de PPEL. La majorité des captures des navires battant pavillon des États côtiers de l'océan Indien sont débarquées dans des ports se situant dans les États du pavillon du navire (70 % et 60 % pour les palangriers et les senneurs, respectivement). Cette différence est due probablement à la taille relativement petite des navires battant pavillon des États côtiers, par rapport à ceux battant pavillon des PPEL, et à la distance plus courte entre les ports de la région et les zones de pêche exploitées par les navires des États côtiers. En outre, 25 % des captures des flottilles de palangriers sont transbordées en haute mer, principalement par des navires battant pavillon de pays pratiquant la pêche en eaux lointaines.

Encadré 4 | Flux des prises de thons dans l'océan Indien (Source : CTOI 2009)

- Pour les senneurs :
 - Toutes les prises sont débarquées au port, dont 80 % sont débarquées dans des ports étrangers.
- Pour les palangriers :
 - 25 % des prises sont transbordées en mer ;
 - 50 % des prises sont débarquées dans des ports étrangers ;
 - 25 % des prises sont débarquées dans des ports situés au sein du territoire de l'État du pavillon des navires ou, dans une moindre mesure, dans des ports étrangers en dehors de l'océan Indien ;
 - Les palangriers provenant de PPEL ont tendance à utiliser les ports étrangers ou à transborder leurs prises en mer (≈ 90 %) ;
 - Les palangriers provenant d'États côtiers ont tendance à débarquer leurs prises dans des ports (≈95 %), dont la plupart se situent dans leurs États du pavillon (≈ 70 %).

2.2.2. Activités portuaires

Un nombre de pays dans la région mettent fréquemment leurs ports à disposition de navires étrangers pour que ces derniers en utilisent leurs services et débarquent leurs prises (figures 7 & 8). Ces pays sont, principalement :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • La Thaïlande (Phuket) • Les Seychelles (Victoria) • Maurice (Port Louis) | <ul style="list-style-type: none"> • L'Afrique du Sud – (Durban et Cape Town) • Singapour • Madagascar (Antsiranana et Tamatave) |
|--|---|

Dans d'autres pays, les ports sont utilisés par des navires de pêche étrangers, mais moins fréquemment que les ports précités. Ces pays sont le Sri Lanka (Colombo - Mutwal), l'Oman (Muscat, Salalah), la Malaisie (Penang) et le Kenya (Mombasa).

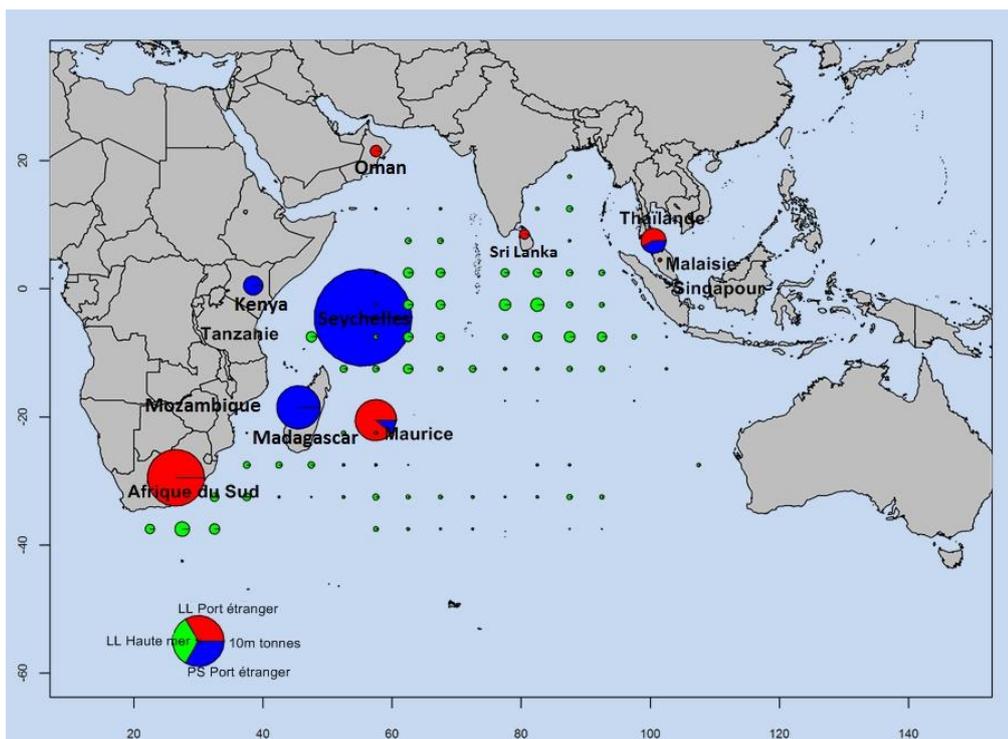
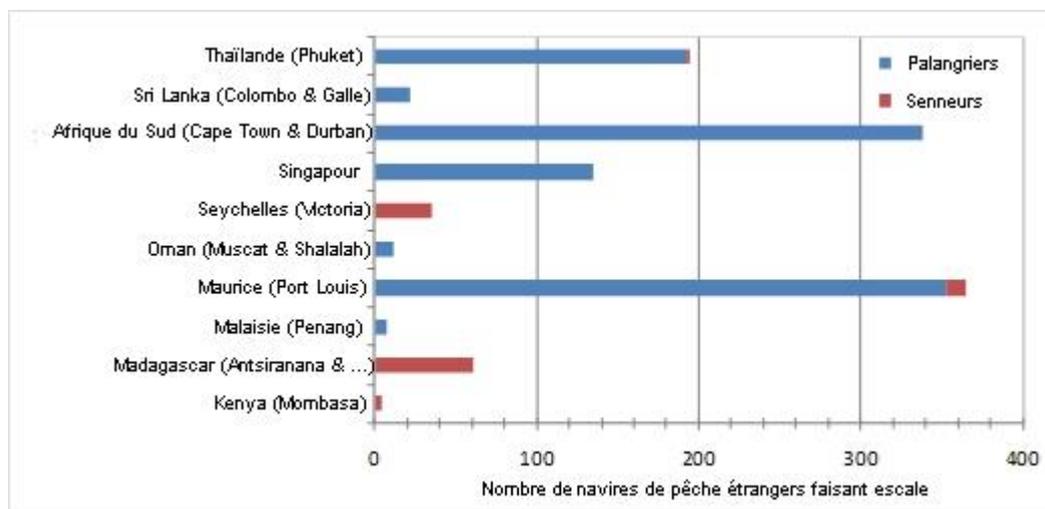


Figure 7 :
Volume des prises débarquées par des navires étrangers dans les ports sur le territoire des États côtiers de la CTOI, et captures transbordées en haute mer par les palangriers dans le cadre du Programme de transbordement de la CTOI, en 2009, par type d'engin de pêche.

L'utilisation de ports par les flottilles étrangères dans l'océan Indien suit un schéma spécifique, par type de navire et par type d'engin de pêche :

- Les thoniers senneurs utilisent plus souvent les ports des Seychelles et de Madagascar ;
- Les thoniers palangriers congélateurs utilisent les ports d'Afrique du Sud, de Maurice et de Singapour ;
- Les thoniers palangriers congélateurs (espadon) utilisent les ports d'Afrique du Sud et de Maurice ;
- Les thoniers palangriers débarquant le thon à l'état frais utilisent les ports de Thaïlande, de Maurice et du Sri Lanka.

Le nombre annuel de navires faisant escale dans les ports de la région de l'océan Indien pour débarquer ou transborder des prises (Source CTOI 2009).



Les prises débarquées par des navires de pêche étrangers dans des ports de la région de l'océan Indien (Source CTOI 2009).

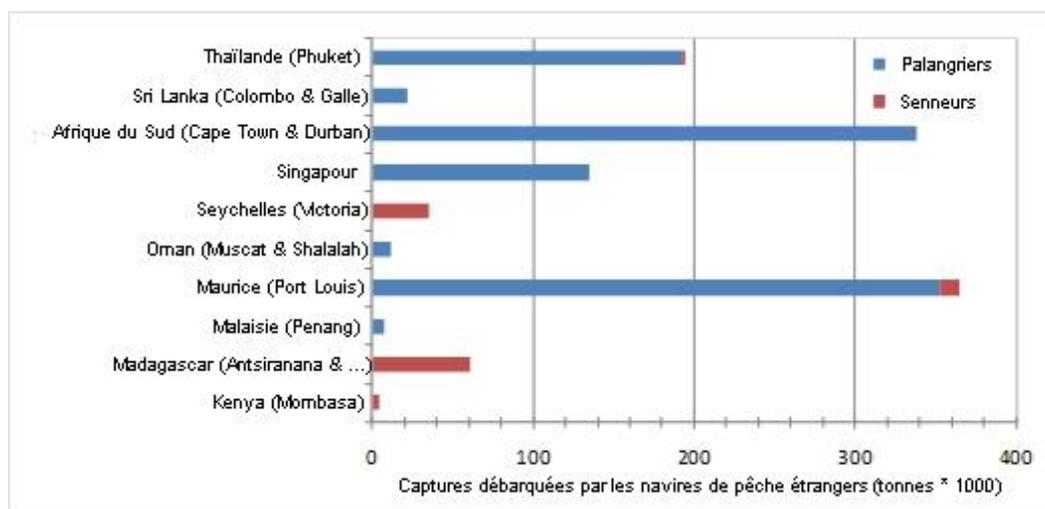


Figure 8 : Ports de la région de l'océan Indien principalement utilisés pour le déchargement et les services portuaires.

Aux termes de la Résolution de la CTOI 10/11 (partie 2, alinéa 5), toutes les CPC sont tenues de désigner et de faire connaître les ports dans lesquels les navires souhaiteraient entrer, et de communiquer une liste de ces ports désignés au Secrétariat de la CTOI. Actuellement, onze pays sont répertoriés comme ayant des ports désignés. L'Australie a désigné l'ensemble de ses ports et les dix autres pays ont communiqué un total de 20 ports. La liste détaillée des ports, le nom et l'adresse des autorités ainsi que la période de préavis sont disponibles sur le site web de la CTOI, <http://www.iotc.org>, (lien aux ports désignés, *Designated Ports*).

2.3. La pêche à la senne coulissante

La liste CTOI des navires autorisés contient actuellement 193 senneurs, dont 70 sont actifs. Dix pays et l'Union européenne (UE), en tant qu'entité régionale, ont enregistré des thoniers senneurs pour pêcher dans la région de l'océan Indien. L'Union européenne (70 % battant pavillon espagnol ou français), les Seychelles, l'Iran, le Japon et la Thaïlande possèdent les plus grands thoniers senneurs industriels qui ciblent les thons tropicaux.

Les plus petits senneurs côtiers ciblant les espèces de thons néritiques battent pavillon de Thaïlande, de Malaisie et d'Indonésie et les autres navires battent pavillon d'Australie, de Corée, d'Oman et des Philippines. Les flottes de l'UE représentent un tiers du total des captures de l'océan Indien et deux tiers des captures à senne coulissante dans l'océan Indien occidental.

La pêche à la senne est presque exclusivement répartie dans les régions tropicales de la région OIO (figures 9 et 10), mais un déplacement notable de l'effort a été constaté dans la région, par rapport aux saisons :

- 1^e trimestre, OIO centrale, plateau des Seychelles et nord du Canal du Mozambique ;
- 2^e trimestre, sud du bassin somalien et Canal du Mozambique ;
- 3^e trimestre, bassin somalien et bord ouest du plateau des Seychelles ;
- 4^e trimestre, OIO centrale et plateau des Seychelles.

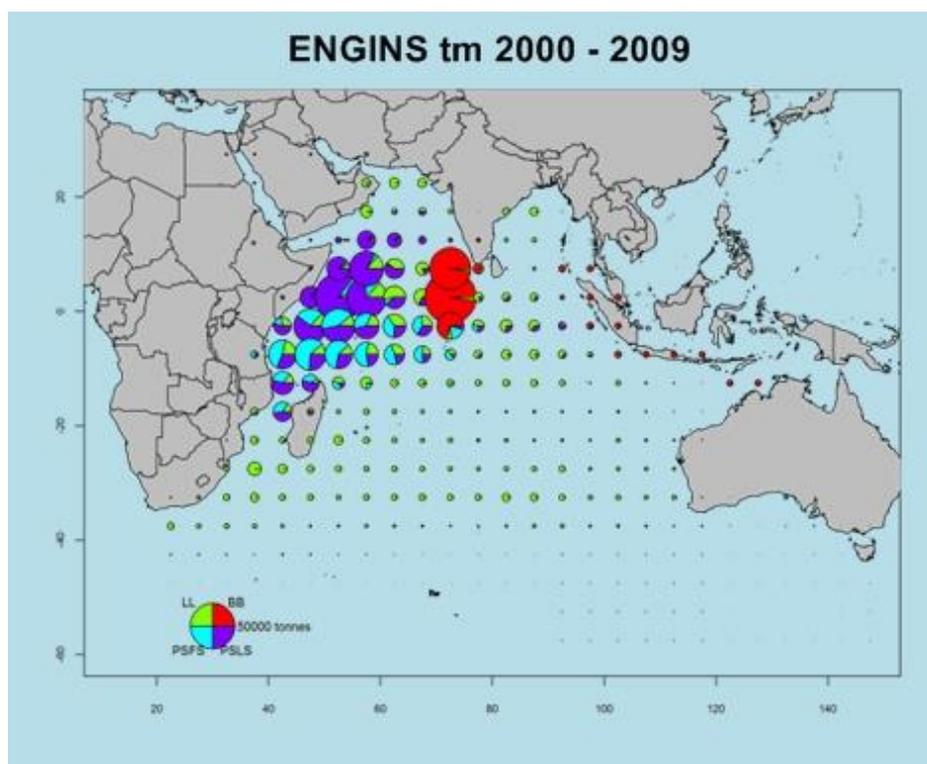


Figure 9 :
Prises des principales espèces de la CTOI (thons tropicaux, albacore et espadon) par les flottilles industrielles dans l'océan Indien par type d'engin (LL : palangriers, BB : canneurs, PSFS : senne sur bancs libres, PSLS : senne sur bancs associés) et par superficie de 5 degrés pour la période 2000-2009 (excluant la pêche à filets maillants).

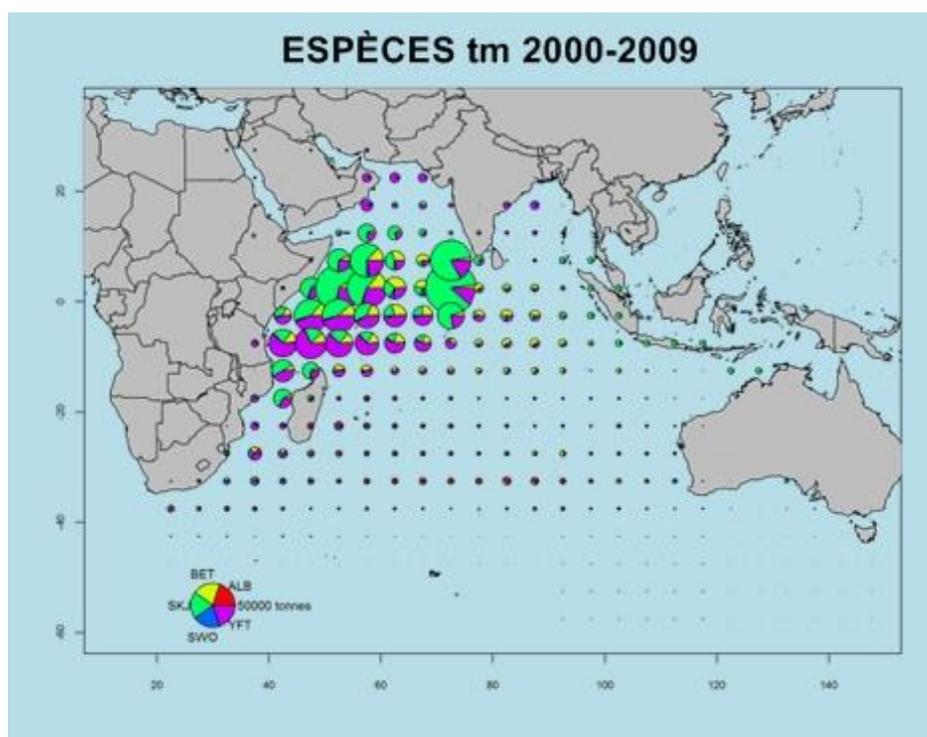


Figure 10 :
Prises des principales espèces de la CTOI (YFT : albacore, BET : thon obèse, SKJ : listao, ALB : germon, SWO : espadon) par flottilles industrielles dans l'océan Indien, par espèce et par superficie de 5 degrés pour la période 2000-2009 (excluant les filets maillants).

2.4. La pêche à la palangre

En novembre 2012, il y avait 2 232 thoniers palangriers immatriculés sur le registre des navires autorisés de la CTOI. La pêche à la palangre est plus dispersée, s'étendant sur l'ensemble des zones tropicales et subtropicales jusqu'aux extrémités sud de la région ouest de l'océan Indien.

Il convient de noter ces changements saisonniers (figure 11) car ils fournissent une indication de l'endroit où se trouveront les flottilles de pêche à certaines périodes de l'année et des régions où elles risqueraient de transborder ou de débarquer dans un port.

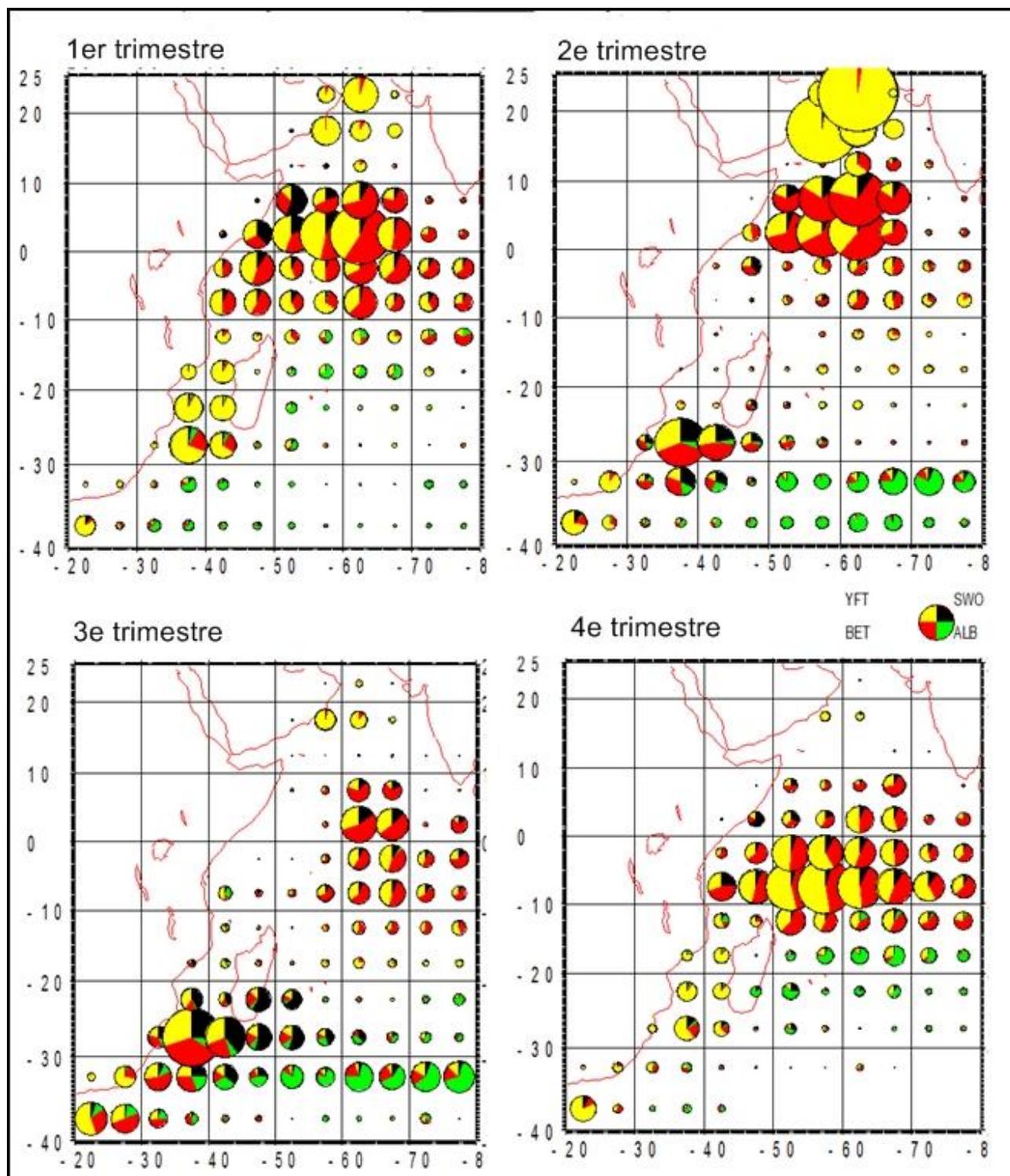


Figure 11 : Moyenne trimestrielle des captures par les palangriers durant la période 1994-1999 par saison (Source : CTOI).

3. Contexte d'élaboration des mesures du ressort de l'État du port

3.1. Évolution historique de l'Accord FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port

Pour mettre en œuvre la Résolution de la CTOI 10/11 relative aux mesures du ressort de l'État du port et saisir son contenu, les administrateurs et le personnel chargé de l'application des lois doivent avoir une compréhension globale de l'évolution et du contenu des accords et des instruments élaborés par l'ONU et la FAO sur les mesures du ressort de l'État du port, ainsi que des résolutions correspondantes de la CTOI qui ont été mises en place et promulguées au fil des ans. Il est probable que le libellé de ces accords soit également utilisé dans les législations nationales des États du port qui régissent le débarquement des navires étrangers dans leurs ports et dans les autorisations fournies par les États du pavillon à leurs navires de pêche. À cet égard, il convient de noter la différence entre les instruments contraignants et non contraignants et les implications de l'application des mesures de conservation en effectuant des inspections, en communiquant des données et en préparant des rapports.

Les mesures du ressort de l'État du port (MREP) ont été discutées dans un premier temps lors de la Conférence de l'ONU tenue à Stockholm en 1972, et leur fondement juridique a été établi à travers l'article 218 de la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS), qui traite principalement des préoccupations environnementales dans le contexte de la pollution marine causée par le trafic maritime. La Convention a été signée le 10 décembre 1982 et est entrée en vigueur le 16 novembre 1994 après avoir obtenu la signature de la 60^e nation, et est la pierre angulaire de nombreux accords ultérieurs et connexes.

Les étapes clés de la base juridique internationale dans le cadre de l'élaboration des MREP pour lutter contre la pêche INN résident dans l'adoption de l'Accord, lors de la Conférence de la FAO visant à favoriser le respect, par les navires de pêche en haute mer, des mesures internationales de conservation et de gestion (Accord FAO 1993), et de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs en 1995 (Accord sur les stocks de poissons ou UNFSA).

Par la suite, deux mesures non contraignantes visant à réduire la pêche INN ont été adoptées par la FAO, à savoir, le Plan d'action international 2001 de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN) et le Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port (Dispositif type 2005), qui a finalement abouti à l'élaboration de l'Accord 2009 de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Ce dernier Accord deviendra légalement contraignant pour les États et les nations signataires aux termes de la Charte des Nations unies lorsqu'il aura été ratifié par vingt-cinq États.

Encadré 5 | Historique et étapes clés dans l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port

Les étapes clés de la base juridique internationale dans le cadre de l'élaboration des MREP pour lutter contre la pêche INN sont les suivantes :

- La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS, 1982) ;
- L'Accord d'application de la FAO (1993) ;
- L'Accord de l'ONU sur les stocks de poissons chevauchants (1995) ;
- Le Plan d'action international 2001 de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (2001) ;
- Le Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2005) ;
- L'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

3.1.1. Accord d'application de la FAO (1993)

La Conférence de la FAO, à sa vingt-septième session (novembre 1993) et par le biais de sa Résolution 15/93, a approuvé l'Accord visant à favoriser le respect des mesures internationales de gestion par les navires de pêche en haute mer, qui sera soumis aux États pour approbation. L'Accord de 1993 visant à favoriser le respect, par les navires de pêche en haute mer, des mesures internationales de conservation et de gestion est un **accord de pêche contraignant**. Conformément à l'article XI.1, ledit Accord est **entré en vigueur le 24 avril 2003**, date à laquelle le Directeur général a reçu le vingt-cinquième instrument d'acceptation. L'Accord a été enregistré le 1^{er} août 2003 au Secrétariat des Nations unies sous le numéro

39486. Il a pour but de fournir aux pays un instrument pour que ces derniers prennent des mesures efficaces et conformes au droit international pour assurer le respect de la protection des ressources biologiques marines en haute mer. Aux termes de cet Accord, il incombe aux États de pavillon d'assurer la responsabilité et le contrôle de leurs navires immatriculés pendant que ces derniers pêchent en haute mer.

L'article V de l'Accord FAO de 1993 porte sur la coopération internationale. Il exige que les parties échangent des renseignements relatifs aux navires qui se seraient livrés à des activités qui compromettent les mesures internationales de conservation et de gestion (c.-à-d. les mesures contraignantes mises en place par les ORGP). Cette coopération et cet échange de renseignements ont pour but d'aider les États du pavillon à s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'Accord.

L'Accord FAO de 1993 prévoit également une coopération internationale entre ses parties, visant l'échange d'informations concernant leurs navires ayant participé à des activités qui portent atteinte aux mesures contraignantes en matière de conservation et de gestion des ressources marines vivantes. Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'un navire s'est engagé dans de telles activités et qu'il fait volontairement escale dans un port, il incombe à l'État de ce port d'informer l'État du pavillon du navire de ces activités. Cependant, aucune obligation réciproque n'est imposée à l'État du pavillon en ce qu'il s'agit de coopérer avec l'État du port pour effectuer des procédures d'enquête supplémentaires. Voilà où se situe le point faible de l'Accord car il ne reconnaît pas pleinement la souveraineté de l'État du port. Toutefois, rien ne peut empêcher un État du port d'informer également l'État côtier ou le petit État insulaire où l'infraction alléguée a eu lieu pour que ce dernier puisse prendre des mesures officielles en conformité avec les lois internationales et par le biais des organisations régionales de gestion des pêches.

Douze CPC de la CTOI ont déposé leurs instruments d'acceptation aux dates indiquées ci-dessous (source FAO) :

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| • Australie - 19 août 2004 | • Mozambique – 9 janvier 2009 |
| • Belize - 19 juillet 2005 | • Oman – 1 ^{er} juillet 2008 |
| • Union européenne - 6 août 1996 | • République de Corée - 24 avril 2003 |
| • Japon - 20 juin 2000 | • Sénégal - 8 septembre 2009 |
| • Madagascar - 26 octobre 1994 | • Seychelles - 7 avril 2000 |
| • Maurice - 27 mars 2003 | • Tanzanie - 17 février 1999 |

3.1.2. Accord de l'ONU sur les stocks de poissons chevauchants (1995)

L'Accord de 1995 des Nations unies aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (Accord de 1995 sur les stocks de poissons chevauchants) **est un accord de pêche contraignant qui est entré en vigueur en décembre 2001.**

La mise en œuvre de l'Accord a pour but de rassembler les États côtiers et les États pratiquant la pêche qui opèrent en haute mer et lance un appel aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers pour qu'ils fassent respecter plus efficacement les mesures de conservation et de gestion adoptées pour assurer la conservation à long terme et l'utilisation durable des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs. L'Accord aborde également les implications juridiques concernant les rapports existant entre la pêche pratiquée dans les zones sous juridiction nationale et celle pratiquée en haute mer.

L'article 21 couvre certains des aspects juridiques des organisations de pêche régionales et sous-régionales en ce qu'il s'agit de coopérer pour dissuader les navires qui se sont livrés à des activités qui compromettent l'efficacité des, ou portent atteinte aux, mesures de conservation et de gestion instituées par ces organisations, et permet à un État partie qui est membre d'une telle organisation ou participant à un tel arrangement « *d'autoriser ses inspecteurs à monter à bord des navires de pêche battant pavillon d'un autre État signataire du présent Accord, pour y effectuer des inspections, que cet État fasse partie ou pas de l'organisation ou de l'accord.* »

L'Accord résume les aspects fondamentaux concernant le rôle et les fonctions des organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), telles que la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI), et regroupe certaines des dispositions de la Convention de l'ONU de 1982 (UNCLOS) visant à assurer la conservation et la gestion efficaces des ressources marines.

Dix-huit CPC de la CTOI ont déposé leurs instruments d'acceptation aux dates indiquées ci-dessous (au 7 novembre 2012, source ONU) :

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Indonésie - 28 septembre 2009• Mozambique - 10 décembre 2008• Oman - 14 mai 2008• République de Corée – 1^{er} février 2008• Japon - 7 août 2006• Guinée - 16 septembre 2005• Belize - 14 juillet 2005• Kenya - 13 juillet 2004• Union européenne - 19 décembre 2003 | <ul style="list-style-type: none">• Inde - 19 août 2003• Afrique du Sud - 14 août 2003• Australie - 23 décembre 1999• Maldives - 30 décembre 1998• Iran (République islamique d') - 17 avril 1998• Seychelles - 20 mars 1998• Maurice - 25 mars 1997• Sénégal - 30 janvier 1997• Sri Lanka - 24 octobre 1996 |
|--|--|

Encadré 6 | Accord de l'ONU sur les stocks de poissons chevauchants et mesures du ressort de l'État du port

L'article 23 de l'Accord porte sur plusieurs mesures essentielles contenues dans la Résolution de la CTOI 10/11 que peut prendre un État du port lorsqu'un navire se trouve volontairement dans son port, notamment :

- L'État du port a le droit et l'obligation de prendre des mesures, conformément au droit international, pour garantir l'efficacité des mesures sous-régionales, régionales et mondiales de conservation et de gestion ;
- L'État du port peut, notamment, contrôler les documents, les engins de pêche et les captures à bord des navires de pêche lorsque ceux-ci se trouvent volontairement dans ses ports ou ses installations terminales au large ;
- Les États peuvent adopter des règlements habilitant les autorités nationales compétentes à interdire les débarquements et les transbordements lorsqu'il est établi que la capture a été effectuée d'une manière qui compromet l'efficacité des mesures régionales, sous-régionales ou mondiales de conservation et de gestion en haute mer.

3.1.3. Plan d'action international de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (2001)

Le PAI-INN a été élaboré en tant qu'instrument volontaire, dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable, pour donner suite à la demande à ce sujet formulée durant la 23^e réunion du Comité des pêches de la FAO (COFI). **Le PAI-INN est un instrument volontaire** qui s'applique à tous les États et entités et à tous les pêcheurs. Ces mesures portent sur les responsabilités de tous les États et comprennent les responsabilités de l'État du pavillon, les mesures de l'État côtier, les mesures du ressort de l'État du port, les mesures relatives au commerce sur le plan international, la recherche et les organisations régionales de gestion des pêches.

Le PAI-INN traite, au paragraphe 52-64, d'un grand nombre de mesures du ressort de l'État du port qui font désormais partie intégrante de l'Accord FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port. Il fournit un guide initial sur la politique et les conditions qui doivent être imposées aux navires étrangers souhaitant faire escale dans des ports pour le transbordement ou le débarquement des prises, pour l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement et l'entretien. Le PAI-INN exhorte les États du port d'élaborer et de promouvoir une stratégie nationale portant sur les contrôles par l'État du port et de coopérer avec d'autres États pour mettre au point des mesures compatibles. Le Plan d'action propose aux ORGP d'encourager leurs membres à appliquer des mesures transparentes et non discriminatoires contre les navires présumés pratiquer la pêche INN et de communiquer ces renseignements parmi les États du port et les ORGP en temps réel.

Encadré 7 | PAI-INN de la FAO et mesures du ressort de l'État du port

Article 62 – Les États doivent coopérer, le cas échéant, de manière bilatérale et multilatérale et au sein des organisations régionales de gestion des pêches concernées pour élaborer des mesures relatives au contrôle par l'État du port.

La CTOI a adopté la Résolution 01/07 en réponse directe au PAI-INN de la FAO pour encourager son application et préciser les conditions nécessaires à l'identification et à l'échange d'informations sur les navires qui pratiquent ou soutiennent la pêche INN. Le PAI-INN met fortement l'accent sur le rôle de l'État du pavillon tout en reconnaissant clairement la souveraineté de l'État du port sur ses ports. Il est présumé que les États du pavillon agiront sur la base de l'information concernant la pêche INN pratiquée par leurs navires lorsque ces renseignements seront fournis par les États du port.

3.1.4. Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2005)

Le Dispositif type de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (Dispositif type, FAO 2005) est une étape transitoire entre le PAI-INN et l'Accord contraignant de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2009). Le Dispositif type 2005 relatif aux mesures du ressort de l'État du port pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée a été lancé par l'intermédiaire d'une Consultation d'experts tenue au siège de la FAO en 2002. La Consultation d'experts a rédigé un projet de Protocole d'accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à lutter contre la pêche INN en s'appuyant sur les principes qui contiennent des dispositions applicables aux navires de pêche qui doivent être inspectés lorsqu'ils font escale dans des ports étrangers, lesquelles sont prévues dans le Protocole d'accord (MoU) régional de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le MoU régional de l'OMI, à son tour, est né du Mémoire de Paris (MoU Paris 1982) sur le contrôle des navires par l'État du port. Le projet de MoU sur les mesures du ressort de l'État du port a été approuvé par le Comité des pêches de la FAO (COFI) en 2003, qui a ensuite chargé une Consultation technique d'élaborer des principes et des directives appropriées pour établir un protocole d'accord régional sur les mesures du ressort de l'État du port pour combattre la pêche INN.

En 2005, le COFI a approuvé le rapport et les recommandations issus de la Consultation technique en exigeant expressément que les mesures soient promues au sein des ORGP dans le cadre du développement ou de l'amélioration des aspects relatifs à l'État du port dans les systèmes de contrôle régionaux. Par conséquent, la FAO s'est vue confier le mandat d'élaborer un programme visant à aider les pays en voie de développement à faciliter la mise en œuvre du Dispositif type. En juin 2005, le Conseil de la FAO a approuvé le rapport du COFI et le Dispositif type.

Le Dispositif type de la FAO 2005 s'appuie sur la liste des infractions énoncées dans l'Accord des Nations unies sur les stocks de poissons chevauchants (1995), qui encouragent la cohérence entre les infractions de pêche graves et les activités de pêche INN. L'échange de renseignements sous-tend l'efficacité des opérations et la responsabilité principale, dans ce domaine, incombe à l'État du port.

Le Dispositif type de la FAO 2005 comporte cinq annexes techniques dont dépendent ses opérations. Ces annexes sont axées sur :

- les informations à communiquer au préalable par les navires de pêche étrangers qui souhaitent entrer dans un port ;
- les procédures d'inspection par l'État du port ;
- les résultats des inspections ;
- la formation des inspecteurs ;
- les renseignements sur les inspections des États du port.

Ces annexes ont pour objectif de promouvoir l'application uniforme et harmonisée du Dispositif parmi les pays et d'aider les capitaines des navires de pêche étrangers à se conformer aux mesures de l'État du port adoptées au niveau régional.

Encadré 8 | Dispositif type établi par la FAO et mesures du ressort de l'État du port

Le Dispositif type est un instrument non contraignant conçu pour promouvoir et renforcer la mise en œuvre du PAI-INN et servir d'étape intermédiaire dans l'élaboration de l'Accord contraignant 2009 de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port. Il s'adresse à l'ensemble des États, des entités halieutiques et des ORGP et a pour objectif de « faciliter la mise en œuvre de mesures efficaces par les États du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) ».

3.1.5. Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2009)

Aux étapes préliminaires des négociations du Dispositif type 2005 relatif aux mesures du ressort de l'État du port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, les membres de la FAO n'ont pas été en mesure de parvenir à un consensus pour adopter un instrument international contraignant. Par la suite, lors de la séance 2006 de la Conférence d'examen de l'Accord de l'ONU sur les stocks de poissons chevauchants (1995), les parties à la conférence ont estimé que la mise en place d'un instrument international juridiquement contraignant imposant la prise de mesures par les États du port était une étape nécessaire pour renforcer ces mesures contre les « ports de complaisance ».

Suite à la session 2009 du COFI, un calendrier a été approuvé pour convoquer une consultation d'experts et une consultation technique pour élaborer un projet d'instrument juridiquement contraignant sur les mesures du ressort de l'État du port. La Consultation d'experts de la FAO s'est tenue à Washington, DC (États-Unis) en septembre 2007 et la Consultation technique sur les mesures du ressort de l'État du port a entamé ses travaux en juin 2008. Suite à de nombreuses sessions de la Consultation technique, un accord a été conclu et soumis directement à la session de 2009 du Conseil et de la Conférence de la FAO. L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée a ensuite été approuvé par la Conférence de la FAO lors de sa 36^e session tenue le 22 novembre 2009, par la Résolution n° 12/2009, en vertu de l'alinéa 1 de l'article XIV de la Constitution de la FAO.

Conformément à l'article 25, l'Accord a été ouvert à la signature de tous les États et organisations régionales d'intégration économique à la FAO du 22 novembre 2009 jusqu'au 21 novembre 2010. L'article 29 de l'Accord prévoit l'entrée en vigueur de celui-ci trente jours après la date de dépôt du 25^e instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du directeur général, conformément à l'article 26 ou 27.

L'objectif premier de l'Accord FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port consiste à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée afin d'assurer la conservation à long terme et l'utilisation durable des ressources marines vivantes et des écosystèmes marins. L'Accord est l'aboutissement des mesures de l'État du port qui ont été incluses dans des instruments (contraignants et non contraignants) depuis la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS) ainsi que des efforts déployés par les organisations internationales pour combattre la pêche INN. Les mesures tiennent compte du droit souverain d'un État du port ayant le plein contrôle sur l'accès des navires étrangers dans ses ports. Les mesures du ressort de l'État du port peuvent détecter et réagir, à moindre coût, aux activités de pêche INN qui ont eu lieu en mer, ou lorsque les efforts en matière de SCS sont soit inexistantes soit difficiles et coûteux à mettre en œuvre.

Ces mesures seront efficaces contre les navires dont les États du pavillon sont soit réticents soit inefficaces en ce qu'il s'agit de contrôler leurs activités, et appuieront les États du pavillon coopérants qui peinent à contrôler leurs navires. La mise en œuvre efficace des mesures du ressort de l'État du port et de la coopération parmi les États et les entités régionales aura une incidence directe sur la circulation et la vente des produits de la pêche INN, ce qui rendra ces entreprises non rentables, de sorte qu'elles ne seront plus profitables pour les exploitants impliqués dans ces activités.

L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port est structuré en 10 parties, 37 articles et 5 annexes (encadré 9).

Encadré 9 | Aperçu de la structure de l'Accord de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port

Préambule	Partie 10 Dispositions finales
Partie 1 Dispositions générales	Annexe A : Informations à fournir au préalable par les navires de pêche demandant l'autorisation d'entrer dans un port
Partie 2 Entrée au port	Annexe B : Procédures d'inspection de l'État du port
Partie 3 Utilisation des ports	Annexe C : Résultats de l'inspection
Partie 4 Inspection et mesures de suivi	Annexe D : Systèmes d'information sur les mesures du ressort de l'État du port
Partie 5 Rôle de l'État du pavillon	Annexe E : Lignes directrices pour la formation des inspecteurs
Partie 6 Besoins des États en développement	
Partie 7 Règlement de différends	
Partie 8 Tiers à l'accord	
Partie 9 Suivi, examen et évaluation	

Les CPC de la CTOI suivantes ont déposé leurs instruments aux dates indiquées ci-dessous (S : Signature ; A : adhésion) :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Australie – 27 avril 2010 (S)• Mozambique – 4 novembre 2010 (S)• Union européenne - 22 novembre 2009 (S)• Indonésie – 22 novembre 2009 (S) | <ul style="list-style-type: none">• Sri Lanka – 20 janvier 2011 (A)• Kenya – 19 novembre 2010 (S)• Sierra Leone – 23 novembre 2009 (S) |
|---|--|

3.2. Examen des résolutions de la CTOI relatives aux mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche INN

La CTOI en sa qualité d'organisation régionale de gestion des pêches a reconnu, à un stade précoce, l'efficacité des mesures du ressort de l'État du port pour lutter contre la pêche INN et a adopté, conjointement avec les accords adoptés par l'ONU et la FAO, des mesures relatives aux mesures du ressort de l'État du port et à la pêche INN dans un éventail de résolutions qui ont abouti à la Résolution de la CTOI 10/11 relative aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

Dans la Résolution 99/03 sur l'élaboration d'un dispositif de contrôle et d'inspection, la Commission a noté que les lois internationales évoluaient autour de procédures internationales de contrôle et d'inspection, et a chargé les parties contractantes de soumettre au Secrétariat des propositions et des suggestions aux fins de discussions qui déboucheraient éventuellement sur l'adoption d'un dispositif de contrôle et d'inspection qui contiendrait tous les éléments nécessaires pour assurer un contrôle et une exécution adéquats des mesures de gestion, pour les parties contractantes comme pour les parties non contractantes.

Parallèlement aux mesures relatives aux inspections portuaires, des mesures de conservation ont été élaborées concernant, entre autres, les documents des navires, les livres de pêche, le marquage des engins de pêche ainsi que l'exigence que les CPC soumettent une liste annuelle des navires autorisés à opérer dans la zone CTOI. Selon ces mesures, il incombe aux CPC (État du pavillon) d'assurer un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon, ce qui constitue un élément clé dans tous les accords et instruments visant à lutter contre la pêche INN. La Résolution 02/07 prévoit également que le Secrétariat de la CTOI tienne un registre des navires autorisés à pêcher et à partager des renseignements par voie électronique sur le site web de la CTOI. Ces mesures ont été considérablement renforcées dans la Résolution 11/03 concernant *l'établissement d'une liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone de compétence de la CTOI.*

La Résolution 01/03 a établi un programme visant à promouvoir le respect par les navires des parties non contractantes des résolutions de la CTOI et revêt toute son importance en ce qu'elle contient l'exigence pour les CPC de communiquer les détails des navires soupçonnés de « pêcher de façon contraire aux mesures de conservation ou de gestion de la CTOI » à l'État du pavillon du navire et au « Secrétariat de la CTOI qui, à son tour, avisera les autres parties contractantes ».

En vertu de la Résolution 01/03, il est aussi obligatoire qu'un navire qui entre volontairement dans un port d'une CPC :

« soit inspecté par des responsables autorisés des parties contractantes qui sont bien informés des mesures de la CTOI et ne soit autorisé à procéder à aucun débarquement ni transbordement avant la fin de l'inspection. Ces inspections concernent les documents du navire, les livres de pêche, les engins de pêche, les captures détenues à bord et tout ce qui a trait aux activités du navire dans la zone CTOI. »

D'autres dispositions sont prévues pour le partage d'informations avec le Secrétariat de la CTOI et avec d'autres parties contractantes. Les objectifs de ces mesures ont été suivis dans les résolutions 02/01 et 05/03, qui ont été remplacées par la Résolution 10/11 relative aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

Encadré 10 | Historique de l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port au sein de la CTOI

- 2001 Atelier de la CTOI sur un programme intégré de contrôle et d'inspection (Yaizu, Japon) ;
- 2001 Adoption de la Résolution 01/03 de la CTOI établissant un programme pour promouvoir le respect par les navires des parties non contractantes aux résolutions de la CTOI ;
- 2002 Adoption de la Résolution 02/01 de la CTOI - relative à l'établissement d'un programme CTOI d'inspection au port ;
- 2005 Adoption de la Résolution 05/03 - relative à l'établissement d'un programme CTOI d'inspection au port ;
- 2009 Proposition d'une résolution sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non règlementée ;
- 2010 Adoption de la Résolution 10/11 - relative aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non règlementée.

3.3 Résolution de la CTOI relative aux mesures du ressort de l'État du port

La CTOI a joué un rôle de premier plan parmi les ORGP thonières en étant la première à adopter des mesures qui sont presque identiques à l'Accord FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port mais qui s'adressent à, et sont immédiatement contraignantes au sein de, la zone de compétence de la CTOI. En tant que mesures régionales, elles sont conçues plus précisément pour les CPC de la CTOI que ne le sont les dispositions globales contenues dans l'Accord FAO.

Encadré 11 | Résolution de la CTOI relative aux mesures du ressort de l'État du port

La Résolution de la CTOI 10/11 relative aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2011. Il s'agit de mesures juridiquement contraignantes qui s'appliquent à l'ensemble des CPC de la CTOI. La Résolution reflète toutes les dispositions pertinentes de l'Accord FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port, obligeant les CPC à mettre celles-ci en œuvre dans la région.

Pour appliquer efficacement les mesures du ressort de l'État du port, les CPC doivent tout d'abord saisir pleinement leurs responsabilités qui accompagnent la mise en œuvre de la Résolution de la CTOI 10/11 et renforcer, d'autre part, leurs capacités institutionnelles sur le terrain et mettre en place des systèmes opérationnels pour exécuter ces mesures. Un exemplaire de la Résolution de la CTOI 10/11 relative aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN figure à l'Annexe I.

Encadré 12 | Structure de la Résolution de la CTOI sur les mesures du ressort de l'État du port

Partie 1 - Dispositions générales

- Emploi des termes
- Objectif
- Application
- Intégration et coordination au niveau national

Partie 2 - Entrée au port

- Désignation des ports
- Mesures du ressort de l'État du port précédant l'entrée

Partie 3 - Utilisation des ports

- Mesures du ressort de l'État du port précédant une inspection et suivant l'inspection
- Dispositions en matière de renseignements et de communication

Partie 4 - Inspections et actions de suivi

- Niveaux et priorités en matière d'inspection
- Conduite des inspections
- Formulaire de la CTOI de Rapport d'inspection au port ;
- Transmission des résultats de l'inspection ;
- Formation des inspecteurs

Partie 5 - Rôle de l'État du pavillon

Partie 6 - Besoins des États en développement

Partie 7 - Rôles du Secrétariat de la CTOI

Noter la structure similaire de la Résolution 10/11 et de l'Accord FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (encadré 9).

3.3.1 Responsabilités de l'État du port dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11

La 1^e partie de l'alinéa 3 de la Résolution de la CTOI 10/11 oblige clairement l'État du port à appliquer la Résolution concernant tous les navires étrangers entrant dans ses ports. Elle fait obligation à l'État du port d'élaborer des aspects politiques, juridiques, institutionnels et opérationnels à l'échelle nationale, et de s'assurer qu'il ait les capacités humaines nécessaires pour répondre aux exigences de la Résolution.

Encadré 13 | Rôle et responsabilités de l'État du port - mise en œuvre

Partie 1 alinéa 3 :

« Chaque CPC, en sa qualité d'État du port, applique la présente résolution aux navires qui ne sont pas autorisés à battre son pavillon et qui cherchent à entrer dans son ou ses port(s) ou qui se trouvent dans l'un de ses ports, à l'exception :

(a) des navires d'un État voisin se livrant à une pêche artisanale de subsistance, à condition que l'État du port et l'État du pavillon coopèrent pour faire en sorte que ces navires ne se livrent pas à la pêche INN ni à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, et

(b) des navires cargo qui ne transportent pas de poisson ou qui transportent seulement du poisson ou, s'ils en transportent, seulement du poisson qui a été débarqué auparavant, à condition qu'il n'existe pas de sérieuses raisons permettant de soupçonner que ces navires se sont livrés à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN. »

La Résolution met en évidence six aspects fondamentaux que doit prendre en compte l'État du port :

a) *L'intégration et la coordination au niveau national*

La Résolution exige l'intégration et la coordination au niveau national et cela implique toute une série d'aspects qui comprennent la détermination des mandats institutionnels, les procédures de prise de décision et le renforcement des capacités humaines et des systèmes d'information.

Pour ce faire, des politiques, des plans et des stratégies nationaux de CPC seront requis, dans la mesure du possible, pour entreprendre les mesures suivantes :

- Intégrer ou coordonner les MREP liées à la pêche avec le système plus vaste de contrôle par l'État du port. Cela comprendrait des contrôles portuaires applicables aux navires marchands ;
- Intégrer les mesures du ressort de l'État du port aux autres mesures pour lutter contre la pêche INN et les activités connexes, en tenant compte, le cas échéant, du PAI-INN. Il pourrait s'agir, par exemple, du SSN et des programmes d'observation ;
- Échanger des données parmi les organismes nationaux compétents et coordonner leurs activités.

b) *Désignation des ports*

Les CPC devraient désigner et faire connaître les ports dans lesquels les navires peuvent faire une demande d'autorisation d'entrée, conformément à la Résolution, et soumettre une liste de ces ports au Secrétariat de la CTOI avant le 31 décembre 2010. Cela permettra à la CTOI d'afficher sur son site internet les ports qui ont été désignés. À la suite de cette démarche, chaque CPC doit, dans toute la mesure du possible, faire en sorte que chaque port désigné soit doté de moyens suffisants pour mener des inspections conformément à la présente Résolution.

c) *Entrée, autorisation et refus d'entrée au port*

Les CPC exigeront une demande préalable de tous les navires de pêche étrangers ou des navires associés à des activités de pêche, qui souhaitent entrer dans leur port. La demande doit contenir tous les renseignements conformément à l'annexe de la Résolution ou tout autre renseignement que pourrait exiger l'État du port.

Pour donner suffisamment de temps à l'État d'étudier les renseignements contenus dans la demande, celle-ci doit être soumise au moins 24 heures avant d'entrer dans le port, ou immédiatement après la fin des activités de pêche, si le navire prend moins de 24 heures pour rejoindre le port.

Afin d'assurer une procédure souple et efficace, suite à la demande d'autorisation d'entrée d'un navire dans un port, les politiques et les plans doivent garantir :

- des procédures de communication efficaces qui comprennent la communication avec d'autres CPC, États du pavillon, ORGP, et avec la CTOI
- des mesures dissuasives qui peuvent être prises contre les navires, les personnes ou les organisations qui utilisent ou qui permettent l'utilisation des ports où une telle demande d'entrée a été refusée.

d) Conduite des inspections

Les CPC doivent veiller à ce que les inspections soient effectuées par des personnes qualifiées et doivent leur accorder le mandat juridique et le soutien pour exécuter leurs fonctions. Après chaque inspection, un rapport comprenant tous les renseignements figurant dans l'annexe appropriée doit être rédigé. Ensuite, dans les trois jours ouvrables suivant la fin de l'inspection, les CPC de l'État du port doivent soumettre, par voie électronique, une copie du rapport d'inspection et, sur demande, l'original ou une copie certifiée conforme dudit rapport au capitaine du navire inspecté, à l'État du pavillon et au Secrétariat de la CTOI.

En outre, et le cas échéant, le rapport peut également être envoyé :

- à l'État du pavillon de tout navire ayant transbordé leurs captures vers le navire inspecté ;
- aux CPC et États appropriés, y compris les États pour lesquels l'inspection a permis de constater que le navire s'était livré à la pêche INN ou à des activités de pêche en soutien à la pêche INN dans les eaux relevant de leur juridiction nationale, et
- à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.

Le Secrétariat de la CTOI soumettra, sans délai, les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées et affichera le rapport d'inspection sur le site internet de la CTOI.

e) Formation des inspecteurs

Les CPC devraient identifier les capacités humaines requises pour effectuer des inspections et établir un programme de formation approprié. Des mécanismes de coopération avec d'autres CPC et avec la CTOI dans le cadre de formation des inspecteurs devraient être envisagés et les lignes directrices relatives à la formation, contenues dans l'annexe 5 de la Résolution, devraient être prises en compte.

f) Mesures du ressort de l'État du port à la suite des inspections

S'agissant des politiques et de la planification, les CPC devraient définir le type de mesures qui peuvent être prises après que des inspections aient révélé de sérieux motifs de penser qu'un navire a pratiqué la pêche INN ou des activités connexes, en conformité avec le droit international. Les mesures du ressort de l'État du port peuvent comprendre l'interdiction d'accès aux ports, l'imposition de sanctions nationales au propriétaire, au capitaine et à l'exploitant du navire et, finalement, l'inscription du navire sur la liste des navires INN de la CTOI.

Encadré 14 | Rôle et responsabilités de l'État du port - aspects fondamentaux de mise en œuvre

La mise en œuvre de la Résolution 10/11 exige des aspects fondamentaux que l'État du port doit prendre en compte :

- l'inclusion des exigences juridiques des MREP dans la législation nationale pour donner mandat aux autorités qui appliquent les mesures ;
- la mise en place des institutions et des procédures administratives dans les ports désignés pour évaluer les demandes préalables d'entrée dans un port ;
- l'intégration et la coordination au niveau national ;
- la désignation des ports où les navires étrangers peuvent débarquer ;
- le port d'entrée : autorisation et refus ;
- la conduite des inspections ;
- la formation des inspecteurs pour enquêter et traiter les demandes d'entrée des navires, mener des inspections à bord, assurer le suivi du déchargement ou du transbordement, et compiler et diffuser des rapports.

3.3.2 Responsabilités de l'État du pavillon dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11

Le rôle et les responsabilités de l'État du pavillon sont prescrits aux alinéas 17.1 à 17.6 de la partie 6 de la Résolution 10/11. En résumé :

- Chaque CPC demande aux navires autorisés à battre son pavillon de coopérer avec l'État du port aux inspections effectuées en vertu de la présente Résolution ;
- Lorsqu'une CPC a de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN et qu'il cherche à entrer dans le port d'un autre État, ou qu'il s'y trouve, elle demande, le cas échéant, à cet État d'inspecter le navire ou de prendre toute autre mesure compatible avec la présente Résolution ;
- Chaque CPC encourage les navires autorisés à battre son pavillon à débarquer, transborder, conditionner et transformer le poisson et à utiliser les autres services portuaires, dans les ports des États qui agissent conformément à la présente résolution, ou d'une manière qui lui soit compatible ;
- Les CPC sont encouragées à élaborer des procédures justes, transparentes et non discriminatoires pour identifier tout État qui pourrait ne pas se comporter conformément à la présente résolution ou d'une manière qui lui soit compatible ;
- Lorsqu'à la suite d'une inspection effectuée par l'État du port, une CPC qui est un État du pavillon reçoit un rapport d'inspection indiquant qu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, elle mène une enquête immédiate et complète sur la question et si elle dispose d'indications suffisantes, elle prend sans attendre les mesures coercitives prévues par ses lois et règlements ;
- Lorsqu'il existe une coopération entre l'État du pavillon et l'État du port concernant les pêcheurs artisanaux pratiquant la pêche de subsistance ou les porte-conteneurs ne transportant pas de poisson ou seulement les poissons qui ont été débarqués auparavant, l'État du pavillon doit veiller à ce que ces navires ne s'adonnent ni à la pêche INN ni à des activités halieutiques y afférent.

Pour répondre à ces exigences, la principale responsabilité de l'État du pavillon est d'établir des lois et des procédures qui lui permettront d'exercer un contrôle effectif sur ses navires battant pavillon, comme l'exige la Résolution. Celles-ci devraient notamment comprendre :

- l'immatriculation de tous ses navires ;
- la délivrance de licences ou d'autorisations de pêcher conditionnelles à chaque navire souhaitant opérer en dehors de ses eaux nationales, et qui définissent clairement :
 - les conditions fixées par l'État du pavillon qui sont conformes aux résolutions de la CTOI ;
 - la zone d'activités et les espèces cibles ;
 - les exigences en matière de livres de pêche dans lesquels sont enregistrés les prises, l'effort de pêche et les données sur la position qui respectent, au minimum, les exigences en matière d'enregistrement de données de la CTOI ;
 - les exigences en matière d'installation de systèmes VMS et d'établissement de rapports y afférent ;
 - les marquages des navires et des engins de pêche ;
 - les inspections régulières.

Encadré 15 | Rôle et responsabilités de l'État du pavillon - aspects fondamentaux de mise en œuvre

La mise en œuvre de la Résolution 10/11 exige des aspects fondamentaux que l'État du pavillon doit prendre en compte :

- veiller à ce que ses navires coopèrent avec l'État du port ;
- demander à l'État du port d'inspecter le navire battant pavillon lorsqu'il est mouillé au port et en cas de preuves ou de soupçon d'activités de pêche INN ;
- enquêter et prendre des mesures lorsque des inspections révèlent qu'un navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités connexes ;
- encourager les navires de l'État du pavillon à débarquer, transborder, conditionner et transformer du poisson, et à utiliser d'autres services portuaires dans les ports des États qui agissent conformément à la Résolution.

3.3.3 Responsabilités du propriétaire, de l'exploitant ou de l'agent dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11

Les mesures du ressort de l'État du port ne se limitent ni aux autorités portuaires ni aux autorités de l'État du pavillon. L'industrie de la pêche joue un rôle majeur dans la mise en œuvre de la Résolution car elle peut compromettre les mesures ou en améliorer l'efficacité. Les propriétaires et les exploitants de navires, ainsi que les agents du navire dans le port, doivent être complètement à jour du contenu et des exigences de la Résolution 10/11.

Dans la plupart des cas, la communication de documents sollicitant l'entrée dans un port se fera par l'intermédiaire des agents du navire. Par ailleurs, les agents sont souvent les mieux placés pour assurer la prestation de services de traduction durant l'inspection.

Les autorités de pêche d'un port sont tenues d'identifier les principaux agents qui s'occupent des navires étrangers qui entrent dans ce port et, si possible, leur remettre la documentation et les conseiller et encourager à coopérer avec les équipes d'inspection.

Encadré 16 | Rôle et responsabilités de l'industrie de la pêche

La mise en œuvre de la Résolution 10/11 exige des aspects fondamentaux que l'industrie de la pêche doit prendre en compte :

- avant d'entrer dans un port, le capitaine ou l'agent du navire doit soumettre la demande préalable d'entrée dans un port aux administrations portuaires ;
- dans le cas d'une autorisation d'entrée, le capitaine ou l'agent du navire doit présenter l'autorisation aux autorités compétentes de l'État du port ;
- le capitaine est tenu de collaborer avec l'État du port durant l'inspection du navire et connaître les procédures d'inspection, fournir l'assistance aux inspecteurs ainsi que les renseignements requis et leur présenter la documentation appropriée.

3.3.4 Responsabilités du Secrétariat de la CTOI dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11

Le Secrétariat de la CTOI est chargé d'afficher, sur le site internet de la CTOI, les informations suivantes telles qu'il les reçoit des CPC :

- la liste des ports désignés ;
- le délai de notification préalable instauré par chaque CPC ;
- les informations relatives à l'autorité compétente désignée dans chaque CPC de l'État du port ;
- une copie vierge du formulaire de rapport d'inspection portuaire de la CTOI.

Le Secrétariat de la CTOI se charge également d'afficher, sur la partie sécurisée du site internet de la CTOI :

- des copies de tous les rapports d'inspection portuaire soumis par les CPC de l'État du port ;
- tous les formulaires relatifs à un déchargement ou transbordement spécifique.

En outre, le Secrétariat soumet, sans délai, les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées.

Encadré 17 | Rôle et responsabilités du Secrétariat de la CTOI

La mise en œuvre de la Résolution 10/11 exige que le Secrétariat de la CTOI :

- affiche sur le site internet de la CTOI :
 - la liste des ports désignés,
 - l'autorité compétente dans chaque CPC de l'État du port,
 - le délai de notification préalable instauré par chaque CPC,
 - les copies de tous les rapports d'inspection portuaire soumis par les CPC de l'État du port, y compris tous les formulaires concernant un débarquement ou un transbordement spécifique
- communique les rapports d'inspection aux ORGP concernées.

CHAPITRE 2

Acquisition de connaissances pour mettre en œuvre les mesures du ressort de l'État du port de la CTOI

Nomination, formation et pouvoirs des inspecteurs des pêches

Éthique, confidentialité de l'information, santé et sécurité à bord

Identification des poissons et des produits

Conception et spécifications des engins de pêche

Systemes de surveillance des navires



Ce chapitre fournit un contexte théorique des exigences en matière de formation, qui permettrait aux inspecteurs d'avoir une connaissance approfondie des protocoles nécessaires pour approcher l'équipage d'un navire de pêche, toutes nationalités confondues, et d'y mener des inspections. Les tâches effectuées à bord des navires requièrent une connaissance des dangers y existant ainsi qu'une formation approfondie en procédures d'hygiène et de sécurité à appliquer durant l'embarquement et les inspections à bord. Les inspecteurs doivent également avoir une connaissance étendue de la pêche, des engins de pêche et des espèces qu'ils seraient susceptibles de rencontrer dans le cadre de leur travail.

La première partie de ce chapitre traite de la nomination et de l'éthique que l'on attend des inspecteurs. S'ensuivent les exigences en matière de formation en santé et sécurité qui devrait être obligatoire pour tout professionnel appelé à effectuer des inspections à bord.

Les sections suivantes, qui couvrent les engins de pêche, l'enregistrement de la position et les systèmes SSN, fourniront aux inspecteurs une base pour comprendre les pêches, les espèces capturées et les engins de pêche qu'ils sont susceptibles d'observer. Les pouvoirs d'un inspecteur de procéder à une inspection et de recueillir des preuves qui pourront être utilisées dans d'autres procédures judiciaires, sont discutés dans la mesure où ceux-ci doivent répondre aux exigences nationales et aux mesures de suivi lorsque des navires sont inspectés et soupçonnés d'être impliqués dans la pêche INN.

4. Nomination et formation des inspecteurs

La nomination d'inspecteurs des pêches est couverte dans la section pertinente de la législation nationale de la pêche et les inspecteurs sont donc tenus juridiquement de faire appliquer ces lois. Dans la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port, l'inspecteur des pêches est un représentant de la personne morale et repose dans le droit de souveraineté de l'État du port. Son rôle, dans le cadre de l'autorité de gestion des pêches, est d'exécuter les mesures du ressort de l'État du port à bord des navires de pêche étrangers qui entrent dans leurs ports désignés.

Les inspecteurs des pêches assument un nombre de fonctions au sein de leur État, dont chacune varie selon l'importance et les objectifs de chaque pays et pêcherie concernés. Les CPC doivent s'assurer que les inspections qui ont lieu dans leurs ports soient effectuées par des inspecteurs dûment qualifiés et habilités à cet effet. Comme il l'est indiqué dans l'annexe 5 de la Résolution 10/11, les éléments d'un programme de formation à l'intention des inspecteurs de l'État du port sont décrits dans la section suivante et devraient aborder, au minimum, les aspects suivants :

- Éthique ;
- Questions d'hygiène, de sécurité sanitaire et de sûreté ;
- Lois et les règlements nationaux applicables, domaines de compétence et Résolution de conservation et de gestion de la CTOI, et droit international applicable ;
- Collecte, évaluation et conservation des éléments de preuve ;
- Procédures d'inspection générales telles que techniques de rédaction de rapports et d'entretien ;
- Analyse des sources d'information, telles que journaux de bord, documents électroniques et historique du navire (nom, historique des propriétaires et État du pavillon), nécessaires pour valider les informations fournies par le capitaine du navire ;
- Arraînement et inspection du navire, y compris inspection des cales et détermination de leur capacité ;
- Vérification et validation des informations relatives au poisson débarqué, transbordé, transformé ainsi qu'au poisson conservé à bord, y compris l'application des facteurs de conversion pour les différentes espèces et les différents produits de la pêche ;
- Identification des espèces de poissons, mesure de la longueur des prises et autres paramètres biologiques ;
- Identification des navires et engins de pêche et techniques d'inspection et de mesure des engins ;
- Équipement et utilisation des SSN et d'autres systèmes de surveillance électronique ; et
- Mesures à prendre à l'issue d'une inspection.

4.1. Éthique et confidentialité de l'information

4.1.1. Déontologie professionnelle

L'esprit des inspections à bord

Bien qu'il y ait des motifs juridiques pleinement justifiés pour effectuer une inspection de navires de pêche au port, l'attitude ou l'esprit de l'équipe chargée de l'inspection aura une influence majeure tant sur l'accueil reçu à bord du navire de pêche que sur les résultats et la valeur de l'inspection ultérieure. Ce qui importe le plus pour l'équipe chargée de l'inspection, c'est l'impartialité et le professionnalisme tout au long de la mission. Si le capitaine du navire de pêche a l'impression d'avoir affaire à des professionnels, il sera moins enclin à tenter de duper ou d'obstruer les inspecteurs.

Professionnalisme

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 du pays concerné.

Il est important d'éviter toute discussion avec l'équipage à bord du navire et d'éviter d'exprimer toute opinion personnelle 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 l'efficacité de la procédure d'inspection.

Offrir des dons ou des cadeaux aux inspecteurs 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 aussi être perçu comme une insulte dans certains cas. Les États devraient disposer de procédures claires sur la façon de faire face à ces situations en tenant compte de leurs coutumes et cultures particulières.

Les habitudes culturelles des équipages à bord des navires de pêche étrangers varient d'un pays à l'autre et dans de nombreux cas, ces derniers passent de longs mois en mer. Il serait professionnel et courtois de respecter leurs coutumes. Une pratique courante consiste à enlever ses chaussures en entrant dans une timonerie ou dans les locaux d'habitation dans un navire. Il est important de ne pas faire de commentaires sur les animaux de compagnie ou les images affichées dans un navire. Si, sur certains navires, un petit autel est aménagé sur le pont ou dans la salle des cartes, il ne faut pas y toucher.

Encadré 18 | Inspection des navires de pêche – déontologie professionnelle

1. Le port de l'uniforme et l'interdiction de fumer ou de manger pendant le service ;
2. Un embarquement efficace à bord du navire à inspecter ;
3. Une attitude courtoise mais ferme durant l'entrevue initiale du capitaine ;
4. Une attitude courtoise mais ferme vis-à-vis des membres de l'équipage tout au long de l'inspection ;
5. Il est interdit de s'asseoir, de s'appuyer ou de s'affaler au cours d'une inspection ;
6. Une approche terre à terre mais ferme durant l'inspection du navire est exigée. Rien ne doit être divulgué jusqu'à ce que des éléments de preuve de délit soient fermement établis. Les questions doivent être « ouvertes » aux membres d'équipage et toutes les réponses doivent être notées avec précision ;
7. Il est interdit d'accepter des boissons, notamment des boissons alcoolisées, ni d'en consommer ;
8. Malgré l'insistance de la part de l'équipage ou d'officiers pour offrir du poisson ou tout autre type de don pendant ou après une inspection, l'inspecteur est tenu de refuser poliment ceux-ci, en prenant soin autant que possible de ne pas offenser qui que ce soit. Ce dernier point est souvent accompagné d'un avis standard, d'une lettre ou d'une fiche que porte l'officier et qui stipule que, selon la politique du ministère des pêches, les agents des pêches « ne doivent pas accepter » de don, de cadeau, de poisson ou de boissons offerts par le capitaine ou par l'équipage. Une telle acceptation peut constituer un motif de licenciement du service d'inspection.

4.1.2. Uniformes et allure professionnelle

Le port de l'uniforme est important pour identifier l'inspecteur en qualité de représentant professionnel national et de le distinguer parmi toute autre personne qui pourrait monter à bord d'un navire, comme le fournisseur d'équipements maritimes, le mécanicien ou le technicien, entre autres. L'uniforme doit donc être propre, bien pressé et soigné et porté au complet et pas en partie. La tenue complète de l'uniforme comprend le pantalon, la chemise, le chapeau et les chaussures, fournis par l'autorité des pêches.

L'inspecteur doit tout d'abord se présenter au capitaine du navire et montrer sa carte d'identité ou son insigne. Il doit s'assurer que le capitaine et l'équipage comprennent qu'il est un inspecteur des pêches et qu'il est en service, et doit faire preuve d'autorité en toute circonstance. Il convient de se rappeler qu'être « **dans l'exercice de vos fonctions** » comprend beaucoup plus que d'être en service. Cela signifie que vous êtes autorisé par la loi à mener l'inspection et que l'on vous accorde le pouvoir de faire ce que vous faites.

4.1.3. Confidentialité de l'information

Un code de classification et d'accès à l'information devrait faire partie intégrante des politiques de gestion des pêches. Tous les renseignements recueillis à bord d'un navire doivent être traités dans la plus stricte confidentialité. Il ne faut ni partager d'information (notamment les données de capture) avec d'autres agents pouvant se trouver à bord ni discuter des détails d'autres navires avec le personnel de bord. Toute violation de la confidentialité de l'information doit être mentionnée dans le Code de conduite pour les inspecteurs des pêches et doit faire l'objet de procédures disciplinaires, allant jusqu'au renvoi du poste.

4.2. Santé et sécurité à bord

Lorsqu'un navire est arraisonné à côté d'un 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 accomplir leurs tâches 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.

La santé et la sécurité à bord relèvent de la responsabilité de chaque individu, qui est tenu d'assurer sa propre sécurité tout comme celle des autres et du navire. Il est du devoir de chaque individu de porter à l'attention du capitaine ou du responsable de santé et de sécurité à bord de tout danger perçu à l'égard d'individus ou du navire.

Les aspects relatifs à la santé et à la sécurité sont nombreux et les connaissances y afférentes s'acquièrent grâce à l'expérience vécue en mer. Bien que les navires diffèrent en termes de conception et de fonction, les risques communs associés à la sécurité et à la santé comprennent :

- l'équipement mal rangé ;
- l'huile sur les échelles et les ponts. Cela peut provoquer des chutes et des blessures ;
- fumer dans des lieux non autorisés. Cela peut provoquer des incendies et des explosions ;
- des vêtements de sécurité inappropriés, entraînant des blessures graves ;
- les risques d'irradiation (RADHAZ) provenant des radios, des radars et des émetteurs laser. Ceux-ci sont normalement marqués à l'aide de cercles sur le pont, dans lesquels les membres de l'équipage ne doivent pas entrer lorsque l'émetteur est allumé ;
- monter au mât sans autorisation. Cela peut entraîner des brûlures dues au rayonnement ou des lésions corporelles des radars tournants.

Encadré 19 | Inspection des navires de pêche – risques courants à bord des navires

1. L'embarquement non sécurisé et le danger de tomber entre le quai et le navire ;
2. Le poisson ou les cartons qui tombent des palans ;
3. Les crochets de grue pivotant au-dessus des têtes ;
4. Tomber dans des baies ouvertes ;
5. Les ponts glissants ;
6. Les câbles sur le pont qui sont happés sous la tension du démarrage des treuils ;
7. Les engins de pêche mal rangés, rendant la marche dangereuse sur ou sous les ponts,
8. La fuite du gaz de réfrigération.

La formation en matière de santé et de sécurité peut se ranger en deux grandes catégories, à savoir, les vêtements de protection et les procédures de sécurité.

4.2.1. Vêtements de protection

Les vêtements de protection permettent d'éviter des blessures mais n'empêchent pas les accidents. Ceux-ci ne peuvent être réduits qu'à travers la vigilance et en appliquant des méthodes de travail sûres. Les vêtements de protection comprennent ce qui suit :

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• bottes de protection ;• gilets réfléchissants ;• combinaisons et gants hermétiques ; | <ul style="list-style-type: none">• casques ;• gants ;• vêtement de flottaison individuel (VFI). |
|--|--|

Il existe toujours un risque de chute d'objets ou de personnes en se déplaçant dans les passages étroits d'un navire. Des bottes avec embout en acier et protection aux chevilles et des « casques » contribuent à éviter les blessures. Dans certains ports, il est désormais obligatoire de porter tous ces vêtements durant les travaux entrepris sur le pont ou lors du contrôle du déchargement à terre. Des bottes de sécurité de qualité devraient aussi contenir des semelles antidérapantes, résistantes aux produits chimiques, et antipatinage pour permettre de se déplacer en toute sécurité sur les ponts mouillés ou glissants. Toutefois, il est essentiel de respecter les pratiques culturelles des navires étrangers à bord dans la mesure où les chaussures ne sont pas portées sur le pont ou dans les quartiers d'habitation.

Un casque de sécurité ou « casque protecteur » doit être porté en tout temps lors des déplacements sur le pont supérieur d'un navire ou lors du contrôle du déchargement. En vous déplaçant entre les ponts, le casque peut être remplacé par une simple casquette qui vous protégera la tête dans les passages étroits à cloisons basses.

Dans les ports où les navires de pêche n'accostent pas au quai mais mouillent à une certaine distance du port, l'équipe d'inspection doit embarquer à partir d'une navette. Malgré le fait d'opérer dans des conditions protégées, il existe des dangers semblables à ceux que représente l'embarquement en mer. Un vêtement de flottaison individuel (VFI) doit être porté durant l'opération d'embarquement et durant tout déplacement sur le pont supérieur.

À l'instar de l'exigence du port de bottes de sécurité et de casques, le port du gilet réfléchissant est obligatoire dans de nombreux ports. Le gilet réfléchissant aide à rendre l'inspecteur plus visible, en particulier dans des conditions de faible luminosité. Il rend l'inspecteur plus visible aux grutiers ou aux opérateurs de machinerie.

Les gants de travail servent à vous protéger les mains des objets tranchants et à avoir les mains propres lors de l'inspection et du maniement des engins de pêche à bord.

Les combinaisons et les gants hermétiques sont indispensables pour entrer dans les cales réfrigérées et manipuler des produits surgelés. À des températures inférieures à - 50 ° C, des brûlures de congélation peuvent survenir instantanément en effleurant accidentellement des objets métalliques dans une cale réfrigérée et une longue exposition peut entraîner, à long terme, des conséquences importantes.

4.2.2. Méthodes de travail sûres

Une fois monté à bord, l'inspecteur doit rapidement se familiariser à la disposition générale du navire et aux risques potentiels pour la santé et la sécurité. Une tournée de vérification en matière de santé et de sécurité pourrait être effectuée par un des officiers si l'inspecteur le juge nécessaire. Cela serait essentiel sur un navire que les inspecteurs ne connaissent pas, tel un navire frigorifique par exemple, où les écoutilles sont ouvertes et où des opérations de transbordement ou de déchargement à l'aide de filets sont en cours.

4.2.3. Procédures pour entrer dans des espaces clos

Entrer dans des espaces clos comporte un certain nombre de dangers et il est essentiel que les inspecteurs soient conscients et formés pour mener des inspections dans ces lieux. Toute inspection d'un espace clos doit se composer d'une équipe d'un minimum de deux personnes, qui doivent toutes deux être des inspecteurs de l'État du port et à aucun moment un membre de l'équipage ne doit servir d'alternative pour accompagner un inspecteur.

Les deux principaux dangers résident dans les faibles niveaux d'oxygène et le fait de se retrouver enfermé par erreur. L'air dans un espace clos sans ventilation peut entraîner une faible concentration d'oxygène. Cette situation est souvent aggravée dans une atmosphère chaude et calme. Dans les cales réfrigérées, la contamination au gaz de réfrigération pose également un risque élevé.

Les procédures habituelles pour entrer dans des espaces clos sont les suivantes :

- Ouvrir les écoutilles lentement et s'assurer qu'elles soient verrouillées en position ouverte. Les inspecteurs souhaiteraient peut-être prendre des dispositions spécifiques à ce sujet et l'un des membres de l'équipe d'inspection DOIT surveiller l'écouille ouverte en permanence ;
- Tout compartiment fermé doit être bien aéré avant d'y entrer ;
- En l'absence d'éclairage dans un compartiment, il faut l'éclairer à l'aide d'une torche et vérifier s'il y a des obstructions ;
- S'il est évident que le compartiment a été fermé pendant un certain temps sans aération (très probable s'il n'y a pas d'éclairage), prendre des dispositions pour ventiler la zone. En cas extrême, un appareil de respiration artificielle devra être utilisé pour entrer dans l'espace ;
- Si un seul inspecteur entre dans un compartiment, il doit porter un harnais et un cordage de sécurité qui sera contrôlé par la personne se trouvant auprès de l'écouille ouverte. En aucun cas, l'inspecteur chargé de surveiller l'écouille ouverte ou toute autre personne ne doit pénétrer l'espace à moins qu'un appareil respiratoire ne soit disponible. Le cordage de sécurité doit alors être utilisé.

4.3. Identification des poissons et des produits

Les quatre espèces de thon ciblées dans la région de l'océan Indien sont l'albacore (*Thunnus albacares*), le thon obèse (*Thunnus obesus*), le germon (*Thunnus alalunga*) et le listao (*Katsuwonus pelamis*) (tableau 2). Le thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*) est capturé dans la zone tempérée du sud et géré tout au long de sa distribution par la Commission pour la conservation du thon rouge du Sud.

Il est important que les inspecteurs du port soient en mesure d'identifier les principales espèces pêchées dans la région de l'océan Indien, à l'état entier comme à l'état transformé.

Un guide complet d'identification des espèces est fourni dans la trousse à outils de l'inspecteur du port.

Tableau 2 - Principales espèces de poissons capturées dans la région de l'océan Indien		
Code FAO des espèces	Nom commun (français)	Nom scientifique
Espèces cibles		
YFT	Albacore	<i>Thunnus albacares</i>
BET	Thon obèse	<i>Thunnus obesus</i>
SBF	Thon rouge du Sud	<i>Thunnus maccoyii</i>
SKJ	Listao	<i>Katsuwonus pelamis</i>
ALB	Germon ou thon blanc	<i>Thunnus alalunga</i>
Prises accessoires communes		
KAW	Thonine orientale	<i>Euthynnus affinis</i>
SWO	Espadon	<i>Xiphias gladius</i>
BUM	Makaire bleu	<i>Makaira mazara</i>
BLM	Makaire noir	<i>Makaira indica</i>
MLS	Marlin rayé	<i>Tetrapturus audax</i>
SFA	Voilier	<i>Istiophorus platypterus</i>
BSH	Peau bleue	<i>Prionace glauca</i>
SMA	Requin-taupe bleu	<i>Isurus Oxyrinchus</i>
PTH	Requin-renard pélagique	<i>Alopias pelagicus</i>
BTS	Requin-renard à gros yeux	<i>Alopias superciliosus</i>
OCS	Requin océanique	<i>Carcharhinus longimanus</i>
FAL	Requin soyeux	<i>Carcharhinus falciformis</i>
TIG	Requin tigre commun	<i>Galeocerdo cuvier</i>
SPZ	Requin marteau commun	<i>Sphyrna zygaena</i>
DOL	Dorade coryphène	<i>Coryphaena hippurus</i>
LEC	Escolier noir	<i>Lepidocybium flavobrunneum</i>
OIL	Rouvet	<i>Ruvettus prestiosus</i>

La confusion est souvent due à l'emploi de différents noms communs des espèces de poissons par diverses nationalités. Le *Thunnus alalunga*, par exemple, est appelé « albacora » par les pêcheurs espagnols et le *Thunnus albacares* est appelé « germon » par les pêcheurs français (tableau 3). Les inspecteurs du port doivent contrôler et identifier les prises par leurs noms scientifiques lors des inspections, en vérifiant les livres de pêche, en enregistrant les captures et en contrôlant les débarquements ou les transbordements.

Tableau 3 - Tableau comparatif des noms des principales espèces capturées dans la région de l'océan Indien

Nom scientifique	Noms communs			
	Anglais	Japonais	Espagnol	Français
<i>Thunnus albacares</i>	Yellowfin tuna	Kiwada ou maguro	Rabil	Albacore
<i>Thunnus obesus</i>	Bigeye tuna	Mebachi	Patudo	Thon obèse / patudo
<i>Thunnus alalunga</i>	Albacore tuna ou longfin tuna	Binnaga	Albacora ou Atún blanco	Germon
<i>Euthynnus affinis</i>	Kawakawa	Suma	Bacoreta oriental	Thonine
<i>Katsuwonus pelamis</i>	Skipjack tuna	Katsuo	Listado ou Barrilete	Bonête à ventre rayé ou listao

L'identification des espèces à l'état frais est relativement facile par rapport à celle du poisson congelé ou mis sous glace. Même en petites tailles, les espèces fraîchement pêchées ont une coloration distincte, des marques sur le corps et des morphologies qui fournissent rapidement des éléments visuels pour l'identification (figure 12, 13). Les espèces surgelées sont bien plus difficiles à distinguer en raison des dommages causés aux nageoires, de la décoloration, des égratignures sur la peau et de la déformation ou l'écrasement pendant la procédure d'entreposage.

Même si le thon est le plus facile à distinguer à l'état frais, des erreurs d'identification et de regroupement concernant l'albacore, le thon obèse et le germon, se produisent souvent dans les pêcheries de surface.

Le guide d'identification suivant (figure 13) devrait servir de « meilleure solution » pour identifier les espèces cibles de thonidés à toutes les tailles (albacore, thon obèse, germon et listao). Ces exemples peuvent ensuite être utilisés pour aider à différencier les échantillons qui sont en mauvais état.



Figure 12 : Albacore et thon obèse frais.

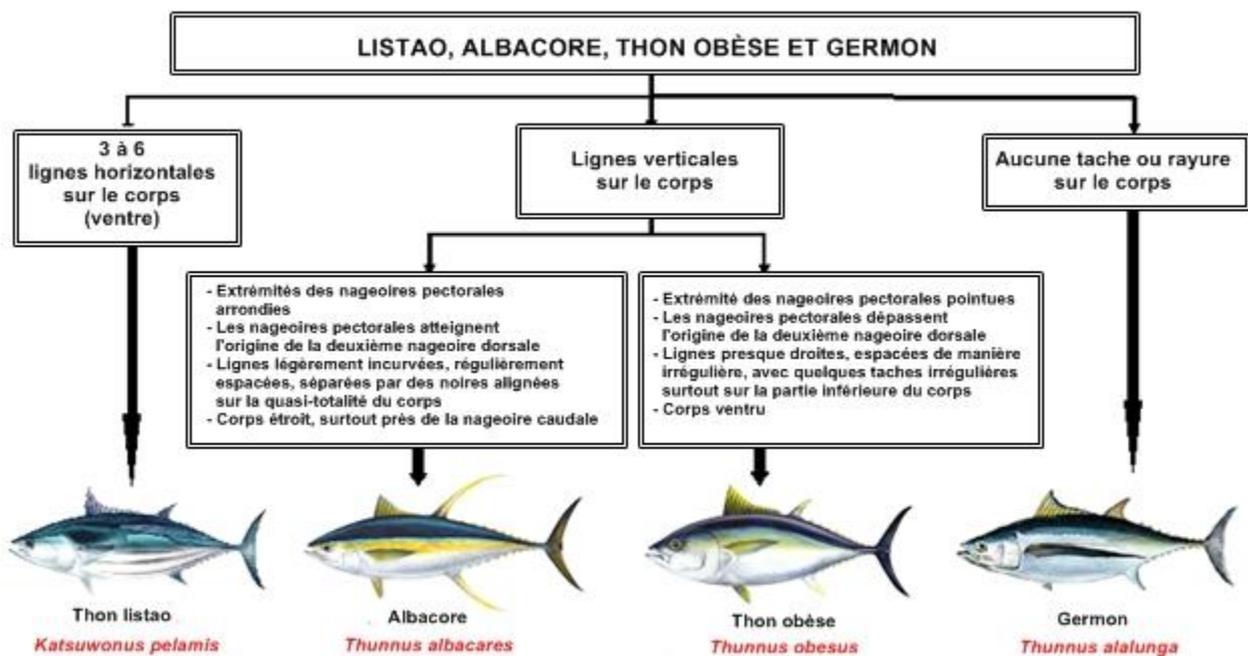


Figure 13 : Éléments d'identification des quatre principales espèces de thonsidés capturées par les navires à senne coulissante, par les canneurs et les palangriers.

4.3.1. Transformation et conservation du poisson à bord

Toute transformation qui consiste à enlever la tête, la queue et les nageoires rend difficile la distinction entre les espèces de thons, et d'autres attrait morphologiques sont utilisés pour identifier les espèces, tels que les parois de l'estomac et la forme du tronc. Il est aussi difficile d'associer des filets congelés à une espèce quelconque sans connaître les méthodes de transformation standard utilisées. Les tableaux 4, 5 et 6 énumèrent les principales méthodes de transformation et les codes de conservation à bord utilisés pour la transmission de données statistiques de la CTOI (Source : Rapport d'étape 2001 du Secrétariat de la CTOI et Directives 2005 pour la déclaration à la CTOI des statistiques de pêche).

Tableau 4 - Types de codes de transformation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI		
Code	Codes de transformation	Images
NO/RND	Non transformé <i>Les prises accessoires de petits thons, d'espèces apparentées au thon et de requins ne sont généralement pas transformés</i>	
DR	Manipulé <i>(sans branchies et éviscéré, étêté, sans queue et / sans nageoires)</i>	
HP	À haute transformation <i>(thon en conserve, longes de poisson, filets de poisson, chair de poisson, huile de poisson, poisson fumé, poisson séché)</i>	
SF	Ailerons <i>(de requins)</i>	
PR	Transformé (non précisé)	

Tableau 5 - Types de codes de transformation du poisson à bord utilisés au sein de la CTOI		
Code	Codes de transformation	Images
GGT	Rostres (s'il y en a), branchies et nageoires enlevés, éviscéré. <i>Les thonidés subissent normalement ce genre de transformation</i>	
HDD	Carcasses manipulées, sans tête ni nageoires mais avec pédoncule caudal.	
PDD	Carcasses manipulées sans tête ni nageoires, ni pédoncule caudal. <i>Les poissons porte-épées ayant fait l'objet de rejets ou de prises accessoires sont généralement transformés de cette manière comme le sont certains requins capturés accidentellement.</i>	
TAL	Carcasses sans tête ni nageoires mais avec pédoncule caudal. <i>Les poissons porte-épées (voilier de l'Atlantique principalement) et les prises accessoires sont quelques fois transformées de cette manière comme le sont certains requins capturés dans des prises accessoires.</i>	
DRY	Poisson transformé et séché à bord (listao, requin).	

Tableau 6 - Types de conservation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI			
Code CTOI	Description de conservation à bord	Code CTOI	Description de conservation à bord
NO	Aucun	ST	Salé
DR	Séché	SM	Fumé
IC	Sous glace	BR	Saumure réfrigérée
RW	Eau de mer réfrigérée	DF	Entreposage frigorifique (en-dessous de -30 degrés)
FR	Entreposage frigorifique (entre 0 et -30 degrés)		

4.3.2. Facteurs de conversion

Il convient de noter que les rapports de captures soumis aux ORGP reposent normalement sur le poids humide et vif du poisson lorsqu'il sort de l'eau. Par conséquent, il est essentiel que les inspecteurs soient en mesure de reconnaître la forme de transformation par espèce, de l'enregistrer et de convertir le poids du poisson transformé en son poids vif humide pour pouvoir vérifier avec précision les rapports de capture et les livres de pêche. Le non-respect de la reconversion au poids humide et vif et l'omission de la vérification des livres de pêche peuvent donner suite à de fausses déclarations des captures « réelles » de poissons dans la région. C'est pourquoi il est impératif que les inspecteurs saisissent pleinement l'importance de convertir le poids du poisson transformé en poids humide et vif des captures de poissons afin de recouper les niveaux de capture par espèce et par navires.

Un facteur de conversion (ou facteur d'extension) est utilisé pour calculer le poids vif d'un poisson à partir du poids de son produit (le poids vif est également appelé « poids frais » ou « poids nominal »). En fonction de la méthode de traitement, divers facteurs de conversion seront applicables aux différents produits.

Encadré 20 | Détermination du facteur de conversion de l'albacore

Un thon frais non transformé pèse 75 kg. Le poisson est ensuite transformé en enlevant les branchies et l'estomac, et les nageoires et la queue sont coupées. Le tronc transformé est ensuite pesé de nouveau, ce qui donne 68,81 kg. Le facteur de conversion (FC) est calculé en divisant le poids vif (RND) par le poids transformé (GGT).

$$FC = \text{Poids vif} / \text{Poids transformé}$$

$$\text{Dans cet exemple, } FC = 75 / 68,81 = 1,0899 \text{ (1,09)}$$

Les facteurs de conversion pour les différents thonidés, requins et autres espèces faisant l'objet de prises accessoires, sont présentés dans les tableaux 7, 8, 9 (Source : *IOTC 2005 Biological data on tuna-like species gathered at the IOTC Secretariat: Status Report*). Ces facteurs devront être appliqués aux poids des produits déclarés à bord afin de vérifier les poids des captures déclarés dans les registres de prises quotidiens.

Encadré 21 | Utilisation du facteur de conversion pour calculer le poids vif

80 tonnes de thon obèse débarquées d'un palangrier.

Le livre de pêche a enregistré approximativement 88 tonnes.

Le poids vif est le poids transformé multiplié par le facteur de conversion ou d'extension.

$$\text{Poids vif} = 80 \times 1,09 = 87,2 \text{ tonnes}$$



=



X 1,09

Ce chiffre confirme le poids consigné dans le livre de pêche du navire, c.-à-d. 88 tonnes.

Il convient de noter que pour les mêmes espèces, différents facteurs de conversion peuvent également s'appliquer. Les facteurs utilisés pour convertir le poids transformé en poids vif ont été publiés par la FAO (1992) et par l'ICCAT. Durant le processus de déchargement, les inspecteurs rencontreront principalement des produits transformés et devront appliquer les facteurs de conversion ou d'extension standard pour calculer les poids vifs des captures afin de les comparer aux données de captures.

Tableau 7 - Facteurs de conversion et code de transformation pour les espèces cibles			
Espèce	Nom commun	Transformation	Facteur d'extension
YFT	Albacore	GGT	1,09
		HDD	1,43
BET	Thon obèse	GGT	1,09
		HDD	1,43
SBF	Thon rouge du Sud	GGT	1,15
		HDD	1,43
ALB	Germon [thon blanc]	GGT	1,1
SKJ	Listao	GGT	1,09

Tableau 8 - Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces de requins			
Espèce	Nom commun	Transformation	Facteur d'extension
BLS	Requin noir (requin soyeux)	HDD	1,33
BSH	Peau bleue	HDD	1,33
		GGT	1,13
BTS	Renard à gros yeux	GGT	1,13
FAL	Requin soyeux (requin noir)	HDD	1,33
		TAL	1,55
		GGT	1,13
MSK	Requin maquereau, requin-taupe commun, requin blanc	HDD	1,33
		PDD	1,55
SKH	Requins NCA	TAL	1,55
		GGT	1,13
		HDD	1,33
SPY	Requin marteau	HDD	1,33
THR	Requin-renard NCA	HDD	1,33
TIG	Requin tigre commun	HDD	1,33

Tableau 9 - Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces faisant l'objet de prises accessoires			
Espèces	Nom commun	Transformation	Facteur d'extension
BIL	Porte-épée	GGT	1,33
		TAL	1,43
BLM	Makaire noir (Makaire blanc ; WM)	GGT	1,33
		TAL	1,43
BLZ	Makaire bleu de l'Indo Pacifique (BUM)	GGT	1,13
		TAL	1,43
MLS	Marlin rayé	GGT	1,13
		TAL	1,2
SFA	Voilier indo-pacifique	HDD	1,33
		GGT	1,13
		TAL	1,43
LEC	Escolier noir	HDD	1,33
OIL	Rouvet	HDD	1,33
		GGT	1,13
SSD	Aiguillat nez court	HDD	1,33
SSP	Makaire à rostre court	HDD	1,43
SWO	Espadon	HDD	1,33
		GGT	1,18
		TAL	1,43
WAH	Thazard-bâtard	HDD	1,33
		GGT	1,13
BILL	Poissons épée NCA	GGT	1,13
		PDD	1,43
MARL	Makaires NCA	GGT	1,13
		TAL	1,43

Ce tableau est particulièrement important pour permettre à l'inspecteur de vérifier le poids des nageoires par rapport au poids des carcasses à bord pour en assurer la conformité. Il est à noter que la Résolution de la CTOI est quelque peu faible en ce qu'il s'agit du poids des nageoires et des carcasses individuelles, mais si elle est révisée pour permettre de convertir tous les poids en poids vifs et humides, cela réduirait d'autant plus la quantité de prises accessoires de requins dans l'océan Indien.

4.4. Conception et spécifications des engins de pêche

Les inspecteurs sont susceptibles d'observer un éventail de différents engins de pêche lors des inspections portuaires, qui comprennent des engins qui ne sont pas nécessairement utilisés dans la région immédiate. Dépendant du type de navire et de pêche dans lequel l'engin est utilisé, l'accessibilité à celui-ci, pour l'identifier et le mesurer, peut varier.

L'accès à, et l'identification des, engins comme les radiobalises, les vire ligne et les vire filet, et les tambours à filet qui sont plus évidents et fixés en permanence, devraient être faciles. Cependant, une grande partie des engins est rangée ou couverte et il s'avèrerait peut-être difficile pour les inspecteurs d'identifier et de mesurer les composants de ces engins.

La demande préalable d'entrée au port comprend l'énumération des engins de pêche à bord. L'autorisation de pêcher délivrée au navire par son État du pavillon ou son État côtier doit également préciser le type d'engin que pourrait utiliser le navire. L'équipe d'inspection devra vérifier ces informations et inspecter l'engin pour s'assurer qu'il soit le même que celui qui a été autorisé et vérifier s'il a été utilisé récemment. Si l'on découvre un engin qui n'a été ni déclaré ni autorisé, ainsi que des preuves attestant son usage récent, cela pourrait témoigner clairement que le navire a été impliqué dans des activités de pêche INN.

4.4.1. Principaux engins de pêche utilisés dans la région de l'océan Indien

Les navires de pêche faisant escale dans les ports de la région de l'océan Indien peuvent provenir d'une zone étendue, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région de l'océan Indien et déployer divers engins de pêche. Cependant, il est fort probable que la majorité des navires proviennent de flottes pêchant dans la région CTOI et ciblant les thons et les espèces apparentées. Les quatre principaux engins de pêche industriels utilisés dans ces pêcheries sont :

- la senne coulissante ;
- la canne ;
- la palangre dérivante,
- le filet maillant.

Les engins associés tels que des dispositifs de concentration de poissons (DCP) et les bouées sonar peuvent aussi être observés à la fois sur les navires de pêche et les navires de soutien.

D'autres pêcheries régionales ou situées en dehors de la région CTOI peuvent inclure :

- le chalut de fond pour les crevettes et les poissons ;
- la palangre de fond ;
- le chalut pélagique ;
- les filets maillants à démersaux.

Les inspecteurs devraient bien comprendre la façon dont ces engins sont utilisés et enregistrer les spécifications des différents composants des engins de pêche. Une description détaillée de ces engins de pêche figure dans le tableau 10 et à l'Annexe II.

4.4.2. La palangre de fond

Une palangre dérivante ou palangre de fond se compose d'une ligne-mère qui est maintenue près de la surface ou à une certaine profondeur au moyen de bouées de surface ou de flotteurs régulièrement espacés. Des lignes secondaires (aussi appelées bas de ligne ou avançons), avec des hameçons munis d'appâts, sont suspendues depuis la ligne-mère à intervalles réguliers entre les bouées. La ligne entière peut s'étendre de 20 à plus de 120 km.

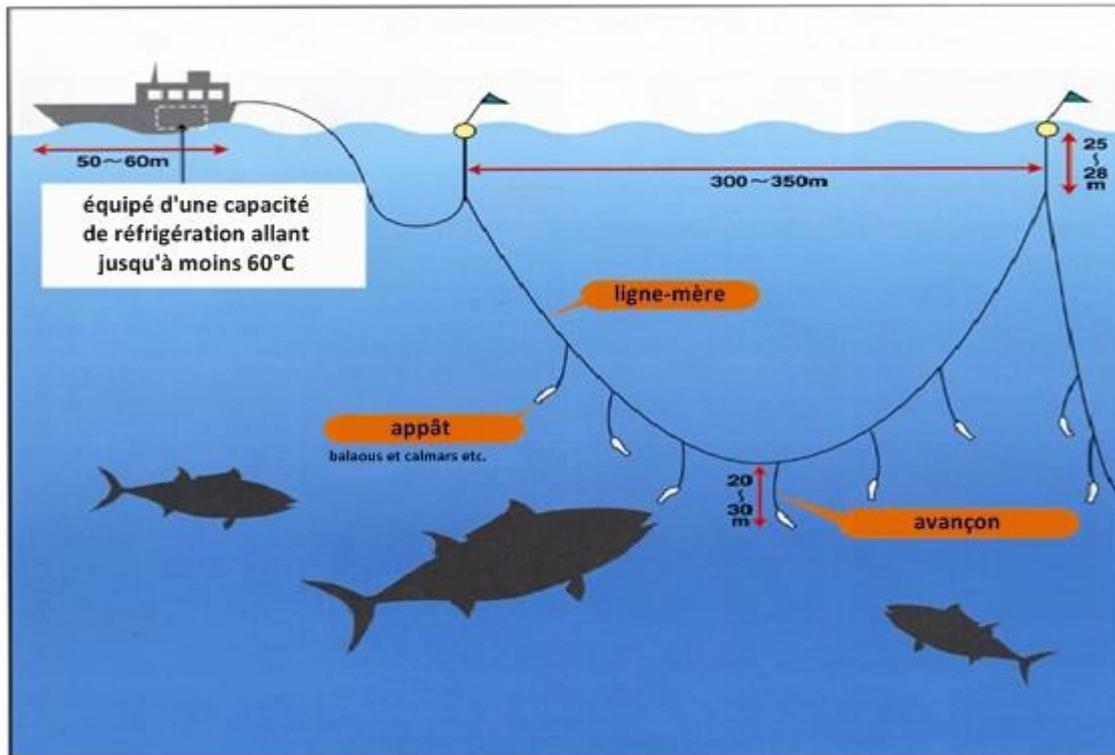


Figure 14 :
Principales
composantes
d'une palangre
dérivante.

4.4.3. Les thoniers senneurs industriels

La pêche des thons à la senne est une technique de pêche active qui consiste à entourer un banc de poissons près de la surface à l'aide d'une senne. Le filet est ensuite coulissé (refermé) le long de son bord inférieur pour saisir le poisson. Quand le filet est hissé sur le pont, les poissons sont concentrés dans le centre du filet et sont ensuite débarqués à l'aide de salabardes. Le moment allant du déploiement du filet jusqu'à ce que celui-ci soit ramené à bord du navire s'appelle un « coup de senne ».

Le filet à senne coulissant peut mesurer de 1 500 à 2 000 m de long et de 120 à 250 m de profondeur. Le bord supérieur du filet est maintenu à la surface à l'aide de bouées et une chaîne ou des plombs sont attachés au bas du filet pour l'alourdir. Des anneaux métalliques (bagues coulissantes) sont attachés à la chaîne et un câble en acier (filin) est enfilé à travers les anneaux. Le câble en acier peut être tiré pour fermer le filet par-dessous. Lorsqu'il n'est pas utilisé, le filet est empilé sur la poupe du navire, pour y être fixé, et est clairement visible. Un petit bateau puissant (skiff) est utilisé pour aider à étendre le filet autour d'un banc de poissons et est hissé à l'arrière du filet. Une poulie motrice hydraulique fixée à l'extrémité d'une longue perche sert à virer le filet à bord et à l'arrière du navire jusqu'à sa prochaine utilisation.



Figure 15 : Thonier senneur au cours d'une opération de pêche dans l'océan Indien.

4.4.4. Les canneurs

La pêche à la canne cible les bancs de poissons à la surface semblables à ceux pêchés par un navire à senne coulissante. L'engin est composé d'une canne à laquelle est attachée une ligne. Les cannes sont composées de bois (comprenant le bambou) et de plus en plus de fibre de verre. Dans les pêcheries industrielles, les canneurs pêchant le thon peuvent mesurer de 15 à près de 40 mètres de long avec des dispositions particulières pour utiliser autant de cannes possibles sur le côté de l'embarcation et pour garder des appâts à bord, dans les meilleures conditions, et vivants si possible. Les cales à poisson sont divisées dans une cale centrale et en petites cales ou cuves. La cale principale est utilisée pour conserver les prises et est habituellement réfrigérée sur les grands navires. Les plus petites embarcations peuvent utiliser de la glace pour conserver les prises sur des expéditions plus courtes.



Figure 16 : Canneur durant une opération de pêche dans l'océan Indien.

4.4.5. Le filet maillant

Les filets dérivants ou les filets maillants se composent d'une série de panneaux de filets qui sont en suspension dans la colonne d'eau. Il s'agit d'une méthode de pêche passive qui n'utilise pas d'appât ni ne capture activement le poisson. Le poisson se déplace vers le filet et s'y prend. Les filets maillants sont généralement répartis en trois catégories : les filets fixes (ancrés), les filets dérivants et les trémails.

Les filets maillants sont généralement constitués d'une série de panneaux équipés d'un épais bourrelet fixé au fond, et d'une ralingue à laquelle sont attachés des flotteurs. Le rapport entre les flotteurs et le bourrelet permettra de déterminer si le filet flottera ou coulera.

Un trémail est constitué de trois couches de filet. Un panneau intérieur, lâche et à petit maillage, est pris en sandwich entre deux couches de filet extérieures qui sont tendues et ont de plus grosses mailles. Le panneau intérieur peut être constitué de torsades ou de monofilaments de nylon tandis que les panneaux extérieurs sont généralement conçus de filaments de nylon torsadés. Les poissons sont pris au filet en s'emmêlant dans les différentes couches.



Figure 17 : Filets maillants dérivants de plus de 2,5 km à bord d'un fileyeur thonier opérant dans l'océan Indien.



Figure 18 : Rouleau utilisé sur les thoniers à filets maillants.

4.4.6. Les navires équipés d'engins de pêche alternatifs

Dans une large mesure, le type de navire, la construction et l'agencement des engins fixes tels les vire ligne ou les vire filet, fourniront une première indication du type d'engin le plus susceptible de se trouver à bord. Les navires hautement spécialisés comme les senneurs à senne coulissante ne seront probablement pas en mesure d'utiliser d'engins de pêche alternatifs sans apporter de modifications importantes et clairement visibles au navire. En revanche, un navire conçu pour le déploiement et la remontée de palangres peut être adapté pour utiliser des filets maillants sans nécessiter de modification notable. Le navire peut enlever le vire ligne (une extension au cabestan) et le rouleur à filet et les ranger sous des bâches pour qu'ils ne soient pas facilement visibles ou reconnus. Les navires qui ont été conçus à l'origine pour le chalutage peuvent convenir à l'utilisation d'équipements de remontée de filets maillants ou de palangres tout en conservant leurs chaluts et leurs panneaux de chalut à bord. Les chalutiers ciblant les poissons démersaux peuvent également être modifiés pour cibler les crevettes en modifiant les filets et la ralingue sans avoir à modifier les treuils de chalut ou les tambours. Il est important que les équipes d'inspection puissent identifier les différents engins de pêche et associer chacun d'entre eux au matériel utilisé pour les déployer. Avant de commencer une inspection, une liste de vérification peut être préparée en fonction des informations reçues sur le type d'engins qui pourraient se trouver sur le navire à inspecter. Si, selon des rapports reçus, le navire se serait livré à la pêche en utilisant des engins de pêche interdits, l'équipe d'inspection peut redoubler ses efforts pour chercher et rassembler des preuves à l'appui de ces rapports. Le tableau 10 fournit un guide qui peut être préparé avant de mener l'inspection afin d'attirer l'attention sur certains endroits précis à bord où pourraient se trouver les composants des engins de pêche.

Tableau 10 - Liste de vérification des composants des engins de pêche pouvant être identifiés sur les navires de pêche dans les principaux secteurs de pêche			
Navire	Engins de pêche	Emplacement à bord	
Senneurs	Filet à senne coulissante	Empilé à l'arrière, avec des anneaux sur le côté bâbord et des flotteurs sur le côté tribord.	
	Skiff	Sur la poupe derrière le filet.	
	Poulie motrice	Sur le vérin hydraulique sur le côté bâbord.	
	Deux treuils coulissants métalliques	Situés l'un à côté de l'autre sur le côté tribord à l'arrière du pont.	
Palangriers (de fond / thoniers)	Cuve principale de stockage de lignes	Type de ligne : Monofilaments tressés ou Cordage à quatre brins tortillés et goudronnés Pont supérieur à l'arrière de la passerelle. Souvent recouvert. Système hydraulique pour étendre la ligne fixée au-dessus de la cuve.	
	Paniers contenant des lignes secondaires / des bas de ligne et des hameçons	Rangés soit sur le pont supérieur ou près de la poupe. Ces paniers seront recouverts pour les protéger du soleil ou peuvent se trouver dans des compartiments de rangement. [enroulés et composés d'un mélange de monofilaments, de multifilaments et de fils sekiyama]. Vérifier les fils d'acier sur les hameçons.	
	Vire ligne	Sur le côté tribord du pont le long du plat-bord.	
	Avançon / enrouleur	Sur le côté tribord à proximité du vire ligne.	
	Lanceur de ligne	Situé juste contre le plat-bord arrière	
Lance-amarre	Situé au plat-bord arrière à côté du lanceur de ligne.		

Mono système	Tambour d'enroulement principal	Grand tambour d'un diamètre d'environ 6 m de monofilaments de nylon sur le pont contre le flanc bâbord. [Note : ces systèmes ne nécessitent pas de vire ligne distinct].	
	Fils	Rangés dans de grandes cuves avec des crochets fixés autour. Habituellement en monofilaments. Rangés soit sur le pont supérieur ou près de la poupe, ils seront recouverts pour être protégés du soleil, ou peuvent se trouver dans des compartiments de rangement.	
	Fils de moulinets	Les fils des moulinets sont installés près de la poupe.	
Autres engins à vérifier à bord des palangriers	Radiobalises	Souvent rangées. (avec ou sans antenne connectée) sur le pont supérieur directement derrière la passerelle. Celles-ci doivent être étiquetées avec le numéro de série du navire conformément à la Résolution 01/02.	
	Flotteurs en polymère striés	Rangés dans une cage, en général sur le pont supérieur à l'arrière de la passerelle. Ces bouées doivent également être étiquetées avec le numéro de série du navire conformément à la Résolution 01/02.	
	Dégorgeoirs & coupeurs de lignes	Ceux-ci seront rangés avec les gaffes et les harpons. Se trouvent souvent dans le compartiment de rangement en avant du pont de halage.	
Palangriers de fond	Ligne-mère	Corde flottante épaisse de 16 à 22 mm de diamètre. Rangée dans un grand bac habituellement près de la poupe où s'effectuent les montages de lignes et de filets.	
Lignes doubles et lignes de fond	Ligne-mère ou ligne de pêche	Rangées dans des corbeilles ou des caisses, à environ 200 mètres, avec au moins 100 crochets. Rangées dans des compartiments près de la poupe où s'effectuent les montages de lignes et de filets. Peuvent également se trouver à proximité de la station de traction où les lignes sont réparées et reconditionnées. Des sections de lignes de fond, de 2 à 4 mètres de long, sont également rangées dans des bacs ou des caisses, auxquelles sont attachés moins de hameçons. Les hameçons sont souvent fixés à une seule agrafe en grappes de 3 à 7 hameçons.	
	Poids ou pierres	Le poids moyen se situe entre 5 et 10 kg. Ceux-ci peuvent être des pierres rondes regroupées dans un sac en filet ou des poids en béton cylindriques ou carrés. Certains navires peuvent également utiliser des maillons de chaîne en acier ou des poids en fonte en forme de gouttes.	
	Vire ligne	Un palangrier de fond composé de deux lignes aura un cabestan ou un grand haleur de corde pour la ligne-mère et un vire ligne pour la ligne de fond située à côté de l'autre dans une station de virage de palangres sur le côté tribord avant de la passerelle.	
Ligne unique ou automatique	Magasins	Les hameçons sont attachés à une seule ligne-mère d'un diamètre d'environ 12 mm. Les hameçons sont suspendus à une tringle (magasin), pouvant accommoder jusqu'à 1 000 hameçons. Les magasins sont stockés dans un compartiment situé à la poupe.	
	Distributeur automatique d'appâts	Situé à la position du montage à la poupe.	

Autres équipements de palangriers	Ancre	Les palangriers composés d'une ligne ou de deux lignes utilisent des ancres de 40 à 80 kg constitués de rail d'acier lourd et contiennent souvent des profilés en acier courts qui forment des angles pour faciliter l'adhérence sur le fond marin.
	Bouées de surface	Des radiobalises semblables aux palangriers de fond, rangées sur le pont supérieur. Des bouées en plastique ayant une capacité d'environ 60 litres en général. Celles-ci peuvent être dégonflées et rangées dans des compartiments sous le pont pour les protéger du soleil.
Filets maillants	Rangement des filets maillants	Les filets maillants sont rangés dans des bacs similaires à ceux des palangres. Ils sont situés près de la poupe et sont prêts à être étendus.
	Rouleau guide	Un grand rouleau peut se trouver de l'autre côté de la poupe, avec des rails élevés sur les côtés pour faciliter l'étendue du filet.
	Haleur de filet	Un long tambour cabestan [jusqu'à un mètre de long] utilisé pour remonter le filet est habituellement placé sur le côté tribord en avant de la passerelle.
	Glissière (canal de guidage) de filets	Un tuyau de grand diamètre ou un canal ouvert courant le long du côté tribord, utilisé pour guider la remontée du filet à son bac de rangement près de la poupe.
Chaluts de fond et chaluts pélagiques (de moyenne profondeur) pour la pêche de poissons	Chalut	Le chalut sera plié, en principe, sur le pont de chalutage, juste derrière la passerelle. S'agissant des chalutiers de taille petite ou moyenne, le filet sera fort probablement enroulé sur un tambour à filet. Plié sur le pont ou enroulé sur un tambour à filet, le cul de chalut sera plus accessible. Cela facilitera la mesure du maillage du cul de chalut si nécessaire.
	Engrenage / bobines et dispositifs « trémis de roche »	Le mouillage le plus lourd est souvent empilé sur les côtés du pont de chalutage.
	Tambours de halage	Les deux principaux tambours de halage sont situés de chaque côté du pont de chalutage, et la fune mène à de grands rouleaux suspendus au-dessus du plat-bord arrière.
	Panneaux de chalut	En entrant dans un port, de nombreux chalutiers hissent les panneaux de chalut à bord sur le pont de chalutage. Le type de panneau peut aider à faire la distinction entre un chalutier pélagique ou un chalutier de fond.
Chalut de fond	Chalutage à perche	Des plus petits filets maintenus en position ouverte par des poutres striées. Comme plusieurs (jusqu'à quatre) filets peuvent être remorqués à n'importe quel moment, ils sont susceptibles d'être démantelés et rangés en entrepôt. Les poutres striées (jusqu'à 3 mètres de long) seront empilées sur le pont supérieur près de la poupe.
	Vérins stabilisateurs	Un chalutier à perche se distingue souvent par deux stabilisateurs utilisés pour remorquer plusieurs filets. Ceux-ci seront rangés à bord lorsque le navire entre dans le port et doivent être clairement visibles sur les côtés bâbord et tribord.
	Chalutier crevettier conventionnel	Certains chalutiers crevettiers sont modifiés à partir de chalutiers de fond classiques et remorquent un seul filet en utilisant des panneaux pour le garder ouvert. L'engin est plus léger que celui conçu pour pêcher les poissons et le cul de chalut aura un maillage nettement plus petit.

4.5. Équipement de navigation

Les CPC de la CTOI et les parties coopérant avec la Commission sont tenues de déclarer les captures et l'effort ainsi que les zones où les captures sont effectuées par leurs flottes opérant dans la zone CTOI. Les parties qui déclarent les statistiques des captures provenant de zones en dehors de la zone CTOI doivent également déclarer ces données séparément.

En inspectant les livres de capture et de navigation et en consignait de manière précise les coordonnées des zones de capture dans le formulaire de rapport d'inspection au port, les inspecteurs doivent posséder une connaissance théorique de l'enregistrement des coordonnées en latitude et en longitude et des termes élémentaires de navigation pour leur permettre d'analyser et de vérifier les positions et les zones enregistrées. Cela requiert une connaissance de base de l'enregistrement des positions en latitude et en longitude et de la méthode statistique de rapport des zones de capture requises par la CTOI. Une description théorique de la latitude et de la longitude et de certains termes élémentaires de navigation sont fournis dans l'Annexe III.

Tous les navires inspectés doivent être équipés d'une série de systèmes de navigation et de communication électronique à bord (tableau 11), qui devrait inclure :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Un GPS ; • Un échosondeur ; • Une transmission VHF et HF | <ul style="list-style-type: none"> • Un traceur GPS ; • Un radar, |
|--|---|

Les équipements de communication perfectionnés incluraient probablement des systèmes satellitaires informatisés comme Inmarsat et, sur les navires à senne coulissante, une gamme de systèmes et d'équipements sonar sophistiqués pour interroger les bouées sonar sur les DCP. Le matériel électronique de navigation de base susceptible de se trouver sur tous les navires de pêche figure au tableau 11. Dans les cas soupçonnés de fausses déclarations ou de falsification de données de position de la part d'un navire, un spécialiste peut être appelé à télécharger des informations à partir de traceurs ou de systèmes de navigation informatisés.

Tableau 11 - Équipement de base pour la navigation et la communication que l'on peut trouver sur le pont de tous les navires de pêche	
<p>Boussoles magnétiques / compas gyroscopiques</p>	<p>Une boussole pointe toujours vers le nord et est utilisée pour indiquer la direction lorsqu'on navigue d'un endroit à l'autre. Deux principaux types de compas peuvent être trouvés sur le pont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La boussole magnétique, qui est affectée par le champ magnétique de la terre et qui est indépendante de toute source d'énergie ; • Le compas gyroscopique, qui est un compas mécanique nécessitant de l'énergie pour fonctionner.
<p>Pilote automatique</p> 	<p>Le pilote automatique est utilisé pour gouverner le navire sur un cap précis. Le pilote automatique lit la boussole électronique et contrôle le gouvernail.</p>
<p>GPS / traceurs</p> 	<p>Le GPS (système de localisation mondial) utilise des satellites pour donner la position précise du navire de pêche à tout moment.</p> <p>Les satellites en orbite autour de la terre sont utilisés pour déterminer les positions exactes sur la surface de la terre à l'aide d'un appareil GPS. Les appareils GPS indiquent une position en latitude et en longitude qui est affichée en « degrés, minutes et points de minutes ».</p> <p>Note : La plupart des appareils GPS enregistrent les positions en degrés, en minutes et en <u>décimales de minutes</u>. Les points d'une minute peuvent être reconvertis en secondes en multipliant par 60. Sinon, les secondes peuvent être converties en décimales de minute en divisant les secondes par 60.</p> <p>Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 30'' = 30 / 60 = 0,500 d'une minute • 20'' = 20 / 60 = 0,333 d'une minute • 50'' = 50 / 60 = 0,833 d'une minute
	<p>Un traceur GPS est une carte électronique qui peut indiquer la trajectoire d'un navire de pêche et lui tracer également un parcours. Il peut être relié au GPS ou fonctionner de manière indépendante à l'aide de satellites. Il peut aussi afficher la position du navire à tout moment.</p> <p>Le traceur a l'avantage de mémoriser et de sauvegarder les trajectoires des navires de pêche. Ces données peuvent également être copiées et transférées à d'autres appareils et être analysées.</p>
<p>Radar</p> 	<p>Le radar utilise des ondes radio qui réfléchissent, sur leur trajectoire, des objets dans une plage spécifique autour d'un navire. Le radar peut indiquer d'autres navires de pêche ou le littoral dans les moments d'obscurité ou de faible visibilité.</p>

<p>Échosondeur</p> 	<p>Un échosondeur émet une onde sonore vers le bas depuis le dessous du navire et le temps que prend la réflexion depuis le fond marin (écho) jusqu'au navire indique la profondeur de l'eau. Les ondes sonores rebondissent aussi sur les poissons et peuvent ainsi aider le capitaine à localiser les bancs de poissons. La profondeur sur un échosondeur peut être enregistrée soit en mètres (m) soit en brasses (fm) et il est très important de noter en quelles unités la profondeur est enregistrée. À noter : 1 brasses = 1,83 m Les échosondeurs modernes sont aussi équipés d'installations pour intégrer la position aux profondeurs enregistrées et celles-ci sont enregistrées dans le système et peuvent être remémorisées.</p>
<p>Radio VHF</p> 	<p>Deux types de radios sont utilisées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La VHF (très haute fréquence), dont la plage est limitée et utilisée pour les communications locales jusqu'à environ 25 miles.
<p>Radio HF</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 2. La MF & HF (fréquence moyenne & élevée) pour la communication sur de longues distances de plus de 1 000 miles.
<p>Matériel de communication et systèmes satellitaires informatisés à bord d'un navire transporteur.</p> 	

4.6. Systèmes de suivi des navires de pêche par satellites

Les technologies utilisées pour le repérage de véhicules et d'animaux grâce à la radio HF et le radar existent depuis plus de vingt ans, mais le repérage de navires de pêche n'a attiré l'attention qu'avec l'avènement de la technologie des satellites, qui est devenue commercialement viable au milieu des années 80. Plusieurs pays ont commencé à installer les SSN sur leurs navires au début des années 90 dans le cadre du suivi, contrôle et surveillance (SCS).

Un SSN peut être considéré comme un petit « transpondeur » équipé d'une unité de traitement qui transmet des données sur la position, le cap et la vitesse du navire de pêche lorsqu'il est interrogé ou à des moments programmés prédéterminés.

Les systèmes SSN assurent une fonction importante dans les programmes SCS lorsque les pays incluent dans leur législation que les navires souhaitant participer à une pêcherie doivent posséder, à leur bord, un SSN. Le système permet aux organismes de surveillance de suivre les mouvements de leurs navires, les zones exploitées et, surtout, peut indiquer quand et où un navire rentre au port. Il convient de noter qu'un SSN fournit uniquement des données de repérage sur les navires de pêche conformes ayant, à leur bord, des unités. Les navires sans permis et ceux ne possédant pas de SSN et qui pratiquent la pêche INN ne seront pas repérés. Le système SSN ne peut donc pas remplacer les mesures SCS conventionnelles.

La Résolution de la CTOI 03/06 (alinéa 1) stipule que :

« Chaque partie contractante et partie coopérante non contractante devra adopter d'ici au 1^{er} juillet 2007 un système de surveillance des navires par satellite (« SSN ») pour tous les navires de plus de 15 mètres de longueur hors tout présents dans le registre CTOI des navires autorisés opérant dans la zone de compétence de la CTOI et qui pêchent en eaux internationales (hors de la juridiction de tout État côtier) des espèces sous mandat de la CTOI. »

L'alinéa 3 stipule que :

« Les informations collectées devront inclure :

- l'identification du navire de pêche ;
- la position géographique la plus récente du navire (longitude, latitude) avec une erreur de positionnement inférieure à 500 mètres, pour un intervalle de confiance de 99 % ; et
- la date et l'heure (exprimées en temps universel coordonné, TUC) dudit relevé de la position du navire »

Les inspecteurs doivent se familiariser avec ce qui suit lorsqu'ils inspectent tout matériel SSN à bord des navires de pêche :

- Comprendre les fonctions et le but d'un système SSN ;
- Comprendre les principaux types de dispositifs SSN à bord des navires de pêche ;
- Avoir une compréhension générale des différentes options d'installation ;
- Identifier les indicateurs pouvant détecter tout signe de manipulation du système ;
- Identifier les périphériques supplémentaires connectés à l'équipement et, s'il en existe, en questionner l'objectif.

4.6.1. Types et fonctions des SSN

Le moyen de communication le plus pratique comprend l'utilisation de systèmes satellites en raison de la couverture géographique plus étendue. Cependant, les satellites ne sont pas la seule solution : plusieurs logiciels de suivi destinés aux véhicules terrestres utilisent la téléphonie cellulaire ou une radio à haute fréquence. Certains de ces systèmes de communication offrent une fiabilité et une sécurité semblables aux systèmes satellites et peuvent coûter moins cher mais ont une couverture moins grande et se concentrent davantage dans les pêcheries côtières ou les plus petits navires (GSM 6 mn ; AIS côtier : 40 mn).

Dans un système satellite, les rapports de données envoyés depuis le navire sont transférés à un satellite, puis à une station terrestre ou terrienne. Les composants SSN à bord du navire sont appelés des SSN, ou parfois des communicateurs de repérage automatique (ALC). Ceux-ci comprennent, au minimum, une antenne et un récepteur GPS, une unité de traitement, (qui peut être intégrée ou fournie par l'utilisateur), et un émetteur et une antenne appropriés pour les communications qui relient le navire via une station terrestre au Centre de suivi des pêches (CSP). La station terrienne valide et enregistre les données et les met à la disposition de l'organisme de surveillance. Le CSP récupère les données et les stocke dans une base de données. L'identité et l'emplacement des unités SSN à bord sont présentés sur un affichage cartographique, en comparant la position des navires aux éléments d'intérêt tels les limites de ZEE et les zones de pêche réglementées.

Les SSN peuvent être généralement divisés en deux grandes catégories :

- La communication unidirectionnelle, qui transmet les données uniquement de l'appareil jusqu'à la station côtière.
- La communication à deux voies, qui permet à la station côtière de communiquer en retour avec l'unité SSN à bord et de reprogrammer l'appareil à distance afin qu'il soumette des rapports à des intervalles plus fréquents.

Le système de communication contient des rapports de position et d'autres messages provenant de l'équipement de bord - SSN, à travers des lignes terrestres et aériennes, au Centre de suivi des pêches (CSP). Selon l'intervalle auquel sont transmises les positions, les données peuvent être analysées pour déterminer le cap et la vitesse du navire. Le fait d'être en mesure d'interroger le navire et d'obtenir des données à des intervalles plus courts présente l'avantage de pouvoir obtenir, à tout moment, des informations plus détaillées et précises sur les activités des navires. La Résolution de la CTOI 03/06 (alinéa 5) stipule que :

« Chaque CPC devra s'assurer que les informations mentionnées à l'alinéa 3 soient transmises au CSP au moins toutes les 4 heures. Chaque CPC devra s'assurer également que les capitaines des navires de pêche battant son pavillon font en sorte que le(s) dispositif(s) de suivi par satellite soit (soient) opérationnel(s) en permanence. »

Les principaux prestataires de services employés pour le segment spatial dans la plupart des programmes SSN sont Argos, Inmarsat-C et D+, et Iridium. D'autres prestataires de services comprennent Orbcomm et Qualcomm (EutelTRACS en Europe et Boatracs en Amérique du Nord).

Argos

Argos est un système de navigation satellite mondial et un système de collecte de données destiné à l'étude et à la protection de l'environnement de notre planète. Le système Argos (CLS) fonctionne sur des satellites en orbite polaire exploités par la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) des États-Unis et le CNES (Agence spatiale française).

Le système Argos résulte d'une coopération franco-américaine impliquant le CNES, la NOAA, le soutien de la NASA (*National Aeronautics and Space Administration*) et la CLS (Collecte Localisation Satellites), l'exploitant du système. En 2006, Eumetsat (Organisation européenne pour l'exploitation des satellites météorologiques) a rejoint le Comité des opérations.

Les satellites en orbite polaire fournissent une bonne couverture en haute latitude et communiquent à sens unique entre les navires et les postes à terre (les communications bidirectionnelles sont prévues). Les positions Argos sont fournies des deux façons suivantes : les positions GPS pour les appareils de bord qui ont un GPS intégré, et les positions calculées en mesurant le déplacement Doppler pour les unités équipées de GPS et celles qui n'en possèdent pas. Le matériel de bord relié au système Argos est fabriqué par plusieurs entreprises (Source : <http://www.argos-system.org>).



Figure 19 : Constellation et couverture des satellites Argos.

Encadré 22 | Le système Argos

- Six satellites opérationnels : K,L,M,N,N',Metop
- Satellites en orbite polaire
- 1 orbite dure environ 100 minutes
- Altitude : 850 kms
- Zone au sol : 5 000 kms de diamètre
- Durée moyenne de survol d'un satellite = 10 minutes

Inmarsat

La compagnie a été fondée en 1979 au nom de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellite (Inmarsat), une organisation internationale sans but lucratif créée à l'initiative de l'Organisation maritime internationale (OMI), organisme des Nations unies, aux fins d'établir un réseau de communications par satellite pour la communauté maritime.

Inmarsat C est une pierre angulaire du SMDSM, assumant 5 des 9 fonctions de communication définies dans la Convention SOLAS de l'OMI, au chapitre IV. Il s'agit d'un système de communication de données par paquets qui assure le stockage et la retransmission de messages, y compris le courriel, l'alerte en détresse et la messagerie de détresse prioritaire aux centres de coordination de sauvetage concernés, la réception des renseignements de sécurité maritime via le service international SafetyNET, la communication des données et le service d'interrogation préalable.

Les services Inmarsat-C et Inmarsat-D utilisent des satellites géostationnaires le long de l'équateur, offrant une couverture bidirectionnelle quasi mondiale. En raison des positions équatoriales des satellites, la couverture à basse latitude est bonne mais peut s'avérer insuffisante à des latitudes très élevées (environ 70 °). Inmarsat offre plusieurs types de services de communication, mais Inmarsat-C et D+ conviennent mieux aux applications SSN car ils sont rentables pour les messages texte et les paquets de données. L'équipement de bord destiné au service Inmarsat-C et D+ est fabriqué par plusieurs entreprises.

Encadré 23 | Le système Inmarsat

- 4 satellites géostationnaires à une altitude de 36 000 kms
- Alphasat, avec un débit très élevé, lancement prévu en 2012
- Les services simultanés de voix et données FleetBroadband, à haut débit (432 kb/s)

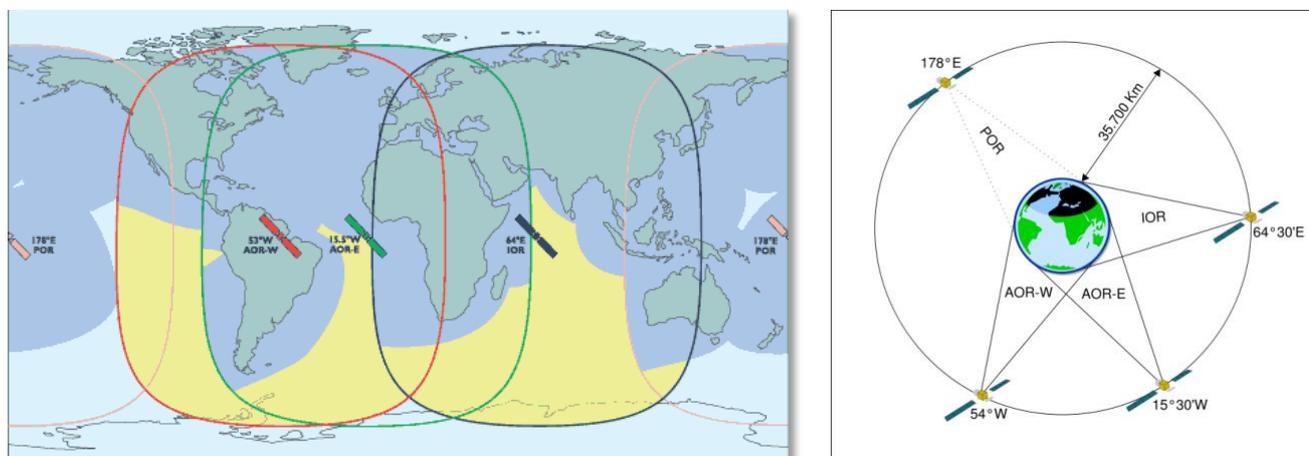


Figure 20 : Constellation et couverture des satellites Inmarsat.

Iridium

La constellation de satellites Iridium est un grand groupe de satellites qui offrent une couverture voix et données pour les téléphones et les téléavertisseurs par satellite et les émetteurs-récepteurs intégrés sur toute la surface de la Terre.

La constellation se compose de 66 satellites actifs en orbite et de satellites de secours, à utiliser en cas de panne. Les satellites sont en orbite terrestre basse à une altitude d'environ 781 km et à une inclinaison de 86,4 °. La vitesse orbitale des satellites est d'environ 27 000 km/h.

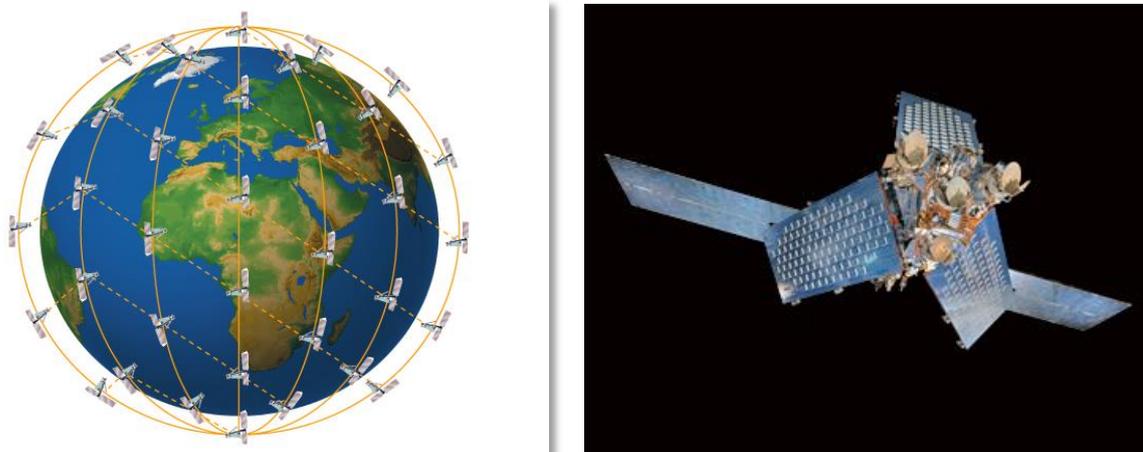


Figure 21 : Constellation et couverture des satellites Iridium.

Encadré 24 | Le système Iridium

- 66 satellites entre 780 et 800 km d'altitude
- 6 plans d'orbite
- Fréquence = bandes Ka et L
- Le signal est retransmis d'un satellite à un autre avant d'être téléchargé et traité à Phoenix, en Arizona

Orbcomm et Qualcomm

Le système Orbcomm emploie plusieurs satellites en orbite terrestre basse. Les stations terriennes Orbcomm traitent des communications globales de données bidirectionnelles. Qualcomm fournit deux types de programmes SSN - BOATRACS et EutelTRACS. Les rapports de position sont fournis des deux façons suivantes : les positions GPS pour les appareils de bord dotés d'un GPS intégré, et les positions calculées en mesurant le déplacement Doppler (pour les unités avec et sans GPS). EutelTRACS couvre l'Europe et les parties adjacentes de l'océan Atlantique, de la Méditerranée et du Moyen-Orient. BOATRACS couvre l'Amérique du Nord et les parties adjacentes de l'océan Atlantique. Les systèmes Qualcomm fournissent des communications bidirectionnelles.

4.6.2. Guide d'identification des SSN

Ce qui suit est un guide destiné à contribuer à l'identification, pendant les inspections, des systèmes SSN installés à bord des navires de pêche au thon.

Il convient de noter la forme de l'antenne car celle-ci est fixée au-dessus du pont et ne doit pas être confondue avec d'autres antennes de navigation électronique.

La « famille » Thrane & Thrane 3022D

Cela comprend les unités Sailor 3022D ou CapSat ré-étiquetées, qui semblent être celles qui sont les plus couramment installées. L'unité Sailor 3022D est semblable au Thrane & Thrane 3022 D mais est de couleur vert olive.

La dimension approximative des unités électroniques est de 50 mm x 180 mm x 165 mm (H x L x P).



Figure 22 : Unité et antenne Thrane & Thrane.

Capsat

Ce sont des unités compactes équipées seulement de LED pour indiquer si l'unité dispose d'une alimentation branchée. La dimension approximative des unités électroniques est de 43 mm x 205 mm x 200 mm (H x L x P). Dimensions de l'antenne : 400 mm x 650 mm (H x D). Dimension de l'alimentation électrique : 164 mm x 285 mm x 50 mm (H x L x P).



Figure 23 : Unité et antenne Capsat.

Trimble Galaxy

Ces unités sont installées sur de nombreux navires de la flotte taiwanaise. Voici, à la figure 24, un exemple de l'unité et l'antenne. Les dimensions approximatives sont de 80 mm x 55 mm x 217 mm.



Figure 24 : Unité et antenne Trimble Galaxy.

Argos

Les composants électroniques de cette unité sont entièrement enfermés dans l'antenne de l'appareil sous forme de dôme. Ils sont installés 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 160mm de hauteur et est monté au sommet d'un poteau. Le dôme sera connecté à un boîtier de raccordement monté à l'intérieur - habituellement dans la zone de communication. De nombreux émetteurs SSN Argos, de types différents, ont été commercialisés. Ils sont généralement vendus sous le nom générique de MAR GE (MAR GE RB, MAR GE, Marge V2, etc.) Le modèle le plus courant disponible sur le marché de nos jours est le MAR GE V2.

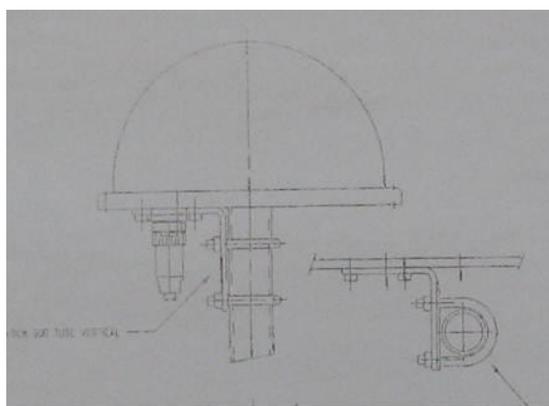


Figure 25 : Schéma du dôme de l'appareil Argos MAR GE et photographie du dôme de l'appareil Argos MAR GE V2.



Figure 26 : Boîtier de raccordement de l'appareil Argos MAR GE et boîtier de raccordement d'un appareil MARGE V2.

Deux unités SSN différents dans cette photographie (figure 27) :

- INMARSAT Thrane & Thrane 3022D
- Boîtier de raccordement pour l'unité MAR G-E d'Argos.

Cette unité aura une antenne en forme de dôme montée au-dessus de la passerelle. Le boîtier visible sur cette photo est le boîtier de raccordement pour l'électricité.

Ces deux unités sont équipées de petites lumières LED pour indiquer que les unités sont allumées. Cependant, cela n'indique pas précisément quand l'appareil transmet les données SSN afin d'éviter tout blocage intentionnel du signal.



Figure 27 : Deux appareils SSN installés à bord d'un thonier palangrier.

Thorium TST-100 (Iridium)

Les composants électroniques de cette unité sont entièrement enfermés dans l'antenne de l'appareil sous forme de dôme. Ils sont installés 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 petites lumières LED.



Figure 28 : Boîtier de raccordement (à gauche) et dôme (à droite) d'un appareil Thorium.

4.6.3. Moyens employés par les exploitants des navires pour falsifier des données SSN qui pourraient être utilisés par un navire pratiquant la pêche INN

Toute intervention ou manipulation physique de l'équipement d'un transpondeur à bord, destinée à falsifier les données transmises en vue d'éviter la surveillance et la détection d'infractions potentielles, peut être regroupée dans les catégories suivantes :

- Le blocage ou l'interruption de transmissions de données ;
- La transmission de données erronées ;
- L'interruption de l'alimentation électrique ;
- L'élimination physique du transpondeur,
- Le clonage du transpondeur.

Le blocage ou l'interruption de transmissions de données

Il peut s'agir de la couverture de l'antenne (ex. à l'aide d'un seau en métal), du revêtement de l'antenne avec une peinture à base de métal et/ou de la déconnexion ou de la suppression du câble d'antenne. Si ces éléments font l'objet de soupçons par le CSP et/ou l'inspecteur, des inspections détaillées seront requises sur l'antenne et le câble d'antenne pour détecter les signes d'interférence, ex. des résidus de peinture à base de métal auprès de l'antenne.

Il est difficile d'éviter ce genre de manipulation et des sanctions rigides ne pourront qu'aider à le faire. Cependant, l'utilisation de connecteurs scellés sur le câble d'antenne rendra plus difficile la manipulation des connexions.

La transmission de données erronées

C'est là que les rapports de position sont saisis manuellement et retransmis ensuite. Une telle annulation du GPS interne du transpondeur devra être effectuée par une unité GPS programmable ou un logiciel informatique qui soit capable de simuler faussement des données GPS. Il sera difficile de recueillir ces éléments de preuves, mais les transpondeurs les plus récents ou ceux qui sont homologués (ex. en tant que condition d'un permis), qui sont complètement scellés et/ou équipés de sceaux de sécurité, rendront cette tâche plus difficile.

L'interruption de l'alimentation électrique

Il s'agit soit de désactiver le transpondeur de la manière habituelle ou de supprimer des câbles d'alimentation. Il faut donc chercher, une nouvelle fois, des preuves d'interférence au niveau du câble.

L'homologation dissuadera cela dans une certaine mesure, en spécifiant, par exemple, l'utilisation des unités équipées d'une alimentation auxiliaire par batterie qui continueront à transmettre même après que la source d'alimentation principale aura été interrompue, et aviseront le CSP de l'interruption de l'alimentation.



Figure 29 : Boîtier de raccordement Argos avec interrupteur marche/arrêt.

Élimination physique du transpondeur

Il s'agit littéralement de supprimer le transpondeur du navire, qui pourrait ensuite être installé sur un autre navire, laissant ainsi le navire sans surveillance.

Il faudrait chercher des indices de destruction, derrière et à proximité du transpondeur, ainsi que des preuves de re-câblage ou de déconnexion du câble. L'homologation des procédures d'installation, qui rendrait l'élimination plus difficile, et l'utilisation de sceaux de sécurité à la fois sur l'antenne et sur le transpondeur, accompagnées d'amendes appropriées pour une telle falsification, contribueront à la détection de ce type de manipulations. Comme les transpondeurs SSN sont affectés à un navire particulier, les documents d'immatriculation des navires doivent être soigneusement étudiés afin de vérifier s'ils sont authentiques si une telle activité est suspectée.



Figure 30 : Boîtier de raccordement Argos éteint

Clonage du transpondeur

Il s'agit de placer un deuxième transpondeur à bord qui soit capable d'adopter le même comportement que le transpondeur homologué mais puisse faciliter la simulation de données inexacts sur la position. Ce type de falsification est techniquement complexe et il est difficile d'en trouver des éléments de preuves lors d'une inspection. La prévention en incombe, en grande partie, au fabricant (l'utilisation de l'identifiant interne que seuls le fabricant et l'exploitant du système connaissent).

Si les actions susmentionnées sont soupçonnées, les fournisseurs d'équipement devraient être contactés aux fins de vérification. Cela peut se faire en utilisant les transpondeurs Argos en comparant la trajectoire Doppler à la trajectoire SSN. Certains transpondeurs Inmarsat disposent d'un enregistreur de données scellé qui peut également être consulté par le fournisseur et qui indiquera normalement toute divergence entre les positions enregistrées et déclarées.

4.6.4. Inspection des SSN à bord des navires

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

Une liste de vérification ayant pour objectif de garantir que l'équipement SSN réponde aux conditions de la Résolution 03/06, figure dans l'encadré 25.

Encadré 25 | Liste de vérification pour l'inspection des dispositifs SSN

1. L'unité SSN doit être installée sur les navires de plus de 15 mètres de LHT ;
2. L'unité SSN doit être scellée (inviolable) – vérifier s'il y a des indices de manipulation de l'unité, comme les bris de scellement, les égratignures sur les vis d'étanchéité de l'unité, des preuves que des raccords de câble ont été enlevés ;
3. L'unité SSN doit être allumée et disposer d'une alimentation électrique fiable et / ou des alimentations internes auxiliaires ;
4. L'unité SSN doit être activée au moment de l'inspection ;
5. L'état des câbles d'entrée et de sortie de l'appareil doit être vérifié ;
6. L'acheminement du câble peut être vérifié vers d'autres unités ;
7. L'état de l'antenne : traces de peinture sur l'antenne ou sur les connecteurs ou preuves de manipulation récente dessus.

4.7. Pouvoirs des inspecteurs des pêches

Un inspecteur des pêches reçoit son autorité en vertu de sa nomination comme inspecteur au titre de la législation nationale de la pêche. L'autorité de l'inspecteur des pêches peut être exercée sur l'ensemble du territoire et des eaux du pays et ses pouvoirs sont généralement décrits dans la législation sur la pêche, par exemple, arrêter une personne ; arraisonner un navire ; inspecter un navire de pêche, son permis, ses engins de pêche, ses captures ; perquisitionner et saisir ; pénétrer et inspecter les locaux à terre.

Des documents et une identification officiels doivent être remis à chaque inspecteur agréé, qui fourniront des preuves de sa nomination et de ses pouvoirs. L'autorité attribuée aux inspecteurs devrait leur permettre, dans le cas où il est raisonnable de soupçonner qu'un navire a été impliqué dans la pêche INN, d'avoir le pouvoir de recueillir des pièces justificatives et de les saisir si nécessaire.

Les résultats obtenus en analysant les renseignements relatifs à la demande d'entrer dans un port peuvent probablement fournir une première indication que le navire pourrait être impliqué dans la pêche INN. Cela alertera l'équipe d'inspection et, éventuellement, les guidera vers la source la plus probable de preuves requises pour confirmer ou contester ces soupçons. Cependant, il est aussi possible que la vérification des documents et du matériel, ainsi que l'inspection des captures, révèlent des preuves de pêche INN qu'on ne soupçonnait pas auparavant.

4.7.1. Collecte d'éléments de preuve et mesures de suivi

Lorsqu'il y a des raisons de soupçonner qu'un navire s'est engagé dans des activités de pêche INN, l'équipe d'inspection aura pour tâche importante de recueillir et d'enregistrer des éléments de preuves pour étayer ces soupçons. Les preuves devront être soumises au Secrétariat de la CTOI et à l'État du pavillon du navire et devront être judiciairement valables. En termes de la Résolution 11/03, **Informations sur les activités de pêche INN présumées** (alinéa 2) :

« Les CPC transmettent chaque année au Secrétaire, au plus tard 70 jours avant la session annuelle, une liste des navires soupçonnés de s'être livrés à des activités de pêche INN dans la zone de compétence de la CTOI durant l'année en cours et l'année précédente, accompagnée des preuves existantes concernant lesdites activités INN. Il conviendra pour cela d'utiliser le Formulaire CTOI de déclaration d'activité illégale (annexe I de la Résolution 11/03). »

Selon l'alinéa suivant (3), ces preuves sont fondées sur des informations recueillies auprès de toutes les sources pertinentes, y compris (alinéa 3 d) :

« Toute autre information obtenue des États du port et/ou recueillie des zones de pêche qui soit raisonnablement documentée. »

Les preuves doivent être rapportées sous le format prescrit à l'annexe 1 de la Résolution 11/03 et l'inspecteur doit avoir une bonne connaissance de la façon de reconnaître, de recueillir, de conserver et de présenter des preuves qui répondront aux exigences juridiques de l'État dans lequel l'infraction présumée a été commise en supposant que les autorités de gestion ou l'État du pavillon décideront d'engager des poursuites. Afin de préserver les preuves, il est important que les règles de preuves soient strictement respectées conformément à la législation de l'État du port quant à la façon dont les matières premières (films, cartes mémoire, documents, etc. ...) sont manipulées et entreposées. Les étapes généralement admises pour préserver des éléments de preuve sont les suivantes :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Mener un examen visuel ;• Évaluer la scène ;• Recueillir des pièces à conviction photographiques / vidéo ;• Prendre des notes. | <ul style="list-style-type: none">• Conditionner les preuves ;• Réunir les preuves ;• Faire une déclaration, |
|---|--|

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 établies pour l'indemnisation.

Encadré 26 | Définition des activités de pêche INN par la CTOI (Résolution 11/03)

Pour les besoins de cette résolution, les navires de pêche sont considérés comme s'étant livré à des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone de compétence de la CTOI, entre autre, lorsqu'une partie contractante ou coopérante non contractante (ci-après appelée « CPC ») présente des preuves que ces navires :

- a) pêchent des thons ou des thonidés dans la zone de compétence de la CTOI et ne sont pas inscrits au Registre CTOI des navires autorisés à pêcher dans la zone de compétence de la CTOI, conformément à la Résolution 07/02, et ne sont pas inscrits sur la Liste des navires en activité ; ou
- b) pêchent des thons ou des thonidés dans la zone de compétence de la CTOI et que leur État du pavillon n'a pas de quota de captures suffisant, de limites de prises ou d'allocation d'effort au titre des mesures de conservation et de gestion de la CTOI, si applicable ; ou
- c) n'enregistrent ou ne déclarent pas leurs prises réalisées dans la zone de compétence de la CTOI, conformément aux conditions de déclaration de la CTOI, ou falsifient leurs déclarations ; ou
- d) capturent ou débarquent du poisson en contravention des mesures de conservation et de gestion de la CTOI ou
- e) pêchent durant une période de clôture de la pêche ou dans des zones fermées, en contravention des mesures de conservation et de gestion de la CTOI ; ou
- f) utilisent des engins prohibés en contravention des mesures de conservation et de gestion de la CTOI ;
ou
- g) transbordent vers, ou participent à des opérations (telles que l'approvisionnement en carburant ou l'avitaillement) avec, des navires inscrits sur la liste des navires INN ; ou
- h) pêchent des thons ou des thonidés dans les eaux territoriales d'un État côtier de la zone de compétence de la CTOI sans autorisation ou en contravention des lois et règlements nationaux de l'État riverain (sans porter atteinte aux droits souverains des États côtiers de prendre des mesures contre lesdits navires) ; ou
- i) n'ont pas de pavillon et pêchent des thons et des thonidés dans la zone de compétence de la CTOI ; ou
- j) se livrent à des activités de pêche, y compris les transbordements, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, contraires à toute autre mesure de conservation et de gestion de la CTOI.

Chaque cas sera différent et les éléments de preuves peuvent varier d'un cas à l'autre. Les entrées dans les livres de pêche, les positions sur les cartes, les preuves de falsification des appareils SSN, le matériel informatique de navigation (sur les ordinateurs portables), les traceurs électroniques, etc., ainsi que les espèces interdites et les poissons dont on soupçonne avoir été pris en violation des conditions de licence ou des mesures de gestion, seront tous considérés comme des éléments de preuve. D'autres preuves disponibles auprès du CSP peuvent comprendre les données SSN (s'il en existe) ou les observations de la mer nationale obtenues par surveillance aérienne ou par des parties coopérantes. De plus en plus de preuves sont acceptées et recevables dans les cas de pêche. Dans certains pays, les photos d'activités illégales prises par les avions, avalisées par le pilote de l'avion comme ayant été prises au moment et au lieu indiqués, sont des preuves recevables.

À l'appui de pièces justificatives concernant les activités de pêche INN, les éléments suivants doivent être recueillis au minimum :

- Les copies, en soulignant les entrées incorrectes des éléments suivants :
 - livres de bord ; navigation ; livres de pêche ; carnets de traitement, de réfrigération et d'entreposage ;
 - inventaires des captures à bord ;
 - déclarations de transbordement de poissons par le navire ;
 - documents d'immatriculation du navire ;
 - autorisation de pêcher de l'État du pavillon du navire ;
 - permis et toute autre documentation provenant d'autres CPC permettant au navire de pêcher dans leurs eaux ;
 - croquis du navire indiquant l'entreposage et d'autres schémas ;
 - registres SSN.
- Des preuves photographiques des éléments suivants :
 - pointages de navigation, carnets de navigation, équipement de la passerelle si nécessaire ;
 - engins de pêche à bord ;
 - marquages d'identification des navires ;

- indications visibles de manipulation de l'unité et de l'antenne SSN ;
- captures illégales ;
- espèces interdites.

4.7.2. Témoins experts, interrogations et communication

Des appareils photographiques et des caméras vidéo doivent être utilisés pour photographier le marquage des navires, les documents, les engins de pêche, les captures et autres espaces de travail le cas échéant. Tout événement marquant survenu lors de l'inspection doit être photographié pour servir de base à des preuves ultérieures.

Les rouleaux de films ou de cassettes / disques vidéo doivent être étiquetés et solidement arrimés par l'inspecteur aux fins d'utilisation ultérieure. Des magnétophones peuvent être utilisés pour enregistrer des interrogations du capitaine ou d'autres membres d'équipage. Cependant, il est essentiel :

- que le capitaine ou le membre d'équipage soit informé que l'interrogation est enregistrée ;
- que le capitaine ou le membre d'équipage soit informé de ses droits avant que ne commence une interrogation qui pourrait mener à une poursuite ;
- qu'il y ait toujours deux inspecteurs dans la salle d'interrogation ;
- que le préambule de l'entrevue contienne un énoncé clair de l'inspecteur chargé de l'interrogation comme suit :

*« Je suis [NOM DE L'INSPECTEUR]... À bord du navire de pêche [NOM DU NAVIRE].
Ce [DATE], à [HEURE]..., j'interroge le capitaine du navire [NOM]... en ce qui
concerne[NATURE DE L'ÉVENTUELLE VIOLATION]...
M. [NOM DU CAPITAINE] a été informé de ses droits juridiques et les comprend.
Il participe à cette interrogation volontairement.
Aussi présents dans la salle sont [NOM DE L'AUTRE INSPECTEUR ET DE TOUTE AUTRE
PERSONNE PRÉSENTE DANS LA SALLE].*

À la fin de l'interrogation, l'inspecteur doit conclure l'enregistrement magnétophone en déclarant l'heure à laquelle s'achève l'interrogation. Des notes sur les principaux points de l'interrogation doivent être consignées dans un carnet de notes. Aussitôt utilisées, les cassettes audio doivent être étiquetées et conservées dans des entrepôts sécurisés. L'étiquette doit indiquer la date, l'heure, le lieu ainsi que les personnes participant à l'interrogation.

Les interrogations 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 questions plus importantes comprennent celles-ci :

- Un interprète a-t-il été sollicité / mis à disposition ?
- Étaient-ils informés des soupçons et des conséquences ?
- Étaient-ils conscients des exigences relatives aux inspections de l'État du port et de leurs droits en termes d'accords internationaux ?
- Étaient-ils autorisés à avoir à leur bord un autre membre de l'équipage ou leur agent - qui est souvent utile s'il y a une barrière linguistique importante ?

Les originaux de toutes les déclarations des témoins, signés 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 / qui seront déposées ?
- Contiennent-elles des déclarations préjudiciables inadmissibles ou injustes, (ex. oui-dire) ?
- Le témoin se réfère-t-il aux pièces qu'il présente ?
- Une déclaration supplémentaire est-elle requise du témoin pour clarifier quelque chose ou ajouter quelque chose d'utile ?
- Les déclarations établissent-elles les faits nécessaires ? Par exemple, certaines lois sur les pêches prévoient que si un agent soupçonne que des poissons auxquels se réfère l'accusation ont été capturés dans une zone particulière des eaux, et est en mesure de présenter les motifs de suspicion que la Cour estime raisonnables, en l'absence de preuve contraire, ces poissons seront jugés avoir été capturés ainsi. Toutes notes ayant été recueillies par les inspecteurs seront donc également essentielles.

CHAPITRE 3

Mise en œuvre de la Résolution de la CTOI relative aux mesures du ressort de l'État du port – de la demande d'entrer dans un port jusqu'à la décision finale de l'État du port et les mesures de suivi

Notification d'un navire pour entrer dans un port

Procédures opérationnelles standards – inspection à bord

Suivi du débarquement et du transbordement au port

Procédures de suivi et partage d'informations



Ce chapitre présente les principaux produits et procédures nécessaires à la mise en œuvre de la Résolution de la CTOI 10/11.

La première section décrit les procédures d'analyse des demandes préalables d'un navire pour entrer dans un port et comprend une procédure d'analyse des risques qui doit être suivie pour chaque demande préalable d'entrée dans un port, en expliquant les documents à l'appui fournis par la CTOI pour compléter cette procédure. On s'attend également à ce que le résultat fournisse un guide du niveau d'inspection et de contrôle à pratiquer sur les navires qui reçoivent l'autorisation d'entrer dans un port.

La deuxième section concerne la conduite pratique des inspections et le contrôle du déchargement des captures et fait partie intégrante de la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port. Les procédures opérationnelles standard sont proposés dans le but de coordonner les procédures dans les divers pays de la région.

La dernière section porte sur le suivi des procédures d'établissement et de diffusion de rapports et d'informations afin de renforcer davantage l'efficacité des objectifs de la Résolution de la CTOI 10/11.

5. Demande préalable des navires d'entrer dans un port

La « demande préalable d'entrée au port » (AREP – annexe A de la Résolution) est la pierre angulaire de la Résolution de la CTOI 10/11. Elle met en place la procédure de recherche et de vérification des antécédents d'un navire avant qu'il n'entre dans un port et, lorsqu'il y a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire a été impliqué dans la pêche INN, il peut se voir refuser l'entrée au port. Pour renforcer ces principes, la Résolution comprend l'exigence que les CPC désignent à l'avance et publient ces ports à travers la CTOI aux fins d'usage conditionnel par les navires étrangers pour débarquer des captures ou utiliser les installations portuaires. Les navires étrangers qui souhaitent entrer dans un port doivent fournir des renseignements à l'avance de leur heure d'arrivée prévue conformément à l'annexe A de la Résolution 10/11.



Figure 31 : Procédure exercée par l'État du port – dès réception de la demande préalable des navires pour entrer dans un port (AREP) jusqu'à la décision et les mesures de suivi de l'autorité de l'État du port.

5.1. Étude de la demande d'entrée au port formulée par un navire

L'AREP offre la possibilité aux autorités de l'État du port de vérifier les informations fournies et d'examiner si le navire, son propriétaire, son capitaine ont ou pourraient avoir pratiqué la pêche INN. La décision d'accorder l'entrée au port et / ou l'accès aux services portuaires demeure la prérogative de l'État du port.

Les principes de base de la Résolution de la CTOI 10/11 sur les mesures du ressort de l'État du port sont les suivants :

- « Dans l'exercice de leur souveraineté sur les ports situés sur leur territoire, les membres et les parties non contractantes coopérantes (CPC) peuvent adopter des mesures plus strictes, conformément au droit international. » La souveraineté de l'État du port signifie qu'un navire étranger n'a pas le droit automatiquement d'entrer dans un port ;
- En vertu de la Résolution, un navire ne peut entrer dans un port que s'il y est autorisé par l'État du port. Cela dépend du résultat de l'évaluation de la demande préalable d'entrée au port (annexe A de la Résolution) ;
- Le navire peut se voir refuser l'entrée, même pour des activités non liées à la pêche INN, comme l'approvisionnement en carburant ou l'avitaillement.

L'évaluation de l'AREP par les autorités de pêche est donc l'une des étapes les plus importantes dans la mise en œuvre de la Résolution de la CTOI 10/11. La décision finale d'autoriser ou de refuser l'entrée dans son port devrait reposer sur une analyse détaillée des risques et sur l'attribution d'un facteur de « risques » à chaque navire sur la base des informations recueillies et des résultats des informations fournies par l'État du pavillon du navire ou par toute autre autorité de pêche ou organisation de gestion régionale, dans le respect des cas de force majeure ou de détresse.

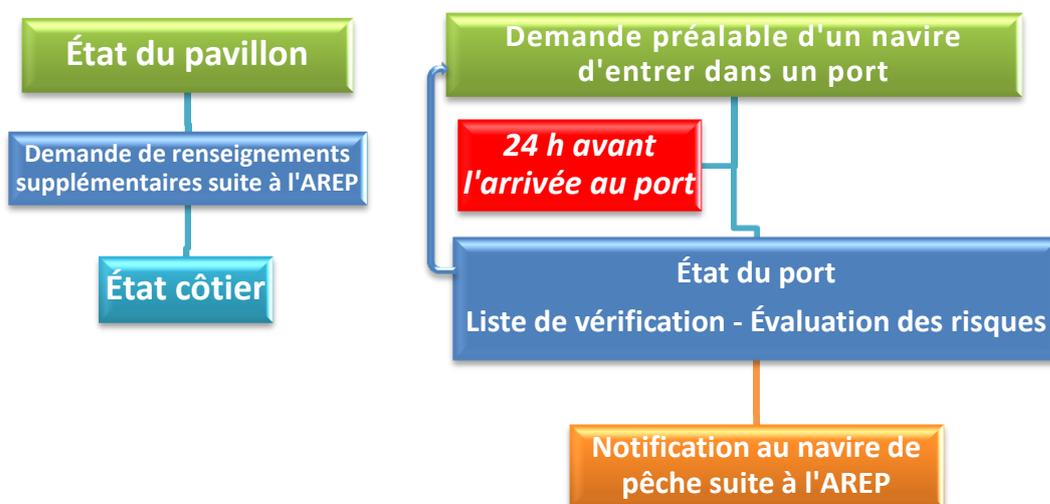


Figure 32 : Notification préalable des navires pour entrer dans un port (AREP) et procédure de communication de l'État du port.

Quatre documents facilitent et formalisent la procédure d'évaluation (tous inclus dans les annexes IV à VIII de ces lignes directrices), qui est également résumée dans la figure 32 et l'encadré 27 :

- La demande préalable d'entrée au port (AREP) ;
- La liste de vérification – Évaluation de la demande préalable d'entrée au port ;
- La demande d'informations supplémentaires à la suite d'une demande d'entrée au port, (Résolution 10/11 – alinéa 7),
- La notification au navire de pêche suite à une demande d'entrer dans un port (Résolution 10/11 – alinéa 7).

Encadré 27 | Entrer dans un port – exigences et procédures

- 1 **Navire – moins de 24 heures préalables à l'entrée au port ou à la cessation des activités de pêche :**
(Si les opérations de pêche prennent fin moins de 24 heures avant le délai requis pour entrer dans un port, un délai suffisant doit être accordé pour examiner les renseignements requis)
 - la demande d'entrer dans un port désigné doit être formulée (AREP) ;
 - les informations requises doivent être fournies.
- 2 **Autorités des pêches / portuaires - Procédures préalables à l'entrée**
 - les informations provenant du navire doivent être examinées ;
 - d'autres informations peuvent être demandées, ex. des ORGP (Formulaire CTOI -demande d'informations supplémentaires à la suite d'une demande d'entrée au port, (Résolution 10/11 - alinéa 7)
- 3 **Autorités des pêches/ portuaires – Décision**

Informez le navire de sa décision sur le Formulaire de la CTOI « Notification au navire de pêche suivant une demande d'entrée au port » (Résolution de la CTOI 10/11 - alinéa 7)

 - Refuser l'entrée : l'entrée doit être refusée lorsqu'il y a des preuves suffisantes que la pêche INN ou des activités connexes ont été pratiquées, y compris l'inscription sur une liste de navires INN des ORGP, sauf que :
 - L'entrée peut être autorisée : exclusivement pour inspection et pour prendre d'autres mesures aussi efficaces que le refus d'entrée dans le cadre de la lutte contre la pêche INN et ses activités connexes.
 - Autoriser l'entrée
- 4 **Entrée refusée**
 - Communiquer le refus au navire ou à son représentant
 - Notifier :
 - l'État du pavillon ;
 - les États côtiers le cas échéant ; et
 - le Secrétariat de la CTOI (qui peut informer d'autres ORGP).
 - Refuser l'utilisation du port, prendre des mesures en vertu du droit national.
- 5 **Entrée autorisée**

Communiquer l'autorisation au navire ou à son représentant ; en entrant au port. Le navire ou son représentant doit présenter l'autorisation.
- 6 **Cas de force majeure ou de détresse**

L'entrée en cas de force majeure ou de détresse peut être autorisée, exclusivement pour porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs qui sont en danger ou en détresse.

Il est essentiel que la liaison et la communication soient claires entre les autorités portuaires, les douanes, l'immigration et l'autorité des pêches pour faire en sorte que cette dernière puisse contrôler l'accès ou le refus de tous les navires de pêche et les navires transporteurs qui transportent du poisson en débarquant, en premier lieu, dans le port, et que ces navires attendent en dehors du port jusqu'à ce qu'un avis écrit leur soit remis par l'autorité des pêches et les organismes concernés, ex., l'autorité portuaire, les douanes et l'immigration. Aucun service portuaire ne doit être fourni à un navire jusqu'à ce que ce dernier soit autorisé par l'autorité des pêches.

En cas de force majeure ou de détresse, les autorités des pêches doivent être contactées immédiatement en recevant cet avis concernant l'entrée dans un port désigné et doivent être présentes lors de l'amarrage pour vérifier le cas de force majeure ou de détresse avant que les services portuaires ne soient fournis, y compris l'échange de l'équipage, l'approvisionnement, les réparations ou d'autres activités liées pouvant avoir lieu dans le port.

5.2. Procédure d'évaluation des risques

La procédure d'évaluation des risques consiste à vérifier les composantes de l'information fournie dans l'AREP et à attribuer un niveau de risque à chacune d'elles pour déterminer la probabilité que le navire ait été impliqué ou associé à la pêche INN. La procédure d'inspection d'un navire est un processus qui exige du temps et, dépendant du personnel disponible et du nombre de navires formulant une AREP, il peut s'avérer difficile pour les autorités d'inspecter tous les navires qui entrent dans leur port. Pour concentrer les efforts de la main-d'œuvre disponible là où ils seraient susceptibles d'être plus efficaces, la procédure d'évaluation des risques est essentielle pour identifier les navires à haut risque lorsqu'il est soupçonné ou démontré qu'ils ont été impliqués dans la pêche INN.

Les critères à prendre en considération dans l'AREP qui pourraient faire l'objet de suspicion ou nécessiter une enquête plus approfondie sont, notamment, les suivants :

- Le navire ne figure pas sur la liste des navires autorisés de la CTOI ;
- Le navire figure sur la liste des navires autorisés de la CTOI mais a des antécédents de pêche INN et ne respecte pas la résolution relative aux navires enregistrés en ce qu'il s'agit des mesures du ressort de l'État du pavillon dans un tel cas, par exemple, le changement de propriété effective ;
- Les changements de nom récents ou fréquents ;
- Les changements de pavillon récents ou fréquents ;
- Les changements de propriété récents ou fréquents ;
- Des tentatives infructueuses de communiquer avec l'État du pavillon ;
- Les registres SSN / AIS ne sont pas disponibles ;
- L'information sur la dernière escale ne peut être vérifiée ;
- L'autorisation de transborder depuis ou vers un navire donneur n'est pas disponible,
- Les déclarations de transborder vers ou depuis un navire donneur ne sont pas disponibles ou sont incomplètes.

La « *Liste de vérification : - Évaluation de la demande préalable d'entrée au port* » (annexe VI) a été conçue pour un usage interne par l'autorité des pêches de l'État du port afin d'assurer le suivi de l'échéancier des mesures et de documenter les décisions prises lors du traitement des demandes. Cette liste sert également de base au briefing fait à l'équipe d'inspection. Elle les conseille au sujet du niveau de risque et leur indique où il convient d'apporter une attention particulière lors de l'inspection.

La demande d'informations supplémentaires à la suite d'une demande d'entrée au port, (Résolution de la CTOI 10/11, alinéa 7) indique le format de la communication entre le navire et l'État du pavillon pour solliciter des informations supplémentaires pour la procédure d'évaluation (annexe VIII).

De même, lorsqu'il n'y a pas lieu de soupçonner qu'un navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités connexes et qu'un profil à risque faible a été attribué à ce dernier, seule une inspection de routine sera nécessaire, conformément à l'alinéa 10.1 de la Résolution de la CTOI 10/11.

Un navire qui s'est vu attribuer un profil à risque faible devrait se conformer à, et être en mesure de, fournir des informations vérifiables sur :

- L'autorisation de l'État du pavillon de s'engager dans des activités halieutiques ou des activités liées à la pêche ;
- L'inscription sur la liste positive des navires de la CTOI, avec mention de tous les détails ;
- L'autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche, exigée par un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État ;
- Des informations provenant du livre de pêche indiquant que le poisson à bord est conforme à l'autorisation applicable à bord,
- Les renseignements relatifs au navire et au propriétaire, qui figurent sur les listes de la CTOI.

Suite à l'évaluation de l'AREP (figure 33) et dépendant du risque perçu, la décision est communiquée aux navires sous forme de « *Notification au navire de pêche suite à une demande d'entrer dans un port* » conformément à l'alinéa 7 de la Résolution de la CTOI 10/11 (annexe VII).

L'évaluation des risques peut conduire à trois résultats (figure 33) :

- Preuves de pêche INN :
 - Refuser l'entrée au port, sous réserve d'une demande formulée par le navire concernant la santé et la sécurité de l'équipage ou en cas de force majeure pouvant mettre en danger le navire et l'équipage ;
 - L'entrée au port peut être autorisée mais il faudra refuser l'utilisation des installations portuaires, notamment en ce qu'il s'agit du débarquement et du transbordement ;
- Pas de preuves de pêche INN :
 - Autoriser l'entrée au port pour l'inspection des documents, des engins de pêche et des captures avant d'accorder la permission de débarquer les captures ou de donner accès aux services portuaires.

Lorsqu'un navire se voit refuser l'autorisation d'entrer dans un port, les autorités de l'État du port doivent immédiatement informer le navire de cette décision et la communiquer à l'État du pavillon du navire et à la CTOI ainsi qu'aux États concernés qui pourraient avoir influencé la décision.

Encadré 28 | Exigences / procédures à suivre par l'État du port concernant un navire dont l'entrée au port a été refusée

Refus obligatoire d'utiliser les services portuaires ou décision exceptionnelle de permettre l'entrée au port pour entreprendre une inspection complète afin de confirmer ou démentir les allégations d'avoir pratiqué la pêche INN :

- Le navire n'est pas inscrit dans le registre CTOI des navires autorisés ou est répertorié sur une liste INN des ORGP ;
- Le navire n'est pas titulaire d'une autorisation comme l'exige l'État du pavillon ;
- Le navire n'est pas titulaire d'une autorisation comme l'exige un État côtier ou il est évident que des poissons ont été capturés contrairement aux exigences d'un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de sa juridiction nationale ;
- Le navire s'est livré à la pêche ou à des activités halieutiques contraires à toute résolution de la CTOI ;
- L'État du pavillon ne confirme pas, sur demande et dans un délai raisonnable, que les poissons ont été capturés en conformité avec les exigences des ORGP ;
- Il y a des motifs raisonnables de croire que le navire était impliqué dans la pêche INN ou dans des activités connexes, à moins qu'il soit établi :
 - que le navire agissait de manière compatible avec les résolutions de la CTOI pertinentes ; ou
 - dans le cas de la mise à disposition de personnel, de carburant, d'engins de pêche et d'autres approvisionnements en mer, que le navire qui a été alimenté est un navire qui n'a pas pratiqué la pêche INN.

Exceptions :

- Les services portuaires ne doivent pas être refusés :
 - S'ils sont essentiels à la santé de l'équipage ou à la sécurité du navire, à condition que ces besoins soient dûment justifiés ; ou
 - Le cas échéant, pour la mise hors service du navire.

Action / notification :

- Une notification immédiate de la décision de refuser l'utilisation des services portuaires doit être remise à l'État du pavillon et à d'autres organismes de l'État du port concernés et, le cas échéant, aux États côtiers pertinents, à la CTOI ou à d'autres ORGP et organisations internationales ;
- Signaler l'activité INN à la CTOI pour qu'elle soit inscrite sur la liste des navires INN.

Levée de l'interdiction d'utiliser les services portuaires :

- Le refus de l'utilisation des services portuaires peut être annulé s'il y a suffisamment de preuves que les motifs étaient insuffisants ou erronés ou ne s'appliquent plus. Une notification de retrait doit être remise à ceux qui sont inclus dans la notification de refus d'entrée au port.

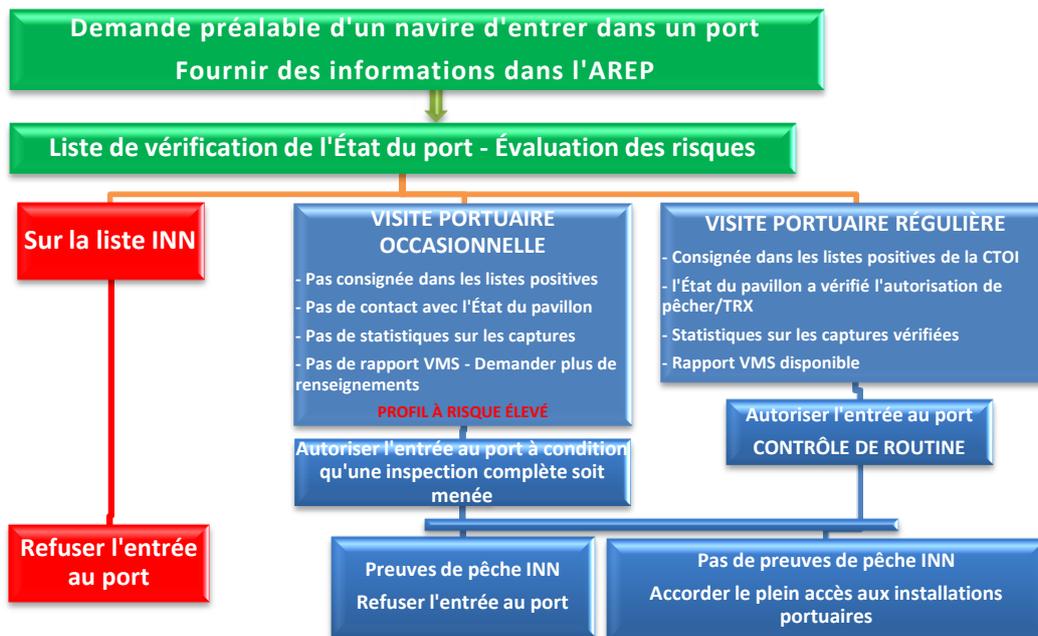


Figure 33 : Procédure d'évaluation des risques.

À la suite de la procédure d'évaluation des risques (figure 33) et si l'entrée au port est autorisée, des recommandations seront formulées quant à l'inspection devant être menée à bord du navire. Il s'agit notamment d'inspecter :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• l'autorisation de pêche de l'État du pavillon ;• les livres de pêche ;• les engins de pêche et l'équipement associé ;• d'autres documents spécifiés ou zones identifiées comme étant importantes ou nécessitant une attention particulière. | <ul style="list-style-type: none">• l'autorisation de transborder de l'État du pavillon ;• les captures à bord ; |
|--|---|

5.3. Procédures d'évaluation de la demande d'entrée au port

Cette section vise à fournir un guide détaillé sur les étapes à suivre dans la procédure d'évaluation de l'AREP.

A Nom du navire de pêche

Source d'information recommandée :

Rechercher, dans les outils en ligne de la CTOI [<http://www.iotc.org>], les renseignements relatifs aux navires en tentant d'accéder :

- au registre des navires autorisés de la CTOI,
- à la liste INN de la CTOI.

Note : les navires de Taiwan, province de Chine, ne figurent pas sur le site web de la CTOI. Par conséquent, il faut demander des informations au Secrétariat de la CTOI par courriel à authorised.vessels@iotc.org

Coordonnées des listes INN :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• CTOI : http://www.iotc.org/English/iuu/search.php• CCSBT : http://www.ccsbt.org/site/authorised_vessels.php
(Il s'agit du site sur lequel figure la liste positive. Les navires ne figurant pas sur cette liste et qui pêchent le thon rouge du Sud sont des navires INN)• IATTC : http://www.iatcc.org/VesselRegister/IUU.aspx?Lang=en• NEAFC : http://www.neafc.org/blist• COLTO : http://iuu-vessels.org/iuu or http://iuu-vessels.org/iuu/iuu/search
(Conserve une liste combinée de l'ensemble des ORGP) | <ul style="list-style-type: none">• ICCAT : http://www.iccat.int/en/IUU.asp• CCAMLR : http://www.ccamlr.org/en/compliance/non-contracting-party-iuu-vessel-list• WCPFC : http://www.wcpfc.int/vessels#IUU ou http://www.wcpfc.int/node/3423• OPRT : http://www.tuna-org.org/vesselneg.htm
(Conserve des liens avec quatre des principales ORGP thonières)• Norvège : http://www.fiskeridir.no/english/fisheries/norwegian-black-list (Conserve une « liste noire » des navires INN) |
|--|---|

Information ciblée :

Vérification des champs suivants dans le formulaire de demande :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• État du pavillon ;• Indicatif international d'appel radio ;• ID certificat d'immatriculation ;• Type de SSN et Centre de suivi des pêches | <ul style="list-style-type: none">• Type de navire ;• Propriétaire(s) du navire ;• Numéro CTOI ;• Engins de pêche spécifiés dans l'autorisation de pêcher. |
|--|---|

Historique du navire : le registre CTOI des navires autorisés fournira des détails dans quatre catégories d'informations :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• L'identification du navire ;• Les modalités administratives, | <ul style="list-style-type: none">• Les caractéristiques du navire ;• L'historique du navire. |
|---|--|

Rechercher un navire sur la liste positive des navires d'une organisation peut ne pas donner de 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 fournissant les renseignements disponibles concernant l'AREP.

Procédure de vérification :

Si le navire ne figure pas sur la liste positive de la CTOI, il faut vérifier s'il est répertorié sur la liste positive d'une autre organisation. Les informations suivantes sont à vérifier :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Les noms précédents - dans les cas où il y a eu des changements fréquents de noms (vérifier tous les noms passés sur les listes INN) ;• Les changements de pavillon fréquents, | <ul style="list-style-type: none">• Utiliser le numéro OMI (si disponible) pour vérifier d'autres listes ;• Utiliser l'IRCS du navire pour la recherche et la vérification. |
|---|--|

Il est à noter qu'un navire INN peut figurer sur plus d'une liste.

Lorsqu'un navire qui figure déjà sur une liste INN est transféré sous un autre pavillon, il est essentiel de contacter l'État du pavillon pour vérifier le nouvel enregistrement du navire et tenter de savoir si l'État du pavillon est au courant de l'historique INN du navire. Il est important de vérifier si le changement de pavillon a été accompagné d'un changement de propriétaire ou si les propriétaires précédents détiennent encore des parts dans le navire.

La réponse reçue de l'organisation doit être enregistrée. Si cette dernière n'est toujours pas concluante, cela indiquera que le navire aurait peut-être tenté d'utiliser un faux nom. Dans ce cas, l'État du pavillon doit être contacté pour obtenir ses commentaires ou pour procéder à des vérifications complémentaires du navire. Au cas où l'État du pavillon ne répondrait pas, cela placerait le navire en catégorie à haut risque. Si toute information fournie dans l'AREP est incorrecte ou invérifiable, cela suffirait pour refuser l'accès au port au navire.

Encadré 29 | Exemple de changement de nom d'un navire de pêche

Par exemple, un navire INN nommé Black Moon était précédemment connu sous les noms respectifs de Dorita, Eolo, Magnus, Thule et Red Moon. Ce navire était enregistré sous des noms différents sur plusieurs listes INN. Il a utilisé un nouveau nom, l'« Ina Maka », pour pouvoir entrer au port. Toutefois, il affichait toujours l'IRCS pour le navire enregistré au nom de « Black Moon ». (Source : liste INN de COLTO).

B

Numéro OMI

Source d'information recommandée :

Fairplay assure une prestation de services après avoir reçu un formulaire de demande de numéro OMI. Coordonnées : IHS Fairplay, Lombard House, 3 Princess Way Redhill, Surrey RH1 1UP United Kingdom. Fax international : +44 1737 379040. Téléphone : +44 1737 379043.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Site web : http://www.imonumbers.lrfairplay.com/ | <ul style="list-style-type: none">• Courriel : data-audit@lrfairplay.com |
|--|---|

Information ciblée :

Fournir des détails pour vérifier les champs suivants dans le formulaire de demande :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Port et date de la dernière escale ;• État du pavillon actuel ;• Indicatif international d'appel radio ;• Propriétaire(s) du navire, | <ul style="list-style-type: none">• Nom précédent du navire ;• Type de navire ;• Coordonnées des personnes à contacter concernant le navire ;• Numéro d'identification du certificat d'immatriculation. |
|---|--|

Note : L'AIS peut aussi fournir des renseignements sur la dernière escale du navire et sur sa dernière position.

Le numéro OMI fournit des informations sur : les caractéristiques du navire, les coordonnées des personnes à contacter, l'État du pavillon, les coordonnées du propriétaire, l'historique du changement de propriété ou de pavillon. Le numéro OMI est affecté au navire au moment de la construction de ce dernier et ne changera pas malgré les modifications apportées ou le changement de propriétaire.

Procédure de vérification :

Vérifier les informations des champs suivants dans le formulaire de demande :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Port et date de la dernière escale ;• État du pavillon actuel ;• Indicatif international d'appel radio ;• Propriétaire(s) du navire,• Numéro d'identification du certificat d'immatriculation. | <ul style="list-style-type: none">• Nom précédent du navire ;• Type de navire ;• Coordonnées des personnes à contacter concernant le navire ; |
|--|---|

C Autorisations de pêche

Source d'information recommandée :

Communiquer avec les entités ayant accordé au navire l'autorisation de pêche (ATF) et/ou de transborder (de l'État du pavillon) ou une 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 fonction des zones relevant de la juridiction nationale de cet État. |
|---|---|

Information ciblée :

Demander des renseignements au sujet de l'autorisation délivrée au navire en ce qui concerne :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• l'identificateur ;• l'IRCS ;• la zone de pêche autorisée ;• l'engin de pêche, | <ul style="list-style-type: none">• l'autorité délivrant l'autorisation ;• la validité de la période de pêche autorisée ;• les espèces cibles autorisées ;• les registres SSN. |
|--|---|

Si le navire a pêché dans la ZEE d'un autre pays, il faut demander des précisions sur l'autorisation délivrée par ce pays et répéter la procédure.

Procédure de vérification :

Vérifier la concordance des informations fournies :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• la licence délivrée par l'agent accrédité ;• la zone de pêche autorisée par rapport à la zone où le navire aurait, semble-t-il, pêché ;• les engins de pêche autorisés, | <ul style="list-style-type: none">• la validité du permis ;• les espèces cibles autorisées ;• les exigences en matière de SSN. |
|---|--|

Tout écart constaté dans une ATF suffirait à éveiller des soupçons. Si la validité de l'autorisation de pêche de l'État du pavillon fournie par le navire dans l'AREP est mise en doute, les autorités compétentes de l'État du pavillon doivent être contactées pour solliciter des précisions en ce qui concerne :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• l'identificateur ;• la validité de la période autorisée ;• la zone de pêche autorisée ;• les engins de pêche, | <ul style="list-style-type: none">• l'autorité délivrant l'autorisation ;• l'IRCS ;• les espèces cibles autorisées ;• les registres SSN. |
|--|---|

D Autorisation(s) de transbordement appropriées

Source d'information recommandée :

Vérifier l'information relative à l'autorisation de transbordement délivrée par l'autorité des pêches de l'État du pavillon.

La liste des navires transporteurs autorisés figure sur le site web de la CTOI : <http://www.iotc.org>. Sélectionnez la liste de navires transporteurs autorisés ; sélectionnez « *Search for carrier vessels only* » (« Rechercher les navires transporteurs seulement ») et sélectionnez l'État du pavillon et le type de navire, puis cliquez sur Rechercher.

Information ciblée :

Vérifier les informations suivantes relatives au navire :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• nom du navire ;• numéro d'immatriculation CTOI ;• numéro d'immatriculation national ; | <ul style="list-style-type: none">• statut de l'autorisation ;• État du pavillon ;• indicatif international d'appel radio. |
|---|--|

Vérifier les caractéristiques des navires :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Type ;• Longueur ; | <ul style="list-style-type: none">• Tonnage ;• Engins utilisés. |
|---|--|

Vérifier les modalités administratives :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Propriétaire, | <ul style="list-style-type: none">• Exploitant du navire. |
|---|---|

Vérifier l'historique du navire.

Note : Si le navire transporteur ne figure pas sur la liste de la CTOI, il faut vérifier les listes de navires autorisés d'autres ORGP. Les navires transporteurs traversent les zones de compétence d'autres ORGP et peuvent être tentés d'utiliser comme excuse qu'ils sont enregistrés dans une autre ORGP et pensaient qu'ils pouvaient ainsi effectuer des opérations dans la zone de compétence de la CTOI.

Procédure de vérification :

Vérifier la validité et les précisions de l'autorité compétente délivrant l'autorisation de transbordement. Noter si le navire figure sur la liste CTOI de navires transporteurs autorisés.

Faire correspondre et vérifier les informations avec l'AREP. Vérifier l'autorisation de transbordement pour voir si l'autorisation de la zone de transbordement correspond à la position TRX. Vérifier les dates par rapport à la période de validité du transbordement.

E

Informations concernant le transbordement des navires donneurs

Source d'information recommandée :

En cas de doute ou si l'information n'est pas fournie par l'État du pavillon ou des copies de l'AREP ne sont pas obtenues, demander des renseignements au Secrétariat de la CTOI (transshipment@iotc.org) et vérifier l'identité et l'information avec l'observateur de la CTOI affecté au navire ou avec le prestataire de services pour le déploiement d'observateurs de la CTOI.

Information ciblée :

L'autorisation de transbordement originale fournie aux navires donneurs et les déclarations soumises par le navire donneur et le navire receveur.

Procédure de vérification :

Si le navire transporteur fait escale au port, il est recommandé que l'État du port :

- Vérifie que les déclarations de transbordement soient à bord du navire transporteur et aient été communiquées au Secrétariat de la CTOI ;
- Vérifie les détails de la déclaration de transbordement, de la zone, des espèces et s'assure que la déclaration soit signée par l'observateur de la CTOI affecté au navire.

F Total des captures à bord

Source d'information recommandée :

Renseignements fournis dans :

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

Information ciblée

La quantité totale de poissons à bord par code d'espèce et de produit.

Procédure de vérification

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Vérifier la zone de capture par rapport aux autorisations de pêcher ;• S'assurer que les espèces correspondent à celles figurant sur l'autorisation de pêcher ;• Concernant les ailerons de requins, noter le % par rapport au poids total des troncs de requins ; | <ul style="list-style-type: none">• Le total des captures ne doit pas dépasser la quantité autorisée,• Vérifier la limite des prises accessoires par rapport au poids total des espèces cibles. |
|--|--|

Encadré 30 | Résultats de l'évaluation des risques

En résumé, compte tenu des procédures susmentionnées, si le navire ne figure pas sur une liste INN ou si les motifs ne sont pas suffisants pour entraîner des soupçons quant à son implication dans la pêche INN, et dépendant aussi de l'authenticité perçue de l'information contenue dans l'AREP et / ou de l'historique locale du navire, ce dernier sera classé comme navire à risque élevé, moyen ou faible, ce qui devra influencer la procédure d'inspection.

5.4. Guide pour remplir le formulaire « Liste de vérification – Étude d'une demande préalable d'entrée au port formulée par un navire »

Le tableau « *Liste de vérification - évaluation d'une demande préalable d'entrée au port* », fournit une liste de vérification à l'État du port lorsque ce dernier reçoit une AREP. Cette mesure est destinée à l'usage interne par l'État du port pour assurer le suivi de la prise de mesures et de décisions lors du traitement des demandes. Le tableau fournit la base des communications entre le navire et l'État du pavillon, ce dernier pouvant demander des informations supplémentaires ou informer le navire de sa décision de refuser ou d'autoriser l'entrée dans ses ports. Le tableau sert aussi de base au briefing de l'équipe d'inspection, en leur informant du niveau de risque et des domaines nécessitant une attention particulière lors de l'inspection. La liste de vérification est disponible à l'annexe VI.

Les mesures et les instructions pour remplir le formulaire sont décrites pour chaque domaine.

Directives générales pour remplir le formulaire :

- Date des mesures :
 - Inscrire la date à laquelle la demande a été formulée en utilisant le format JJ / MM / AAAA ;
 - Si une mesure s'est échelonnée sur plus d'une journée, inscrire la date de début et de fin de la procédure ,
 - Si une demande d'informations complémentaires est formulée, consigner la date à laquelle la demande a été formulée, noter les moyens de transmettre la demande d'information, soit par télécopie, courriel, ou téléphone. Consigner la date à laquelle une réponse a été reçue en retour de la demande.
- Irrégularités potentielles, observations et résultats des mesures :
 - Saisir en texte libre les résultats de la recherche ou de la procédure de vérification. Lorsque les informations ne sont pas concluantes ou en cas de soupçon d'informations falsifiées ou non concluantes, cela doit être mis en évidence afin de prendre des mesures supplémentaires ou mener d'autres enquêtes.

 LISTE DE VÉRIFICATION ÉVALUATION D'UNE DEMANDE PRÉALABLE D'ENTRÉE AU PORT				
Nom de l'agent		Inscrire le nom de l'agent des pêches	ID	Inscrire le numéro d'identification de l'agent des pêches
Rubriques / mesures	Date d'application de la mesure	Irrégularités potentielles/observations/résultats des mesures		
AREP reçue/...../.....	Consigner la date et l'heure de réception de l'AREP. Note :		
Nom du navire	Inscrire le nom des navires	<ul style="list-style-type: none"> • Comment la demande a-t-elle été adressée, par courriel, télécopie ou copie imprimée ? • Provient-elle directement du navire ou a-t-elle été délivrée par un agent ou par l'autorité des pêches du navire ou un autre organisme ? 		
Pavillon	Inscrire le pavillon			
Numéro CTOI	Inscrire le numéro CTOI			
<input type="checkbox"/> 1 ^{er} port d'escale <input type="checkbox"/> Occasionnel <input type="checkbox"/> Régulier				
Port et date de la dernière escale :				
Inscrire la date et le nom ou code de la dernière escale		Cocher la case appropriée (√).		
Objet de l'escale :	<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation du poisson <input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Force majeure			Cocher l'objet de l'escale (√).
Vérification sur les listes INN CTOI : www.iotc.org/English/iuu/search.php ICCAT : www.iccat.int/en/IUU.asp CCSBT : www.ccsbt.org/site/authorised_vessels.php (Note : Sur ce site figure la liste positive. Les navires ne figurant pas sur cette liste et qui pêchent le thon rouge du Sud sont des navires INN) CCAMLR www.ccamlr.org/en/compliance/non-contracting-party-iuu-vessel-list IATTC www.iattc.org/VesselRegister/IUU.aspx?Lang=en WCPFC www.wcpfc.int/vessels#IUU NEAFC www.neafc.org/blist COLTO (conserve une liste combinée pour l'ensemble des ORGP) http://iuu-vessels.org/iuu http://iuu-vessels.org/iuu/iuu/search OPRT (conserve des liens avec quatre des principales ORGP thonières) www.tuna-org.org/vesselneg.htm Norvège (conserve une « liste noire » de navires INN) www.fiskeridir.no/english/fisheries/norwegian-black-list	—/—/—	Sur la liste INN :	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>	
		Procédure suivie : <ul style="list-style-type: none"> • Vérifier si le nom du navire est associé à n'importe quelle liste INN, • Noter les sites web consultés. Procéder d'abord à une recherche électronique sur toutes les listes INN disponibles en utilisant le nom de navires, les IRCS et le numéro OMI. Si le nom du navire n'apparaît pas sur la liste positive de la CTOI ni sur aucune des listes INN, contacter l'État du pavillon et vérifier s'il se trouve sur la liste positive d'une autre organisation. Aux termes de l'alinéa 7 de la Résolution 10/11, une demande d'informations complémentaires peut être envoyée à l'agent et / ou au navire et à l'État du pavillon. Vérifier si le navire a changé de noms et de pavillon et vérifier de nouveau si les noms précédents figurent sur les listes INN. Lorsqu'un navire qui figure déjà sur une liste INN est transféré sous un autre pavillon, il est essentiel de contacter l'État du pavillon pour vérifier le nouvel enregistrement du navire et tenter de savoir si l'État du pavillon est au courant de l'historique INN du navire. Il est important de vérifier si le changement de pavillon a été accompagné d'un changement de propriétaire ou si les propriétaires précédents détiennent encore des parts dans le navire.		
Vérification sur les listes positives	—/—/—	Sur la liste positive :	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>	
		Inscrire OUI s'il est enregistré sur une liste positive reconnue. <i>Note : les navires de Taiwan, province de Chine, ne figurent pas sur le site web de la CTOI. Par conséquent, il faut demander des renseignements auprès du Secrétariat de la CTOI à authorised.vessels@iotc.org</i>		

S'il ne figure pas sur les listes positives, contacter (✓) :		
<input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> autres _____	—/—/—	Lorsqu'un navire ne figure pas sur une liste positive ni n'est répertorié sur une liste INN, des informations supplémentaires peuvent être demandées à l'État du pavillon ou directement au navire ou à ses propriétaires.
Réception de la réponse	—/—/—	Commenter sur la réponse et sur la liste si le navire est répertorié sur une autre liste positive, ou sur la raison avancée au cas où il ne figurerait sur aucune liste.
Autorisation de pêche de l'État du pavillon	—/—/—	Vérifier les détails concernant l'ATF ou les ATF délivrées au navire (si disponibles). Si le navire n'est pas déjà entré dans ce port et s'il n'y a aucun antécédent d'inspection du navire ayant eu lieu dans le port, il serait souhaitable de contacter les autorités de pêche de l'État du pavillon et de demander une copie de l'autorisation de pêche qui a été délivrée au navire. Le contenu de l'ATF peut être recoupé avec les informations fournies par le navire dans sa demande AREP. Si le navire indique qu'il pêchait avec un permis de pêche obtenu d'un État côtier, ces documents devront donc être examinés attentivement pour en déterminer l'authenticité. Tout écart noté serait cause de soupçon.
Si l'ATF n'est pas fournie, contacter :		
<input type="checkbox"/> l'État du pavillon <input type="checkbox"/> l'État côtier	—/—/—	Si le navire ne fournit pas de copie de l'autorisation de pêcher dans l'AREP ou à la suite d'une nouvelle demande formulée au navire pour obtenir cette information, il faut alors noter si une communication a été tentée ou faite avec l'État du pavillon ou les autorités des États côtiers.
Réception de la réponse	—/—/—	Noter les principaux aspects de la réponse, les observations relatives à l'exhaustivité et à la rapidité.
Autorisation de transbordement	—/—/—	La vérification des informations relatives aux autorisations de transbordements auprès des organisations de pêches concernées, de l'État du pavillon ou de l'État côtier concerné suivra la même procédure que la vérification de l'ATF. En outre, le navire transporteur doit faire l'objet d'une vérification pour savoir s'il figure sur la liste positive des ORGP ou sur la liste des navires INN. Le transporteur doit figurer sur la liste CTOI des navires immatriculés pour pouvoir opérer dans la zone de compétence de la Commission.
Si l'autorisation n'est pas fournie, contacter :		
<input type="checkbox"/> l'État du pavillon <input type="checkbox"/> autre _____	—/—/—	Les détails de la réponse reçue de l'organisation doivent être consignés. Si la réponse n'est toujours pas concluante, cela indiquera que le navire aurait peut-être tenté d'utiliser un faux nom. Dans ce cas, l'État du pavillon doit être contacté pour obtenir ses commentaires ou pour procéder à des vérifications complémentaires du navire. Au cas où l'État du pavillon ne répondrait pas, cela placerait le navire en catégorie à haut risque. Si toute information fournie dans l'AREP est incorrecte ou invérifiable, cela suffirait pour refuser l'accès au port au navire.
Réception de la réponse	—/—/—	Noter les principaux aspects de la réponse, les observations relatives à l'exhaustivité (identificateur, autorité de délivrance et période de validité) et à la rapidité.

Informations relatives aux transbordements sur les navires donneurs	__/__/__	Vérifier l'information relative aux transbordements sur les navires donneurs : pavillon, zone de capture, espèces Les navires donneurs doivent être vérifiés pour savoir s'ils figurent sur la liste positive ou sur la liste INN de l'organisation de pêche concernée.
Si un navire donneur ne se trouve pas sur la liste positive, contacter : <input type="checkbox"/> l'État du pavillon <input type="checkbox"/> autre _____	__/__/__	Lorsqu'un navire donneur ne figure pas sur une liste positive et n'est pas enregistré sur une liste INN, des informations supplémentaires peuvent être demandées à l'État du pavillon ou directement au navire de pêche ou à ses propriétaires.
Réception de la réponse	__/__/__	Noter les principaux aspects de la réponse, des observations sur l'exhaustivité (identificateur, autorité de délivrance et période de validité) et à la rapidité.
Demande d'informations complémentaires	Oui <input type="checkbox"/> __/__/__ Réponse reçue : __/__/__ Non <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Autorisation de pêcher de l'État côtier (<i>préciser</i>) : _____ <input type="checkbox"/> Autorisation de pêcher de l'État du pavillon <input type="checkbox"/> Autorisation de transborder de l'État du pavillon <input type="checkbox"/> Livre de pêche de __/__/__ à __/__/__ <input type="checkbox"/> Certificat d'immatriculation du navire de pêche <input type="checkbox"/> Déclarations de transbordement de la CTOI <input type="checkbox"/> Registre SSN de __/__/__ à __/__/__ Copie du passeport <input type="checkbox"/> Copie de la carte d'identité (du capitaine du navire) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Autres documents : (<i>préciser</i>) : _____ Cocher (√) les renseignements que vous avez demandés.
Recommandations sur l'accès au port	__/__/__	<input type="checkbox"/> Autoriser l'entrée et l'utilisation des installations portuaires <input type="checkbox"/> Permettre l'entrée mais pas l'utilisation des installations portuaires jusqu'à ce que le navire soit autorisé après avoir fait l'objet d'une inspection portuaire exhaustive (S'il n'est pas autorisé, refuser l'utilisation des installations portuaires et appliquer les MREP pour contacter l'État du pavillon et d'autres États côtiers appropriés ainsi que le Secrétariat de la CTOI). <input type="checkbox"/> Refuser l'entrée Cocher (√) la case appropriée.

<p>Si l'entrée est autorisée, formuler des recommandations pour les inspections</p>	<p>—/—/—</p>	<input type="checkbox"/> Autorisation de pêcher de l'État du pavillon/autorisation TRX <input type="checkbox"/> Autorisation de transborder de l'État du pavillon <input type="checkbox"/> Livre de pêche <input type="checkbox"/> Autres documents : _____ <input type="checkbox"/> Engins de pêche et équipements associés <input type="checkbox"/> Captures à bord <input type="checkbox"/> Autres : _____
		<p>Cocher (√) la case appropriée en fonction des incohérences relevées lors de l'évaluation de l'AREP pour fournir la base pour le briefing de l'équipe d'inspection et indiquer où il convient d'apporter une attention particulière lors de l'inspection.</p>

5.5. Exposé d'information précédant l'inspection

En tant qu'élément de la « trousse à outils » des inspecteurs et dans le but de contribuer à la préparation de l'inspection, un mémoire détaillé devrait être élaboré à l'intention de l'équipe d'inspection qui sera chargée d'entreprendre l'inspection. Ce mémoire contribuera à orienter les inspecteurs vers des domaines spécifiques où des divergences peuvent être constatées au niveau de l'information fournie dans l'AREP.

Dépendant du niveau d'inspection requis, c'est-à-dire *inspection complète comprenant les documents, les engins de pêche et les captures* ou *inspection de routine des documents et contrôle du débarquement des prises*, le briefing permet à l'équipe d'inspection de préparer leur équipement et de pénétrer dans des compartiments fermés ou soumis à des températures extrêmement froides durant l'opération. Le mémoire détaillé doit comprendre :

- Des copies :
 - de la demande préalable du navire pour entrer au port (AREP) ;
 - de la liste de vérification : - Évaluation de la demande préalable d'entrée au port ;
 - des demandes d'informations supplémentaires suite à une demande d'entrée au port, (Résolution de la CTOI 10/11- alinéa 7),
 - de la notification au navire de pêche suite à une demande d'entrée au port, (Résolution de la CTOI 10/11 - alinéa 7).
- Le mandat autorisant l'inspection, faisant référence aux résolutions pertinentes de la CTOI et à la législation du pays ;
- Le résumé de l'enquête provenant de l'évaluation des risques, notant en particulier les informations qui doivent être vérifiées et reçoivent plus d'attention dans la procédure d'inspection.
- Des copies des déclarations de transbordement lorsqu'elles sont disponibles ;
- Des copies des registres SSN/AIS lorsqu'ils sont disponibles ;
- La liste des engins de pêche qui devraient se trouver à bord du navire de pêche ;
- La liste des codes de produits et du poids des espèces cibles et des espèces faisant l'objet de prises accessoires que le navire a déclarées à bord,
- Les tableaux et les formules utilisés pour le calcul des mesures volumétriques des cales à poisson.

6. Procédures opérationnelles standards – inspection à bord d'un navire de pêche

L'élément essentiel dans la mise en œuvre de la Résolution de la CTOI 10/11 est l'inspection à bord des navires étrangers entrant dans le port (partie 4 de la Résolution 10/11), et les sous-composantes essentielles de cette section exigent que :

- Chaque CPC inspecte chaque année au moins 5 % des débarquements ou transbordements ayant lieu dans ses ports ;
- Les inspections couvrent la surveillance de la totalité de l'opération de débarquement ou de transbordement et comprennent une vérification croisée des quantités par espèce indiquée dans la notification préalable de débarquement avec celles effectivement débarquées ou transbordées. Lorsque le débarquement ou le transbordement sera terminé, l'inspecteur vérifiera et notera les quantités par espèces de poissons restant à bord ;
- Les inspecteurs nationaux fassent tout leur possible pour éviter de retarder indûment le navire et s'assurer que celui-ci subisse le moins d'interférences et de contretemps possibles et que la qualité du poisson ne soit pas menacée,
- La CPC du port puisse inviter les inspecteurs d'une autre CPC à accompagner ses propres inspecteurs et à observer l'inspection des opérations de débarquement ou transbordement des produits de la pêche capturés par les navires de pêche battant pavillon de l'autre CPC.

La Résolution exige que les inspections soient effectuées conformément aux normes minimales qui comprennent les procédures suivantes :

- les inspections doivent être réalisées par des inspecteurs dûment qualifiés et habilités à ces fins, compte tenu en particulier des dispositions de la section 14 ;
- les inspecteurs sont tenus de présenter au capitaine du navire une pièce adéquate attestant de leur qualité d'inspecteur ;
- les inspecteurs doivent pouvoir examiner toutes les zones pertinentes du navire, le poisson se trouvant à bord, les filets et tout autre engin de pêche et équipement, ainsi que tout document ou registre conservé à bord permettant de vérifier que les résolutions de conservation et de gestion soient respectées ;
- le capitaine du navire est tenu de fournir aux inspecteurs toute l'assistance et toute l'information nécessaires et de leur montrer, selon que de besoin, le matériel et les documents pertinents ou des copies, certifiées conformes, de ces derniers ;
- le cas échéant, inviter l'État du pavillon à participer à l'inspection ;
- faire tous les efforts possibles afin de faciliter la communication avec le capitaine ou les principaux membres d'équipage du navire, y compris afin que l'inspecteur soit accompagné, selon qu'il convient et lorsque cela est nécessaire, par un interprète ;
- veiller à ce que les inspections soient menées de manière correcte, transparente et non discriminatoire et ne constituent un harcèlement pour aucun navire que ce soit,
- ne pas interférer avec la faculté du capitaine à communiquer avec les autorités de l'État du pavillon, conformément au droit international.

Note : Aucune autorité portuaire ou autre organisme ne peut permettre l'utilisation des services portuaires aux navires avant que l'autorité des pêches ne l'ait autorisée par écrit. Cela implique que l'autorité des pêches fait partie de la première équipe d'arraisonnement (avec les douanes, l'immigration, etc.), et doit être contactée et présente avant l'accostage du navire.

6.1 Procédure de pré-embarquement

6.1.1 Sélection des navires de pêche et évaluation des risques

Suite à l'évaluation de l'AREP et en fonction du risque perçu, une décision finale est prise. Lorsqu'il existe :

- des pièces justificatives concernant la pêche INN, il faut alors :
 - refuser l'entrée au port, sauf dans les situations où la santé et la sécurité de l'équipage du navire sont en jeu ou en cas de force majeure pouvant mettre en danger le navire et l'équipage ;
 - autoriser peut-être l'entrée au port mais refuser l'utilisation des installations portuaires, y compris les débarquements et les transbordements ;

- aucune preuve de pêche INN, il faut :
 - autoriser l'entrée d'un navire aux fins d'inspection des documents, des engins et des captures avant de lui accorder l'autorisation de débarquer ses captures ou l'accès aux services portuaires.
- Autoriser l'entrée dans un port en cas de force majeure ou de détresse.

Risque élevé

S'agissant d'un navire à haut risque, une inspection complète sera requise, comprenant :

- l'inspection de tous les documents et le recoupement des informations par rapport à celles contenues dans l'AREP (*numéro d'immatriculation et certificats de sécurité du navire, autorisation (s) de pêcher, autorisations de transbordement, déclarations de transbordement, registres des captures, registres de production, livres de bord des ingénieurs*) ;
- l'inspection des engins de pêche et l'enregistrement des caractéristiques des engins ;
- l'inspection des cales du navire afin d'évaluer la quantité et le poids des captures et valider les prises transformées pour être en mesure d'identifier correctement le conditionnement et les poids,
- l'identification des espèces capturées se trouvant à bord.

Les conclusions de l'inspection détermineront si le navire aura accès ou pas à d'autres installations portuaires. Si l'inspection permet de déceler des indices selon lesquels le navire se serait livré ou serait associé à la pêche INN, ce dernier peut se voir refuser l'accès à d'autres services portuaires, peut être immobilisé au port, et l'État du pavillon concerné ainsi que les États côtiers et le Secrétariat de la CTOI en seront informés. Si les résultats de l'inspection ne sont pas concluants, le navire devra peut-être soumettre des informations complémentaires pour vérifier qu'il n'a pas été associé à des activités de pêche INN.

Le navire n'aura pas accès aux services portuaires jusqu'à ce que ces informations soient obtenues. Si les résultats de l'inspection attestent que les méthodes de capture et de pêche sont conformes aux mesures de conservation de la CTOI, la permission devra alors être accordée au navire pour qu'il poursuive le déchargement de ses prises et utilise les installations portuaires. Si le navire obtient l'autorisation de continuer à débarquer ses captures, le déchargement sera entièrement contrôlé afin de vérifier les données statistiques fournies sur les prises.

Risque moyen

Un navire sera classé comme présentant un risque moyen lorsque certains des renseignements fournis ne peuvent, avec un degré élevé de certitude, être vérifiés ou sont incompatibles avec certaines informations recueillies dans la recherche. La procédure d'inspection traitera en premier lieu ces incohérences et, par conséquent, l'accès aux installations portuaires pourrait être refusé au navire concerné. Si les conclusions de l'inspection sont acceptables, le navire sera alors autorisé à poursuivre les activités portuaires qu'il a envisagées. Selon les conclusions faites après vérification des informations fournies dans les registres du navire, la procédure d'inspection peut être prolongée pour inclure une inspection des engins de pêche et des captures avant d'autoriser le début du déchargement. Si le navire obtient l'autorisation de continuer son débarquement, on s'attend normalement à ce que ses captures soient entièrement contrôlées afin de vérifier les statistiques sur les prises.

Risque faible

En ce qu'il s'agit des navires qui sont régulièrement entrés dans le port sans antécédents d'infractions, et si tous leurs renseignements ont été vérifiés, l'inspection se limitera seulement à un contrôle de routine de leurs documents. Dépendant de la superficie du port et du nombre de navires qui y font escale, il est fort probable qu'une inspection complète ne s'appliquera pas à tous les navires à chaque entrée au port. Selon les règlements de l'État du port, le débarquement des captures peut aussi faire l'objet d'un contrôle.

Encadré 31 | Catégories de risques assignées aux navires

Trois catégories de risque peuvent être attribuées aux navires ayant obtenu l'autorisation d'entrer dans un port :

- *Risque élevé* - Données soumises non vérifiées, mais pas d'antécédent d'activité de pêche INN. Aucun dossier d'inspection ;
- *Risque moyen* - Données partiellement vérifiées mais des incertitudes existent encore ;
- *Risque faible* - Données vérifiées et le navire a été soumis à des inspections de routine durant des escales portuaires antérieures.

L'attribution de ces catégories de risques contribue à déterminer et à planifier les exigences opérationnelles de l'inspection.

6.1.2 Préparation pour l'embarquement

L'importance des préparatifs avant l'embarquement sur un navire dans un port ne saurait être surestimée. Toutes les autres activités au cours de l'inspection dépendront de la minutie de ces contrôles.

Préparation des documents

Avant l'intervention, les équipes d'inspection doivent être informées en détail de tous les documents pertinents qu'ils devront vérifier et des formulaires de rapport qui devront être remplis au cours de l'inspection.

La liste des documents doit comprendre :

- un résumé de l'enquête de l'évaluation des risques, en enregistrant précisément toute information qui doit être vérifiée en détail ;
- les informations sur le navire et les noms respectifs du capitaine et du capitaine de pêche ;
- le mandat autorisant l'inspection, faisant référence aux résolutions de la CTOI appropriées et à la législation du pays ;
- les engins de pêche devant se trouver à bord ;
- la liste des codes de produits et du poids des espèces cibles et accessoires que le navire a déclaré à bord ;
- des copies des rapports d'inspection ;
- un carnet pour noter des informations supplémentaires ;
- les formulaires de décharge ;
- le nom de l'observateur à bord, si disponible.

Photographies des navires

Un inventaire détaillé des photos numériques des navires est un outil précieux pour identifier avec certitude les navires et réduire les risques que les navires INN changent de noms et de numéros d'immatriculation. La structure physique du navire, la position relative de la passerelle, les bastingages, l'équipement, les réseaux d'antennes sont des éléments principaux permettant d'identifier un navire. Des photos détaillées de la coque montrant des dommages matériels tels que des bosses ou des marques de soudure sont des caractéristiques uniques qui peuvent être utilisées pour identifier formellement un navire, même après qu'il ait subi des modifications ou ait été repeint. Un dossier photographique des navires faisant escale dans le port doit être créé et mis à jour et, le cas échéant, peut être partagé avec d'autres États du port.

Communication et responsabilité de l'agent

Le chef de l'équipe d'inspection doit disposer d'un moyen de communication (téléphone mobile ou radio) pour être en mesure de communiquer avec le navire. Dans la procédure d'inspection, cela permettra de demander des renseignements sur la documentation ou d'obtenir des conseils sur tous les aspects qui n'auraient pas été couverts dans la séance d'information préalable à l'inspection ou dans l'analyse de l'AREP. Les communications préalables avec le navire se feront, dans la plupart des cas, à travers l'agent du navire. L'agent peut assurer la prestation de services de traduction et a plus de chances d'avoir des liens directs avec l'exploitant et / ou les propriétaires du navire. Les dispositions prises pour réaliser l'inspection et la présence de l'agent durant l'inspection peuvent favoriser la communication et la procédure d'inspection. En l'absence de services de traduction, des « supports visuels de traduction » devront être utilisés pour demander les documents et communiquer sur la procédure d'inspection des engins de pêche et des captures. Cela peut ralentir le processus et les inspecteurs doivent imposer un protocole rigoureux qui consisterait à faire preuve à la fois de fermeté et de patience, notamment lorsqu'il s'agit de communiquer avec un navire qui entreprend sa première escale portuaire.

Protocole d'inspection

Uniformes des inspecteurs

L'allure et le port de l'uniforme sont des aspects importants à prendre en compte durant l'inspection d'un navire. L'uniforme représente le degré d'autorité qui confère toute son importance à la procédure d'inspection. Les inspecteurs, à travers l'autorité chargée de la gestion des pêches, représentent également leur État sur le navire. Toutefois, les aspects pratiques pour se déplacer sur le navire doivent également être pris en compte. Il est concevable que les membres d'une équipe d'inspection comprenant plusieurs personnes puissent être habillés différemment : le responsable de l'équipe d'inspection, dans un uniforme officiel pour faire les présentations et entreprendre l'inspection des documents, et les membres de l'équipe vêtus de vêtements plus appropriés pour se déplacer sur le navire pour inspecter les engins de pêche. L'inspection des cales réfrigérées exigera également des vêtements de protection appropriés.

Dans l'ensemble, la tenue vestimentaire doit tenir compte des normes de santé et de sécurité et de l'exigence du port de bottes de sécurité, de casques de protection et de gilets réfléchissants. Des gants fins sont utiles pour se protéger les mains des objets tranchants et ont, en outre, l'avantage de garder les mains propres lors de l'inspection et du maniement des engins à bord.

Protocole de présentation

Le premier contact avec les membres de l'équipage du navire et le respect du protocole sont des aspects très importants dans la préparation d'une procédure d'inspection complète. 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 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 à la passerelle. 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 découverte et signalée après l'inspection. Les coutumes des pays varient en ce qu'il s'agit du premier contact et des poignées de main. Un simple signe de la main peut être de coutume parmi l'équipage du navire et, sur certains navires orientaux, s'incliner poliment serait le plus approprié. Après l'accueil, la présentation de l'équipe d'inspection doit être faite en présentant les cartes d'identification officielles de ces derniers. Il faut, dès que possible, vérifier le rang des officiers ou des membres de l'équipage qui sont venus accueillir l'équipe d'inspection et s'adresser à eux par leur rang.

Demander un endroit convenable pour travailler à bord pour analyser les documents. Les plus grands navires transporteurs ont 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.

Trousse à outils des inspecteurs

Les inspecteurs doivent être munis de documents, de guides d'identification et de l'équipement nécessaire pour enregistrer les détails des caractéristiques des engins de pêche et les mesurer. Une liste de vérification de la trousse à outils que doit posséder un inspecteur pour effectuer une inspection à bord comprendrait ce qui suit :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• ID et / ou insigne de l'inspecteur des pêches ;• documents AREP ;• fiches d'identification des poissons / produits ;• calculatrice et torches ;• appareil photo numérique ;• équipement de mesure, instrument de mesure des filets, compas et ruban flexible ; | <ul style="list-style-type: none">• carnet de notes ;• supports visuels de traduction ;• téléphone mobile / radio ;• copies des licences et des règlements appropriés ;• vêtements et gants de protection ; |
|---|---|

Carnet de notes de l'inspecteur

Il est essentiel que les inspecteurs aient avec eux, à tout moment, un carnet personnel pour y noter des informations supplémentaires et justificatives résultant de leurs inspections. Les données enregistrées doivent autant que possible être rapportées dans les rubriques numériques du formulaire de rapport d'inspection au port. Un carnet détaillé, comportant des dates précises et conservées par ordre chronologique, peut être un outil précieux pour l'élaboration de rapports plus détaillés sur les inspections et peut également servir de preuve dans une procédure judiciaire. Lorsque des photos numériques sont prises, il est également important de les recouper avec les notes prises à ce moment.

6.2 Inspection à bord – procédures opérationnelles standards

6.2.1 Exigences en matière d'inspection par l'État du port

Les exigences détaillées des procédures d'inspection de l'État du port figurent dans l'annexe 2 de la Résolution. La procédure opérationnelle d'inspection proposée ci-dessous est fournie à titre indicatif et doit être élaborée, utilisée et modifiée par les équipes d'inspection en fonction de la situation au moment de l'inspection ou en fonction des conditions à bord. La procédure est divisée en deux sections principales décrites ci-dessous.

Inspection de la documentation

L'inspection des documents à bord du navire de pêche exige de :

- vérifier et faire correspondre les informations à celles obtenues de l'analyse de l'AREP ;
- vérifier les informations recueillies en inspectant les documents et dans les constatations découlant de l'inspection physique ;

- vérifier les détails sur les opérations et les captures (livre de pêche) par rapport à celles qui ont été enregistrées à bord par les observateurs ou dans les livres de bord, ou lors de procédures de déchargement.

Inspection physique

L'inspection physique constitue la partie pratique de l'inspection et comprend l'enregistrement des caractéristiques des engins de pêche, le contrôle de l'équipement afin de vérifier les informations fournies dans la documentation, et la recherche d'éléments supplémentaires qui n'ont pas été énumérés ou déclarés. La procédure comprend :

- l'inspection des compartiments pour vérifier les engins, l'équipement ou les captures ;
- l'inspection de l'équipement de la passerelle pour vérifier son bon fonctionnement et sa fiabilité, ex. tracés de navigation, SSN, AIS, ordinateurs, etc. ;
- l'inspection des cales à poissons ;
- l'identification des poissons, des poids et des produits pour savoir s'ils sont en conformité avec les documents relatifs aux captures et aux transbordements ;
- le suivi de la procédure de déchargement.

Formulaire de rapport d'inspection au port (annexe C de la Résolution de la CTOI 10/11)

Le formulaire de rapport d'inspection au port est présenté dans l'annexe IX avec une description de l'information et du format requis pour chacun des champs de données qui doivent être remplis par l'équipe d'inspection à la suite de l'inspection d'un navire.

Un formulaire de rapport d'inspection complémentaire (B) relatif au respect des mesures de conservation et de gestion de la CTOI a été élaboré (annexe X) pour vérifier le respect des mesures techniques de gestion qui s'appliquent aux navires pêchant le thon et les espèces apparentées dans la zone de compétence de la CTOI.

La Résolution 10/11 exige que :

« L'État du port transmet, dans les trois jours suivant la fin de l'inspection, par voie électronique, une copie du rapport d'inspection et, sur demande, une copie certifiée conforme de ce rapport, au capitaine et à l'État du pavillon du navire inspecté, au Secrétariat de la CTOI et, selon le cas :

- a) à l'État du pavillon de tout navire ayant transbordé des captures vers le navire inspecté;*
- b) aux CPC et États appropriés, y compris les États pour lesquels l'inspection a permis de constater que le navire s'était livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN dans les eaux relevant de leur juridiction nationale ; et*
- c) à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.*

Le Secrétariat de la CTOI transmettra sans délai les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées et publiera ses rapports sur le site Web de la CTOI.

6.2.2 Inspection par l'État du port – procédures opérationnelles standard

La procédure d'inspection d'un navire de pêche au port comprend plusieurs éléments clés qui demeurent immuables, mais les réponses du capitaine ou les faits exposés à bord peuvent aboutir à tout un ensemble de situations imprévues. Les supports visuels de traduction contiennent tous les principaux éléments d'une inspection et peuvent être utilisés 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.

Les sections suivantes décrivent les étapes opérationnelles à suivre et les mesures comprises dans l'inspection d'un navire. Pour chaque étape, une référence est faite à la section qui doit être remplie dans le formulaire du rapport d'inspection de la CTOI (encadré bleu ; exemple : 1 à 6).

Pour chaque étape, les mesures doivent être achevées et appliquées de façon formelle même si l'inspecteur connaît bien le navire.

Les navires de soutien comprennent les navires qui placent et récupèrent les DCP utilisés dans la pêche à la senne coulissante. Ces navires n'auront, à leur bord, ni des captures ni des engins de pêche, de sorte que les inspections ne concerneront que les informations relatives au permis, au navire et au statut du navire sur les listes positives et les listes INN des ORGP.

Instructions générales sur la procédure au cours de l'inspection au port

DÉBUT	Avant l'embarquement	Prendre des photos des marquages des navires (poupe, flanc et proue), du réseau d'antennes au-dessus de la passerelle et des drapeaux hissés.	
	Embarquement à bord du navire de pêche	Se présenter au capitaine, présenter une pièce d'identité professionnelle et un mandat légal, demander la coopération du capitaine, demander l'AREP et l'autorisation d'entrer dans le port, faire un bref exposé sur la procédure d'inspection.	
	Espace de travail	Demander au capitaine d'indiquer un endroit pour travailler et analyser les documents.	
	Informations sur le navire et immatriculation par l'État du pavillon	Vérifier l'authenticité / la validité des documents du navire par rapport aux spécimens / AREP. Vérifier les marques d'identification / caractéristiques du navire par rapport aux informations contenues dans les documents du navire et dans les registres CTOI des navires autorisés.	
	Nom, adresse des propriétaires, du propriétaire effectif, des exploitants	Vérifier les informations détaillées fournies dans l'AREP. Vérifier les divergences par rapport aux listes CTOI des navires autorisés et, si possible, au numéro OMI.	
	Nom, adresse du capitaine, du capitaine de pêche et de l'agent	Demander l'ID du capitaine, du capitaine de pêche et de l'agent. Les vérifier par rapport aux informations fournies dans l'AREP.	
	Inspection de l'unité SSN, du circuit d'alimentation et du transpondeur	Vérifier si un SSN est installé à bord des navires de plus de 15 mètres. Vérifier les scellés inviolables, les connexions d'alimentation et d'alimentation de secours, les éclairages LED, les câbles de connexion, l'antenne.	
PROCÉDURES D'INSPECTIONS DES PORTS	Statut vis-à-vis des ORGP	Vérifier le statut du navire par rapport à la liste positive et à la liste des navires INN des ORGP.	
	Autorisation de pêche (ATF)	Vérifier l'ATF obtenue de l'État du pavillon et le permis de pêche obtenu de l'État côtier : authenticité, validité, zone d'exploitation, engins, et autres spécimens. Vérifier s'il y a modification apportée à l'ATF.	
	Autorisations de transbordement	Vérifier l'authenticité, la validité et la zone d'exploitation par rapport à l'autorisation de transbordement.	
	Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs	Examiner la documentation concernant tous les transbordements. Vérifier le statut des navires donneurs sur la liste positive et la liste des navires INN de la CTOI.	
	Évaluation des captures débarquées	Enregistrer les poids indiqués des prises à débarquer avant le début du déchargement. Les vérifier par rapport aux poids déterminés à partir des estimations faites lors du suivi des déchargements.	
	Captures restées à bord - inspection des cales	Demander au capitaine de communiquer la quantité de poissons restés à bord du navire, par espèce. Estimer la quantité des captures dans les cales.	
	Examen des livres de pêche	La capitaine doit présenter les livres de pêche, les registres de congélation et d'ingénierie. Recouper les zones d'exploitation détaillées dans les livres de pêche par rapport à l'information contenue dans l'AREP et aux zones de pêche autorisées.	
	Systèmes de documentation des captures et informations commerciales	Recouper les poids déclarés des espèces à bord par rapport aux systèmes de documentation des captures. Les poids indiqués dans les documents de capture doivent correspondre aux poids des prises débarquées.	
	Engins de pêche	Examiner les informations sur le type de navire et les engins de pêche autorisés dans l'AREP et mener une inspection détaillée des engins de pêche à bord. Vérifier que les engins et les caractéristiques des engins soient conformes aux autorisations délivrées au navire. Fouiller le navire à la recherche d'éventuels engins de pêche illicites.	
	Espèces protégées et en voie de disparition	Inspecter les coupe-fils, les dégorgeoirs et les salabres utilisés pour relâcher les tortues marines. Vérifier si le navire a, à son bord, un dispositif d'effarouchement des oiseaux (poteaux tori). Vérifier les ailerons de requins et déterminer le pourcentage des nageoires. Vérifier s'il y a des requins-renards, des troncs ou des ailerons à bord.	
	FIN	Achèvement du rapport	L'équipe d'inspection doit concilier les conclusions de l'inspection. Une copie du rapport d'inspection doit être remise au capitaine.
		Signatures du rapport d'inspection	L'inspecteur des pêches et le capitaine du navire signent le rapport d'inspection. Demander au capitaine si des plaintes ont été faites.

A Avant l'embarquement

1 à 6 / 8 à 9

Mesures à prendre :

- Prendre des photos de la poupe, du flanc et de la proue ; et de la coque des deux côtés du navire. Si possible, l'extérieur du navire peut être photographié à partir d'une jetée de l'autre côté, puis en zoomant sur la coque ;
- Prendre des photos en gros plan (zoom avant, du réseau d'antenne au-dessus de la passerelle et du/des drapeau(x) hissé(s) ;
- Enregistrer le nom et les numéros peints sur la proue et la poupe et tout numéro alphanumérique affiché à côté de la passerelle qui pourrait inclure l'indicatif international d'appel radio, le numéro du permis de pêche, le numéro d'immatriculation national, le port d'immatriculation, le numéro OMI.



Marquages confondus sur la poupe d'un palangrier qui requièrent une enquête plus approfondie lors de l'inspection.

Le formulaire de rapport d'inspection B sur l'Application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI fournit les champs nécessaires à l'enregistrement des informations relatives au marquage d'un navire de pêche. Il permet à l'inspecteur d'y inscrire les marquages affichés sur la poupe, les côtés bâbord et tribord concernant le nom, le numéro d'immatriculation et l'IRCS du navire.

Ensuite, il permet à l'inspecteur de recouper les marquages affichés par rapport aux informations contenues dans le Registre CTOI des navires autorisés et à la documentation vérifiée à bord.

Il conviendrait de s'assurer que les autres agences impliquées dans les opérations portuaires ainsi que l'agent accompagnant le navire soient tous informés au préalable du mandat et des mesures prises en cas de demandes ou de requêtes provenant des membres de l'équipage ou du capitaine du navire durant ces activités de pré-embarquement.

B Embarquement à bord du navire de pêche qui doit être inspecté

1 à 6 / 8 à 9

Mesures à prendre :

- Vérifier toute preuve d'hostilité à bord du navire avant d'y monter ;
- Si le capitaine n'est pas présent pour vous accueillir, demander à être conduit à lui ;
- Se présenter en donnant son nom, institution/administration et titre « *Inspecteur des pêches de la République de ...* » ;
- Remettre au capitaine votre carte d'identité professionnelle et faire référence au mandat légal d'entreprendre l'inspection au port ;
- Demander de faire preuve de coopération avec l'équipe d'inspection ;
- Demander au capitaine du navire de confirmer l'objet de l'escale et l'accès au port ;
- Demander au capitaine de présenter son autorisation d'entrée s'il ne l'a pas déjà faite ;
- Faire un bref exposé de la procédure d'inspection qui sera effectuée et des éventuelles conséquences si des irrégularités sont constatées (refus de l'utilisation des ports, application des mesures du ressort de l'État du port, inscription du navire sur la liste CTOI des navires INN) ;
- Consigner dans le formulaire la date et l'heure de votre arrivée à bord.

Encadré 32 | Exemple d'infractions éventuelles suivant l'embarquement sur un navire de pêche

- Pas de présentation de l'autorisation d'entrée par le capitaine dès l'arrivée du navire au port - article 7.2. de la Résolution de la CTOI 10/11,
- Le manque de coopération de la part du capitaine du navire - article 17.1 de la Résolution de la CTOI 10/11

Si le capitaine ne veut pas collaborer avec l'équipe d'inspection, vous devez l'avertir que le refus de coopérer de sa part concernant cette procédure légale pourrait résulter à la prise de mesures complémentaires à son encontre. Expliquez-lui que ce comportement constitue une infraction à la législation nationale des pêches et à la Résolution de la CTOI 10/11. Ensuite, demandez-lui encore une fois s'il est disposé à coopérer. Si la réponse est toujours négative, vous devez interrompre la procédure d'inspection, en informer l'autorité des pêches et attendre d'autres instructions.

Si un navire de pêche a un observateur à son bord, il est dans l'intérêt de l'inspecteur de lui demander son rapport (si disponible) et de discuter avec lui des opérations effectuées par le navire (dans un lieu et à un moment opportuns) afin de rassembler le maximum d'information au sujet du navire.

C Espace de travail

Mesures à prendre :

- Demander au capitaine de vous fournir un endroit convenable pour travailler et analyser les documents. Compte tenu de l'espace limité, la table à cartes, la salle de radio ou un endroit pratique sur la passerelle s'avèreraient convenables.

D Informations sur le navire et immatriculation par l'État du pavillon

11 à 18

Mesures à prendre :

- Demander les documents relatifs à l'immatriculation du navire, les certificats de navigation, de tonnage et de sécurité et tout autre document disponible qui contribuerait à la vérification des informations contenues dans l'AREP ;
- Vérifier l'authenticité et la validité des documents par rapport aux spécimens (si disponibles) ;
- Recouper les informations disponibles avec les conclusions de l'évaluation de l'AREP ;
- Recouper les marquages extérieurs du navire avec les informations sur le navire, y compris le nom du navire, son numéro d'immatriculation national, l'indicatif international d'appel radio et, si possible, le numéro OMI ;
- Recouper les caractéristiques du navire des documents avec les informations du navire figurant sur le Registre CTOI des navires autorisés, y compris la longueur hors tout (LHT), le tonnage brut (TB), le numéro d'immatriculation national et l'indicatif international d'appel radio ;
- Interroger toute divergence entre les informations et enregistrer les réponses et toute pièce justificative détectée lors de la procédure de vérification ;
- Faire des copies ou prendre des photos des documents qui contiennent des informations qui ne correspondent pas aux marquages extérieurs ou au Registre CTOI des navires autorisés.

Les marquages extérieurs du navire de pêche enregistrés dans l'étape A doivent être vérifiés par rapport aux informations sur le navire contenues dans les documents à bord et aussi par rapport aux informations enregistrées dans le Registre CTOI des navires autorisés. Les informations doivent aussi être recoupées avec la législation nationale s'il s'agit des marquages obligatoires devant être affichés sur le navire de pêche et des documents qui doivent être présents à bord. Tout marquage modifié, falsifié, effacé ou dissimulé sur le navire doit être corrigé et sous réserve du départ du navire du port pour sa prochaine sortie de pêche. Vous pouvez demander des rapports d'inspection précédents qui vous serviront de guide dans la procédure d'inspection.

Encadré 33 | Exemple d'infractions éventuelles aux documents d'un navire de pêche

- Un document relatif au navire n'est pas disponible à bord – Article 2.a de la Résolution de la CTOI 01/02 ;
- Un document relatif au navire n'a pas été délivré par une autorité compétente de l'État du pavillon - Article 2.a. de la Résolution de la CTOI 01/02 ;
- Les marques extérieures du navire de pêche (nom, numéro national d'immatriculation, indicatif international d'appel radio) ne sont pas compatibles avec les informations figurant sur les documents du navire - Article 3. de la Résolution de la CTOI 01/02 ;
- Les marques extérieures du navire de pêche sont modifiées, falsifiées, effacées ou dissimulées de telle sorte que le navire ne puisse être réellement identifié – Article 3. de la Résolution de la CTOI 01/02.

E Nom, adresse, coordonnées des propriétaires, du (des) propriétaire(s) effectif(s) et des exploitants

19, 20 et 21

Mesure à prendre :

- Consigner les informations relatives aux propriétaires, au(x) propriétaire(s) effectif(s) et aux exploitants du navire (ex.: à partir du certificat d'immatriculation et sécurité du navire);
- Vérifier ces informations par référence à celles fournies dans la demande préalable d'entrée au port (l'AREP) ;
- Relever toute divergence avec les informations enregistrées dans la liste des navires autorisés de la CTOI et si disponible, avec le numéro OMI.

Un recoupement peut être effectué entre le nom du (des) propriétaire(s) et les données pertinentes de la liste des navires INN constituée par les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), y compris celles des listes passées. Tout propriétaire dont un des navires est déjà inscrit sur une liste ORGP de navires INN met automatiquement le navire en cours d'inspection à haut risque. Le recoupement entre les données relatives aux propriétaires et la liste ORGP de navires INN aurait pu avoir été effectué lors de l'évaluation de la demande préalable d'entrée au port.

F

Nom, adresse et coordonnées du capitaine du navire, du capitaine de pêche et de l'agent

22, 23 et 24

Mesure à prendre :

- Exiger les documents d'identification du capitaine du navire, du capitaine de pêche et de l'agent. Il devrait s'agir de l'original de leur passeport, ou de documents d'identification maritimes internationaux. [Remarque : aucune copie ne sera acceptée], faire une copie ou prendre une photo du passeport ou de la carte d'identité nationale ;
- Demander une copie de la liste de l'équipage ;
- Vérifier les informations relatives au capitaine par référence aux informations fournies dans la demande préalable d'entrée au port.

G

Système de surveillance des navires

25

Mesure à prendre :

Installation à bord et état de fonctionnement du SSN

- Vérifier si le SSN est obligatoire (navire de plus de 15 mètres LHT – Résolution 06/03 de la CTOI, ou si le navire est autorisé à pêcher dans la ZEE d'un État côtier, vérifier le permis de pêche ou l'accord de pêche pour les conditions SSN associées) ;
- Demander au capitaine d'assister à la vérification de l'installation SSN sur le navire (boîtier de raccordement, antenne et câbles) ;
- Vérifier que le système est installé à bord et qu'il y a un ou plusieurs dispositifs SSN. Prendre note de la marque et du modèle ;
- Vérifier physiquement le(s) dispositif(s) SSN : l'installation, que l'appareil est placé dans un compartiment scellé, protégé par des sceaux officiels (scellés inviolables), l'alimentation électrique et l'alimentation de secours, les voyants LED indiquant que l'appareil est sous tension, tout câble d'entrée pour le positionnement intégré ;
- Vérifier l'antenne sur le pont, et toute trace de peinture sur l'antenne ;
- Vérifier la connexion des câbles et si possible, que celle-ci est conforme au câble d'antenne raccordé au dispositif.

Défaillance du SSN

- Recueillir auprès du capitaine des informations sur les derniers cas de défaillance à bord. S'il y a eu défaillance, vérifier que le navire a bien communiqué au CSP de l'État du pavillon ses éléments d'identification, la date et sa position toutes les 4 heures. Consigner le mode de communication utilisé (email, télécopie, télex, téléphone) ;
- Vérifier que le l'État du pavillon et/ou le Secrétariat de la CTOI ont été informés de la défaillance technique ;
- Vérifier que l'appareil a été réparé ou remplacé dans un délai d'un mois, consigner la date de sa réparation.

Altération du SSN

- Relever toute indication que l'appareil à bord a été altéré : connexion du GPS externe au dispositif SSN, câble endommagé, obstruction du signal GPS, alimentation électrique non interrompue. Prendre en photo.

Encadré 34 | Exemple d'infractions éventuelles au système de surveillance des navires

- Le navire fait plus de 15 m LHT et aucun SSN n'est installé à bord (Article 1. – Résolution CTOI 06/03) ;
- L'appareil de surveillance du navire a été trafiqué et/ou n'est pas placé dans un compartiment scellé et/ou n'est pas protégé par des sceaux officiels (Article 6 – Résolution CTOI 06/03) ;
- La transmission de l'antenne connectée au(x) dispositif(s) de surveillance par satellite est bloquée et/ou l'alimentation électrique du (des) dispositif(s) de surveillance par satellite est coupée (Article 7 – Résolution CTOI 06/03).



Boîtier de raccordement Argos éteint

Le Formulaire B de rapport d'inspection sur l'Application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI fournit les champs nécessaires à l'enregistrement des informations relatives au SSN. Il permet à l'inspecteur de consigner les résultats de l'inspection du SSN en termes de fonctionnement de l'appareil, de défaillance technique et d'altération (ex. antenne, alimentation électrique).

Une vérification de conformité à la législation nationale doit également être effectuée s'il existe des exigences spécifiques par rapport au SSN.

Si une CPC détient des informations qui semblent indiquer qu'un (des) dispositif(s) de surveillance à bord du navire a été trafiqué, elle doit en avvertir le Secrétariat de la CTOI ainsi que l'État du pavillon du navire immédiatement (Article A - annexe 1 - Résolution 06/03).

H Statut dans les zones ORGP

26

Mesure à prendre :

- Déterminer et vérifier le statut du navire dans la zone CTOI (ou toute autre zone ORGP ou région de gestion) à partir des autorisations de pêche à bord. Ces informations et les documents délivrés par l'État du pavillon devraient également correspondre ;
- Demander au capitaine si lors de l'actuelle sortie, une activité de pêche a été menée dans la zone d'une autre ORGP (ICCAT, CCAMLR, CCSBT, WCPFC) et s'il y a à bord des poissons pris dans ladite zone. Enregistrer la zone ORGP en question et vérifier les positions de pêche dans le livre de pêche et le livre de bord ;
- Si des positions de pêche concordent avec la zone de compétence d'une ORGP voisine, vérifier le statut du navire sur la liste des navires autorisés de l'ORGP concernée ;
- Demander au capitaine pourquoi le navire n'est pas enregistré auprès de l'ORGP concernée et consigner ses réponses. Obtenir du capitaine la quantité de poissons capturés dans la zone ORGP se trouvant à bord.

Le statut du navire quant à son inclusion sur la liste positive ou la liste INN aurait dû déjà être déterminé lors de l'analyse de la demande préalable d'entrée au port.

S'il s'avère qu'une activité de pêche a été menée dans la zone d'une ORGP voisine, la ZEE d'un État côtier d'une telle ORGP, et que le navire n'est pas enregistré auprès de cette ORGP, informer l'ORGP concernée, l'État du pavillon du navire, l'État côtier régissant la zone dans laquelle le navire opérait, et le Secrétariat de la CTOI des résultats de l'enquête.

Encadré 35 | Exemple d'infractions éventuelles au statut du navire dans une ORGP

- Le navire pêche le thon et les espèces apparentées dans la zone de compétence de la CTOI mais ne figure pas dans le registre CTOI des navires autorisés à pêcher le thon et les espèces apparentées dans la zone CTOI (Résolution 07/02).

I Autorisation de pêche

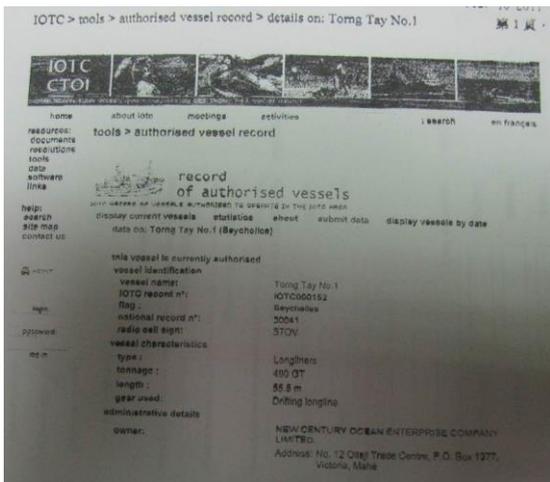
27

Mesure à prendre :

Examiner les autorisations de pêcher à bord du navire, en prenant particulièrement note de la durée de validité, de la zone d'opération et des espèces cibles et captures accessoires autorisées. En d'autres termes :

- Demander au capitaine de présenter l'autorisation de pêcher (ATF) délivrée par l'État du pavillon du navire, qui comprend l'autorisation de pêcher en haute mer, dans des zones ORGP ;
- Demander au capitaine de présenter les permis de pêche délivrés par les États côtiers ayant accordé au navire la permission de pêcher dans leur ZEE ;
- Vérifier l'authenticité, la validité et la zone d'opération de l'ATF ainsi que le permis de pêche. Si disponibles, vérifier l'authenticité et la validité des documents accompagnant les spécimens ;
- Vérifier si des modifications ont été apportées à l'ATF. Toute modification apportée à l'ATF doit être certifiée par une autorité compétente de l'État du pavillon ;

- Si le navire opérant dans une ZEE de l'État du port, vérifier si les conditions du permis de pêche sont respectées : espèces, engins de pêche, rapports de captures, registres SSN, restrictions au niveau de la capture/du rejet des prises accessoires.



ATF présentée par le capitaine. Une impression Web de l'inscription du navire inspecté au registre des navires autorisés de la CTOI.

Si le capitaine ne peut présenter une ATF ou un permis de pêche valide, la raison de ce manquement doit être consignée dans le carnet.

Toute ATF délivrée par un État de pavillon doit se trouver à bord du navire de pêche au moment de l'inspection (Résolution 01/02).

En cas d'une modification de l'ATF non certifiée par une autorité compétente de l'État du pavillon, demander au capitaine de s'expliquer et consigner la réponse dans le carnet. Toute ATF délivrée par un État de pavillon doit avoir comme zone d'opération la « zone CTOI ». Tout permis de pêche délivré par un État côtier doit avoir comme zone d'opération la ZEE ou une partie de la ZEE.

Toute irrégularité détectée au niveau de l'ATF doit être signalée à l'État du pavillon par le biais du formulaire de « demande d'informations supplémentaires à la suite d'une inspection au port ».

Encadré 36 | Exemple d'infractions éventuelles à l'autorisation de pêcher

- Le navire n'a pas l'autorisation valide et applicable requise par l'État du pavillon pour exercer des activités de pêche ou toute activité liée à la pêche (Article 2 - Résolution 01/02) ;
- Le navire n'a pas l'autorisation valide et applicable requise par un État côtier pour exercer des activités de pêche ou toute activité liée à la pêche dans les zones relevant de sa juridiction nationale.

J Autorisations de transbordement

28

Mesure à prendre :

Examiner la documentation relative à toutes les opérations de transbordement, en prenant particulièrement note des autorisations délivrées par les CPC et les autorités de pêche compétentes aux navires donneurs et aux navires receveurs et vérifier qu'il n'y a aucune disparité entre les quantités prétendument transbordées et les déclarations des navires à leurs autorités de pêche et à la CTOI ou encore, les données d'observation de la CTOI (lorsque disponibles).

- Demander au capitaine si le LSTLV a procédé à une (des) opération(s) de transbordement en mer (haute mer ou ZEE d'un État côtier) et le nom du (des) navire(s) impliqué(s). Exiger la position, la date, l'heure et la quantité de poissons. Le cas échéant, demander au capitaine de présenter la déclaration de transbordement de la CTOI ;
- Demander au capitaine de présenter l'autorisation de transbordement délivrée par l'État du pavillon du navire, comprenant l'autorisation de procéder à des opérations de transbordement en haute mer dans des zones ORGP et/ou délivrée par les États côtiers ayant accordé au navire la permission de procéder à une opération de transbordement dans leur ZEE ;
- Vérifier l'authenticité, la validité et la zone d'opération de l'autorisation de transbordement ;
- Demander à consulter le journal des communications pour vérifier la position du navire lors des opérations de transbordement et les détails du navire receveur et vérifier s'il y a des traces de communication avec d'autres navires. Demander au capitaine de justifier cette communication (ex. : avitaillement, approvisionnement en carburant) et vérifier le statut de ces navires sur la liste positive de la CTOI et la liste INN des ORGP.

Encadré 37 | Exemple d'infractions éventuelles à l'autorisation de transborder

- Le navire a procédé à une opération de transbordement sans autorisation préalable de transbordement délivrée par l'État du pavillon ou l'État côtier ;
- Le navire a procédé à une opération de transbordement, ou a participé à une opération conjointe telle qu'un avitaillement ou approvisionnement en carburant, avec des navires figurant sur la liste de navires INN.

Les LSTLV doivent respecter trois règles fondamentales en matière de transbordement en mer (Articles 11, 12 et 13 - Résolution 12/05) :

- Les LSTLV ne sont pas autorisés à transborder en mer, sauf s'ils en ont obtenu l'autorisation préalable de leur État de pavillon ;
- Afin de recevoir l'autorisation préalable mentionnée au paragraphe 11 ci-dessus, le capitaine et/ou l'armateur du LSTLV doit notifier les informations suivantes aux autorités de son État du pavillon au moins 24 heures avant le transbordement prévu : nom du LSTLV et son numéro dans le registre CTOI des navires ; nom du navire transporteur et son numéro dans le registre CTOI des navires transporteurs autorisés à recevoir des transbordements en mer dans la zone de compétence de la CTOI, et produit devant être transbordé ; tonnage par produit devant être transbordé ; date et lieu du transbordement ; emplacement géographique des prises ;
- Le LSTLV concerné devra compléter et transmettre à son État du pavillon, au plus tard 15 jours après le transbordement, la déclaration de transbordement de la CTOI ainsi que son numéro dans le Registre CTOI des navires de pêche, conformément au format établi en Annexe 2.

En vertu de l'Article 10 de la Résolution 12/05, les transbordements par des LSTLV ayant lieu dans les eaux sous juridiction des CPC doivent préalablement avoir été autorisés par l'État côtier concerné. Si le LSTLV a procédé à une opération de transbordement dans la ZEE d'un État côtier (zone de capture), contacter l'État côtier pour confirmer qu'une telle opération était dûment autorisée.

K Informations de transbordement intéressant les navires donneurs

28

Mesure à prendre :

Cette étape concerne le navire receveur. Examiner la documentation relative à toutes les opérations de transbordement, en prenant particulièrement note des autorisations délivrées par les CPC et les autorités de pêche compétentes aux navires donneurs et aux navires receveurs et vérifier qu'il n'y a aucune disparité entre les quantités prétendument transbordées et les déclarations soumises par les navires à leurs autorités de pêche et à la CTOI.

- Demander au capitaine si le navire a procédé à une (des) opération(s) de transbordement en mer (haute mer ou ZEE d'un État côtier) et le nom du (des) navire(s) impliqué(s). Exiger la position, la date, l'heure et la quantité de poissons et le cas échéant, demander au capitaine de présenter la déclaration de transbordement CTOI ;
- Demander au capitaine de rencontrer l'observateur CTOI à bord du navire transporteur et demander à l'observateur CTOI de fournir la liste des LSTLV ayant procédé à des transbordements avec le navire transporteur, incluant la position, la date, l'heure et la quantité de poissons transbordés ainsi que toute irrégularité constatée par l'observateur ;
- Vérifier les informations fournies par le capitaine du navire transporteur par référence à celles fournies par l'observateur CTOI. En cas de disparités, interroger le capitaine et consigner sa réponse dans le rapport d'inspection et/ou le carnet ;
- Vérifier le statut du navire receveur et des navires donneurs sur la liste positive de la CTOI et la liste INN, ou d'autres listes ORGP si nécessaire, (pour déterminer les statuts des navires, contacter le Secrétariat de la CTOI à transshipment@iotc.org) ;
- Vérifier la déclaration de transbordement impliquant le navire transporteur et les navires donneurs, y compris que son format est conforme à celui du formulaire CTOI visé à la Résolution 12/05, et que toutes les déclarations de transbordement aient bien été soumises au Secrétariat de la CTOI (contacter le Secrétariat de la CTOI à transshipment@iotc.org). Vérifier si l'observateur a signé les déclarations de transbordement.

S'agissant du navire transporteur receveur, le capitaine du navire transporteur receveur doit compléter et transmettre la déclaration de transbordement CTOI au Secrétariat de la CTOI et à la CPC du pavillon du LSTLV, ainsi que son numéro dans le registre CTOI des navires transporteurs autorisés à recevoir un transbordement dans la zone de compétence de la CTOI, dans les **24 heures** suivant l'opération de transbordement.

Si un navire donneur a mené des activités de pêche dans la ZEE d'un État côtier (zone de capture), contacter l'État côtier pour confirmer qu'une telle opération était dûment autorisée.

Encadré 38 | Exemple d'infractions éventuelles au transbordement concernant les navires donneurs

- Le navire receveur et/ou le LSTLV ont procédé à des opérations de transbordement et n'est/ne sont pas inscrit(s) au registre CTOI des navires de pêche/ transporteurs autorisés.

L Évaluation des captures débarquées

30

Mesure à prendre :

Lorsque des navires sont autorisés à débarquer leurs prises, des procédures de contrôle standard doivent être respectées pour le débarquement à terre, comme le transbordement vers un autre navire.

Les quantités et espèces peuvent être évaluées avec précision à l'aide de balances suspendues à un crochet de grue et en prélevant un sous-échantillon d'une portion représentative des poissons débarqués.

Consigner le poids déclaré des captures à débarquer avant le début de l'opération de débarquement et comparer cette information avec le poids de produits reçus communiqué soit par les navires transporteurs ou l'entrepôt frigorifique à terre. Vérifier ces informations par référence au poids estimé déterminé par des évaluations visuelles lors du contrôle du processus de débarquement. Toute disparité importante par rapport au poids total ou à la composition des espèces doit être immédiatement notée et questionnée. Consigner le détail des réponses obtenues dans le carnet.

Voir la section 6.3 sur le suivi du déchargement qui décrit en détail la procédure de suivi relative aux opérations de débarquement et de transbordement effectuées au port.

M Captures conservées à bord – inspection des cales

31

Mesure à prendre :

- Une fois le processus de débarquement ou de transbordement terminé, obtenir du capitaine la quantité de poissons conservés à bord du navire, par espèce ;
- Avant de commencer l'inspection des cales, examiner le plan du navire figurant parmi les documents de bord, qui devraient également être exposés par mesure de sécurité ;
- Prendre note du nombre de cales et de congélateurs à air pulsé et de leur disposition relative et volumes respectifs ;
- À partir du plan de chargement ou du plan d'arrimage inclus dans la documentation examinée, vérifier les espèces et types de produit ainsi que la position d'arrimage pour toutes les captures réalisées dans les différentes zones de pêche ;
- Demander au capitaine la permission d'inspecter les captures pour vérifier les quantités déclarées par celui-ci en inspectant les cales du navire. Utiliser les illustrations/descriptions du plan du navire de pêche, identifier les cales à poisson et les quantités. Le capitaine doit être invité à accompagner les inspecteurs des pêches ;
- Vérifier qu'il n'y ait aucun espace « vide » non répertorié qui pourrait secrètement servir de cale à poisson. Identifier le circuit de réfrigération et le suivre ;
- Prendre note des produits et espèces identifiables visiblement arrimés ;
- Compiler un témoignage photographique du processus d'inspection.

L'inspection des captures conservées à bord doit être réalisée par deux inspecteurs des pêches.

Lors des inspections de cales, toutes les précautions de sécurité et exigences en termes de tenue vestimentaire doivent être scrupuleusement respectées. En entrant dans la cale, utiliser les informations sur ses dimensions comme référence ainsi que le produit sensé y être entreposé, une comparaison rapide avec les quantités prévues peut déjà être effectuée. En cas d'écart notable entre la quantité de produits estimée dans une cale et la quantité déclarée, consigner le fait pour une enquête approfondie ultérieure si la permission de débarquer est accordée au navire.

Le processus d'inspection des congélateurs à air pulsé est le même que celui des cales.

Sur les plus gros navires transporteurs, les poissons provenant de différents navires sont souvent arrimés dans des emplacements spécifiques, séparés par des filets. Lorsque ceux-ci sont accessibles, les produits et espèces peuvent être vérifiés par inspection visuelle et par pesée d'échantillons de cartons ou de produits de la pêche transformés et conditionnés pour vérifier que le poids des produits conditionnés ne soit pas en-dessous du poids déclaré ou incorrectement identifié.

À bord des thoniers senneurs, la quantité de poissons conservés dans de la saumure réfrigérée peut être estimée à l'aide d'évaluations visuelles et de la quantité spécifiée de chaque cuve.

L'inspecteur doit être conscient du fait que les inspections de cales ne fournissent pas forcément des informations détaillées et précises, mais que toute disparité flagrante peut permettre d'orienter la démarche de contrôle lors du processus de débarquement.



Inspection des cales à poisson d'un palangrier thonier (Source Mozambique).

N Examen des livres de pêche

32

Mesure à prendre :

Demander au capitaine de présenter les journaux du navire incluant le livre de pêche, le livre de bord, le journal des communications, le registre de transformation, le registre de congélation et le journal de la salle des machines.

Deux membres de l'équipe d'inspection doivent accompagner des membres de l'équipage pour récupérer les journaux dès que cela est possible. Une précaution qui permet d'assurer des témoignages concordants au cas où les journaux seraient jetés par-dessus bord ou endommagés ou détruits avant l'inspection.

Le registre de congélation et le journal de la salle des machines fournissent l'historique d'utilisation du moteur, ainsi que le registre de réfrigération/transformation, utile en cas de pêche INN suspectée. Vérifier les opérations de congélation par référence aux captures enregistrées pour déterminer la cohérence entre les deux processus. Le registre de congélation devrait inclure des informations concernant la pression, la température et la consommation électrique. Pour chaque opération de congélation, trouver l'opération de capture correspondante dans le livre de pêche et consigner l'information. Pour toute opération de congélation suspecte, demander une explication au capitaine.

Format et informations à consigner

- Vérifier les mesures CTOI en matière de livre de pêche à respecter par tous les navires (résolutions 01/02 et 12/03) :
 - Le livre de pêche se trouve à bord au moment de l'inspection ;
 - Le premier relevé du livre de pêche a été conservé à bord pendant les 12 derniers mois ;
 - Les entrées dans le livre de pêche sont complétées par coup et à jour ;
 - Le livre de pêche comprend des informations sur le navire, la sortie de pêche, la configuration de l'engin, l'exploitation du navire et la capture ;
 - Le livre de pêche se constitue de pages reliées et numérotées de façon continue ;
 - Les captures sont enregistrées en termes de nombre/de poids/d'espèce/de coup et de type de transformation ;
 - Tout rejet de thons ou d'espèces apparentées et de requins est consigné en tant que commentaire.
- Vérifier les mesures CTOI en matière de livre de pêche à respecter par les palangriers (Résolution 12/03) :
 - Le livre de pêche contient les espèces principales : SBF, ALB, BET, YFT, SKJ, SWO, BUM, BLM, SFA, MLS ;
- Vérifier les mesures CTOI en matière de livre de pêche à respecter par les senneurs à senne coulissante (Résolution 12/03) :
 - Le livre de pêche contient les espèces principales : ALB, BET, YFT, SKJ ;
 - Le type d'association est consigné (banc libre ou associé à un DCP) ;
 - Tout déploiement de DCP est consigné ;

- Vérifier les mesures CTOI en matière de livre de pêche à respecter pour les pêches au filet maillant (Résolution 12/03) :
 - Le livre de pêche contient les espèces principales : SBF, ALB, BET, YFT, SKJ, LOT, FRI, KAW, COM, GUT ;
- Vérifier les mesures CTOI en matière de livre de pêche à respecter par les canneurs (Résolution 12/03) :
 - Le livre de pêche contient les espèces principales : SBF, ALB, BET, YFT, SKJ, FRZ, KAW, COM, LOT.

Le Formulaire B de rapport d'inspection sur l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI fournit les champs nécessaires à l'enregistrement des informations relatives au livre de pêche. Il permet à l'inspecteur de consigner les résultats de l'inspection du livre de pêche.

Zone de capture et effort de pêche

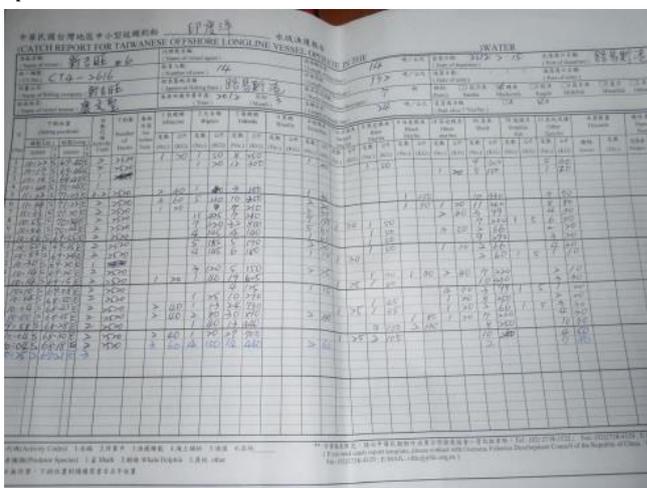
- Consulter le livre de pêche et le livre de bord et vérifier les zones réelles d'opération détaillées dans le livre de pêche par rapport aux informations fournies dans la demande préalable d'entrée au port et aux zones de pêche autorisées :
 - Toute entrée du livre de pêche correspondant à une position au sein de la ZEE d'un État côtier doit être justifiée par un permis de pêche délivré par l'État côtier concerné (voir l'étape H) ;
 - Toute entrée du livre de pêche correspondant à une position en haute mer doit être justifiée par une autorisation de pêcher délivrée par l'État du pavillon concerné (voir l'étape H) ;
 - Pour toute entrée du livre de pêche correspondant à une position dans la zone d'une autre ORGP, voir l'étape G ;
- Si possible, consulter et vérifier les informations des documents électroniques, pouvant inclure : traceur GPS intégré à bord, avec sauvegarde informatique (c'est-à-dire Maxsea), registres SSN de l'État du pavillon et/ou des ORGP, AIS, NAVTEX.

Quantité des captures

- Demander au capitaine du navire de présenter les relevés du capitaine de pêche détaillant les espèces et les quantités capturées lors de la sortie de pêche (en poids vif). Vérifier que les espèces et les quantités déclarées correspondent aux entrées du livre de pêche officiel ;
- Comparer ces quantités avec 1) la quantité estimée de poissons dans les cales du navire ou 2) la quantité de poissons débarqués (étape K) et de prises conservées à bord (étape L) ;
- En cas d'écart entre l'entrée dans le livre de pêche et les chiffres de capture, interroger le capitaine sur la raison de cette différence.

Cet écart entre les données du livre de pêche et la quantité de poissons capturés à bord pourrait s'expliquer par une sous-déclaration des prises réalisées dans la ZEE d'un État côtier, en raison d'un quota commercial restrictif prévu par l'accord de pêche ou d'un transbordement de prises illégal effectué en mer.

Tous les relevés doivent être minutieusement examinés pour détecter d'éventuelles incohérences. Poser des questions ouvertes au capitaine sur toute incohérence trouvée dans les registres et consigner ses réponses dans le rapport d'inspection ou le carnet. Constituer des preuves en photographiant ou photocopiant les documents.



Livre de pêche au format CTOI.



Livre de pêche au format calendrier qui n'est pas conforme aux exigences de la CTOI.

Encadré 39 | Exemple d'infractions éventuelles au livre de pêche

- Le navire n'enregistre/ne déclare pas les captures réalisées dans la zone de compétence de la CTOI conformément aux obligations de déclaration de la CTOI, ou ses déclarations sont fausses.

0

Systèmes de documentation des captures et informations commerciales

33 et 34

Mesure à prendre :

- Vérifier le poids déclaré des différentes espèces à bord en se référant aux systèmes de documentation des captures applicables : Document statistique de la CTOI pour le thon obèse ou Certificat de réexportation de thon obèse de la CTOI ;
- Vérifier que les poids indiqués dans les documents de capture correspondent aux volumes des prises à bord et/ou aux poids des prises débarquées ;
- Vérifier que le Document statistique de la CTOI pour le thon obèse soit validé par un fonctionnaire du gouvernement ou toute autre personne ou institution habilitée de l'État du pavillon du navire ayant pêché le thon (Consulter la base de données de la CTOI pour trouver les institutions et personnes habilitées à valider les documents statistiques de la CTOI, www.iotc.org, lien [Validation des documents statistiques de la CTOI](#)).

Les captures de thon obèse par les senneurs à senne coulissante et les canneurs (à l'appât) principalement destinées aux conserveries de la région CTOI ne sont pas soumises à cette exigence de document statistique. À noter qu'il existe un système de documentation des captures de thon obèse et d'espadon pour l'ICCAT et un système de documentation des captures de thon rouge du Sud pour la CCSBT.

P

Engins de pêche

35 et 36

Mesure à prendre :

- Examiner les informations relatives au type du navire et aux engins de pêche autorisés fournies dans la demande préalable d'entrée au port et inspecter minutieusement l'engin de pêche sur le navire. Vérifier que l'engin et ses spécifications soient conformes aux autorisations délivrées au navire (par l'État du pavillon et/ou l'État côtier le cas échéant) ;
- Établir une liste de tous les engins inspectés et consigner en détail les quantités, engins, spécifications, types et matériaux (ex. : maillage, type d'hameçon, etc.) ;
- Inspecter les engins rangés dans des compartiments et en réserve :
 - Vérifier que tout engin neuf de rechange soit conforme aux autorisations ;
 - Relever toute indication qu'un engin illégal a été récemment utilisé, avec des preuves de récente utilisation. [Noter l'odeur et la moisissure, toutes deux caractéristiques d'engins rangés lorsqu'ils sont encore mouillés] ;
- Vérifier les mesures CTOI en matière de marquage des engins de pêche à respecter par les palangriers (Résolution 01/02) :
 - Lors de l'inspection de l'engin à bord du palangrier, vérifier que l'engin de pêche soit muni le jour de balises à fanion et d'un réflecteur radar, et la nuit d'une bouée lumineuse, et que les bouées portent les lettres / numéros d'identification du navire ;
- Vérifier les mesures CTOI en matière de marquage des DCP à respecter par les senneurs à senne coulissante (Résolution 01/02) :
 - Si le navire transporte des DCP, demander au capitaine de les inspecter et vérifier qu'ils soient marqués avec les lettres / numéros d'identification du navire ;
- Vérifier les mesures CTOI en matière de filet dérivant – tous les navires (Résolution 12/12) :
 - En cas de présence de grands filets dérivants sur le navire, demander au capitaine si ces filets ont été utilisés en haute mer. Consigner sa réponse dans le rapport d'inspection ou le carnet ;
 - Vérifier si l'engin est rangé de manière à être facilement utilisable pour la pêche ;
 - Vérifier si des positions de pêche et de captures en haute mer figurent dans le livre de pêche.

Le Formulaire B de rapport d'inspection sur l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI fournit les champs nécessaires à l'enregistrement des informations relatives aux engins de pêche. Il permet à l'inspecteur de consigner les résultats de l'inspection de l'engin de pêche. En prévision de la démarche d'inspection, préparer une liste détaillée des engins que l'on s'attend à trouver à bord, à partir des informations fournies dans la demande préalable d'entrée au port.

Encadré 40 | Exemple d'infractions éventuelles à un engin de pêche

- Les bouées ne sont pas marquées avec les lettres/numéros d'identification du navire (palangre, filet maillant) ;
- Un dispositif de concentration de poissons n'est pas marqué avec les lettres/numéros d'identification du navire (senneur à senne coulissante) ;
- Le navire utilise un engin de pêche interdit (ex. grand filet dérivant en haute mer).

Q Espèces protégées et menacées

Rapport d'inspection B

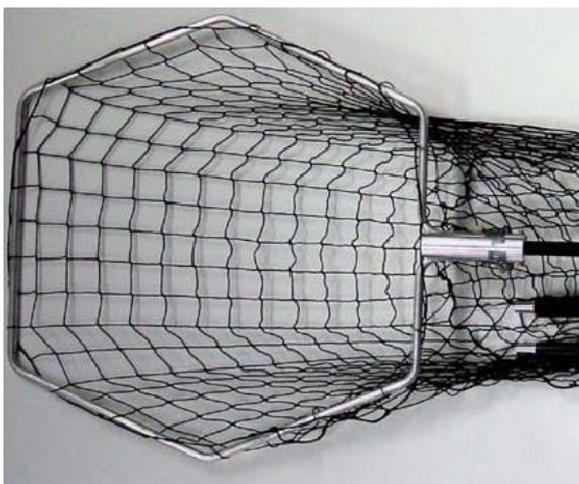
Mesure à prendre :

Tortues marines

- Vérifier que les mesures CTOI relatives aux tortues marines soient respectées (Résolution 12/04) :
 - Demander au capitaine si des tortues marines ont été capturées et vérifier s'il y a des entrées dans le livre de pêche concernant la capture de tortues marines. Demander au capitaine de montrer les coupe-lignes, dégorgeoirs et salabardes utilisés pour libérer les tortues marines.



Équipement à manche long (de haut en bas) : Dispositif d'extraction d'hameçons en surface en forme de J, coupe-ligne et dégorgeoir pour hameçons avalés (Source NOAA).



Exemple d'une salabarde utilisée pour hisser la tortue à bord (Source NOAA).

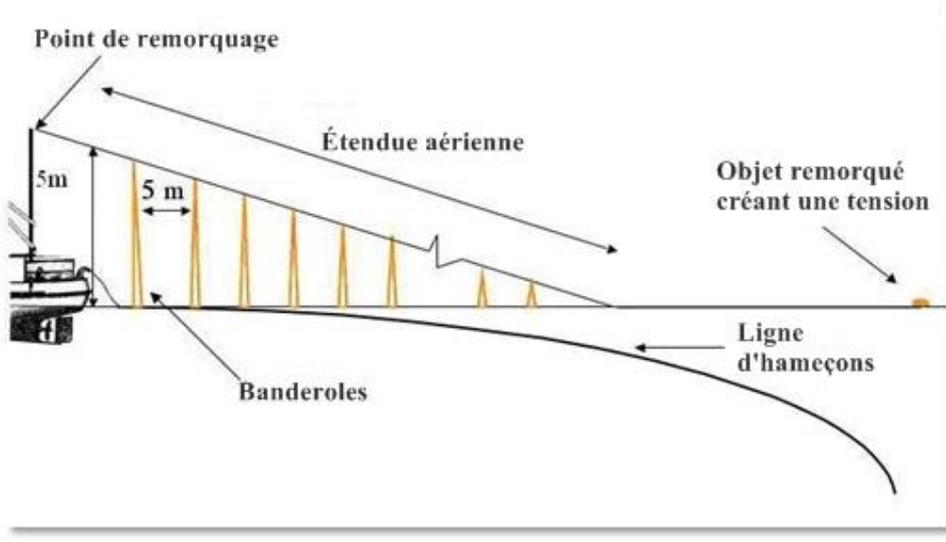


Hissage d'une tortue à bord d'un palangrier thonier à l'aide d'une salabarde (Source NOAA).

Sur les grands thoniers, il est plus fréquent de trouver des dispositifs d'extraction d'hameçons et des coupe-lignes à manche long. Les dispositifs d'extraction d'hameçons et les coupe-lignes à manche court sont généralement préférés par les navires plus petits.

Oiseaux de mer

- Vérifier que les mesures CTOI relatives aux oiseaux de mer soient respectées (Résolution 10/06) :
- Demander au capitaine si des oiseaux de mer ont été capturés et quelles sont les deux mesures d'atténuation utilisées sur le navire (filage de nuit avec un éclairage de pont minimal, dispositifs d'effarouchement des oiseaux (poteaux tori, avançons lestés) ;
- Vérifier la présence à bord d'un dispositif d'effarouchement des oiseaux « tori ». Prendre note de la construction, de la longueur des banderoles, du matériau, de la distance entre les banderoles et de la longueur totale. Vérifier si un objet remorqué est utilisé. Prendre note de toute utilisation récente. Vérifier dans le livre de pêche les heures de filage pour déterminer si le filage se fait le jour ou la nuit ;
- Vérifier que les avançons soient lestés et le cas échéant, la distance entre l'hameçon et le poids approximatif attaché.



Voir le tableau 1 et l'annexe 1 de la Résolution 12/06 pour les spécifications complètes des mesures destinées à limiter les prises accidentelles d'oiseaux de mer.

Illustration d'une ligne (à banderoles) d'effarouchement d'oiseaux.

Ailerons de requins

Vérifier que les mesures CTOI relatives aux requins soient respectées (Résolution 05/05) :
Obtenir du capitaine le poids total des requins et des ailerons. Vérifier par référence aux quantités inscrites dans le livre de pêche. Chercher des ailerons de requins et s'il y en a, déterminer le poids total et comparer au poids des carcasses débarquées pour s'assurer que le poids des ailerons ne dépasse pas 5 % du poids total des carcasses.



Ailerons de requins emballés, trouvés sur un palangrier thonier.



Les ailerons de requins peuvent être dissimulés dans n'importe quel compartiment du navire : cale à poisson, cabine 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 ensuite conservés au sec. Effectuer des recherches dans les endroits du navire ayant un environnement sec et chaud, c'est là que sont généralement séchés les ailerons de requins (salle des machines et cheminée du navire).

Ailerons de requins dans une caisse en bois sur le pont supérieur d'un palangrier thonier.

Requins-renards

- Vérifier que les mesures CTOI relatives aux requins-renards soient respectées (Résolution 12/09) :
 - Demander au capitaine si des requins-renards ont été capturés et conservés à bord. Lors de l'inspection des cales à poisson, chercher des carcasses ou ailerons de requins-renards de la famille des *Alopiidæ*, peser et consigner la quantité trouvée à bord. Prendre des photographies en utilisant des mesures de référence.

Le Formulaire B de rapport d'inspection sur l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI fournit les champs nécessaires à l'enregistrement des informations relatives aux espèces protégées et menacées.

Il existe 3 espèces de requins-renards : le requin-renard commun, le requin-renard à gros-yeux et le requin-renard pélagique. Consulter le guide d'identification pour les requins de la CTOI pour déterminer les espèces trouvées à bord.



Aileron caudal d'un requin-renard, trouvé sur un palangrier thonier.



Requins-renards capturés par un palangrier thonier.

Encadré 41 | Exemple d'infractions éventuelles aux espèces protégées et menacées

- Le navire ne transporte pas de coupe-lignes et/ou de dispositifs d'extraction d'hameçons et/ou de salabardes ;
- Le poids des ailerons de requins représente plus de 5 % du poids total des carcasses de requins ;
- Des requins-renards sont trouvés à bord du navire.

R Finalisation du rapport

37, 38 et 39

Mesure à prendre :

Une fois les diverses étapes de l'inspection terminées, l'inspecteur en chef doit convoquer en réunion l'équipe d'inspection afin de synthétiser les résultats de l'inspection. L'aspect le plus important de ce processus est de décider si une infraction à la législation ou à la réglementation nationale en matière de pêche ou aux résolutions de la CTOI a été constatée.

À la fin de l'inspection, une première copie des informations consignées doit être fournie au capitaine du navire.

En cas d'écarts ou d'infractions flagrantes, ceux-ci doivent être clairement répertoriés et renvoyés aux instruments juridiques nationaux et internationaux et aux résolutions CTOI pertinentes. Tout commentaire et réaction du capitaine du navire/des membres de l'équipage doit être consigné.

Il revient à l'inspecteur en chef de décider si l'infraction présumée a bien été commise. S'il en décide ainsi, lire au capitaine les droits que lui reconnaît la législation nationale avant de lui poser des questions. Il est primordial que le capitaine confirme avoir bien compris ces droits. Utiliser des supports visuels si nécessaire. Ceci doit être consigné dans le rapport d'inspection ou le carnet.

Après avoir fait lecture au capitaine de ses droits, l'inspecteur en chef doit lui expliquer la nature de l'infraction et exiger une explication. Toutes les questions et les réponses doivent être consignées dans le rapport d'inspection ou le carnet pour usage ultérieur.

À ce stade, l'État du port dispose de deux options :

- **Aucune infraction n'a été constatée, l'État du port peut autoriser le navire à débarquer ses captures et utiliser les installations portuaires.** L'inspecteur en chef peut alors en informer ses autorités nationales et leur demander d'accorder au navire de pêche l'autorisation de débarquement, et prendre les dispositions nécessaires avec le capitaine pour le suivi du débarquement des captures.
- **Une infraction a été constatée, l'inspecteur en chef ordonne au capitaine de ne pas débarquer les captures ni d'utiliser les installations du port** jusqu'à avis des autorités nationales. L'inspecteur en chef informe les autorités nationales qui confirment l'interdiction de débarquer les prises et d'utiliser les installations du port. En fonction de la nature de l'infraction, l'État du port peut prendre des mesures supplémentaires à l'encontre du navire, de son propriétaire et du capitaine (arrestation, confiscation 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 – ex., coopération, agressivité, hostilité.

Lorsque des mesures sont prises pour empêcher le débarquement, obtenir des preuves ou confisquer la prise et/ou l'engin, cela doit être consigné en détail.

S Signature du rapport d'inspection

39, 41 et 42

Mesure à prendre :

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

Demander 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, s'assurer qu'il y a un témoin de ce refus.

Quel que soit le cas de figure, consigner le fait que la question a été posée au capitaine. Remercier le capitaine de sa coopération et quitter le navire.

6.3 Suivi des débarquements et des transbordements au port

Deux processus fondamentaux à l'application de la Résolution de la CTOI 10/11 sont les suivants :

- Une analyse des informations contenues dans la demande préalable d'entrée au port (AREP) et la **décision de refuser ou d'autoriser l'entrée dans le port**,
- Lorsqu'un navire de pêche obtient l'autorisation d'entrer dans un port, l'État du port est responsable **de l'inspection du navire et du suivi du débarquement ou du transbordement** des captures à bord du navire et de la rédaction du rapport d'inspection au port.

Le résultat de l'analyse de l'AREP détermine si le navire peut entrer dans le port ou pas et si l'autorisation accordée pour entrer au port met en place la procédure d'inspection des captures débarquées. Cela est important pour valider les captures documentées et la composition des espèces enregistrées dans le(s) livre(s) de pêche des navires ainsi que les déclarations de transbordement.

Les inspections des cales à poisson sur les senneurs à senne coulissante ou celles des cales réfrigérées à bord des palangriers et des navires transporteurs sont difficiles à réaliser pour des raisons pratiques, et il est très peu probable qu'elles fournissent des informations précises sur le poids et les espèces à bord. Par conséquent, le suivi de l'ensemble du processus de déchargement ou de transbordement est une composante essentielle des tâches des « équipes d'inspection » lors de la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port. Après que les prises aient été débarquées du navire, les cales et les cuves doivent être inspectées pour vérifier s'il reste du poisson à bord.

Il est important que les inspecteurs connaissent les produits et les procédures employées pour débarquer ou transborder les captures provenant des différents types de navires ainsi que les méthodes d'échantillonnage et de vérification du poids et de la composition des espèces, afin de planifier à l'avance et avec succès le suivi de ces opérations au port. Par la suite, toutes les informations recueillies de l'opération de déchargement sont saisies dans le rapport d'inspection (champs 30 et 31) et comparées aux informations présentées dans la demande préalable d'entrée au port. Si, à ce stade, il existe des preuves indiquant que le navire s'est livré à la pêche INN, ce dernier se verra refuser tout service portuaire.

Pour l'essentiel, le déchargement à terre ou le transbordement sur un autre navire nécessite des procédures de contrôle similaires. La principale différence est que le déchargement sur une installation à terre est susceptible de fournir d'autres moyens d'enregistrer la composition des espèces et le poids des prises débarquées. Le suivi du transbordement offre moins de possibilités de peser les poissons, mais prévoit des moyens de vérifier le nombre de poissons et d'identifier les espèces, en mettant ainsi en avant tout niveau substantiel de falsification dans les livres de pêche ou dans les déclarations de transbordement.

Le déchargement peut prendre de plusieurs heures à plus d'une journée. Il s'agit, par conséquent, d'un processus qui sera contrôlé de façon optimale par une équipe d'inspecteurs qui travaillent à tour de rôle pour observer l'ensemble du processus.

6.3.1 Préparation et planification des opérations de déchargement

La planification et la préparation des documents et du matériel sont des éléments essentiels à la réussite des inspections des États du port. Un examen minutieux du matériel et de la documentation devrait être préparé à l'avance, en tenant compte du type de navire, des captures et des conditions actuelles dans le port.

Une attention particulière doit être accordée aux termes de la Résolution de la CTOI 10/11 (alinéa 11.2 (f)), qui exigent que chaque CPC, en effectuant des inspections, « fait tous les efforts possibles afin d'éviter de retarder indûment le navire, de limiter le plus possible les interférences et les inconvénients, y compris toute présence inutile d'inspecteurs à bord, et d'éviter toute action de nature à compromettre la qualité du poisson se trouvant à bord. »



Figure 34 : Cartons et produits dans une cale de navire.

Toutefois, les inspecteurs ne doivent pas se laisser intimider par cette exigence ni subir les pressions imposées par les exploitants des navires, en particulier lors de l'inspection des navires classés « à haut risque » selon l'analyse de l'AREP ou lorsque l'inspection de la documentation des captures éveille des soupçons concernant d'éventuelles falsifications.

Encadré 42 | Suivi du débarquement et du transbordement – préparation d'une liste de vérification

1. Documentation

- Manifeste de cargaison / plan des cales / plan des cuves
- Livre de captures et de produits

2. Équipement

- Presse-papiers
- Balances
 - à bascule
 - à ressort
- Ruban à mesurer
- Compas
- Torche
- Caméra

- Formulaires de données

3. Vêtements de protection

- Lunettes de protection
- Casque protecteur
- Gilet réfléchissant
- Bottes de sécurité
- Gants
- Combinaison de froid

Les méthodes de travail pour contrôler le déchargement comprennent :

- Un plan détaillé du navire et de l'agencement des cuves à poisson, des cales réfrigérées et des ponts de travail ;
- Des précisions sur les espèces, les produits et les poids à débarquer ;
- Un résumé des produits à débarquer ;
- La destination (usine / entrepôt frigorifique / navire transporteur) du produit à débarquer,
- Un modèle du rapport d'inspection.

La demande préalable d'entrée au port (AREP) exige que le navire fournisse des informations sur la quantité et la composition des espèces de poissons à bord. En outre, après l'entrée au port et avant que le navire ne commence le déchargement, les inspecteurs doivent obtenir une copie du manifeste du produit à débarquer, qui sera exigée par les autorités portuaires et les manutentionnaires chargés de l'opération.

Pour faciliter davantage le contrôle, les inspecteurs doivent obtenir toute la documentation relative aux captures enregistrées à bord, qui comprend notamment :

- les registres de prises et de réfrigération des palangriers ;
- le formulaire de chargement des cuves des senneurs à senne coulissante,
- le manifeste de cargaison du navire transporteur.

Des précisions sur les espèces, le produit et la quantité dans les cales réfrigérées et dans les cuves contribueront à planifier des stratégies d'échantillonnage au cours de l'opération.

Stations de surveillance

Plusieurs postes clés peuvent être occupés en permanence pour suivre le déchargement, notamment :

- Dans la cale à poisson où des grappes de poissons sont constituées et où des filets à fret sont remplis ;
- Sur le pont d'un palangrier, où le poisson est hissé hors de la cale et où les cuves sont vidées de leurs poissons sur un senneur,
- À terre où le poisson est débarqué et conditionné dans des entrepôts frigorifiques.

Les postes de surveillance doivent dresser un tableau précis du produit débarqué, faciliter le dénombrement des unités et déterminer les poids et la composition des espèces. Lors du transbordement et du déchargement à terre, les inspecteurs doivent se placer là où ils pourront surveiller de visu le poisson qui sera hissé hors de la cale, aussi longtemps que les palans seront visibles.

Le produit débarqué dans des installations à terre est souvent pesé et reconditionné. Le contrôle de cette zone où le palan est posé à terre et les poissons sont vidés du filet à fret permet de compter, peser et identifier le poisson dans un environnement contrôlé.

Information et enregistrement

Des formulaires de déchargement seront conçus pour saisir les informations en permanence tout au long du processus de déchargement. Des exemples en sont fournis dans l' (annexe XI). À la fin du déchargement, les chiffres doivent être consignés dans le rapport d'inspection au port (champs 30 et 31). Une description de l'information à enregistrer est résumée dans le tableau 12.

Tableau 12 - Rapport CTOI d'inspection au port - Champs 30 et 31	
No. de champ : 30	Évaluation des captures débarquées (quantité)
Espèces	Le poisson débarqué devra être contrôlé et, le cas échéant, échantillonné pour vérifier le nombre et le poids de chaque espèce. Les espèces doivent être enregistrées en utilisant les codes alpha-3 ASFIS (connus sous le nom de codes FAO des espèces). Par exemple : YFT pour l'albacore (<i>Thunnus albacares</i>)
Forme du produit	La forme du produit de chaque espèce débarquée doit être enregistrée, qu'elle soit transformée ou pas (ex., filets sans peau, sans arêtes et congelés ; étêté, fendu et salé ; entièrement réfrigéré en eau de mer). Les codes de transformation des différentes espèces sont fournis dans le guide d'identification des espèces.
Zone (s) de capture	Les inspecteurs doivent obtenir des registres des navires de la zone géographique / statistique pertinente où les captures débarquées ont été pêchées. Se reporter aux codes statistiques ou aux coordonnées géographiques utilisés pour déclarer les captures dans les livres de pêche.
Quantité déclarée	Le navire doit déclarer la quantité de poisson (en espèces) qu'il a à son bord et la quantité qui sera débarquée. Cette information doit être fournie à l'inspecteur avant de débarquer tout produit et doit être consignée dans le rapport d'inspection.
Quantité débarquée	Les inspecteurs doivent déclarer, dans leurs rapports, la quantité qu'ils observent lors du déchargement (en espèces).
Différence entre la quantité déclarée et la quantité débarquée	Les inspecteurs doivent déterminer la différence entre la quantité déclarée de poisson et la quantité qu'ils observent lors du déchargement. <i>Par exemple :</i> <i>YFT déclarés pour le déchargement : 65 tonnes.</i> <i>YFT enregistrés par les inspecteurs lors du déchargement : 80 tonnes</i> <i>La différence équivaut à (80 - 65) 15 tonnes de plus que la quantité débarquée déclarée.</i>
No. de champ : 31	Captures restées à bord (quantité)
Espèces	Le poisson conservé à bord après le déchargement doit être énuméré par poids pour chaque espèce. Les espèces doivent être enregistrées en utilisant les codes alpha-3 ASFIS. Par exemple : OIL pour le rouvet (<i>Ruvettus prestiosus</i>)
Forme du produit	La forme du produit de chaque espèce débarquée doit être enregistrée, qu'elle soit transformée ou pas (par exemple WHO pour les poissons entiers congelés. GGT pour les poissons sans queue, éviscérés et sans branchies. D'autres produits pourraient être sans peau, sans arêtes et congelés ; étetés, fendus et salés ; entièrement réfrigérés en eau de mer). Les codes de transformation des différentes espèces sont fournis dans le guide d'identification des espèces.
Zone (s) de capture	Les inspecteurs doivent connaître la zone géographique / statistique pertinente où les captures conservées à bord ont été prises. Se référer aux codes statistiques ou aux coordonnées géographiques utilisées pour déclarer les statistiques de captures.
Quantité déclarée	Le navire de pêche doit déclarer les quantités de poisson (par espèces) qu'il conservera à bord.
Quantité débarquée	Les inspecteurs doivent enregistrer la quantité totale qu'ils ont vu débarquer. Des moyens d'estimation doivent être mis à disposition pour aider à la vérification des chiffres calculés. Les inspecteurs doivent également déclarer la quantité (en espèces) qui, selon leur observation, a été conservée à bord. Cela nécessitera une inspection physique de la cale.
Différence entre la quantité déclarée et la quantité débarquée	La différence entre les quantités débarquées et conservées à bord qui sont déclarées, et les quantités qui, selon les observations, sont débarquées et conservées dans la cale. Ces différences doivent être consignées.

6.3.2 Débarquements des thoniers palangriers à terre ou transbordement sur un navire transporteur

Introduction

Les palangriers et les plus petits navires utilisés pour le transport de poissons ou de produits transformés transbordent souvent l'ensemble ou une partie de leurs captures dans les ports sur de plus grands navires transporteurs. Les procédures et la préparation du suivi des transbordements d'un navire à un autre sont essentiellement les mêmes que celles du débarquement vers une usine ou un entrepôt frigorifique à terre.

Les grands thoniers palangriers (LSTLV) ciblent les plus gros thons et espadons. Ces poissons sont transformés immédiatement après avoir été pêchés et sont surgelés individuellement. Avant de les surgeler, une petite corde leur est enfilée à travers la queue pour les rassembler et les débarquer tous ensemble à l'état congelé.

Les cales à poisson sur les palangriers se remplissent à mesure que les poissons sont capturés et une cale est susceptible de contenir tout un assortiment d'espèces de poissons et une gamme de tailles différentes, qui seront recensées durant le déchargement ou le transbordement.

Les inspecteurs doivent demander un manifeste du nombre et des espèces de poissons dans la cale. Une analyse du nombre de poissons et du poids total par espèce fournira une estimation des tailles moyennes des poissons. Le suivi des lots de poissons enfilés dans les cordes offre la possibilité de compter le nombre de poissons qui sont débarqués et d'identifier les espèces ou les groupes d'espèces apparentées et les produits.

Dépendant de la taille du palangrier et du produit, il y a trois méthodes principales de déchargement :

1. Le transfert direct : lorsque le poisson, relié en « grappes d'unités de poissons » est hissé hors des cales du navire de pêche en utilisant une grue de quai ou une grue portique (figure 35).
2. Le transfert indirect : lorsque des « grappes d'unités de poissons » sont d'abord hissées hors de la cale à poisson à l'aide d'engins de pêche à bord du navire et sont ensuite rassemblées en une plus grosse grappe pour être hissées hors du navire à l'aide d'une grue à terre ou à bord du navire transporteur (figure 36).
3. Méthode indirecte : l'utilisation d'un filet à fret qui est stocké à bord du navire de pêche (figure 37).



Figure 35 : Déchargement direct de thons.



Figure 36 : Petits lots de thons surgelés.

Les navires de pêche équipés de grandes écoutilles sont plus susceptibles de hisser le poisson directement de leur cale jusqu'au quai ou à bord d'un navire transporteur. Il s'agit d'un processus rapide qui n'offre pas beaucoup de moyens de contrôler le nombre, le poids ou les espèces de poissons débarqués.

Sur les navires où les écoutilles sont trop petites pour hisser directement les poissons, ces derniers sont d'abord hissés en petits lots sur le pont en utilisant l'équipement du navire. Cela donne une bonne occasion de procéder au comptage des poissons et d'enregistrer les espèces (figure 36). Certains de ces lots sont ensuite rassemblés pour être transférés à terre à l'aide de la grue de quai, ou pour être transbordés sur un navire transporteur.



Figure 37 : Filet à fret.

Les palangriers peuvent diviser leurs prises pour le déchargement. Les plus gros thons, les espadons transformés et les prises accessoires telles que le makaire et les troncs de requins sont débarqués à terre ou transbordés en grappes d'unités sur un navire transporteur. Suite à cela, les petits thons et les espèces capturées accidentellement sont débarqués à l'aide d'un filet à fret.

Il est plus difficile de compter et d'identifier avec précision les poissons contenus dans le filet à fret lorsque celui-ci est levé hors de la cale. Les inspecteurs devront bien choisir leurs postes, en se plaçant soit où le filet est tassé sur le navire de pêche, en gardant à l'esprit qu'il pourrait se trouver dans la cale du navire, ou surveiller le filet à fret lorsque celui-ci est tiré à terre où les poissons peuvent être pesés et déballés.

Les opérations de transbordement offrent moins de moyens de compter et d'identifier les espèces. Les inspecteurs chargés du suivi des transbordements doivent se placer là où ils peuvent observer les poissons hissés hors de la cale du navire de pêche et où les grappes de poissons sont visibles dans l'air pour une durée maximale pendant laquelle se déroule l'opération. Pendant la période où les poissons sont visibles, une estimation précise du nombre de poissons ainsi que la composition des espèces doivent être déterminées. En raison de la méthode de transformation et les poissons étant partiellement dissimulés lors de l'opération de levage, il pourrait s'avérer impossible d'identifier les espèces avec précision. Dans ces cas, une agrégation de deux ou plusieurs espèces peut être enregistrée. (Par exemple, l'albacore et le thon obèse combinés).

Les plus grands LSTLV pêchant du poisson de grande valeur, comme celui utilisé dans la préparation de sashimis, préféreront transférer directement le poisson de la cale du navire de pêche vers la cale du navire transporteur. Cela peut être un processus rapide durant lequel des cordes peuvent être visibles pour moins d'une minute et souvent, les poissons sont dissimulés par un brouillard entourant le palan (fig. 38).

Les thoniers palangriers procédant au déchargement au port peuvent aussi partager leurs captures, en transbordant les poissons de plus grande valeur et tailles sur un transporteur et en débarquant les espèces plus petites et les prises accidentelles à terre à l'aide de filets à fret.

En raison de difficultés pratiques liées au dénombrement et à l'identification des poissons dans un filet lors du levage, l'inspecteur doit effectuer le contrôle en se plaçant soit où le filet à fret est chargé à bord ou débarqué à terre.



Figure 38 : Filet à fret.



Figure 39 : Poissons concentrés sur le pont d'un petit palangrier et levage vers un navire transporteur.

Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids du poisson débarqué ou transbordé

Trois méthodes de base peuvent être utilisées pour estimer le poids du poisson débarqué ou transbordé depuis un navire :

1. Utiliser des moyens indépendants de pesage qui peuvent inclure une balance à crochet attachée au crochet de la grue pour enregistrer le poids total d'un levage ou une balance à bascule ou un pèse-palette à terre, sur lesquels l'ensemble des captures débarquées ou transbordées est pesé ;
2. Choisir au hasard et peser des échantillons de poissons individuels d'espèces et de tailles différentes et augmenter le nombre d'unités inventoriées par les poids moyens,
3. Utiliser les poids et les nombres déclarés fournis par les navires de pêche pour calculer le poids unitaire moyen par espèce et augmenter le nombre d'unités inventoriées par ces poids moyens.

L'évaluation indépendante et le degré de précision lors de la détermination des poids débarqués ou transbordés seront tributaires de la méthode utilisée. Il sera préférable de se baser sur les poids enregistrés séparément par l'inspecteur à l'aide d'une balance à crochet ou en pesant une sélection d'échantillons de poissons que d'utiliser seulement les données fournies par le navire. Cependant, l'utilisation de chacune de ces méthodes comporte des avantages et des inconvénients ainsi que des conséquences pratiques.

Une balance à crochet fonctionne de façon stable au port et la plupart des navires transporteurs en ont recours pour leurs propres registres. L'inconvénient est que si des espèces sont mélangées, le poids moyen pour une espèce spécifique ne peut être calculé. Cependant, il est souvent possible d'obtenir des poids exacts pour des espèces apparentées et lorsqu'il s'agit d'une seule espèce, le poids moyen de cette espèce sera obtenu. Avec la coopération du navire de pêche, différents poissons peuvent aussi être pesés sur une balance à crochet.

L'échantillonnage aléatoire de poissons par espèce a l'avantage de fournir une taille moyenne pour chacune des espèces. Exécuté de façon aléatoire tout au long du processus de déchargement ou de transbordement, il peut également être adapté pour convenir à la variabilité des différentes catégories de taille d'une espèce.

Le principal inconvénient de cette méthode réside dans la difficulté de peser les gros poissons (plus de 50 kg) qui sont aussi dangereux à manipuler à l'état congelé. Il faut aussi tenir dûment compte de la détérioration d'un produit de grande valeur lorsqu'il est exposé à des températures élevées pendant une période prolongée.



Figure 40 : Balance à crochet.

L'utilisation du nombre et des poids déclarés par le navire de pêche présente le moins d'implications pratiques pour la manipulation des poissons mais ne fournit pas d'estimation totalement indépendante des poids débarqués ou transbordés. Elle fournira un guide utile aux inspecteurs et, en combinaison avec le dénombrement précis des unités transbordées, mettra en évidence toute disparité importante dans les quantités déclarées.



Les poissons sont hissés hors de la cale du navire de pêche.

**Les poissons sont placés sur le
filet à fret.**



**Le filet à fret est hissé hors du navire de pêche
jusqu'au navire transporteur.**

Figure 41 : Séries de photos illustrant un transbordement de thons dans un port.

Encadré 43 | Suivi du débarquement et du transbordement – emploi du facteur de conversion

<i>Résumé des observations des produits débarqués</i>				
<i>Nom commun</i>	<i>Nom scientifique</i>	<i>Poids moyen (kg)</i>	<i>Nombre total d'unités</i>	<i>Calcul du poids débarqué</i>
<i>Germon</i>	<i>Thunnus alalunga</i>	23,62	560	13 227
<i>Thon obèse</i>	<i>Thunnus obesus</i>	55,03	1 100	60 533
<i>Espadon</i>	<i>Xiphias gladius</i>	51,00	55	2 805
<i>Makaïre bleu</i>	<i>Makaira nigricans</i>	87,56	30	2 626
<i>Voilier de l'Atlantique</i>	<i>Istiophorus albicans</i>	13,42	10	134
<i>Requin peau bleue</i>	<i>Prionace glauca</i>	35,00	150	5 250
<i>Requins-taupes</i>	<i>Isurus spp</i>	17,67	75	1 325
<i>Total des produits débarqués</i>			1 980	85 901

Le poids total du produit débarqué (par espèce) ; équivaut au poids unitaire moyen multiplié par le nombre total d'unités.

Germon ; $23,62 \times 560 = 13\,227$ kg (13,227 tonnes)

Le poids du produit peut ensuite être augmenté en utilisant le facteur de conversion (facteur d'extension) pour déterminer le poids vif capturé. Ces poids font un renvoi aux poids vifs à la capture enregistrés dans les livres de pêche.

<i>Nom commun</i>	<i>Poids total débarqué</i>	<i>Code de transformation</i>	<i>Facteur de conversion</i>	<i>Poids vif calculé</i>
<i>Germon</i>	13 227	GGT	1,09	14 418
<i>Thon obèse</i>	60 533	GGT	1,09	65 981
<i>Espadon</i>	2 805	HDD	1,33	3 731
<i>Makaïre bleu</i>	2 626	TAL	1,43	3 756
<i>Voilier de l'Atlantique</i>	134	TAL	1,43	192
<i>Requin peau bleue</i>	5 250	HDD	1,33	6 983
<i>Requins-taupes</i>	1 325	HDD	1,43	1 895
<i>Totaux</i>	85 901			96 955

Le poids vif équivaut au poids du produit multiplié par le facteur de conversion pour le code de transformation.

Code de transformation de l'albacore GGT, facteur de conversion 1,09

Poids de produit de l'albacore déclaré enregistré 60 533 kg

Poids vif : $13\,227 \times 1,09 = 14\,418$ kg (14,42 tonnes)

Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un palangrier thonier

Arrivée à bord du navire de pêche	Présentation et briefing avec le capitaine / capitaine de pêche / maître d'équipage par le chef de l'équipe d'inspection et présentation des identifications et des mandats des inspecteurs.
Demande de documentation	Les inspecteurs chargés du contrôle du déchargement doivent exiger : <ul style="list-style-type: none"> • Une confirmation des quantités à débarquer ou à transborder comme mentionné dans l'AREP, • Un plan de la cale à poisson, indiquant les dimensions, • Le plan de chargement, montrant l'emplacement, le volume et les espèces du produit dans la cale.
Demande de précisions sur le plan et la procédure de déchargement	Demander des précisions sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du déchargement des poissons de la cale à terre ou lors du transbordement. <ul style="list-style-type: none"> • Noter si les poissons seront débarqués en grappes ou à l'aide d'un filet à fret, • Noter si la sélection de produits et d'espèces sera débarquée en plusieurs séquences. <i>Par exemple : les gros thons enfilés en grappes, transbordés sur un navire transporteur. Les prises accidentelles débarquées à terre dans des filets à fret,</i> • Discuter des possibilités de débarquer les espèces apparentées au moyen d'un seul levage pour faciliter l'enregistrement de la composition des espèces capturées.
Discussion sur l'échantillonnage prévu des captures pour vérifier les poids et la composition des espèces.	Discuter du besoin d'enregistrer les pondérations d'échantillons et d'identifier les espèces. Déterminer où les points de contrôle seront mis en place et où l'échantillonnage peut avoir lieu afin de perturber le moins possible les opérations de déchargement. Savoir si une balance à crochet sera disponible et si c'est le cas, demander à ce qu'elle soit utilisée.
Inspection des cales avant de procéder au déchargement	Effectuer une inspection préalable des cales et des compartiments où les poissons sont entreposés pour noter à quelle capacité ils sont remplis et prendre des photos. À ce stade, il convient de noter et d'enregistrer l'état de transformation et les espèces qui peuvent être identifiées.
Mise en place des postes de surveillance	Choisir un poste où le poisson hissé hors de la cale peut être observé et dénombré et les espèces identifiées. Il faudrait envisager d'occuper plus d'un poste pour être en mesure d'observer la procédure de déchargement. En choisissant les postes, il convient de noter les exigences en matière de santé et de sécurité concernant les poissons tombant du palan ou de la grue. (Cela se produit souvent) Postes éventuels : <ul style="list-style-type: none"> • Sur le pont du navire de pêche sous le pont-abri avec une vue d'ensemble complète de l'écouille ; • Sur le pont du navire transporteur où le poisson peut être observé lorsqu'il est hissé hors de la cale du palangrier et déposé dans la cale du navire transporteur ; • Sur le quai avec une vue du pont et où les palans peuvent être observés lorsqu'ils sont en mouvement et lorsqu'ils sont déposés à terre, • Dans l'usine à terre où les palans sont déposés. Note : les postes doivent permettre de lire le poids indiqué sur une balance à crochet le cas échéant.
Échantillonnage pour déterminer le poids moyen	<u>Balance à crochet fixée</u> : enregistrer le poids de chaque palan. <u>Pas de balance à crochet</u> : à des intervalles aléatoires, demander le pesage d'un poisson ou d'un lot de poissons récupérés de la charge de levage. <ul style="list-style-type: none"> • Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées par ordinateur pour faciliter ces sélections ; • Le poids peut être obtenu en utilisant une balance à ressort ou à bascule dépendant de ce qui est disponible et de la taille du poisson, • Demander d'utiliser la balance à crochet pour peser les gros poissons.
Échantillonnage pour déterminer la composition des espèces	Les thons de plus grande taille ayant subi une transformation d'une manière similaire seraient peut-être difficiles à identifier lorsqu'ils sont regroupés en une seule charge. Ceux-ci peuvent être enregistrés comme une agrégation pour les différentes espèces. <i>Exemple : YFT et BET.</i> Pour déterminer le rapport des deux espèces, ramener sur le pont un filet à fret choisi au hasard et prendre en échantillon les différentes espèces pour examiner de plus près la cavité de leur estomac. Le ratio du mélange des espèces peut être porté au dénombrement total des unités, mais cela ne fournira cependant qu'une indication approximative.

Contrôle des levées des charges	<p>En utilisant les formulaires de déchargement et de transbordement, enregistrer les données relatives à chaque levage.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consigner la date / l'heure du premier levage ; • Noter, pour chaque levage, le nombre de poissons, d'espèces et de produits ; • Noter le poids de la balance à crochet (le cas échéant) ; • Numéroté chaque levage successivement du premier au dernier ; • Prendre des photos des charges levées lorsque les espèces ne peuvent être clairement identifiées ; • Noter les heures de début et de fin des interruptions de déchargement dues aux pauses repas ou à des difficultés techniques, • Noter la date / l'heure du dernier levage.
Fin des opérations de déchargement et de transbordement	<p>Résumer les quantités débarquées enregistrées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espèces ; • Le code de transformation ; • Appliquer le facteur d'extension pour les différents codes de transformation, • Demander une copie du formulaire de déclaration de déchargement. <p>Comparer les quantités enregistrées à celles déclarées par le navire de pêche et noter la différence.</p>
Inspection des cales	<p>Demander à un officier de bord d'accompagner l'inspecteur durant l'inspection de la cale après les déchargements.</p> <p>Note :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sections des cales, • compartiments de réfrigération au niveau du pont de pêche. <p>Noter le nombre, les espèces et le poids des poissons restants dans la cale.</p> <p>Noter comment les estimations des poissons restants sont déterminées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Décompte visuel, • Poissons pesés, • Volume de la cale calculé et comparé au volume des poissons restants. <p>Photographier la cale vide ou les poissons restants dans la cale.</p> <p>Demander une déclaration au navire de la quantité de poissons restants dans la cale.</p> <p>Noter la différence entre les quantités enregistrées et déclarées.</p>
Réconciliation	Remplir les champs 30 et 31 du rapport d'inspection
Compte rendu avec le capitaine / capitaine de pêche du navire	Faire un compte rendu avec les responsables à bord et leur remettre des copies des quantités contrôlées et enregistrées, en leur permettant d'y annexer leurs observations et signatures.

6.3.3 Déchargement des thoniers senneurs

Introduction

Il est peu probable que les poissons capturés par les senneurs à senne coulissante subissent de transformation et les principales espèces cibles et les prises accessoires à valeur commerciale sont généralement congelées en saumure à l'état entier. Lors du déchargement à l'aide de salabardes, les poissons sont souvent classés en catégories de taille et d'espèce pour être congelés en saumure afin de répondre aux exigences du marché ou des usines. Il est donc probable que l'albacore, le thon obèse et le germon juvéniles (moins de 10 kg) soient mélangés avec le listao de la même taille. L'albacore et le thon obèse de plus grandes tailles peuvent être séparés et congelés ou les deux espèces de taille similaire peuvent être congelées ensemble.

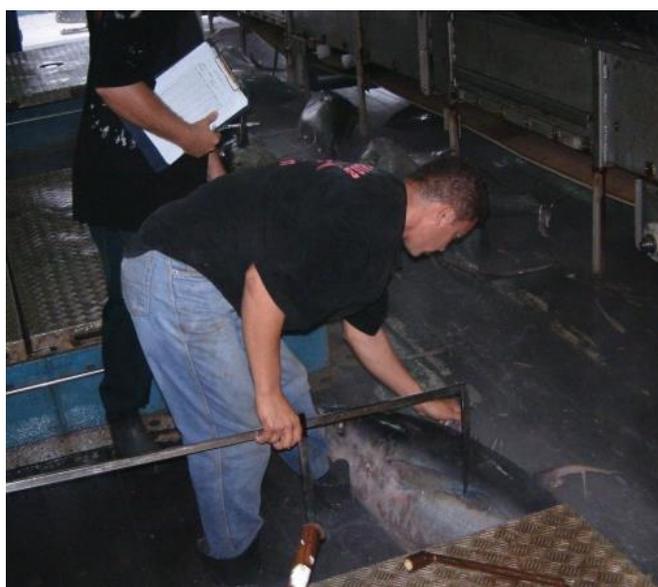


Figure 42 : Inspection d'une cale à poisson sur thonier senneur.

Sur les senneurs industriels, les thons sont conservés dans des cuves de 20 à 40 tonnes chacune, (total de 800 à 2 000 tonnes métriques) et la congélation de la saumure est maintenue à -20 ° C. Sur les petits senneurs artisanaux, le thon est généralement conservé sous glace en eau de mer.

Avant le déchargement, les inspecteurs doivent demander un « plan de chargement des cuves » comprenant les détails des captures dans chaque cuve. Cela les aidera à planifier l'échantillonnage des poissons à mesure que les cuves seront vidées.

Le placement des prises dans les cuves sous le pont doit correspondre aux numéros précis des cuves. Il convient de noter que chaque cuve est attribuée un numéro précédé de la lettre S ou P en fonction de son emplacement sur le côté tribord ou bâbord. Par exemple, le « P6 » appartiendrait à la cuve n° 6 sur le côté bâbord.

Il est important que les inspecteurs notent la séquence de chargement des cuves aux fins d'identification des espèces et des tailles des poissons lors du déchargement ou du transbordement. Les inspecteurs devraient consulter à la fois le capitaine de pêche et l'ingénieur en chef pour obtenir ces informations avant qu'ils ne commencent les opérations.

Postes de surveillance

Le processus de déchargement sur un senneur implique le vidage des cuves sur un convoyeur qui acheminera le poisson vers un filet à fret qui sera hissé à terre ou sur un navire transporteur. À ce stade, les poissons sont souvent reclassés par espèce et par poids (figure 42).

Pour noter les espèces et le poids débarqué, les inspecteurs doivent se placer dans un endroit où ils peuvent observer les poissons remontés hors des cuves ou chargés dans des filets à fret pour être hissés hors du navire de pêche (figure 43).

Les postes de surveillance doivent garantir une vision claire des poissons et permettre de noter les informations suivantes :

- Mesure des longueurs (figure 43),
- Sous-échantillonnage des poissons pour déterminer un poids unitaire moyen.



Figure 43 : Contrôle du déchargement du thon sur un thonier senneur.

Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids moyen des poissons

La vérification indépendante du poids et de la composition des espèces des captures débarquées ou transbordées fait partie des principaux objectifs de l'équipe d'inspection. Plusieurs procédures peuvent être suivies pour atteindre ces objectifs :

- Estimer le volume de poissons en mètres cubes dans les cuves ;
- Compter le nombre de poissons débarqués et obtenir leur poids moyen,
- Noter le poids de chaque charge soulevée.

Le plan des cuves devrait fournir des détails sur le volume de chaque cuve et le plan de chargement des cuves devrait, en outre, préciser les espèces et les tailles des poissons qui s'y trouvent. Une estimation visuelle de la quantité de poissons peut fournir une estimation approximative du poids des poissons entreposés dans la cuve.

Les poissons hissés hors d'une cuve sont normalement acheminés sur un convoyeur jusqu'à l'endroit où ils seront déposés dans un filet à fret (figure 43) pour être débarqués à terre ou transportés sur un navire receveur. Le nombre de poissons peut être contrôlé soit en comptant tous les poissons durant leur passage sur le convoyeur pendant toute la durée du déchargement, ou en estimant le rythme de déchargement (c.-à-d. le nombre par minute en comptant tous les poissons pour une durée déterminée et en multipliant le résultat par la durée totale prise pour vider la cuve).

Pour obtenir le poids moyen des poissons contenus dans une cuve, sélectionner chaque nième poisson sur le convoyeur, noter le poids individuel à l'aide d'une balance à ressort ou à bascule (la longueur du poisson peut aussi être mesurée à ce stade). Cette procédure doit être répétée plusieurs fois, surtout si un changement notable au niveau de la taille est constaté.

Calculer le poids total de l'échantillon en ajoutant tous les poids des poissons pris en échantillon dans la cuve. Le poids total est ensuite divisé par le nombre de poissons échantillonnés pour obtenir un poids moyen par poisson pour cette cuve en question.

Encadré 44 | Suivi du débarquement et du transbordement – calcul du poids total

1. Calcul du nombre total de poissons dans une cuve

Dénombrement d'un échantillon : Quarante-cinq (45) poissons comptés par minute sur le convoyeur. Durée totale sur le convoyeur ; 15 minutes.
Le nombre total de poissons dans la cuve équivaut au nombre de poissons par minute multiplié par la durée totale sur le convoyeur pour vider la cuve des poissons.

Nombre de poissons : $45 \times 15 = 675$ poissons

2. Échantillon et calcul du poids moyen par poisson

No. d'échantillon (pour chaque poisson)	Poids (kilogrammes)
1	5,6
2	4,8
3	6
4	5,8
5	4,7
Poids total	26,9 kg
Nombre de poissons échantillonnés	5
Poids moyen	Poids total / nombre de poissons) (26,9 / 5) = 5,38 kg

3. Le poids total des poissons dans la cuve ; Nombre total de poissons multiplié par le poids moyen des poissons.

Dans cet exemple : $675 \times 5,38 = 3\,631,5$ kg (3,63 tonnes)

Les exploitants des senneurs à senne coulissante peuvent calculer précisément le nombre total de leurs captures seulement au moment du déchargement et peuvent aussi obtenir ces chiffres en notant le poids de chaque charge soulevée à l'aide d'une balance à crochet ou d'une balance à bascule lorsque les poissons sont débarqués dans l'usine.

Détermination de la composition des espèces en procédant à un sous-échantillonnage de poissons sur le convoyeur

La composition des espèces débarquées ou transbordées doit être vérifiée et recoupée avec les captures déclarées par les navires. Idéalement, le poisson peut être classé dans les diverses catégories d'espèces avant d'être débarqué et le poids de chaque espèce peut être noté lorsque les poissons sont hissés hors du navire. Par ailleurs, des sous-échantillons des poissons débarqués doivent être prélevés pour estimer le ratio des diverses espèces. Cela peut se faire en notant les espèces sur une période prédéterminée lorsque les poissons défilent sur le convoyeur, ou en prélevant des échantillons aléatoires d'un nombre déterminé de poissons à intervalles réguliers. Ce ratio est ensuite porté à la durée totale durant laquelle le convoyeur a été mis en marche pour vider la cuve, ou appliqué au nombre total de poissons débarqués recensés.

Par ailleurs, il convient de noter la composition des espèces pour une charge soulevée et porter le ratio au nombre de levages effectués pour vider la cuve. Pour améliorer la précision, cette procédure doit être répétée aussi souvent que possible.

D'autres postes destinés à contrôler le déchargement pourraient être installés à terre pour noter le nombre de levages effectués et estimer le poids pour chacun d'entre eux afin de calculer le tonnage total débarqué.

Encadré 45 | Détermination de la composition des espèces

Par exemple, les espèces observées sur une période prédéterminée :

Espèces enregistrées	Temps d'échantillonnage	Nombre compté par espèce	
Début de temps d'obs.	10 h 30	SKJ	45
Fin de temps d'obs.	10 h 35	YFT	3
Durée totale d'obs.	5 minutes	BET	5
Durée totale sur le convoyeur pour remplir le filet	15 minutes	ALB	12

Calcul : Ratio de la durée d'observation

Le nombre total par espèce équivaut à :

[Nombre compté par espèce multiplié par la durée totale sur le convoyeur] divisé par [durée d'obs.]

Par exemple : Nombre total de SKJ = $[45 \times 15] / 5$
= 135 SKJ

Espèces échantillonnées	Nombre compté par espèce	Nombre total par espèce dans la cuve
SKJ	45	135
YFT	3	9
BET	5	15
ALB	12	36
<i>Total (vérifié)</i>	65	195

Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un thonier senneur

Arrivée à bord du navire de pêche	Présentation et briefing avec le capitaine / capitaine de pêche / maître d'équipage par le chef de l'équipe d'inspection et présentation des identifications et des mandats des inspecteurs.
Demande de documentation	Les inspecteurs chargés du suivi du déchargement doivent : <ul style="list-style-type: none"> • Exiger une confirmation des quantités à débarquer ou à transborder comme mentionné dans l'AREP ; • Exiger le « plan de chargement de la cuve » ; • Noter les dimensions et le volume des cuves figurant sur le plan des cuves ; • Noter les tailles des espèces et les nombres correspondants chargés dans chaque cuve, • Noter l'état des poissons conservés dans les cuves ; congelés en saumure, réfrigérés en eau de mer.
Demande de précisions sur le plan et la procédure de déchargement	Demander des précisions sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du déchargement : <ul style="list-style-type: none"> • Noter l'ordre selon lequel les cuves seront vidées de leurs poissons ; • Discuter des possibilités de débarquer ensemble les espèces apparentées.

<p>Discussion de l'échantillonnage prévu des captures pour vérifier les poids et la composition des espèces.</p>	<p>Discuter du besoin d'enregistrer les pondérations d'échantillons et d'identifier les espèces :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déterminer où ces opérations peuvent avoir lieu afin d'engendrer le moins de perturbations possibles aux opérations de déchargement ; • Déterminer où les balances à bascule peuvent être installées et déterminer l'endroit pour mesurer les poissons, • Savoir si une balance à crochet sera disponible et si c'est le cas, demander à ce qu'elle soit utilisée.
<p>Inspection des cales avant de procéder au déchargement</p>	<p>Effectuer une inspection préalable des cuves à poisson et enregistrer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La quantité estimée des poissons dans chaque cuve ; • Les tailles des poissons dans chaque cuve, par exemple, moins de 10 kg ou plus de 40 kg, • Si possible, noter le mélange d'espèces dans une cuve et prendre des photos de chaque cuve avant qu'elle ne soit vidée.
<p>Mise en place des postes de surveillance</p>	<p>Il convient de mettre en place des postes de surveillance où le déchargement ou le transbordement seront observés et où l'échantillonnage aura lieu. Il est préférable de prévoir plus d'un poste. Il faut aussi choisir un poste où les poissons hissés hors de la cale peuvent être contrôlés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • À côté de la cuve pendant que les poissons sont hissés hors de la cuve et transbordés sur un transporteur ; • À côté du transporteur avec pleine vue sur la séquence de levage hors de la cuve jusqu'à terre ; • Sur le quai avec une vue du pont et où les palans peuvent être observés lorsqu'ils sont en mouvement et lorsqu'ils sont déposés à terre, • Dans l'usine où les palans sont déposés. <p>Il conviendrait d'envisager la mise en place de plus d'un poste pour observer le processus de déchargement. Un poste pour échantillonner les poissons et un autre pour estimer le poids total débarqué.</p> <p>En choisissant les postes, il convient de prendre note des exigences en matière de santé et de sécurité concernant les poissons qui tombent du palan ou de la grue. (Cela se produit souvent).</p>
<p>Échantillonnage pour le poids moyen</p>	<p>Dépendant du poste d'échantillonnage mis en place, procéder à une sélection de poissons à intervalles réguliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées par ordinateur pour faciliter ces sélections ; • Le poids peut être obtenu en utilisant une balance à ressort ou à bascule dépendant de ce qui est disponible et de la taille du poisson, • Demander d'utiliser la balance à crochet pour peser les gros 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 plus petits poissons sont souvent de taille plus uniforme et un plus petit sous-échantillon peut être choisi pour fournir un poids moyen précis. Par exemple : la sélection d'un poisson sur chaque centaine.</p>
<p>Échantillonnage pour déterminer la composition des espèces</p>	<p>Cela peut se faire en enregistrant les espèces sur une durée prédéterminée pendant que les poissons sont déplacés ou en prenant des échantillons de nombres fixes, au hasard et à intervalles réguliers.</p> <p>Au mieux, si des poissons défilent sur un convoyeur, demander d'arrêter le convoyeur pendant un court moment et prendre en échantillon une section du convoyeur. Utiliser ce ratio par rapport à la durée totale pendant laquelle le convoyeur est en marche pour vider la cuve de ses poissons. (voir exemple).</p> <p>Une autre solution serait d'enregistrer la composition des espèces pour une charge levée et de majorer le ratio avec le nombre de levages réalisés pour vider la cuve.</p> <p>Pour améliorer l'exactitude des données, ce processus devrait être répété autant de fois que possible.</p>
<p>Contrôle du levage des charges</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Consigner la date / l'heure du premier levage ; • Noter, pour chaque levage, le nombre de poissons, d'espèces et de produits ; • Noter le poids de la balance à crochet (le cas échéant) ; • Numéroté chaque levage successivement du premier au dernier ; • Noter les heures de début et de fin des interruptions de déchargement dues aux pauses repas ou à des difficultés techniques, • Noter la date / l'heure du dernier levage.
<p>Fin des opérations de déchargement et de transbordement</p>	<p>Résumer les quantités débarquées enregistrées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les espèces ; • Le code de transformation (il devrait y en avoir un pour les senneurs qui déchargent du poisson entier) ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Appliquer le facteur d'extension pour les différents codes de transformation ; Demander une copie du formulaire de déclaration de déchargement. Comparer les quantités enregistrées à celles déclarées par le navire de pêche et noter la différence.
Inspection des cuves à poissons	Demander à un officier de bord d'accompagner l'inspecteur durant l'inspection des cuves après les déchargements. Noter le numéro de la cuve et estimer les quantités de poissons restants dans la cuve le cas échéant. Noter comment sont déterminées les estimations des poissons restants : <ul style="list-style-type: none"> • Décompte visuel ; • Poissons pesés, • Volume de la cale calculé et comparé à la quantité de poissons restants. Photographier les cuves vides ou les poissons restants dans la cale. Demander une déclaration au navire de la quantité de poissons restants dans la cale. Noter la différence entre les quantités enregistrées et les quantités déclarées.
Réconciliation	Remplir les champs 30 et 31 du rapport d'inspection
Compte rendu avec le capitaine / capitaine de pêche	Faire un compte rendu avec les responsables à bord et leur remettre des copies des quantités contrôlées et enregistrées, en leur permettant d'y annexer leurs commentaires et signatures.

6.3.4 Déchargement des navires transporteurs

Introduction

La Résolution de la CTOI 10/11 prévoit le contrôle des déchargements ou des transbordements des navires transporteurs durant leurs escales au port. Les navires transporteurs peuvent varier en taille, allant de moins de 100 tonnes à plus de 6 000 tonnes, et peuvent débarquer plus de 2 000 tonnes de poissons. Les plus grands navires transporteurs peuvent être équipés de plusieurs cales comportant plusieurs entreponts. Les plus petits transporteurs sont souvent des navires de pêche convertis qui entrent au port pour transborder sur un plus grand navire transporteur pour acheminer les marchandises vers les marchés internationaux.

La principale différence entre un navire transporteur et un navire de pêche est que tous les poissons à bord ont été obtenus de transbordements précédents et dans leur demande préalable d'entrée au port (numéros de champs 20 à 21 de l'AREP), des détails précis sur chaque transbordement doivent être notés.

Une inspection réalisée dans un port a pour objectifs de vérifier les informations fournies dans l'AREP et de noter les résultats dans le rapport d'inspection (champs 28 et 29).

Les détails des exigences relatives au rapport comprennent :

(Champ 28 - autorisation(s) de transbordement appropriée(s), notamment :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Identificateur du navire donneur, (ex. No. CTOI) • Validité de l'autorisation de transbordement | <ul style="list-style-type: none"> • Autorité de l'État du pavillon délivrant l'autorisation |
|--|---|

(Champ 29 – Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs), notamment

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Nom du navire donneur • No. ID • Formulaire pour chaque espèce • Quantité | <ul style="list-style-type: none"> • État du pavillon • Espèces transbordées • Zone de capture |
|--|---|

Pour l'essentiel, le déchargement de poissons d'un navire transporteur est semblable à celui d'un navire de pêche, à l'exception que les quantités de poissons sont bien plus importantes. Il est aussi possible que des captures soient déchargées de plus d'une cale simultanément, de sorte que plusieurs postes devront être occupés en même temps pour contrôler toute l'opération. L'ensemble de l'opération nécessitera une équipe de personnel travaillant en rotation.

Plusieurs scénarios sont possibles lors du déchargement ou du transbordement entre navires transporteurs :

- Les navires transporteurs dotés de plusieurs cales débarquant, à terre, des milliers de tonnes de poissons ;
- Les petits navires transporteurs débarquant, depuis une seule cale, moins de 1 000 tonnes,
- Un navire transporteur transbordant sur un autre navire transporteur.

Les petits navires transporteurs effectuant des transbordements suivront essentiellement la même procédure de contrôle que celle pratiquée sur un palangrier. Le contrôle du déchargement de grands navires transporteurs possédant plusieurs cales sera plus complexe et nécessitera une planification détaillée.



Figure 44 : Poissons provenant de divers navires donneurs, séparés dans la cale à poissons d'un navire transporteur.

Avant de démarrer le déchargement, des copies des documents suivants doivent être obtenus pour suivre de près la circulation des produits :

- Des informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs et des précisions sur le produit. Il peut s'agir d'une copie de la déclaration de transbordement de chaque navire donneur,
- Un manifeste de cargaison détaillé indiquant l'emplacement du produit dans les cales correspondant aux détails pour chaque navire donneur (figure 45). Les poissons provenant de divers navires donneurs sont séparés dans les cales des navires transporteurs à l'aide de filets à fret (figure 44).

Tout au long de la procédure de déchargement, les inspecteurs doivent être informés en permanence des détails sur le produit débarqué afin de recouper les quantités débarquées avec la déclaration du navire donneur.

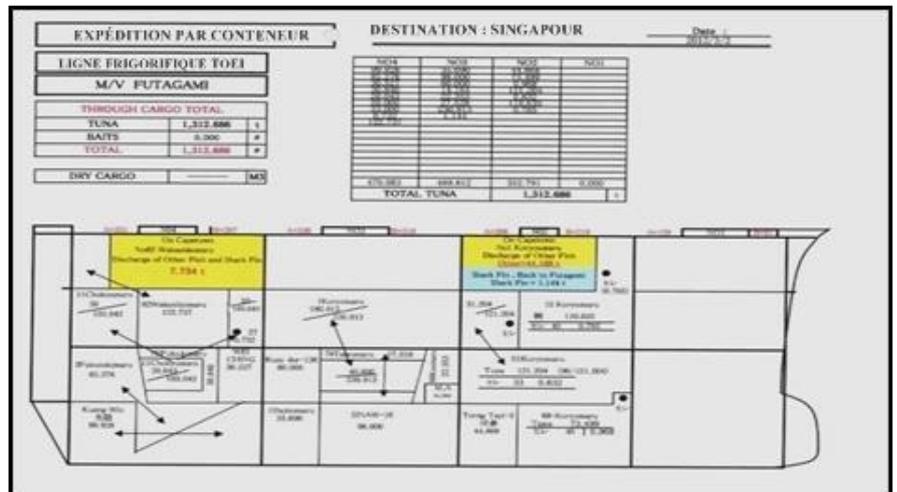


Figure 45 : Exemple de plan d'un navire transporteur.

Postes de surveillance

Les poissons sont remontés de la cale soit en grappes, soit en utilisant des filets à fret. Les grandes écoutilles sur les navires transporteurs permettront de hisser, en une seule charge, des poissons en plus grand nombre et poids.

Les premiers postes de surveillance doivent fournir une vue claire des poissons hissés hors de la cale. La plus grande surface de pont d'un transporteur facilitera la mise en place d'un poste de surveillance le long des écoutilles, où les grappes de poissons peuvent être comptées et où les principales espèces peuvent éventuellement être enregistrées. Il faudrait prévoir d'enregistrer les poids sur une balance à crochet. Une bonne communication avec le conducteur de la grue facilitera l'immobilisation du palan pendant quelques secondes pour permettre le dénombrement des poissons et la lecture de l'affichage sur la balance à crochet avant que les poissons ne soient amenés à terre ou sur un navire récepteur.

Lorsque les poissons sont débarqués à terre, un deuxième poste de surveillance peut être mis en place à l'endroit où les palans sont déposés. Ce poste peut aussi permettre de confirmer la composition des espèces et de prélever des échantillons d'unités pour obtenir des poids moyens.

Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids moyen des poissons

Pour déterminer les poids unitaires des différentes espèces qui sont déchargées, une ou plusieurs méthodes utilisées pour le déchargement des palangriers peuvent être appropriées. Cependant, le moyen le plus pratique et précis sera de fixer une balance à crochet au crochet de la grue et d'enregistrer le poids total d'un levage et le diviser par le nombre d'unités de poissons contenus dans la charge soulevée en question. Une collaboration avec l'équipage du navire dans le but de charger une grappe d'une seule espèce de poissons contribuera également à améliorer la précision.



Figure 46 : Déchargement de thons.

Une autre méthode consisterait à utiliser le poids et les chiffres déclarés et de calculer les poids moyens et d'appliquer cela au nombre d'unités sur une grappe pour obtenir le poids de la charge. Cette méthode n'est pas une estimation indépendante des poids et se fonde sur le dénombrement précis des unités pour vérifier les quantités déclarées étant débarquées ou transbordées.

Encadré 46 | Calcul du poids unitaire des troncs dans une grappe de poissons à l'aide d'une balance à crochet

- Enregistrer le nombre d'unités de poissons,
- Enregistrer le poids total de la grappe suspendue à la balance à crochet.

Le poids moyen équivaut au poids total affiché sur la balance à crochet divisé par le nombre d'unités de poissons dans la grappe.

Exemple :

Nombre d'unités	= 34
Lecture de balance	= 1 649 kg
Poids unitaire moyen	= 1 649 / 34
	= <u>48,50 kg</u>

Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un navire transporteur

Arrivée à bord du navire transporteur	Présentation et briefing avec le capitaine par le chef de l'équipe d'inspection et présentation des identifications et des mandats des inspecteurs.
Demande de documentation	Les inspecteurs chargés du suivi du déchargement doivent exiger : <ul style="list-style-type: none"> • Une confirmation des quantités à débarquer comme mentionné dans l'AREP ; • Le manifeste de cargaison et le plan et les dimensions de la cale, Le plan de chargement indiquant l'emplacement des produits, les quantités et les espèces relatifs à chaque navire donneur.
Demande de précisions sur le plan et la procédure de déchargement	Demander des précisions sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du déchargement. Noter la séquence des cales à débarquer ainsi que les quantités et les origines des produits.
Discussion de l'échantillonnage	Discuter du besoin d'enregistrer les pondérations d'échantillons et d'identifier les espèces : <ul style="list-style-type: none"> • Déterminer où ces opérations peuvent avoir lieu de façon à répercuter le moins possible

<p>prévu des captures pour vérifier les poids et la composition des espèces.</p>	<p>sur le déchargement et sur la qualité des produits,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Confirmer si une balance à crochet sera utilisée.
<p>Inspection des cales avant de procéder au déchargement</p>	<p>Effectuer une inspection préalable de la cale et des compartiments où les poissons sont entreposés pour noter à quelle capacité ils sont remplis et en prendre des photos.</p>
<p>Mise en place des postes de surveillance</p>	<p>Choisir un poste où le poisson hissé hors de la cale peut être observé et dénombré, où les espèces peuvent être identifiées et où la balance à crochet peut être lue. Il faudrait envisager d'occuper plus d'un poste pour être en mesure d'observer la procédure de déchargement. En choisissant les postes, il convient de noter les exigences en matière de santé et de sécurité concernant les poissons qui tombent du palan ou de la grue. (Cela se produit souvent). Postes éventuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur le pont du navire transporteur où a lieu le déchargement ou le transbordement, à pleine vue de l'ouverture de l'écouille ; • Note : les postes doivent permettre de lire le poids indiqué sur une balance à crochet, • Lorsqu'un navire transporteur effectue un transbordement sur un autre transporteur, un poste sur le navire receveur peut être installé avec pleine vue sur la charge de poissons soulevés hors de la cale du navire donneur pour être déposés sur le navire receveur.
<p>Échantillonnage pour déterminer le poids moyen</p>	<p>À des intervalles aléatoires, demander le pesage d'un poisson ou d'un lot de poissons fixés au palan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées par ordinateur pour faciliter ces sélections ; • Le pesage à l'aide d'une balance à ressort ou à bascule, dépendant de ce qui est disponible et de la taille du poisson, s'avèrerait pratique dans certains cas. • Demander d'utiliser la balance à crochet pour peser les gros poissons.
<p>Échantillonnage pour déterminer la composition des espèces</p>	<p>Les produits de plusieurs espèces de thons, (albacore et thon obèse) sont transformés de la même manière et il pourrait être difficile de les identifier parmi les espèces lorsqu'ils sont regroupés et hissés lors d'une seule opération de levage. Ils peuvent ainsi être enregistrés comme agrégation pour les diverses espèces. <i>Par exemple. YFT et BET combinés</i> Pour déterminer le rapport des deux espèces, les inspecteurs peuvent faire ramener sur le pont une charge de poissons choisie au hasard afin de prendre en échantillon les différentes espèces et examiner leurs troncs de plus près.</p>
<p>Contrôle du levage des charges</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Consigner la date / l'heure du premier levage ; • Noter, pour chaque levage, le nombre de poissons, d'espèces et de produits ; • Noter le poids de la balance à crochet (le cas échéant) ; • Numéroter chaque levage successivement du premier au dernier ; • Prendre des photos des levages lorsque les espèces ne peuvent être clairement identifiées ; • Noter les heures de début et de fin des interruptions de déchargement dues aux pauses repas ou à des difficultés techniques. <p>Noter la date / l'heure du dernier levage.</p>
<p>Fin des opérations de déchargement et de transbordement</p>	<p>Résumer les quantités débarquées enregistrées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • chaque navire donneur, et noter : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le poids par espèce, ○ Le code de transformation. <p>Réclamer une copie des formulaires de déclaration des déchargements ou des transbordements. Comparer les quantités contrôlées aux quantités déclarées par le navire de pêche et noter la différence.</p>
<p>Inspection des cales</p>	<p>Demander à un officier de bord d'accompagner l'inspecteur durant l'inspection de la cale du navire transporteur après les déchargements. Noter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les sections des cales ; • le nombre, les espèces et le poids des poissons restants dans la cale ; • comment les estimations des poissons restants sont déterminées ; <ul style="list-style-type: none"> ○ décompte visuel,

	<ul style="list-style-type: none"> ○ poissons pesés, • le volume de la cale calculé et comparé à la quantité de poissons restants. <p>Photographier la cale vide ou les poissons restants dans la cale. Demander au navire une déclaration de la quantité de poissons restants dans la cale. Noter la différence entre les quantités enregistrées et déclarées.</p>
Réconciliation	Remplir les champs 30 et 31 du rapport d'inspection
Compte rendu avec le capitaine / capitaine de pêche	Faire un compte rendu avec les responsables à bord et leur remettre des copies des quantités contrôlées et enregistrées, en leur permettant d'y annexer leurs commentaires et signatures.

6.3.5 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 un certain nombre d'informations durant une opération de transbordement. 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 déchargement sont divisés en quatre sections :

- Détails génériques sur le navire ;
- Données d'observation détaillées ;
- Données statistiques sur :
 - les périodes observées ;
 - les poids des espèces et les codes des produits ;
 - les informations relatives aux opérations de levage,
 - le résumé du total des captures.

Les deux formulaires de déchargement sont présentés en annexe XI.

6.4 Procédures de suivi et partage d'information

Un aspect essentiel de la Résolution 10/11 préconise la mise en place de procédures de suivi détaillées après la tenue d'inspections (figure 47). Ces procédures comprennent :

- le rapport des résultats issus des inspections ;
- l'application des mesures du ressort de l'État du port à la suite d'inspections qui prouvent qu'un navire a pratiqué la pêche INN ;
- des informations sur les mesures prises par l'État du port dépendant du résultat de l'inspection ;
- les responsabilités de l'État du pavillon à l'égard de ses navires si des activités de pêche INN sont soupçonnées ou prouvées.

6.4.1 Rapport des résultats des inspections

Dans les trois jours ouvrables, la CPC est tenue de mettre au point un rapport sur les résultats de l'inspection qui doivent inclure, comme norme minimale, toutes les informations figurant à l'annexe 3 de la Résolution 10/11 et de les remettre par voie électronique, (et si nécessaire, des originaux ou des copies certifiées) :

- au capitaine du navire inspecté,
- à l'État du pavillon, et
- au Secrétariat de la CTOI.

Le cas échéant, des copies doivent aussi être remises :

- à l'État du pavillon de tout navire ayant transbordé des captures vers le navire inspecté ;
- aux CPC et États appropriés, y compris les États pour lesquels l'inspection a permis de constater que le navire s'était livré à la pêche INN ou à des activités de pêche en soutien à la pêche INN dans les eaux relevant de leur juridiction nationale ; et
- à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.

Le Secrétariat de la CTOI transmet sans délai les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées, et affiche le rapport d'inspection sur le site web de la CTOI.

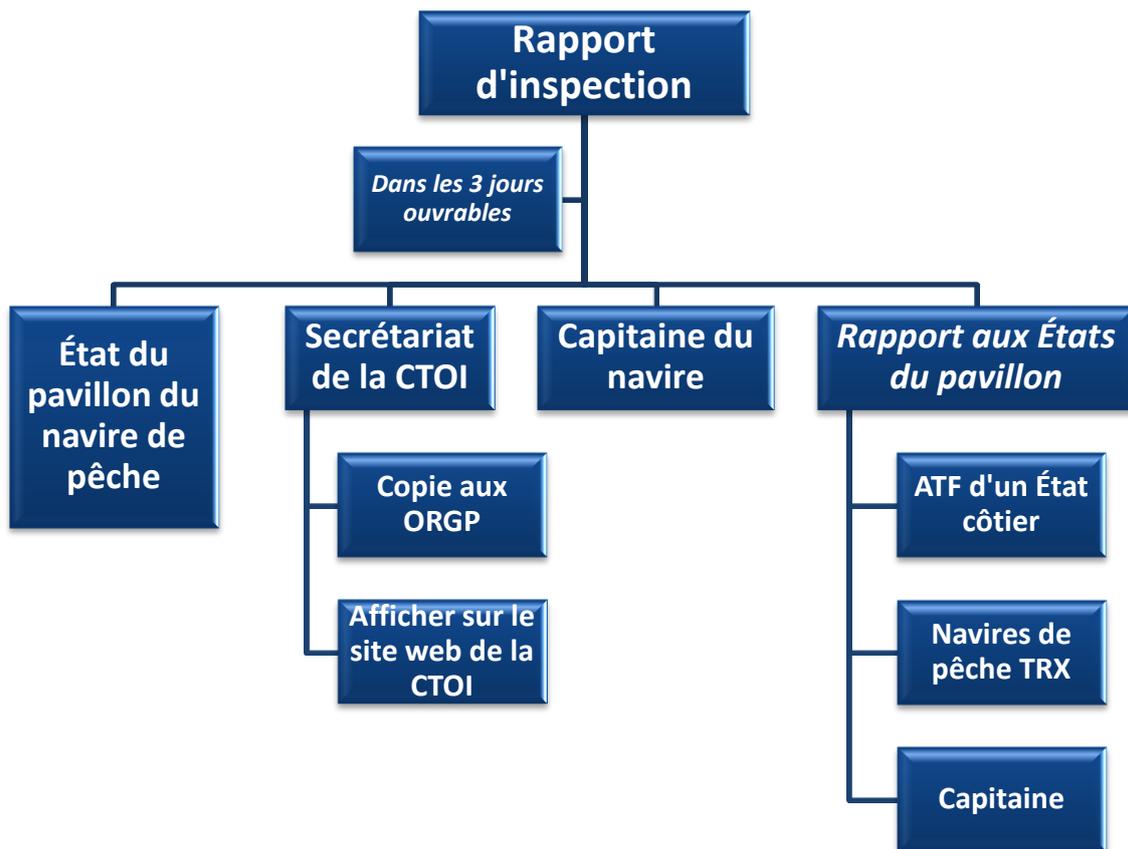


Figure 47 : Exigences en matière de rapports à la suite d'inspections.

6.4.2 Mesures prises par l'État du port à la suite d'inspections qui prouvent qu'un navire a pratiqué pêche INN

Demande d'informations complémentaires suite à une inspection au port

Lorsqu'une infraction est détectée durant la procédure d'inspection, l'alinéa 9.1.d. de la Résolution relative aux mesures du ressort de l'État du port prévoit que l'État du port doit communiquer avec l'État du pavillon du navire afin de confirmer que les poissons à bord ont été capturés en conformité avec l'exigence applicable de la CTOI et de clarifier la situation du navire par rapport à l'infraction présumée. Pour faciliter cette procédure, un formulaire spécifique a été conçu : « *Demande d'informations supplémentaires à la suite d'une inspection au port* » (annexe XII).

Le formulaire permet à l'État du port de demander des informations à l'État du pavillon sur :

- L'autorisation de pêche de l'État du pavillon ;
- L'autorisation de transborder de l'État du pavillon ;
- Les livres de pêche ;
- Le certificat d'immatriculation du navire de pêche ;
- Les déclarations de transbordement de la CTOI (opérations de transbordement avec les navires donneurs) ;
- Le registre SSN, et
- Toute autre information/documentation pertinent aux irrégularités.

Suite à la demande de l'État du port, l'État du pavillon doit répondre à l'État du port dans le délai prescrit par ce dernier. Il convient de noter que la Résolution de la CTOI ne définit pas le délai mais mentionne seulement que l'État du pavillon doit réagir dans un « délai raisonnable ». Toutefois, dans ce même contexte, en vertu de l'UNFSA, si après être monté à bord d'un navire et l'avoir inspecté, il y a des raisons de penser que ce navire s'est livré à une activité contraire aux mesures de conservation et de gestion d'une ORGP, l'État responsable de l'inspection informe sans délai l'État du pavillon de l'infraction présumée. Dans ce cas, la

partie 21 de l'article 6 de l'UNFSA définit le délai à 3 jours ouvrables suivant réception de la notification. En notifiant l'État du pavillon, il est recommandé que l'État du port fixe le délai à 3 jours ouvrables suivant la réception de la notification.

Si l'État du pavillon ne réagit pas dans le délai précisé dans le formulaire, l'État du port peut prendre des mesures supplémentaires à l'encontre du navire et lui refuser l'utilisation du port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement, la transformation, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche conformément à l'alinéa 9.1. Ces mesures de l'État du port sont décrites dans la section suivante.

Refuser l'utilisation des ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et le passage en cale sèche

La partie 4 de la Résolution de la CTOI 10/11 prévoit des actions de suivi que l'État du port est tenu d'entreprendre au cas où un navire a été reconnu coupable d'avoir pratiqué ou soutenu la pêche INN. En résumé, il est exigé que, lorsqu'un navire a été autorisé à entrer dans ses ports et en l'existence des preuves suivantes :

- le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par son État du pavillon ;
- le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État ;
- il y a des indications manifestes que le poisson se trouvant à bord a été pris en contravention des exigences applicables d'un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État ;
- l'État du pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable, à la demande de l'État du port, que le poisson se trouvant à bord a été pris dans le respect des exigences applicables d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente ;
- il y a des motifs raisonnables de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, y compris en soutien d'un navire qui s'est aussi livré à la pêche INN.

L'État du port doit, en conformité avec le droit international, interdire au navire d'utiliser ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson et d'autres services portuaires, y compris l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et le passage en cale sèche.

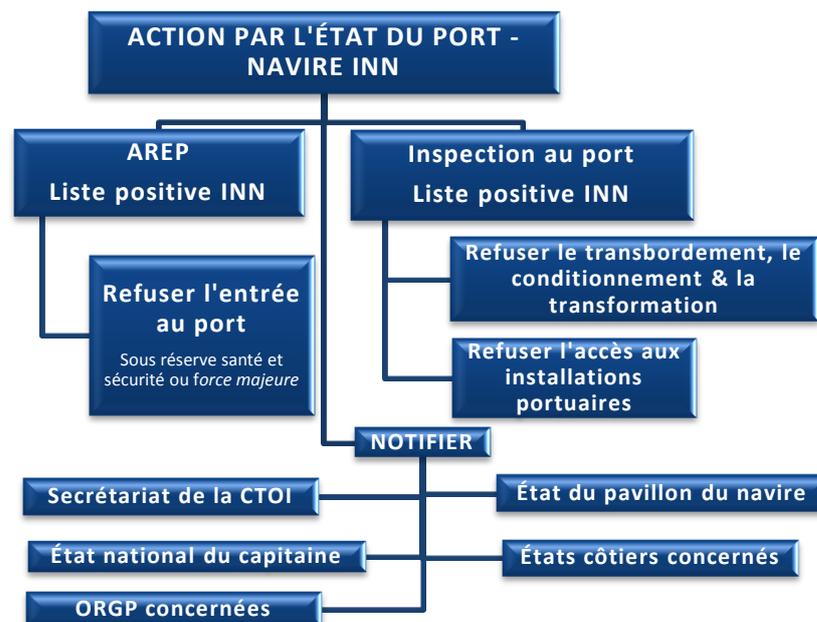


Figure 48 : Mesures prises par l'État du port lorsqu'il est prouvé que la pêche INN a été pratiquée.

Des exceptions sont faites aux actions susmentionnées par l'État du port pour permettre l'utilisation des services de ses ports lorsqu'ils sont indispensables à la sécurité ou à la santé de l'équipage ou la sécurité du navire ou, le cas échéant, pour la mise hors service du navire.

Lorsque les résultats de l'inspection permettent d'établir clairement qu'un navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, la CPC responsable de l'inspection doit d'abord informer (figure 48) :

- l'État du pavillon sans délai ;
- le Secrétariat de la CTOI ;
- les États côtiers concernés ;
- les organisations régionales de gestion des pêches concernées ; et
- l'État dont le capitaine est ressortissant.

Une CPC peut également infliger ses propres sanctions supplémentaires en conformité avec les lois internationales ou des pénalités expressément demandées ou consenties par l'État du pavillon du navire.

Sanctions par l'État du port : enquêtes, détention d'individus, arrestation, saisie et détention, caution et sanctions / pénalités

Selon le type et la sévérité de l'infraction et des sanctions prévues dans la législation nationale pour l'infraction commise, et dépendant de la nature du système d'application (administratif ou pénal), la CPC de l'État du port peut souhaiter imposer des sanctions supplémentaires au navire, au propriétaire, au capitaine ou à l'agent (ces personnes sont souvent définies comme « exploitants » du navire dans certaines législations). Les sanctions peuvent aller de l'imposition d'une amende administrative ou judiciaire, à l'arrestation du contrevenant, la détention, la saisie et la confiscation du navire, des captures, des engins de pêche et / ou de l'équipement utilisé pour perpétrer l'infraction.

Inspection au port : Les navires étrangers sont soumis à une inspection au port pour vérifier leur conformité avec la législation nationale et avec les mesures de conservation et de gestion de la CTOI. Si, à tout moment au cours de la procédure d'inspection, des anomalies sont constatées dans les informations fournies et qu'il existerait un quelconque indice d'activités de pêche illégales, l'inspection au port passe à une phase d'enquête et de collecte d'éléments de preuves, (référence chapitre 2, partie 4.7).

Enquêtes : Lorsque l'inspection au port passe à cette étape, les inspecteurs doivent en être conscients et plus méticuleux dans leur travail et noter soigneusement leurs actions, les documents vérifiés et les éléments de preuve recueillis, qui pourraient être utilisés pour prouver l'infraction présumée. Il convient de se rappeler que le recueil d'éléments de preuves a pour but de soutenir une infraction « présumée », qui n'est pas encore prouvée. Par conséquent, le capitaine et l'équipage du navire ne doivent pas être traités comme des contrevenants mais comme des « personnes faisant l'objet d'enquêtes ». C'est la période où les inspecteurs doivent tout vérifier et s'assurer que les autorités supérieures aient été informées et appuient les activités d'enquête.

Après analyse préliminaire des preuves et au terme de discussions avec les autorités supérieures et, si nécessaire, avec des procureurs, une décision est alors prise pour détenir le navire et l'équipage pour une enquête plus approfondie. À ce stade, il n'est pas nécessaire de procéder à l'arrestation du capitaine et de l'équipage s'ils coopèrent, mais leurs passeports sont confisqués. Durant une phase d'enquête plus poussée, il est pratique courante que l'équipage quitte le navire et soit placé à quai sous la surveillance des inspecteurs pendant que l'enquête suit son cours. Cette procédure a pour objet de préserver les éléments de preuve à bord et de veiller à ce qu'ils ne soient pas falsifiés ou détruits durant l'enquête. Si nécessaire, des membres de l'équipage peuvent être priés d'accompagner les enquêteurs pendant cette phase de l'enquête.

Selon les éléments de preuve recueillis et de la sévérité de l'infraction présumée, des mesures supplémentaires peuvent être prises qui aboutiront aux procédures d'arrestation formelles du capitaine et des principaux membres de l'équipage. D'habitude, les membres restants de l'équipage sont soumis aux services de l'immigration et libérés ou renvoyés à leurs ports d'attache. Le navire, l'équipement, les engins de pêche et les captures à bord sont, en général, saisis officiellement en attendant la décision judiciaire de l'affaire de pêche illicite alléguée.

Des procédures strictes doivent être suivies pour assurer la sécurité du navire, de l'équipement, des engins de pêche et des captures. À ce stade, une erreur fréquente réside dans l'incapacité de faire un inventaire

complet et détaillé du navire, de l'équipement, des engins de pêche et des captures à bord. Il est fortement recommandé que cet inventaire soit effectué en utilisant des enregistrements vidéo et audio pour chaque cabine et espace et pour l'espace travail du navire. Dans la plupart des cas, le composant périssable de la capture est mis aux enchères pour réduire les frais d'entreposage et est vendu à des prix se rapprochant le plus possible des prix de marché. Les revenus tirés de cette procédure sont versés dans un compte de l'État jusqu'à résolution de l'affaire.

Au cas où les infractions présumées ne sont pas prouvées dans le système législatif, la société et les exploitants auront droit à la restitution du navire, des équipements, des engins de pêche et des captures - dans le même état qu'à leur détention ou saisie. Si le navire, l'équipement, les engins de pêche ou les captures sont endommagés ou manquants, l'État du port peut être passible de contre-poursuites. C'est pour cette raison que des procédures très strictes et minutieuses doivent être suivies lorsqu'il est décidé de saisir le navire et ses équipements, engins de pêche et captures.

a. Pénalités

La CPC de l'État du port peut imposer une amende au propriétaire et / ou au capitaine et / ou à l'agent du navire conformément à la procédure définie dans sa législation nationale. Pour déterminer la valeur de l'amende, l'autorité des pêches prendra en considération les facteurs suivants :

- la sévérité de l'infraction ;
- la valeur du navire et des engins de pêche ;
- la valeur des captures à bord ;
- la valeur des prises illégales capturées si elles peuvent être calculées ;
- la fréquence de l'infraction ;
- l'impact sur l'environnement et,
- la coopération du contrevenant.

De nombreuses législations nationales notent que « *si la capture illégale ne peut être calculée, toutes les prises à bord sont présumées avoir été capturées illégalement* ».

Il est recommandé que les CPC de l'État du port élaborent un programme de sanctions / pénalités pour servir de guide au ministère public pour demander aux autorités de pêche de prescrire des sanctions appropriées selon le délit ou le crime. Le but d'un programme de sanctions / pénalités est de parvenir à des sanctions justes et cohérentes qui ne dépendent pas du fait que le procureur soit attribué l'affaire ou pas, ou dans quelle partie du pays l'infraction a été commise.

b. Arrestation

Si la législation nationale le permet et dépendant des circonstances, un inspecteur des pêches peut procéder à l'arrestation d'un contrevenant s'il a des motifs raisonnables de croire que ce dernier a commis une infraction. Avant de procéder à une arrestation, l'inspecteur des pêches doit tenir compte du fait qu'une arrestation n'est pas une punition, et ne devrait donc pas être plus agressive ou répressive que nécessaire. Le pouvoir d'arrestation doit être exercé avec prudence car l'autorité des pêches peut être tenue responsable des actes de son inspecteur des pêches (qui ne relèvent pas de l'autorité de l'inspecteur). Il est important de s'assurer que tous les éléments nécessaires à une arrestation soient établis avant de prendre une telle action contre l'auteur présumé.

Il est recommandé de respecter strictement les procédures de base pour l'arrestation d'un contrevenant : l'inspecteur des pêches doit se présenter en tant qu'inspecteur des pêches, déclarer clairement au suspect en vertu de quel(s) article(s) de la législation nationale il est inculqué, et s'assurer que le suspect comprenne l'inculpation spécifique. Si ce dernier coopère, l'inspecteur peut prendre possession de son passeport et aucun recours à la force ne sera nécessaire, y compris l'utilisation de menottes. Le contrevenant présumé est conduit pour être inculqué officiellement et peut être détenu en résidence surveillée à la charge de l'agent du navire et en garantissant qu'il se présentera aux autorités selon les exigences de l'affaire.

S'il s'avère nécessaire d'interroger le contrevenant, ce dernier doit être informé de ses droits avant d'être interrogé. Avant l'interrogatoire, afin de préserver la recevabilité de la déclaration à l'encontre du contrevenant dans une instance, l'inspecteur des pêches doit avertir ce dernier qu'il a le droit de garder le silence, que tout ce qu'il dit pourra être retenu à charge contre lui, qu'il a droit à la présence d'un avocat avant et pendant l'interrogatoire et qu'il a le droit, s'il ne peut se permettre les services d'un avocat, d'avoir

recours à un avocat nommé aux frais de l'État pour le représenter, avant et pendant l'interrogatoire. Toute procédure d'interrogatoire exige la présence d'au moins deux inspecteurs.

Les principales raisons de placer une personne en état d'arrestation après avoir déterminé qu'une infraction a été commise est de recueillir ou conserver une preuve de l'infraction ou une preuve y relative, et d'empêcher que l'infraction se poursuive ou se répète ou qu'une autre infraction soit commise (ex. agression).

c. Saisie et détention

Lorsqu'un navire est saisi, il peut rester sous la garde de l'autorité des pêches ou de quelque autre autorité de sécurité désignée qui sera responsable du maintien de la sécurité et d'une surveillance 24/7 du navire saisi. Personne ne doit être autorisé à monter à bord du navire saisi, à l'exception des représentants de l'État du port, de l'agent du navire ou du représentant légal. Deux inspecteurs des pêches doivent être placés à bord du navire saisi pour s'assurer que personne ne le quitte ou n'y monte à bord sans autorisation écrite, et pour surveiller les activités à bord du navire.

En cas de saisie des captures, des engins de pêche ou d'autres équipements, ceux-ci sont marqués d'un sceau d'approbation du gouvernement. Les articles saisis passent sous la responsabilité de l'autorité des pêches et toutes les dispositions doivent être prises pour les protéger. La garde des articles saisis peut être assurée en les débarquant tous et en les entreposant au nom de l'autorité des pêches dans un entrepôt commercial sécurisé ou sur la propriété de l'autorité des pêches.

Dans le cas d'une saisie en vertu de la législation nationale, le tribunal peut ordonner que les biens saisis, de nature périssable, soient vendus aux enchères au prix le plus proche ou supérieur au prix actuel et que les revenus provenant de la vente soient placés dans un compte séquestre, avec intérêts, jusqu'au règlement final du cas. Les biens saisis et les fonds placés dans le compte séquestre peuvent être cédés à l'État du port à l'issue de l'affaire, mais dans l'intervalle, leur sécurité demeure celle de l'État du port.

d. Caution

Il est habituel de vérifier dans la législation nationale sur la pêche s'il existe une autorité ou une disposition prévoyant de placer sous caution un navire saisi, son équipement et les engins de pêche, y compris la manutention des marchandises périssables (par exemple, vendre le poisson à bord comme susmentionné), et de libérer le navire, l'équipement et / ou les engins de pêche (si les engins sont légitimes). Si l'on soupçonne que la libération du navire ne garantira pas, en toute bonne foi, son retour pour les procédures finales relatives à l'infraction, il est recommandé que le navire, l'équipement et les engins de pêche restent sous saisie jusqu'à ce que l'affaire soit résolue. La même procédure est applicable au capitaine et au personnel clé impliqués dans l'infraction alléguée. Tel qu'il est précisé dans l'UNCLOS, un navire peut être libéré dès le dépôt d'une caution ou d'une garantie raisonnables. Cependant, en envisageant la libération du navire et de l'équipage, il ressort des expériences recueillies de certaines CPC en développement que, à la suite des négociations portant sur la libération d'un navire et de son équipage par l'État du port après avoir reçu la caution ou la garantie bancaire, immédiatement après la libération, l'accord conclu de bonne foi est réfuté, la garantie bancaire n'est pas honorée et les charges sont ensuite contestées par le prétendu contrevenant. L'État du port ne peut alors faire quoi que ce soit face au présumé contrevenant, au capitaine et au navire, à l'exception de l'inscrire sur la liste des navires INN et de faire appel à la coopération régionale pour retenir le navire et le ramener à l'État du port pour engager des procédures.

Une CPC en développement de la CTOI présente deux cas excellents de négociations faites de bonne foi, l'un concernant un palangrier dont l'amende en souffrance de 4,5 millions USD n'a pas encore été payée, et l'autre concernant un senneur dont la garantie bancaire émise par une banque nationale de l'État du pavillon du navire n'a pas été honorée pour la libération du navire.

Le calcul de la valeur d'une caution ou d'une garantie bancaire sera précisé dans votre législation nationale sur la pêche et sera géré par votre administration. Une norme de la sévérité de l'infraction peut être utilisée dans ce calcul, en notant les points énumérés plus haut, et la caution peut ainsi être fixée jusqu'au maximum de la valeur des sanctions pouvant être appliquées au navire.

Ce qui importe, on le souligne une fois de plus, c'est que le navire soit immobilisé au port en toute sécurité pour qu'il demeure intact et que tout ce qui se trouve à son bord reste inchangé. Si les captures ont été saisies, il faut éviter qu'elles se gâtent, comme indiqué plus haut. Il convient de rappeler qu'une charge complète provenant d'un thonier senneur (destinée à l'industrie de la conserve) ou d'un palangrier (thon de qualité sashimi) peut représenter des millions de dollars et que le navire perdra à jamais le droit de la

revendiquer s'il est reconnu coupable. L'évaluation d'un navire et de ses captures est généralement effectuée par un expert, bien qu'une vue d'ensemble des prix actuels du marché pour les principales espèces commerciales est recommandée.

La Résolution 07/01 vise à refréner les personnes physiques (individus) ou morales (sociétés) à se livrer à des activités de pêche INN en imposant aux États de les placer effectivement sous leur juridiction et de les sanctionner pour des infractions avérées. La Résolution appelle tous les États à enquêter sur les allégations et les rapports des individus ou des sociétés qui participent à des activités de pêche INN et de prendre les mesures appropriées s'il est confirmé que des actes illégaux ont été commis. La coopération avec d'autres CPC dans le cadre des enquêtes est également prescrite.

Demande d'inscription sur la liste de navires INN de la CTOI

En vertu de la Résolution 11/03 visant à *l'Établissement d'une liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche illégales, non déclarées et non réglementées dans la zone de la Convention*, l'État du port de la CPC peut demander d'inscrire le navire sur la liste CTOI de navires INN. La procédure de déclaration comprend l'utilisation du formulaire CTOI de déclaration d'activité illégale (annexe 1 de la Résolution 11/03) accompagné de pièces justificatives concernant la présomption d'activité de pêche INN.

Le formulaire de déclaration contient 4 sections :

- Dans la section A sont consignées des informations relatives au navire, à l'infraction présumée et aux mesures prises ;
- La section B contient des informations relatives aux violations de la Résolution de la CTOI ainsi que la date, le lieu et la source des informations. Des informations supplémentaires peuvent être fournies en pièce jointe si nécessaire ;
- Dans la section C, les documents associés (ex. rapport d'inspection au port, documentation du navire, procédures judiciaires, photographies) sont listés ;
- La section D contient 3 choix possibles :
 - Notification au Secrétariat de la CTOI seulement. Aucune action complémentaire n'est recommandée ;
 - Notification d'activité illégale au Secrétariat de la CTOI. Recommander une notification d'activité à l'État du pavillon ;
 - Inclusion recommandée sur la liste INN de la CTOI.

Note : le formulaire CTOI de déclaration d'activité illégale peut être téléchargé à partir du site web de la CTOI (www.iotc.org) ou demandé par courriel au Secrétariat de la CTOI à secretariat@iotc.org.

Informations concernant les recours dans l'État du port

En cas de perte ou de dommage subi par suite d'une prétendue action illégale par la CPC dans la mise en œuvre de la Résolution 10/11 concernant :

- L'entrée au port, l'autorisation et le refus d'entrée ;
- L'utilisation des ports ;
- La conduite d'inspections ;
- Les mesures prises par l'État du port à la suite d'une inspection,

Chaque CPC tient à la disposition du public et fournit au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine ou au représentant d'un navire, sur demande écrite, toute information relative aux éventuelles voies de recours prévues par ses lois et règlements nationaux, y compris l'information relative aux services publics et aux institutions judiciaires existant à cet effet, ainsi que l'information sur tout droit de réparation prévu par ses lois et règlements nationaux.

La CPC informe l'État du pavillon, le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le représentant, selon le cas, de l'issue de tout recours de ce genre. Lorsque d'autres Parties, États ou organisations internationales ont été informés de la décision prise précédemment sur les quatre points énumérés plus haut, la CPC les informe de toute modification de sa décision.

6.4.3 Suivi des responsabilités de l'État du pavillon

Si, après une inspection par l'État du port, une CPC de l'État du pavillon reçoit un rapport d'inspection indiquant qu'il existe de sérieuses raisons de croire qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, elle procède immédiatement à une enquête approfondie et, à la lumière de preuves suffisantes, prend des mesures d'application sans délai, conformément à ses lois et règlements, notamment la radiation du Registre CTOI des navires autorisés, conformément à son obligation de garantir qu'elle n'enregistre aucun navire ayant de tels antécédents à moins qu'il y ait eu changement à la propriété effective du navire.

Par ailleurs, une CPC de la CTOI doit faire rapport des mesures qu'elle a prises, en sa qualité d'État du pavillon, aux autres autorités de l'État du port de la CPC qui ont contribué à l'inspection et à la déclaration d'activités de pêche INN ou d'activités connexes auxquelles s'est livré le navire.

L'État du pavillon doit également faire rapport des mesures qu'il a prises à l'égard de ses navires battant pavillon à tout autre État concerné, aux organisations régionales de gestion des pêches et à la FAO, qui sont habilités à savoir si ses navires se sont livrés à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN.

6.4.4 Rôles du Secrétariat de la CTOI

Le Secrétariat de la CTOI est habilité à recevoir des rapports des États du pavillon et des États du port de ses CPC sur les résultats des inspections et sur les mesures prises à l'encontre des navires dont il a été établi qu'ils se sont livrés à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN. Les informations et les rapports reçus par le Secrétariat seront distribués aux CPC et communiqués aux organisations régionales de gestion des pêches concernées.

6.5 Systèmes d'information des mesures du ressort de l'État du port

Le partage d'informations entre les CPC pour la mise en œuvre des mesures d'application est une composante essentielle de la Résolution de la CTOI 10/11. Ces données doivent couvrir toutes les activités liées à la pêche, au transbordement ou au soutien des activités liées à la pêche. Le cas échéant, en tenant compte de la confidentialité de certaines informations, on s'attend à ce que l'information pertinente soit partagée avec d'autres parties pour les aider à mettre en œuvre les mesures de conservation et de gestion de la Résolution.

Les CPC s'engagent à élaborer des systèmes destinés à saisir et à conserver les informations obtenues des procédures d'examen des AREP et des résultats des inspections des navires qui sont entrés dans leurs ports. De même, une CPC doit conserver des registres détaillés des ATF (autorisations de pêcher) qu'elle a délivrées à ses navires battant pavillon pour pêcher en haute mer conformément aux exigences des organisations régionales de gestion des pêches ainsi que des ATF délivrées aux navires battant pavillon étranger pour pêcher dans leurs eaux côtières. Cela comprend la tenue des registres SSN conformément à la Résolution de la CTOI 03/06 et à la législation nationale relative à l'émission des ATF. Les données SSN devraient, autant que possible, être communiquées aux autorités de pêche des États du port pour contribuer au traitement des AREP.

Chaque CPC s'engage à établir une communication informatisée pour :

- établir, dans toute la mesure possible, des sites web pour diffuser la liste des ports visés au point 5.1 ainsi que les mesures prises conformément aux dispositions pertinentes de la présente résolution de conservation et de gestion ;
- identifier, dans toute la mesure possible, chaque rapport d'inspection par un numéro de référence unique commençant par le code alpha-3 de l'État du port et l'identifiant de l'autorité émettrice
- utiliser, dans toute la mesure possible, les codes internationaux détaillés ci-dessous dans la demande préalable d'entrée au port et les résultats de l'inspection d'un navire qui a été autorisé à entrer dans un port et assurer la conversion de tout autre code dans le système international.

Le code international doit comprendre :

- pays / territoires : code pays ISO-3166 alpha-3 (voir annexe XIII) ;
- espèces : code alpha-3 ASFIS (aussi appelé code alpha-3 FAO) (voir annexe XIII) ;
- types de navires : code ISSCFV (voir annexe XIII),
- types d'engins de pêche : code ISSCFG (aussi appelé code alpha FAO) (voir annexe XIII).

Annexe I : Résolution de la CTOI 10/11 sur des mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée

La Commission des thons de l'océan Indien (CTOI),

PROFONDÉMENT PRÉOCCUPÉE par la persistance de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone de compétence de la CTOI ainsi que par ses effets adverses sur les stocks de poissons, les écosystèmes marins, les moyens d'existence des pêcheurs légitimes, en particulier dans les petits États insulaires en développement, ainsi que le besoin croissant de sécurité alimentaire sur une base mondiale ;

CONSCIENTE du rôle de l'État du port dans l'adoption de mesures efficaces visant à promouvoir l'exploitation durable et la conservation à long terme des ressources biologiques marines ;

Reconnaissant que les mesures visant à lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée devraient être fondées sur la responsabilité principale des États du pavillon et recourir à toute la juridiction disponible conformément au droit international, y compris les mesures du ressort de l'État du port, les mesures du ressort de l'État côtier, les mesures relatives au marché et les mesures visant à veiller à ce que les nationaux ne soutiennent pas, ni ne se livrent à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ;

RECONNAISSANT que les mesures du ressort de l'État du port constituent un moyen puissant et d'un bon rapport coût-efficacité pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ;

CONSCIENTE de la nécessité d'accroître la coordination aux niveaux régional et interrégional afin de combattre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée par le biais des mesures du ressort de l'État du port ;

RECONNAISSANT la nécessité de prêter assistance aux pays en développement, en particulier aux petits États insulaires en développement, pour l'adoption et la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port ;

PRENANT NOTE de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée qui a été adopté et ouvert à ratification dans le cadre de la FAO en novembre 2009 et désirant appliquer cet Accord de manière efficace dans la zone de compétence de la CTOI ;

CONSIDÉRANT que, dans l'exercice de leur souveraineté sur les ports situés sur leur territoire, les parties contractantes et parties coopérantes non contractantes (ci-après appelées « CPC ») peuvent adopter des mesures plus strictes, conformément au droit international ;

RAPPELANT les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, ci-après dénommée la « Convention » ;

RAPPELANT l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs du 4 décembre 1985, l'Accord de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des résolutions internationales de conservation et de gestion du 24 novembre 1993 et le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO de 1995,

ADOpte ce qui suit, conformément à l'alinéa 1 de l'article IX de l'Accord portant création de la CTOI.

PARTIE 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Emploi des termes

Aux fins de la présente Résolution :

- (a) On entend par « poissons » toutes les espèces de poissons hautement migrateurs couverts par l'Accord portant création de la CTOI ;
- (b) 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 ;
- (c) 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 ;
- (d) L'expression « pêche illicite, non déclarée et non réglementée » désigne les activités définies à l'alinéa 1 de la Résolution 09/03 ;
- (e) Le terme « port » englobe les terminaux au large ainsi que les autres installations servant au débarquement, au transbordement, au conditionnement, à la transformation, à l'approvisionnement en carburant ou à l'avitaillement ;
- (f) Par « navire » on entend 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.

2 Objectif

La présente Résolution a pour objet de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN grâce à l'application de mesures du ressort de l'État du port efficaces visant à contrôler les prélèvements de poissons dans la zone de compétence de la

CTOI et d'assurer, ce faisant, la conservation à long terme et l'exploitation durable de ces ressources et des écosystèmes marins.

3 *Application*

3.1 Chaque CPC, en sa qualité d'État du port, applique la présente résolution aux navires qui ne sont pas autorisés à battre son pavillon et qui cherchent à entrer dans son ou ses port(s) ou qui se trouvent dans l'un de ses ports, à l'exception :

(a) des navires d'un État voisin se livrant à une pêche artisanale de subsistance, à condition que l'État du port et l'État du pavillon coopèrent pour faire en sorte que ces navires ne se livrent pas à la pêche INN ni à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, et

(b) des navires cargo qui ne transportent pas de poisson ou qui transportent seulement du poisson ou, s'ils en transportent, seulement du poisson qui a été débarqué auparavant, à condition qu'il n'existe pas de sérieuses raisons permettant de soupçonner que ces navires se sont livrés à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN.

3.2 La présente résolution est appliquée de manière équitable, transparente et non discriminatoire, de manière compatible avec le droit international.

4 *Intégration et coordination au niveau national*

Dans toute la mesure possible, chaque CPC :

(a) intègre ou coordonne les mesures du ressort de l'État du port liées à la pêche dans le système plus vaste de contrôles exercés par l'État du port sur les pêches ;

(b) intègre les mesures du ressort de l'État du port dans un ensemble d'autres mesures visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN en tenant compte, selon qu'il convient, du Plan d'action international de la FAO de 2001 visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN ; et

(c) prend des mesures pour assurer l'échange d'informations entre organismes nationaux compétents et pour coordonner les activités de ces organismes relatives à la mise en œuvre de la présente résolution de conservation et de gestion.

**PARTIE 2
ENTRÉE AU PORT**

5 *Désignation des ports*

5.1 Chaque CPC désigne et fait connaître les ports dans lesquels les navires peuvent demander à entrer en vertu de la présente Résolution. Chaque CPC communique une liste des ports concernés au Secrétariat de la CTOI avant le 31 décembre 2010, qui la publiera sur le site Web de la CTOI.

5.2 Dans toute la mesure possible, chaque CPC fait en sorte que chaque port qu'elle a désigné et fait connaître, conformément au point 5.1, dispose de moyens suffisants pour mener des inspections en vertu de la présente Résolution.

6 *Demande préalable d'entrée au port*

6.1 Chaque CPC exige, avant d'autoriser à un navire l'entrée dans son port, que lui soit communiquée l'information requise à l'annexe 1.

6.2 Chaque CPC exige que l'information visée au point 6.1 soit communiquée au moins 24h avant l'entrée au port ou immédiatement après la fin des opérations de pêche, si la durée du trajet jusqu'au port est inférieure à 24 h. Dans le second cas, l'État du port doit avoir suffisamment de temps pour examiner les informations susmentionnées.

7 *Autorisation ou refus d'entrée dans le port*

7.1 Sur la base de l'information pertinente requise en vertu de la section 6, ainsi que de toute autre information qu'elle peut requérir afin de déterminer si le navire cherchant à entrer dans son port s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, chaque CPC décide d'autoriser, ou de refuser, l'entrée dans son port du navire en question et communique sa décision au navire ou à son représentant.

7.2 Dans le cas d'une autorisation d'entrée, le capitaine ou le représentant du navire est tenu de présenter l'autorisation d'entrée au port aux autorités compétentes de la CPC dès son arrivée au port.

7.3 Dans le cas d'un refus d'entrée dans le port, chaque CPC communique sa décision prise en vertu du point 7.1 à l'État du pavillon du navire et, selon qu'il convient et dans la mesure du possible, aux États côtiers concernés et au Secrétariat de la CTOI. Le Secrétariat de la CTOI pourra, s'il l'estime utile à la lutte globale contre la pêche INN, communiquer cette décision aux secrétariats des autres ORGP.

7.4 Sans préjudice du point 7.1, lorsqu'une CPC dispose de preuves suffisantes pour établir que le navire cherchant à entrer dans ses ports s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, en particulier si ce navire figure sur une liste de navires s'étant livrés à une telle pêche ou à des activités liées à cette pêche adoptée par une organisation régionale de gestion des pêches conformément aux

règles et procédures de cette organisation et au droit international, la CPC interdit au navire d'entrer dans ses ports.

7.5 Nonobstant les points 7.3 et 7.4, une CPC peut autoriser un navire visé par ces paragraphes à entrer dans ses ports exclusivement afin de l'inspecter et de prendre d'autres mesures appropriées conformes au 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.

7.6 Lorsqu'un navire visé aux points 7.4 ou 7.5 se trouve au port pour quelque raison que ce soit, la CPC interdit au navire en question d'utiliser ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson ainsi que pour d'autres services portuaires, tels que, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche. Les points 9.2 et 9.3 s'appliquent dans ces cas, mutatis mutandis. L'interdiction d'utiliser les ports à ces fins est prise conformément au droit international. '

8 *Force majeure ou détresse*

Rien dans la présente Résolution ne fait obstacle à l'entrée au port des navires en cas de force majeure ou de détresse, conformément au droit international, ni n'empêche un État du port d'autoriser l'entrée d'un navire dans un port de son ressort exclusivement aux fins de prêter assistance à des personnes, à des bateaux ou à des aéronefs en danger ou en détresse.

PARTIE 3 UTILISATION DES PORTS

9 *Utilisation des ports*

9.1 Lorsqu'une CPC autorise un navire à entrer dans ses ports, elle n'autorise pas ce navire, conformément à ses législations et réglementations et de manière compatible avec le droit international, y compris la présente résolution de conservation et de gestion, à utiliser ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson qui n'a pas été débarqué antérieurement ainsi que pour d'autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien ou le passage en cale sèche, si :

- (a) la CPC constate que le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par son État du pavillon ;
- (b) la CPC constate que le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État ;
- (c) la CPC reçoit des indications manifestes que le poisson se trouvant à bord a été pris en contravention des exigences applicables d'un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État ;
- (d) l'État du pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable, à la demande de l'État du port, que le poisson se trouvant à bord a été pris dans le respect des exigences applicables d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente ; ou
- (e) la CPC a des motifs raisonnables de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, y compris en soutien d'un navire visé au point 7.4, à moins que le navire ne puisse établir :
 - i. qu'il agissait de manière compatible avec les résolutions de la CTOI pertinentes ; ou
 - ii. dans le cas d'apport de personnel, de carburant, d'engins et d'autres approvisionnements en mer, que le navire approvisionné n'était pas au moment de l'approvisionnement un navire visé au point 7.4.

9.2 Nonobstant le point 9.1, une CPC n'interdit pas à un navire visé audit point d'utiliser les services de ses ports lorsqu'ils sont :

- (a) indispensables à la sécurité ou à la santé de l'équipage ou à la sécurité du navire, à condition que le besoin de ces services soit dûment prouvé ; ou,
- (b) selon qu'il convient, pour la mise au rebut du navire.

9.3 Lorsqu'une CPC interdit l'utilisation de ses ports conformément au présent paragraphe, elle notifie cette mesure dans les meilleurs délais à l'État du pavillon et, selon le cas, aux États côtiers, à la CTOI ou aux autres organisations régionales de gestion des pêches compétentes et autres organisations internationales appropriées.

9.4 Une CPC ne lève son interdiction d'utiliser son port prise à l'égard d'un navire en vertu du point 9.1 que s'il existe des preuves suffisantes attestant que les motifs de l'interdiction sont inadéquats ou erronés ou qu'ils ne s'appliquent plus.

9.5 Lorsqu'une CPC lève l'interdiction mentionnée au point 9.4, elle le notifie dans les meilleurs délais à ceux qui avaient été informés de l'interdiction en vertu du point 9.3.

PARTIE 4
INSPECTIONS ET ACTIONS DE SUIVI

- 10 *Niveaux et priorités en matière d'inspection*
- 10.1 Chaque CPC inspecte chaque année au moins 5 % des débarquements ou transbordement ayant lieu dans ses ports.
- 10.2 Les inspections couvriront la surveillance de la totalité de l'opération de débarquement de transbordement et comprendront une vérification croisée des quantités par espèce indiquée dans la notification préalable de débarquement avec celles effectivement débarquées ou transbordées. Lorsque le débarquement ou le transbordement sera terminé, l'inspecteur vérifiera et notera les quantités par espèces de poissons restant à bord.
- 10.3 Les inspecteurs nationaux feront tout leur possible pour éviter de retarder indûment le navire et s'assurer que celui-ci subit le moins d'interférences et de contretemps possibles et que la qualité du poisson n'est pas menacée.
- 10.4 La CPC du port pourra inviter les inspecteurs d'une autre CPC à accompagner ses propres inspecteurs et à observer l'inspection des opérations de débarquement ou transbordement des produits de la pêche capturés par les navires de pêche battant pavillon de l'autre CPC.
- 11 *Conduite des inspections*
- 11.1 Chaque CPC fait en sorte que ses inspecteurs s'acquittent des fonctions énoncées à l'annexe 2 en tant que norme minimale.
- 11.2 Chaque Partie, en effectuant les inspections dans ses ports :
- a) veille à ce que les inspections soient réalisées par des inspecteurs dûment qualifiés et habilités à ces fins, compte tenu en particulier des dispositions de la section 14 ;
 - b) veille à ce que, avant une inspection, les inspecteurs soient tenus de présenter au capitaine du navire une pièce adéquate attestant de leur qualité d'inspecteur ;
 - c) veille à ce que les inspecteurs puissent examiner toutes les zones pertinentes du navire, le poisson se trouvant à bord, les filets et tout autre engin de pêche et équipement, ainsi que tout document ou registre conservé à bord permettant de vérifier que les résolutions de conservation et de gestion sont respectées ;
 - d) exige que le capitaine du navire fournisse aux inspecteurs toute l'assistance et toute l'information nécessaires et leur montre, selon que de besoin, le matériel et les documents pertinents ou des copies, certifiées conformes, de ces derniers ;
 - e) en cas d'arrangements appropriés avec l'État du pavillon d'un navire, invite cet État du pavillon à participer à l'inspection ;
 - f) fait tous les efforts possibles afin d'éviter de retarder indûment le navire, de limiter le plus possible les interférences et les inconvénients, y compris toute présence inutile d'inspecteurs à bord, et d'éviter toute action de nature à compromettre la qualité du poisson se trouvant à bord ;
 - g) fait tous les efforts possibles afin de faciliter la communication avec le capitaine ou les principaux membres d'équipage du navire, y compris afin que l'inspecteur soit accompagné, selon qu'il convient et lorsque cela est nécessaire, par un interprète ;
 - h) veille à ce que les inspections soient menées de manière correcte, transparente et non discriminatoire et ne constituent un harcèlement pour aucun navire que ce soit ; et
 - i) n'interfère pas avec la faculté du capitaine à communiquer avec les autorités de l'État du pavillon, conformément au droit international.
- 12 *Résultats des inspections*
- Chaque CPC joint, au minimum, l'information requise à l'annexe 3 au rapport écrit sur les résultats de chaque inspection.
- 13 *Transmission des résultats de l'inspection*
- 13.1 L'État du port transmet, dans les trois jours suivant la fin de l'inspection, par voie électronique, une copie du rapport d'inspection et, sur demande, une copie certifiée conforme de ce rapport, au capitaine et à l'État du pavillon du navire inspecté, au Secrétariat de la CTOI et, selon le cas :
- a) à l'État du pavillon de tout navire ayant transbordé des captures vers le navire inspecté ;
 - b) aux CPC et États appropriés, y compris les États pour lesquels l'inspection a permis de constater que le navire s'était livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN dans les eaux relevant de leur juridiction nationale ; et
 - c) à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.
- 13.2 Le Secrétariat de la CTOI transmettra sans délai les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées et publiera ses rapports sur le site Web de la CTOI.

- 14 *Formation des inspecteurs*
Chaque CPC veille à ce que ses inspecteurs soient correctement formés en prenant en compte les lignes directrices pour la formation des inspecteurs qui figurent à l'annexe 5. Les CPC s'efforcent de coopérer à cet égard.
- 15 *Mesures prises par l'État du port à la suite d'une inspection*
- 15.1 Lorsque à l'issue d'une inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, la CPC qui procède à l'inspection :
- a) informe dans les meilleurs délais de ses conclusions l'État du pavillon du navire, le Secrétariat de la CTOI et, selon le cas, les États côtiers, organisations régionales de gestion des pêches compétentes, ainsi que l'État dont le capitaine du navire est ressortissant ;
 - b) refuse au navire en question l'utilisation de son port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson qui n'a pas été débarqué antérieurement, ainsi que pour les autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche, si ces mesures n'ont pas été déjà prises à l'égard de ce navire, de manière compatible avec la présente Résolution de conservation et de gestion.
- 15.2 Nonobstant le point 15.1, une CPC ne refuse pas à un navire visé par ce point l'utilisation des services du port qui sont indispensables à la santé ou à la sécurité de l'équipage ou à la sécurité du navire.
- 15.3 Rien dans la présente résolution n'empêche une CPC de prendre des mesures qui soient conformes au droit international, outre celles spécifiées aux points 15.1 et 15.2, y compris les mesures que l'État du pavillon du navire a expressément demandées ou auxquelles il a consenti.
- 16 *Informations concernant les recours dans l'État du port*
- 16.1 Chaque CPC tient à la disposition du public et fournit au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine ou au représentant d'un navire, sur demande écrite, toute information relative aux éventuelles voies de recours prévues par ses lois et règlements nationaux à l'égard des mesures de l'État du port prises par ladite CPC en vertu des sections 7, 9, 11 ou 15 de la présente résolution, y compris l'information relative aux services publics et aux institutions judiciaires existant à cet effet, ainsi que l'information sur tout droit de réparation prévu par ses lois et règlements nationaux, en cas de perte ou dommage subis du fait de tout acte de la CPC dont l'illégalité est alléguée.
- 16.2 La CPC informe l'État du pavillon, le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le représentant, selon le cas, de l'issue de tout recours de ce genre. Lorsque d'autres Parties, États ou organisations internationales ont été informées de la décision prise précédemment en vertu des sections 7, 9, 11 et 15 de la présente résolution, la CPC les informe de toute modification de sa décision.

PARTIE 5 RÔLE DE L'ÉTAT DU PAVILLON

- 17 *Rôle de l'État du pavillon*
- 17.1 Chaque CPC demande aux navires autorisés à battre son pavillon de coopérer avec l'État du port aux inspections effectuées en vertu de la présente résolution.
- 17.2 Lorsqu'une CPC a de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN et qu'il cherche à entrer dans le port d'un autre État, ou qu'il s'y trouve, elle demande, le cas échéant, à cet État d'inspecter le navire ou de prendre toute autre mesure compatible avec la présente résolution.
- 17.3 Chaque CPC encourage les navires autorisés à battre son pavillon à débarquer, transborder, conditionner et transformer le poisson et à utiliser les autres services portuaires, dans les ports des États qui agissent conformément à la présente résolution, ou d'une manière qui lui soit compatible. Les CPC sont encouragées à élaborer des procédures justes, transparentes et non discriminatoires pour identifier tout État qui pourrait ne pas se comporter conformément à la présente résolution ou d'une manière qui lui soit compatible.
- 17.4 Lorsqu'à la suite d'une inspection effectuée par l'État du port, une CPC qui est un État du pavillon reçoit un rapport d'inspection indiquant qu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN, elle mène une enquête immédiate et complète sur la question et si elle dispose d'indications suffisantes, elle prend sans attendre les mesures coercitives prévues par ses lois et règlements.
- 17.5 Chaque Partie, en sa qualité d'État du pavillon, fait rapport aux autres Parties, aux États du port appropriés et, le cas échéant, aux autres États et organisations régionales de gestion des pêches appropriés, ainsi qu'à l'OAA, sur les mesures qu'elle a prises à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon pour lesquels il a été établi, du fait des mesures du ressort de l'État du port prises en vertu de la présente résolution, qu'ils se sont livrés à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN.

- 17.6 Chaque CPC veille à ce que les mesures appliquées aux navires autorisés à battre son pavillon soient au moins aussi efficaces que les mesures appliquées aux navires visés au point 3.1 pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INN.

PARTIE 6
BESOINS DES ÉTATS EN DÉVELOPPEMENT

18 *Besoins des États en développement*

- 18.1 Les CPC reconnaissent pleinement les besoins particuliers des CPC qui sont des États en développement pour ce qui est de l'application de cette résolution. Dans ce but, la CTOI devrait fournir une assistance aux CPC qui sont des États en développement, notamment afin :
- a) de renforcer leur faculté, en particulier celle des moins avancés d'entre eux et celle des petits États insulaires en développement, d'établir un cadre juridique et de développer leur capacité en vue de l'application de mesures du ressort de l'État du port efficaces ;
 - b) de faciliter leur participation au sein de toute organisation internationale qui encourage l'élaboration et l'application efficaces des mesures du ressort de l'État du port ;
 - c) de faciliter l'assistance technique destinée à renforcer l'élaboration et l'application des mesures du ressort de l'État du port par ces États, en coordination avec les mécanismes internationaux appropriés.
- 18.2 Les CPC tiennent dûment compte des besoins particuliers des CPC qui sont des États du port en développement, en particulier ceux des moins avancés d'entre eux et des petits États insulaires en développement, afin d'éviter qu'une charge excessive résultant de la mise en œuvre de la présente résolution ne soit transférée, directement ou indirectement, vers eux. Lorsqu'il est avéré qu'il y a eu transfert d'une charge excessive, les CPC coopèrent pour faciliter aux CPC concernées qui sont des États en développement l'exécution d'obligations spécifiques dans le cadre de la présente résolution.
- 18.3 La CTOI évalue les besoins particuliers des CPC qui sont des États en développement concernant la mise en œuvre de la présente résolution.
- 18.4 Les CPC de la CTOI coopèrent à l'établissement de mécanismes de financement appropriés visant à aider les États en développement pour la mise en œuvre de la présente résolution. Ces mécanismes sont précisément affectés, entre autres :
- a) au développement et au renforcement des capacités, y compris en matière de suivi, de contrôle et de surveillance et aux fins de la formation aux niveaux national et régional des administrateurs des ports, inspecteurs, personnel de police et personnel juridique ;
 - b) aux activités de suivi, de contrôle, de surveillance et de vérification pertinentes aux mesures du ressort de l'État du port, y compris l'accès aux technologies et aux matériels ; et
 - c) à l'aide aux CPC qui sont des États en développement pour ce qui concerne les coûts des procédures de règlement des différends qui résultent des actions qu'elles ont prises en vertu de la présente résolution.

PARTIE 7
RÔLES DU SECRÉTARIAT

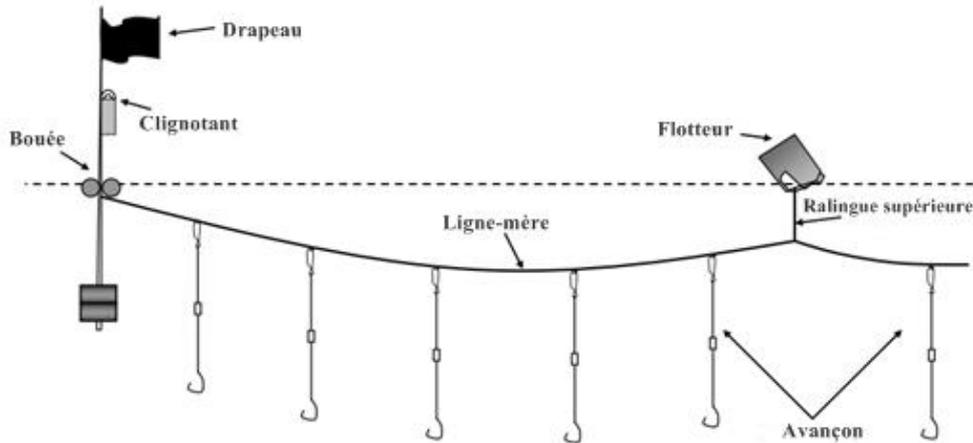
19 *Rôles du Secrétariat de la CTOI*

- 19.1 Le Secrétariat de la CTOI publiera sans délai sur le site Web de la CTOI :
- a) la liste des ports désignés ;
 - b) les périodes de notification préalable définies par chaque CPC ;
 - c) les informations concernant les autorités compétentes désignées dans chaque port de chaque CPC ;
 - d) une copie vierge du formulaire CTOI de Rapport d'inspection au port.
- 19.2 Le Secrétariat de la CTOI publiera sans délai, dans une section sécurisée du site Web de la CTOI, des copies de tous les Rapports d'inspection au port transmis par les CPC.
- 19.3 Tous les formulaires relatifs à un débarquement ou un transbordement donné seront publiés de façon groupée.
- 19.4 Le Secrétariat de la CTOI transmettra sans délai les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées.
- 20 Cette résolution entrera en vigueur le 1^{er} mars 2011 et s'appliquera aux ports des CPC dans la zone de compétence de la CTOI. Les CPC situées en dehors de la zone de compétence de la CTOI s'efforceront d'appliquer cette Résolution.

Annexe II : Caractéristiques et spécifications des engins de pêche pouvant être rencontrés dans la région de l'océan Indien

La palangre pélagique

Une palangre dérivante (palangre pélagique) se compose d'une ligne-mère maintenue à la surface ou à une certaine profondeur par des bouées ou flotteurs disposés à intervalles réguliers. Des avançons (aussi appelés lignes secondaires), terminés par des hameçons garnis d'appâts, sont montés sur la ligne-mère à des intervalles réguliers entre les bouées. La palangre peut mesurer de 20 à plus de 120 km de long.



Ligne-mère	<p>Il existe deux systèmes de palangre distincts, différenciés par les spécifications et la méthode de stockage de la ligne-mère.</p> <p>Le premier utilise une ligne-mère en cordage goudronné toronné ou en nylon monofilament tressé. La ligne-mère est stockée en glènes ou entreposée en tas dans un grand casier ou puits de stockage. Un « vire ligne » sur le côté tribord permet de remonter la ligne.</p> <p>Le second système (parfois appelé le système « Mono ») utilise une ligne-mère en nylon monofilament d'approximativement 6 mm de diamètre, rangée sur un large tambour ou une bobine.</p>	
Avançons / Bas de ligne	<p>Un avançon type fait entre 30 m à 50 m de long et est attaché à la ligne-mère par un clip en acier inoxydable.</p> <p>Les avançons peuvent être simples, composés d'un seul type de matériau de ligne entre le clip et l'hameçon ou plus complexes, avec plusieurs types de lignes et d'émerillons. Ces matériaux multiples comprennent généralement une section supérieure tressée en nylon/polyester, à laquelle est fixé un fil de monofilament terminé par un hameçon. Les différentes parties sont connectées par des émerillons baril, parfois lestés de plomb.</p> <p>Sur les grands palangriers thoniers (LSTLV) les avançons sont généralement lovés et disposés dans des paniers. Sur les navires utilisant le système-mono, les avançons sont généralement d'un seul tenant et empilés dans de grands « bacs ».</p> <p>Sur des navires utilisant des palangres plus courtes, les avançons et lignes de bouée sont enroulés sur de grosses bobines, empilées les unes sur les autres.</p>	
Bouée-obus/bouée rigide/bouée émettrice/bouée lumineuse	<p>Les bouées ou flotteurs sont fixés à la ligne-mère par des lignes de bouée à intervalles réguliers pour la maintenir proche de la surface. La longueur des lignes de bouée peut varier en fonction de la profondeur de pêche souhaitée.</p> <p>Types de bouées :</p> <p><i>Les bouées rigides</i> : elles sont en matière plastique rigide et capables de supporter</p>	

	<p>la forte pression si un gros poisson les attire au fond. <i>Les bouées-obus</i> : elles sont en mousse de polyuréthane souple. Plusieurs « bouées de marquage », <i>balises GPS</i>, <i>bouées émettrices</i>, <i>bouées lumineuses et réflecteurs radar</i> (mâts porte-pavillon), sont utilisées séparément ou associées pour indiquer l'emplacement des engins de pêche et sont montées à intervalles fixes sur la ligne. Elles permettent également de localiser l'extrémité de la ligne en cas de coupure ou de cassure accidentelle.</p>	
Types d'hameçons	<p>Les formes et tailles des hameçons utilisés varient en fonction des espèces cibles. Les plus courants sont les hameçons à thon japonais (équipés d'un anneau), les hameçons circulaires et ceux en « J ».</p>	
Lanceur de ligne	<p>Le lanceur de ligne - situé à l'arrière du navire et utilisé pour filer la ligne-mère à partir du tambour ou de son casier de stockage. Il déploie la ligne-mère à vitesse constante lors du filage, (m/s). Varier la vitesse de lancement de la ligne par rapport à celle du navire permet de contrôler la profondeur des hameçons.</p>	
Vire ligne	<p>Haleur de ligne-mère - utilise un mécanisme à commande hydraulique pour remonter l'engin à bord. Dispositif généralement utilisé par les navires utilisant une ligne-mère en cordage toronné ou en nylon monofilament tressé, entreposé en tas dans un grand casier ou un puits de stockage. Le vire ligne se trouve généralement sur le côté tribord du navire.</p>	
Vireuse / Bobine d'avançons	<p>Une vireuse / bobine d'avançons - enroule les avançons en cercles étroits et réguliers et permet de rapidement récupérer et ranger les avançons pour la prochaine pose.</p>	
Lanceur d'appâts (BCM)	<p>Le lanceur d'appâts est utilisé pour lancer les appâts loin du navire, hors de la zone de son sillage. Il est généralement situé à la poupe, sur le bastingage, du côté bâbord du lanceur de ligne.</p>	

Pêche au thon industrielle à la senne coulissante

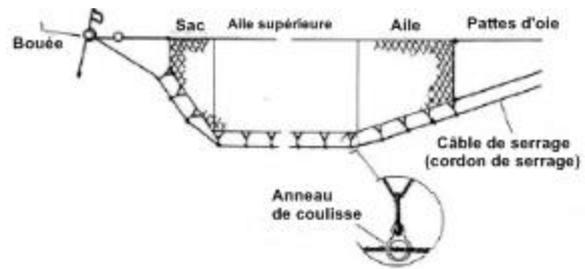
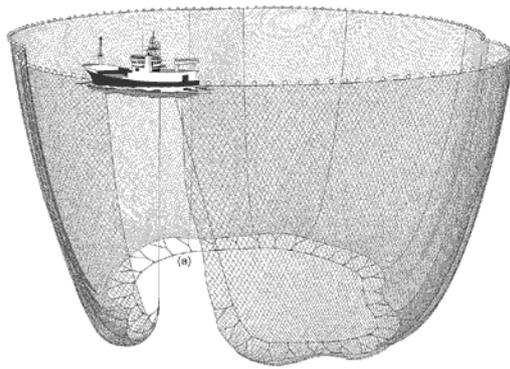
La pêche au thon à la senne coulissante est une technique de pêche active qui consiste à encercler des bancs de thon au moyen d'un filet et de les emprisonner en le faisant coulisser ; la senne est ensuite hissée à bord pour assécher la prise et créer une poche dans laquelle sont concentrés les poissons avant d'être salabardés. L'ensemble des opérations, du filage de la senne à la fin de son virage, est appelé un coup de senne.

Senne coulissante : un mur de filet pouvant mesurer entre 1 500 et 2 000 m de long et 120 et 250 m de hauteur, équipé d'une ralingue supérieure de flotteurs pour maintenir le haut de la senne en surface et d'une chaîne montée sur son extrémité inférieure pour la lester. Des anneaux en acier (anneaux de coulisse) sont fixés à la chaîne et un câble en acier (coulisse) est filé au travers pour permettre à un pêcheur de fermer le filet par le bas.

Coulisse/câble : le câble en acier traversant les anneaux de coulisse ; le haleur assure la fermeture de la partie inférieure du filet par boursage.

Skiff : une embarcation puissante d'approximativement 8 m de long, avec un moteur d'environ 600 CV, utilisée pour aider au déploiement du filet autour d'un banc de poissons.

Treuil de halage : une poulie motrice (*power-block*) hydraulique montée sur l'extrémité d'un gui est utilisée pour remonter le filet à bord et le ranger dans un bac à filet, prêt à servir pour le coup de pêche suivant.



Composants des engins de la pêche au thon à la senne coulissante

Palangre de fond

La pêche à la palangre de fond est une technique de pêche passive qui consiste à attirer et capturer des poissons au moyen d'hameçons garnis d'appâts. Les palangres de fond sont lestées et filées jusqu'à ce qu'elles reposent sur le fond marin ou aussi près du fond que possible, et ancrées à chaque extrémité.

La longueur des palangres de fond peut varier considérablement. Les palangres artisanales côtières peuvent ne porter que quelques centaines d'hameçons et s'étendre sur moins d'un kilomètre. Les plus gros palangriers commerciaux peuvent filer des lignes de 30 km de long, portant pas moins de 30 000 hameçons et mouillant à plus de 2 000 m de profondeur.

Il existe un certain nombre de variantes de palangres de fond :

- Palangres simples (automatiques) ;
- Palangres doubles (espagnoles) ;
- Lignes de fond ;
- Lignes verticales.

Système de palangre simple

Comprend une ligne-mère unique sur laquelle sont montés des avançons à 1 ou 2 mètres d'intervalle. Généralement constitué de cordes ou de cordages qui ne flottent pas. Des lests peuvent être fixés à intervalles réguliers sur la ligne pour augmenter sa vitesse d'immersion et maintenir la ligne sur le fond marin. Les systèmes modernes, appelés palangres à lestage intégré, ont une âme en plomb intégrée à la ligne-mère pour alourdir la palangre.

Le système de palangre simple peut être automatisé ; un mécanisme d'appâtage automatique permet d'amorcer et de relever un nombre important d'hameçons comparé aux autres systèmes, et cela réduit également la taille de l'équipage requis.

Toutefois, l'utilisation de la palangre simple est limitée aux fonds marins relativement plats et meubles. Si la ligne se coince et se casse, elle peut être remontée en tirant sur l'extrémité opposée.

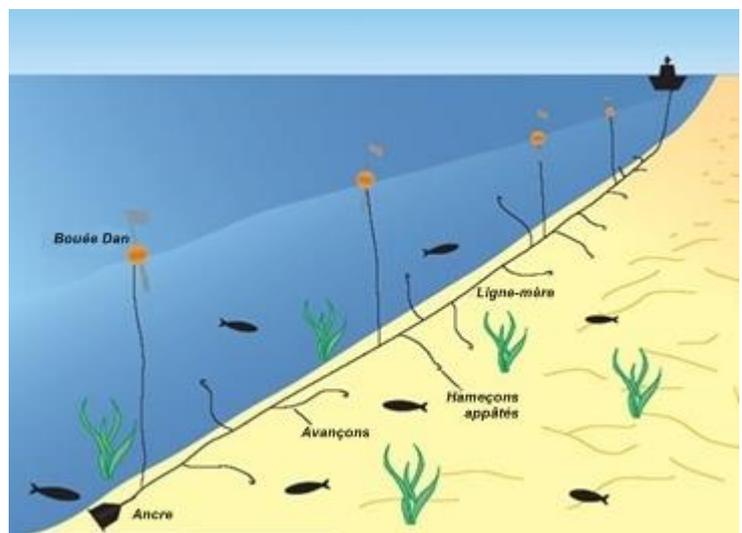


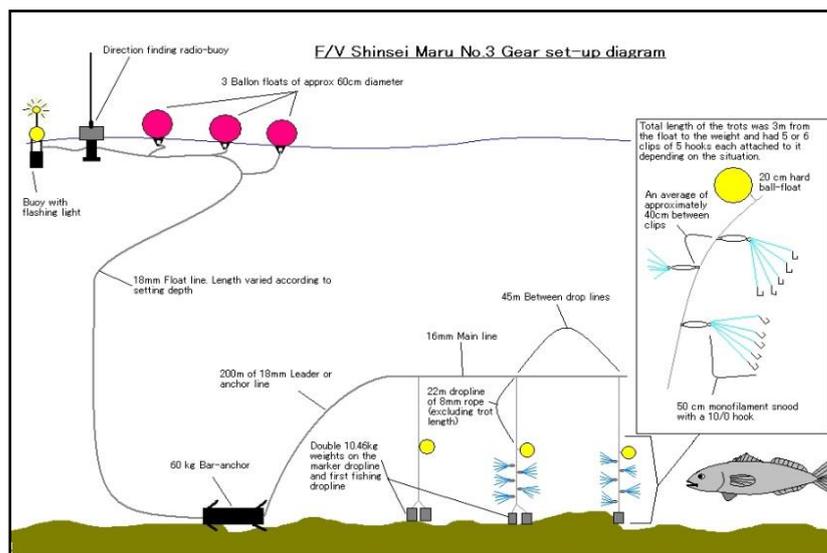
Illustration d'une palangre de fond (Source : Australie)

Système de palangre double

Deux lignes sont posées ensemble, une ligne flottante supérieure (la ligne-mère) raccordée à une ligne inférieure / de pêche. Les deux lignes sont connectées à intervalles fixes par des lignes verticales de support (lignes secondaires). La ligne de pêche est alourdie par des lests, et des avançons et des hameçons y sont attachés à de courts intervalles de 1 ou 2 mètres. Si la ligne de pêche se coince et se casse, le virage peut se poursuivre à l'aide de la ligne flottante, et la prochaine ligne verticale de support récupérera l'extrémité rompue de la ligne inférieure. Peut être posé sur des fonds malsains, là où les palangres simples ne peuvent pas être utilisées. Les systèmes de palangre double ne sont pas faciles à automatiser et requièrent une main-d'œuvre importante, donc un plus gros équipage.

Système de ligne de fond

Variante du système de palangre double qui utilise une ligne supérieure flottante à laquelle sont suspendues des lignes secondaires de 25 mètres de long à intervalles réguliers de 20 à 50 mètres. Chaque ligne secondaire se termine par un avançon auquel sont fixés des hameçons ou des « bouquets » d'hameçons. L'extrémité de l'avançon est lestée pour l'alourdir. Les hameçons se retrouvent donc suspendus à la verticale au-dessus du fond marin. Un petit flotteur haute pression peut être monté en haut de l'avançon pour le tendre verticalement. La distance séparant les hameçons du fond est déterminée par la longueur de l'avançon et l'espacement des hameçons, mais ne dépasse généralement pas 3 à 4 mètres. Ce système peut être posé sur des fonds marins accidentés car il a peu de risque de se coincer. Il requiert une main-d'œuvre importante et ne peut être automatisé. Il permet l'ajout de mesures d'atténuation pour protéger les prises de la prédation par les mammifères marins.

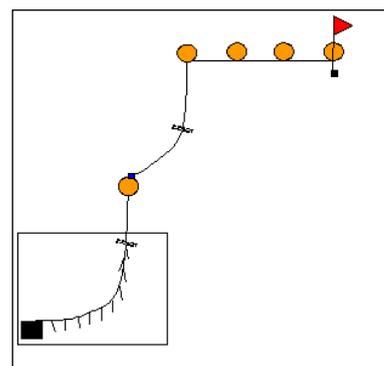


Ligne verticale

Mouillée à la verticale, la ligne est tendue par un flotteur à son extrémité supérieure et un lest à son extrémité inférieure. Une série d'hameçons fixés à des avançons y sont accrochés.

La longueur varie en fonction de la profondeur des eaux et la position des hameçons en fonction de la gamme de profondeur de l'espèce ciblée.

Peut être posée sur des monts ou pics sous-marins ou à proximité de pentes raides et de falaises, là où d'autres palangres ne peuvent pas mouiller.



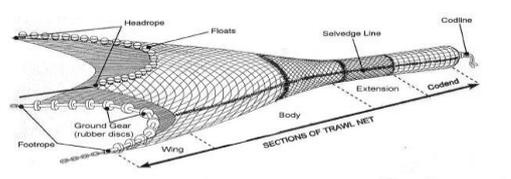
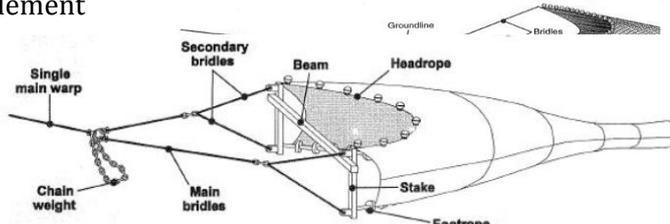
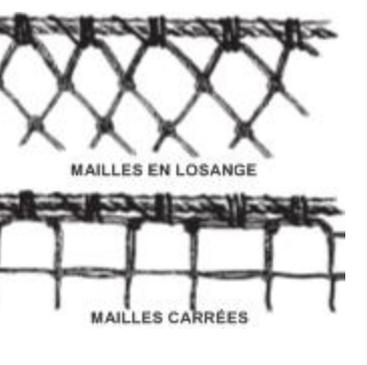
Composants des engins de palangre de fond

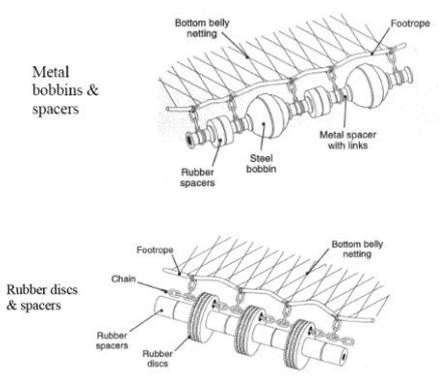
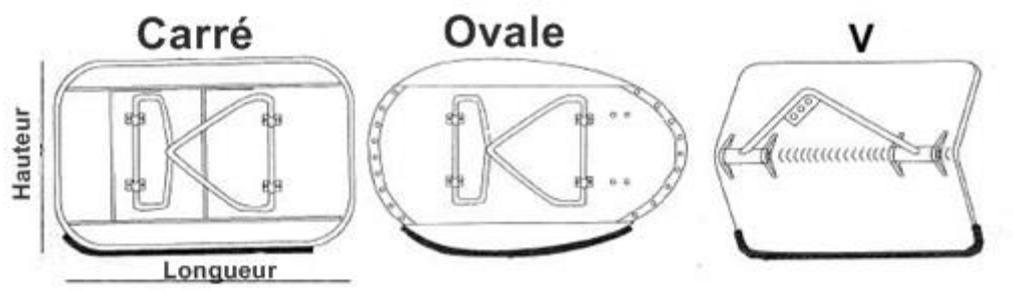
Magasins	Les palangres simples sont stockées en magasins pouvant accommoder jusqu'à 1 000 hameçons. Les hameçons sont accrochés à une rainure sur le magasin et lorsque la ligne est filée, ils glissent hors du rail et passent à travers un mécanisme d'appâtage automatique où ils sont amorcés avant de s'enfoncer dans l'eau. Les magasins sont connectés les uns aux autres lors de la manœuvre de filage.	
----------	---	---

Nasses (paniers) / Casiers	Pour les systèmes de palangre double, des sections de la ligne de pêche sont regroupées en nasses, paniers ou casiers. Une nasse peut contenir plusieurs sections de la ligne de pêche. Les avançons et les hameçons sont fixés à intervalles définis (de 0,8 à 1,2 mètre). Les différentes sections de la ligne sont réunies à l'aide de courtes estropes et les lignes secondaires qui connectent la ligne de pêche à la ligne supérieure et aux lests sont attachées à ces raccords. Les <i>nasses ou paniers</i> s'emboîtent les uns dans les autres et sont reliés afin de créer une ligne continue lors du filage.	
Lignes secondaires (lignes verticales)	Des lignes secondaires d'environ 25 mètres de long qui raccordent les lignes supérieure et inférieure et permettent à la ligne supérieure de flotter librement loin du fond. Elles sont attachées lors du filage de la ligne.	
Pierres	Les « pierres » sont des poids attachés à la palangre pour l'alourdir. À l'origine, il s'agissait de pierres rondes dans un morceau de vieux filet attachées à la ligne au moyen d'une courte estrope. De nos jours, de nombreux navires utilisent des lests en ciment (de 4 à 6 kg) avec une estrope coulée dans le ciment.	
Avançons	Un avançon est un morceau de fil de pêche en nylon monofilament (d'environ 1 mètre de long) dont une extrémité est fixée à la palangre et l'autre à un hameçon.	
Lignes d'ancre & Orins	L'intégralité de la palangre est ancrée à chaque extrémité à l'aide d'ancres ou de lests. Les lignes d'ancre (ou orins) relient les ancres aux bouées de marquage de surface.	
Bouées / Flotteurs	Les bouées en surface sont souvent appelées « flotteurs ». Il y a généralement plusieurs bouées reliées les unes aux autres.	
Bouée Dan / Bouée lumineuse / Bouée émettrice	Une bouée Dan est une bouée avec une perche au centre ; une extrémité de cette perche est lestée alors que l'autre porte un drapeau et/ou un feu pour la rendre repérable.	

Chalut

Chalutier de pêche arrière	Déploie et vire les filets à partir de la rampe arrière du navire. Peut opérer dans de mauvaises conditions climatiques, lancer et remonter le chalut, donc effectuer une prise, rapidement.	
Chalutier à pêche latérale	Déploie et vire les filets sur le côté.	
Chalutier à perche	Déploie des petits chaluts qui ciblent des petites espèces telles que les crevettes. Le filet est maintenu ouvert par une barre solide ou perche, et aucun panneau n'est requis.	
Rampe	Rampe inclinée sur la poupe d'un chalutier de pêche arrière utilisée pour déployer le filet et le remonter sur le pont de chalutage. On peut voir également les panneaux du chalut sur la photographie.	
Funes	Les principaux câbles (cordage en acier) utilisés pour remorquer le chalut.	
Bobines de fune / Treuils de chalut / Treuils auxiliaires à vapeur	Les funes sont halées à l'aide d'un treuil et rangées sur les bobines de fune ; il y en a généralement une de chaque côté du pont de chalutage. Sur le pont, des petits treuils, des treuils de chalut ou « treuils auxiliaires à vapeur », sont utilisés pour relever et vider le filet.	

<p>Tambour de chalut</p>	<p>En règle générale, le chalut est plus long que le pont de chalutage et pour le haler et le ranger, il est enroulé sur un tambour de chalut.</p>	
<p>Portique</p>	<p>Une structure spécifique aux chalutiers de pêche arrière. Il s'agit d'une structure haute transversale au pont de chalutage utilisée pour hisser le cul-de-chalut au-dessus des parcs et y répandre la capture.</p>	
<p>Corde de dos</p>	<p>Ralingue fixée à la partie supérieure de l'ouverture du chalut.</p>	
<p>Bourrelet</p>	<p>Ralingue fixée à la partie inférieure de l'ouverture du chalut.</p>	
<p>Flotteurs de chalut</p>	<p>Des flotteurs de chalut sont montés sur la corde de dos pour la soulever du fond et faciliter son ouverture verticale.</p>	
<p>Cul-de-chalut</p>	<p>Poche fermant le chalut dans laquelle s'amassent les poissons lors du chalutage. Généralement faite d'une nappe de filet plus solide qui peut s'ouvrir et donc être vidée par le bas.</p>	
<p>Chalut</p>	<p>Les principales catégories de chalut sont :</p> <p><u>Chalut de fond (chalut à panneaux)</u> : forme un long triangle dont le côté le plus large, qui correspond à l'ouverture du chalut, rétrécit jusqu'à créer une poche étroite (ou le « cul-de-chalut »). Traîné sur le fond marin et maintenu ouvert par deux « panneaux de chalut ».</p> <p><u>Chalut pélagique</u> : ressemble au chalut de fond mais est traîné en pleine eau, entre la surface et le fond marin. Des panneaux de chalut sont également utilisés pour ouvrir le chalut.</p> <p><u>Chalut à perche</u> : le filet est maintenu ouvert par une barre solide ou perche, et aucun panneau n'est requis.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>Filet</p>	<p>Le maillage du filet et son orientation varient en fonction des espèces ciblées et du type de chalut. L'orientation des mailles est généralement de type « losange » ou « carré ». Le maillage et l'orientation varient également en fonction des différentes sections du chalut. Les nappes à mailles carrées sont insérées pour permettre aux petits poissons de s'échapper du filet car les mailles carrées ne se déforment pas lors du virage alors que les mailles de type losange ont tendance à se fermer lors de la remontée du chalut.</p>	

<p>Diabolos / rondelles en caoutchouc / dispositif « trémie de roche »</p>	<p>Les diabolos sont des sphères en acier qui sont parfois attachés au bourrelet pour traîner le chalut sur des fonds rocailleux. Des rondelles en caoutchouc de même taille sont placées entre chaque diablo pour constituer un dispositif « trémie de roche » (qui rebondit sur la roche).</p> 
<p>Panneaux de chalut</p>	 <p>Deux panneaux de chalut sont fixés à son ouverture. L'orientation des panneaux et la pression de l'eau du courant sur les panneaux les écartent de manière perpendiculaire au mouvement de propulsion avant du navire, et donc ouvre le chalut. Il existe différents types de panneaux : Ovale, en V et Carré. Ils sont solidement renforcés pour le chalutage sur les fonds marins. Les chaluts pélagiques utilisent des panneaux pélagiques hydrodynamiques rectangulaires qui sont de conception plus légère, car ils ne touchent pas les fonds marins.</p>

Filet maillant

Les filets dérivants ou filets maillants se composent d'une série de nappes de filet suspendues dans la colonne d'eau. Il s'agit d'une méthode de pêche passive qui n'utilise aucun appât ; les poissons ne sont pas capturés de manière active. En nageant, ils pénètrent dans le filet et se retrouvent emmêlés. Les filets maillants peuvent être classés dans plusieurs grandes catégories : filets fixes (ancrés), trémails et filets dérivants.

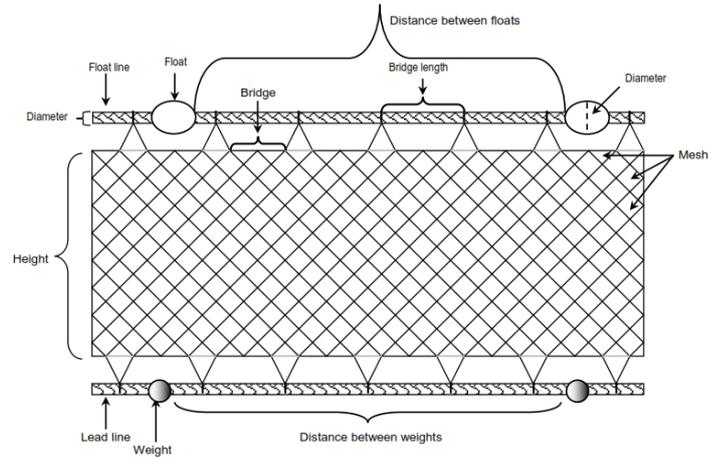
Un trémail est formé de trois nappes superposées. Une nappe intérieure lâche, à petites mailles, est intercalée entre deux nappes extérieures qui sont plus tendues et ont des mailles plus larges. La nappe intérieure peut être en nylon torsadé ou nylon monofilament, alors que les nappes extérieures sont généralement en filaments de nylon torsadés.



Navire de pêche à filets maillants opérant dans l'océan Indien.

Les trémails et filets maillants capturent les poissons de trois manières différentes. Les poissons peuvent se retrouver coincés, retenus par une maille autour du corps ; accrochés par les ouïes ; ou emmêlés par les dents, les épines des nageoires ou toute autre partie saillante sans pour autant avoir pénétré la maille. Le maillage des filets maillants permet de sélectionner et de contrôler la taille des poissons capturés de manière très efficace. Les poissons qui sont plus petits que la maille du filet peuvent librement passer au travers alors que ceux, qui sont trop gros pour arriver à y enfoncer la tête jusqu'aux ouïes ont également peu de chances d'être capturés. Les trémails emmêlent aussi les poissons dans des trappes ou poches de filet. Cela se produit lorsque les poissons nagent à travers une des nappes extérieures, butent sur la nappe intérieure et se retrouvent transportés vers l'autre nappe extérieure, ce qui crée un effet de trappe ou de poche, les emprisonnant. Les trémails sont donc moins sélectifs en termes de la taille de ses prises.

Les filets maillants et les trémails sont très populaires à travers le monde, et utilisés pour la pêche côtière comme la pêche en mer surtout par les pêcheries artisanales. Dans les années 80, un certain nombre de pays faisaient usage considérable de filets dérivants en haute mer pour pêcher le thon. Toutefois, ces prises étaient également associées à un nombre élevé de captures accidentelles de mammifères marins et de tortues marines. L'utilisation de filets dérivants de plus de 2,5 kilomètres de long en haute mer a été interdite par les Nations unies en 1991. En 1993, les Nations unies ont également interdit l'utilisation de filets maillants dans les eaux internationales, mais son utilisation dans les zones économiques exclusives des états côtiers est laissée à la discrétion de ceux-ci. 757 navires enregistrés auprès de la CTOI pratiquent la pêche aux filets maillants.



Les filets dérivants de plus de 2,5 kilomètres de long en haute mer a été interdite par les Nations unies en 1991. En 1993, les Nations unies ont également interdit l'utilisation de filets maillants dans les eaux internationales, mais son utilisation dans les zones économiques exclusives des états côtiers est laissée à la discrétion de ceux-ci. 757 navires enregistrés auprès de la CTOI pratiquent la pêche aux filets maillants.

Les filets maillants sont généralement composés de séries de nappes de filet, avec une ralingue inférieure lestée bordant le bas, et une ralingue supérieure à laquelle sont fixés des flotteurs. Ces nappes de filet sont disponibles sur le marché en « écheveaux » et tout navire peut facilement en stocker un grand nombre à bord pour fabriquer des filets en mer et remplacer ceux qui se perdent ou sont endommagés. La flottabilité de la ralingue supérieure (ligne de flotteurs) est assurée par de la mousse rigide, des bouées ovales ou cylindriques. La ralingue inférieure est lestée à l'aide de poids ou d'une corde avec âme en plomb intégrée. C'est la relation entre les flotteurs et la ralingue lestée qui détermine si le filet va flotter ou non.

Dans des eaux peu profondes, les filets fixes et trémails sont ancrés au fond marin et les lignes d'ancre en déterminent l'orientation verticale, alors que les filets dérivants sont eux mouillés à la surface ou juste en-dessous, ne sont pas ancrés et dérivent au gré des courants.

Les filets maillants sont fabriqués avec des brins de nylon monofilament et des matériaux multifilaments. La taille des mailles se mesure en étirant les mailles et en calculant la distance entre deux nœuds, en centimètres ou en millimètres. La distance qui sépare deux points de fixation du filet sur la ralingue supérieure est appelée la largeur de l'armement. Le rapport d'armement détermine la profondeur et la tension des nappes du filet. Ce ratio se calcule en divisant la longueur de filet attachée à la ralingue supérieure ou à la ralingue lestée par la longueur maximale du filet. On peut également le calculer en divisant la largeur d'armement d'une seule maille par sa longueur étirée. La taille et l'espacement des flotteurs sur la ralingue supérieure et des lests sur la ralingue inférieure dépendent également de la profondeur de pose du filet. Plusieurs nappes de filet peuvent être assemblées en un seul filet et plusieurs filets peuvent être connectés les uns aux autres pour former un filet plus long. Les filets dérivants utilisés en haute mer peuvent atteindre jusqu'à 60 km.

Sur les petits navires, les filets maillants sont manipulés à la main alors que sur les plus gros navires, des treuils hydrauliques/enrouleurs de filet sont employés pour manipuler et ranger les filets. Pour déterminer les prises par unités d'effort dans cette pêcherie, les observateurs devront collecter une série d'informations sur les caractéristiques du filet, la stratégie de pose ainsi que certaines caractéristiques du navire.

Un filet maillant de fond peut être défini comme étant un mur de filet ayant une ligne inférieure lestée pour le retenir sur le fond marin, et maintenu plus ou moins à la verticale par une ligne de flotteurs.

Autres appellations : filet de fond, filet maillant, filet emmêlant, trémail.

Nappe (écheveau) de filet : longueurs, profondeurs, maillages et matériaux divers, disponible chez les fabricants de filets.

Tessure : un certain nombre de nappes de filet connectées les unes aux autres en un dispositif de pêche unique pouvant être posé et viré.

Ligne de flotteurs (ralingue supérieure) : attachée à la rangée de mailles supérieure, et relie les nappes de filet entre elles pour en faire un filet plus long (tessure).

Ligne lestée (ralingue inférieure) : cordage lesté attaché à la rangée de mailles inférieure, connectant un nombre défini de nappes de filet d'une tessure, conjointement avec la ligne de flotteurs.

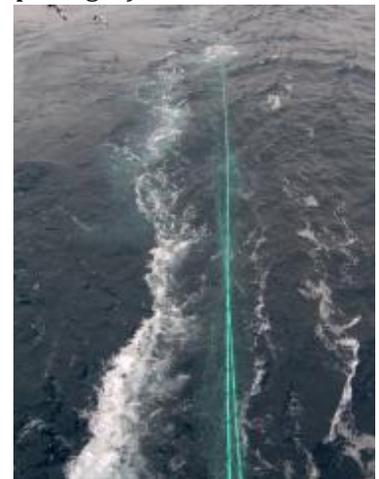
Ancre et bouées d'extrémités : lests : ancre et bouées de marquage attachées à la fin de chaque tessure, (similaires ou identiques à celles utilisées pour marquer les extrémités d'une palangre).



Tambour ou enrouleur de filet utilisé pour haler le filet maillant



Guide permettant de remonter un filet maillant sur le navire par les côtés



Mouillage d'un filet maillant : ralingues supérieure et inférieure lestée visibles



Glissière (ou canal) utilisée pour guider le filet de l'emplacement de virage à l'arrière du navire ou il sera rangé, prêt à être de nouveau déployé



Maillons de chaîne utilisés pour ancrer le filet

Pêche à la canne

La pêche à la canne se pratique à l'aide d'une ligne garnie d'un hameçon montée sur une canne. Les cannes sont en bois (incluant le bambou, construites avec un bambou refendu) et de plus en plus, en fibre de verre.

En pêche industrielle, les « canneurs » qui pêchent le thon peuvent faire 15 à presque 40 mètres de long avec des installations spéciales qui leur permettent d'utiliser autant de cannes que possible sur le côté du navire et de stocker des appâts, si possibles vivants, dans les meilleures conditions. Les cales à poisson sont divisées en une cale principale centrale et de plus petits cales et réservoirs. La cale principale est utilisée pour conserver les captures et est généralement réfrigérée sur les plus gros navires. Les plus petits navires peuvent utiliser de la glace pour conserver les captures lors de sorties de pêche courtes.



Canneur de la flotte des Maldives.

Comme pour les opérations de pêche à senne coulissante, le plus gros de l'activité quotidienne des canneurs est consacré à la recherche des poissons ; les manœuvres de pêche sont, elles, effectuées relativement rapidement. Toutefois, contrairement aux senneurs à senne coulissante, les canneurs passent également une partie considérable de leur temps à attraper des appâts vivants. Les zones de pêche au thon sont souvent éloignées des zones de pêche d'appâts, ce qui représente un défi majeur pour cette technique de pêche. La pêche à l'appât se pratique dans des eaux abritées et cible des sardines, anchois et petits maquereaux. L'opération est souvent effectuée la nuit pour pouvoir attirer certaines espèces d'appâts à l'aide de lumières. Parfois, des lumières sous-marines sont également utilisées.



Pêche à la canne avec pulvérisation d'eau.

Des sennes coulissantes sont généralement utilisées pour capturer les espèces d'appâts les plus difficiles et sont déployées par le canneur, des skiffs ou depuis la plage. Des carrelets (filets « boke-ami ») sont utilisés pour capturer les espèces d'appâts les plus fragiles. Ces filets sont déployés sur le côté du canneur. Les appâts sont transférés à l'aide d'épuisettes (méthode sèche) ou de seaux remplis d'eau (méthode humide) dans des réservoirs d'appâts où circule de l'eau de mer.

Les méthodes de recherche de thon sont similaires à celles utilisées par les senneurs à senne coulissantes et incluent :

- des sonars et des sondeurs permettant de détecter les bancs de poissons à proximité immédiate du navire et d'évaluer les caractéristiques du banc avant la pose du filet ;
- la recherche des oiseaux marins associés aux bancs de thons ;
- la recherche des bancs de dauphins ou d'autres mammifères marins ;
- la localisation ou le déploiement de dispositifs de concentration de poissons (DCP), ou d'autres objets flottants tels que des troncs d'arbres ou des animaux morts sous lesquels les poissons sont susceptibles de se rassembler.

Une fois le banc repéré, le navire s'en approche à vitesse maximale. Le sonar indique si les thons sont présents, la taille des poissons et la densité du banc, tandis que l'échosondeur indique la profondeur du banc. Ces deux appareils sont étroitement surveillés durant l'opération.

Dès que le navire est positionné sur le banc, il s'arrête et les pulvérisateurs sont activés. Aussitôt que le banc approche la surface, l'ordre est donné de commencer à boêter. La combinaison de l'agitation de surface causée par l'eau pulvérisée et des appâts vivants crée chez les poissons une frénésie alimentaire. La pêche commence lorsque les thons sont vus proches de la surface ou en surface et des appâts vivants sont utilisés. Des leurres artificiels remplacent généralement les appâts vivants une fois la frénésie alimentaire déclenchée.

Les poissons accrochés sont sortis hors de l'eau très rapidement et plusieurs tonnes peuvent être ainsi capturées en un court laps de temps. Un seul pêcheur peut facilement remonter jusqu'à 15 kg de poissons. Les cannes sont souvent doublées pour remonter les poissons les plus lourds.



Thon pêché à la canne et remonté à bord

Des lignes spéciales sont également accrochées à l'extrémité des cannes, les reliant à des treuils lorsque des poissons particulièrement gros requièrent une puissance de levage supérieure.

Lorsque la pêche se déroule sur DCP, les premières captures sont en général composées de comètes saumon et de coryphènes. Ces poissons occupent la couche d'eau supérieure et doivent être pêchés avant pour permettre la capture des albacores et des listaos. La pêche peut parfois être interrompue avant que le banc ne soit épuisé et le navire dérive alors avec le banc. Différentes méthodes sont utilisées pour encourager les thons à se regrouper sous le canneur avant la prochaine manœuvre de pêche. Celles-ci incluent :

- pêcher de façon intensive mais sur de courtes périodes ;
- activer les pulvérisateurs et boêter entre les sessions de pêche ;
- dériver de jour comme de nuit ;
- allumer de puissants projecteurs de pont pendant la nuit.

Les canneurs collaborent souvent avec les senneurs. Après avoir rempli leurs cales à poisson, ils peuvent passer un accord avec un senneur et lui indiquer l'emplacement du banc.



Captures dans la cale d'un canneur.



Captures sur le pont d'un canneur.

Canneur

Les canneurs travaillant exclusivement pour les senneurs ne débarquent pas leurs propres prises et sont payés directement par la maison mère des senneurs. Ils dérivent avec un banc de thons associé jusqu'à ce qu'il soit suffisamment grand pour être commercialement rentable. Les canneurs déploient également des DCP pour le compte des senneurs. La communication entre les groupes de navires travaillant ensemble peut leur permettre de couvrir plusieurs centaines de miles, les senneurs fournissant de précieuses informations météorologiques aux canneurs qui sont plus petits et plus vulnérables.

Annexe III : Navigation, latitude et longitude

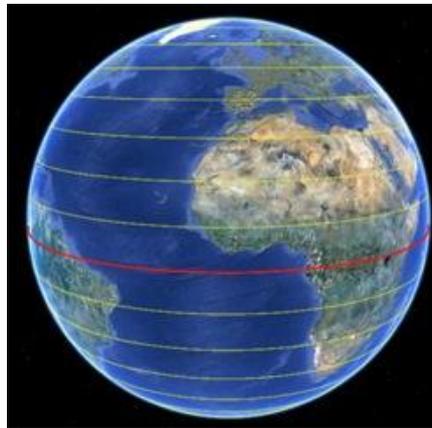
N'importe quelle position, n'importe où sur terre, peut être exprimée en degrés de latitude et de longitude. Les lignes de latitude mesurent les positions au nord et au sud de l'équateur et sont représentées par des lignes horizontales qui parcourent les cartes d'est en ouest (ou d'ouest en est). La ligne de l'équateur (latitude 0°) fait le tour de la Terre ; elle se trouve exactement à mi-chemin entre le pôle Nord et le pôle Sud, et divise la planète en un hémisphère nord et un hémisphère sud. D'un point de vue technique, les latitudes sont des mesures angulaires exprimées en degrés (marquées d'un $^{\circ}$) qui vont de 0° à l'équateur (basse latitude) à 90° aux pôles nord et sud. Les latitudes ne peuvent pas dépasser 90° Nord ou Sud :

- Symbole d'abréviation pour les latitudes situées au Nord de l'équateur (N) ;
- Symbole d'abréviation pour les latitudes situées au Sud de l'équateur (S).

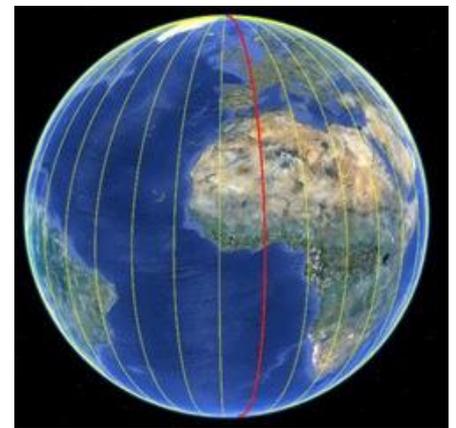
En navigation, les longitudes sont utilisées pour les mesures est-ouest. Des lignes qui parcourent une carte du nord au sud représentent des lignes de longitude constante.

Toutes les lignes de longitude se croisent aux pôles. Le méridien de « Greenwich » ou le « méridien d'origine » est la ligne de longitude (méridienne) qui passe à travers l'Observatoire royal de Greenwich en Angleterre. Elle a été choisie comme la Longitude 0° et toutes les lignes de longitude sont mesurées en degrés à l'Est (E) ou à l'Ouest (O) de Greenwich jusqu'à un maximum de 180° . La ligne de longitude se trouvant à cette position est appelée la longitude 180° ou la ligne de changement de date. Le méridien de Greenwich et la ligne de longitude 180° divisent la terre en un hémisphère est et un hémisphère ouest.

À noter que les latitudes et les longitudes sont toutes deux mesurées en degrés ($^{\circ}$) et en minutes ($'$), et divisions de minutes, ou secondes ($''$). Par exemple : $34^{\circ} 21,5274' S$ $018^{\circ} 30,3789' E$. Les valeurs décimales des minutes peuvent également être converties en secondes en les multipliant par 60, ex. $34^{\circ} 21'31,644''S$ et $18^{\circ}30'22,734''E$ pour pouvoir marquer plus facilement les positions sur une carte en projection de Mercator.



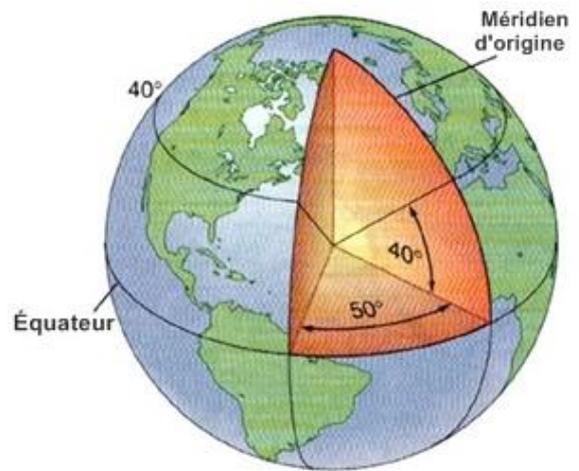
Lignes de latitude.



Lignes de longitude

Cartes de navigation

Une carte en projection de Mercator type montre une partie de la surface de la terre. Ces cartes de navigation sont orientées de sorte que le haut de la carte pointe toujours vers le Nord. Les lignes de latitude et de longitude sont des lignes droites ; les lignes de latitude sont dessinées à l'horizontale sur la carte [Est - Ouest] et les lignes de longitude sont dessinées à la verticale [Nord - Sud]. Les lignes de latitude et de longitude sont donc perpendiculaires (90°) les unes aux autres. Les unités de latitude sont inscrites sur les côtés, avec une valeur croissante en direction des pôles.



Vue éclatée de la terre. La ligne est-ouest située à 40° au nord de l'équateur est la latitude $40^{\circ} N$, la ligne nord-sud située à 50° à l'ouest du méridien d'origine est la longitude $50^{\circ} O$

Les unités de longitude sont inscrites en haut et au bas de la carte, avec un angle croissant en direction de l'Est ou de l'Ouest.

Toute position sur la carte peut être déterminée en traçant une ligne horizontale vers le côté de la carte pour obtenir sa latitude et en dessinant une ligne verticale allant de la position vers le haut ou le bas de la carte pour obtenir sa longitude.

Route et trajectoires de navire

La route d'un navire indique la direction vers laquelle elle se dirige en termes de degrés. Elle est exprimée par une notation de trois chiffres, allant de 000 à 360 degrés, qui est obtenue à partir de la rose des vents marquée sur la carte.

La route ou la trajectoire d'un navire peut être tracée sur une carte ou enregistrée sur un traceur électronique. Les systèmes de navigation électroniques permettent de sauvegarder les trajectoires sur le dispositif et souvent, de télécharger ces informations sur des appareils de stockage portatifs.

Ainsi, un inspecteur pourrait enregistrer une série de positions et les retracer sur la carte pour vérifier les mouvements d'un navire. De même, si le système utilisé sur le navire le permet, ses mouvements pourraient être copiés à partir du traceur ou de l'ordinateur employé pour la navigation. Ces informations pourraient alors être vérifiées par rapport aux données SSN.

Vitesse et distance

En termes de navigation, la distance se calcule en « mille marin » (nm) et la vitesse se mesure en « mille marin par heure » (nœud). Un mille marin est égal à 1,852 kilomètre. Par définition, un (1) mille marin est égal à une (1) minute de latitude et peut être mesuré à l'aide de l'échelle des latitudes se trouvant à gauche ou à droite de la carte. Toutefois, il est important de souligner qu'en raison de la projection (projection Mercator) des cartes de navigation de référence, la distance **ne peut être mesurée qu'à l'aide de l'échelle des latitudes la plus proche et non par rapport à l'échelle des longitudes**.

En théorie, la distance la plus courte entre deux points, peu importe leurs positions sur la surface de la planète, est l'arc de méridien, soit l'angle créé par les lignes reliant les deux points au centre de la terre. En cas de trajectoires rectilignes nord-sud où la longitude ne change pas, la même distance entre deux positions peut être calculée en déterminant la différence au niveau des latitudes (d-lat) en termes de minutes, ce qui équivaut à la distance en milles marins.

Calculer de manière précise la distance qui sépare deux positions ayant des latitudes et des longitudes différentes est un exercice autrement plus complexe qui requiert des formules d-lat et d-long.

$$A = \sin(d\text{-lat}/2)^2 + \cos[\text{début lat}] * \cos[\text{fin lat}] * \sin(d\text{-long}/2)^2$$

$$C = 2 * (\text{atan2}[A^{0.5}, (1-A)^{0.5}])$$

$$\text{Distance En kilomètres} = C * 6371$$

$$\text{En miles marins} = C * 3440$$

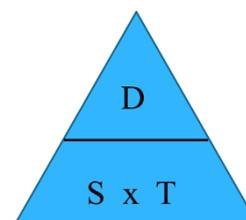
Toutefois, cette opération est facilitée sur les cartes Mercator car des compas à pointes sèches peuvent être utilisés pour mesurer la distance entre les deux points et à l'aide de l'échelle de latitudes la plus proche sur le côté de la carte, la distance en miles marins peut être obtenue.

Où ;

- d-lat = latitude1 - latitude2
- d-long = longitude1 - longitude 2
- « Sin » et « Cos » représentent les fonctions trigonométriques sinus et cosinus
- Atan2 représente la fonction trigonométrique arctangente

La distance parcourue par un navire, sa vitesse ou le temps qu'il mettra pour naviguer d'une position à une autre, peuvent être calculés à l'aide d'équations (vitesse temps distance).

Vitesse	$V = D / T$ miles marins par heure (nœuds)
Temps	$T = D / V$ Temps en heures et / ou / minutes (h : min)
Distance	$D = V \times T$ miles marins (nm)



Il est peu probable que l'inspecteur ait à calculer des distances lors d'une inspection de routine. Toutefois, si lorsque les coordonnées de deux positions sont comparées aux heures enregistrées, la distance parcourue semble indiquer que le navire bougeait à une vitesse improbable, cela doit être vérifié.

Par exemple, un senneur à senne coulissante lance un filet alors que la position du navire est 14° 20' S et 080° 40'E à 1800 et 6-heures plus tard, un second mouillage, correspondant à une nouvelle position de navire, soit 18° 00 S et 081° 00'E à 2400, est enregistré. La différence en termes de latitude entre ces deux positions est de 3° 40', ce qui équivaut approximativement à 220 miles marins. Pour parcourir une telle distance en six heures, la vitesse du navire devait excéder 36 nœuds. Est-ce un scénario possible ?

Fuseaux horaires

Un fuseau horaire est une zone de la surface terrestre où la même heure normale rythme les activités légales, commerciales et sociales. Sur certains navires, toutes les indications de temps se rapportent au fuseau horaire de l'État du pavillon ou du siège social de la société.

Lors de l'inspection des livres de pêche et des heures des coups de pêche, vérifier et demander dans quel fuseau horaire opérait le navire et si l'heure a été changée lors de la sortie de pêche. Ceci devra être pris en compte lors de la comparaison des heures de pêche aux différentes positions du navire. L'heure moyenne de Greenwich (*Greenwich Mean Time - GMT*), désormais appelée le temps universel coordonné (UTC), est l'heure au méridien origine de Greenwich et la référence commune choisie pour déterminer l'heure des activités de pêche, ex. les heures de positions SSN sont fournies en UTC et peuvent être ensuite converties en heure locale à l'aide de calculs de fuseau horaire.

Termes de navigation de base

TERME	SIGNIFICATION GÉNÉRALE
Tribord	Le côté droit du navire lorsqu'on regarde vers l'avant de celui-ci.
Bâbord	Le côté gauche du navire lorsqu'on regarde vers l'avant de celui-ci.
Avant	La partie avant du navire (c'est-à-dire en direction de la proue).
Arrière	La partie arrière du navire (c'est-à-dire en direction de la poupe).
Par le travers	La partie se trouvant au milieu du navire. La ligne du milieu qui traverse le navire de bâbord à tribord.
Dans la mâture	Généralement signifie monter dans la superstructure du mât.
Passerelle	Le compartiment ou la position d'où la navigation du navire est effectuée par le capitaine. La passerelle fournit une vue dégagée et permet de voir clairement ce qu'il y a devant le navire et sur les côtés ; souvent même, elle fournit une vue à 360 degrés.
Pont	Tout « sol » sur lequel vous pouvez marcher à l'intérieur comme à l'extérieur du navire. En extérieur, il est souvent désigné par le terme Pont Supérieur.
Carte	Une carte marine du littoral indiquant les caractéristiques côtières importantes pouvant être utiles pour la navigation. Une carte marine indique également la profondeur des eaux à l'aide des courbes isobathes précises utilisées pour la navigation.
Mille marin (nm)	Un mille marin est par définition égal à une minute de latitude. En expression de distance conventionnelle, cela équivaut à approximativement 2 020 yards ou 1,85 kilomètre. La mesure de référence pour les distances en matière de navigation maritime et aérienne car elle est basée sur les latitudes. Sur la carte en projection de Mercator, la distance peut être mesurée en utilisant l'échelle des latitudes se trouvant sur le côté et la mesure doit se faire sur la section de l'échelle la plus proche de la zone où les positions sont mesurées.
Nœud (nd)	Un nœud = 1 mille marin par heure. Il mesure la vitesse et non la distance.

Annexes

Compas gyroscopique	Un compas très stable, à roue gyroscopique, qui recherche le nord géographique. Indique des relèvements et des routes vrais.
Compas magnétique	Un compas qui indique le pôle Nord magnétique. Sujet à des erreurs de Variation et de Déclinaison.
Passage au méridien	Le moment auquel le soleil n'est ni au Nord ni au Sud du navire (en fait, un midi propre au navire). À l'aide d'un sextant, la latitude exacte du navire peut être calculée en utilisant l'almanach nautique.
Le livre de bord du navire	Document sujet à contrôle, sous la responsabilité du capitaine. Il s'agit d'un document juridique et peut servir de preuve lors de procédures judiciaires. Toutes les activités du navire y sont enregistrées, ainsi que tous les rapports de navigation et opérations d'étalonnage d'équipements clés. Fausser ou modifier toute entrée du livre est un délit.

Annexe IV : Formulaire – Demande préalable d'entrée au port (annexe A de la Résolution 10/11)

DEMANDE PRÉALABLE D'ENTRÉE AU PORT									
1. Port d'escale envisagé			<input type="checkbox"/> (Inscrire le nom du port) <input type="checkbox"/> (Inscrire le nom du port) <input type="checkbox"/> Autre						
2. État du port			(Inscrire le nom de l'État du pavillon)						
3. Date et heure d'arrivée estimées			____/____/____ ____H__mn						
4. Objet de l'accès au port		<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation du poisson <input type="checkbox"/> Ravitaillement <input type="checkbox"/> Réapprovisionnement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Force majeure							
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 CTOI			
16. SSN	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui : National <input type="checkbox"/> Oui ORGP		Type :						
17. Dimensions du navire		Longueur		Largeur		Tirant d'eau			
18. Nom et nationalité du capitaine du navire									
19. Autorisations de pêche appropriées									
Identificateur	Délivrée par	Validité	Zone(s) de pêche		Espèce		Engin		
20. Autorisations de transbordement appropriées									
Identificateur			Délivrée par				Validité		
21. Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs									
Date	Lieu	Nom	État du pavillon	Numéro ID	Espèce	Produit	Zone de capture	Quantité	
22. Captures totales à bord							23. Captures à débarquer		
Espèce		Produit		Zone de capture		Quantité		Quantité	

Annexe V : Descriptions des champs de données et guide pour remplir la demande préalable d'entrée au port (annexe A de la Résolution 10/11)

N° Champ	Champ de données	Description du champ
1	Port d'escale envisagé	Enregistrer, en texte libre, le nom et le code du port dans lequel le navire demande à entrer. Exemple : Mombasa
2	État du port	Enregistrer le nom de l'État du port en utilisant les codes pays/territoires ISO 3166 alpha-3. Par exemple ; MOZ (pour Mozambique)
3	Date et heure d'arrivée estimées	Consigner la date et l'heure d'arrivée estimées du navire aux limites du port. Le navire devra peut-être demander la permission ou solliciter la présence d'un pilote des autorités portuaires pour entrer dans le port. Utiliser le format de date/heure : AAAA MM JJ / HH MM Exemple : 2012 11 25 / 23 30
4	Objet de l'accès au port	Consigner toutes les raisons pour lesquelles le navire demande l'accès au port : transbordement, conditionnement, transformation du poisson, approvisionnement en carburant, avitaillement, entretien, mise en cale sèche. Les codes communément acceptés peuvent être utilisés. Exemple : LAN ; TRX pour débarquement et transbordement
5	Nom du port et date de la dernière escale	Enregistrer en texte libre le nom ou le code du dernier port où le navire a fait escale et consigner la date de la dernière escale en utilisant le format AAAA MM JJ. Exemple : Durban 2012 07 23
6	Nom du navire	Texte libre : Inscrire le nom complet du navire tel qu'il est immatriculé dans les documents pertinents de l'État du pavillon. Exemple : Koryo Maru -11
7	État du pavillon	Enregistrer le nom de l'État du pavillon où le navire est immatriculé en utilisant les codes pays/territoires ISO 3166 alpha-3. Exemple : NZL (pour Nouvelle Zélande)
8	Type de navire	Enregistrer en utilisant le code ISSCFV (aussi appelé code alpha FAO). Exemple : PS (pour sennear), LL (pour palangrier)
9	Indicatif international d'appel radio	Enregistrer l'indicatif international d'appel radio du navire assigné par les autorités nationales chargées de délivrer les licences Exemple : TTFC, MD66G, UDSF, CHDS
10	Contact pour information sur le navire	Texte libre : noter les moyens de communiquer avec le navire, soit directement et / ou via l'agent du navire. Il est très important que les autorités de l'État du port puissent répondre à la demande du navire. Les moyens de communication peuvent inclure : INMARSAT, fax, courriel, téléphone mobile Exemple : Agent - M. Adams +3482456321 Numéros de téléphone du navire : 81-3-5473-0513, Fax 81-3-5473-0523 Courriel ujc@unitedjpn.co.jp
11	Propriétaire(s) du navire	Texte libre : Consigner les détails complets du propriétaire du navire ainsi que ses coordonnées. Exemple : Propriétaire : Wang Tat Corporation Pte Ltd, Adresse : 27-4,4-chome Shinbashi, Minato-ku, Tokyo Japan Tél : 03-5473-0513 FAX: 03-5473-0523 COURRIEL : ujc@unitedjpn.co.jp
12	ID certificat d'immatriculation	Consigner l'identification numérique ou alphanumérique de l'immatriculation du navire telle qu'elle a été délivrée par l'État du pavillon. Exemple : FRA000854430
13	ID navire OMI, si disponible	Enregistrer (si disponible) le numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale et du <i>Lloyds Register</i> . Le numéro d'identification OMI est composé des trois lettres « OMI » suivies du numéro comportant sept chiffres. Exemple : IMO1234567
14	ID externe, si disponible	Enregistrer en texte libre <u>Nom du navire et port d'immatriculation</u> ; qui est pratique internationale et, dans la plupart des cas, une exigence nationale. Le nom du navire sera affiché sur la proue et le nom du navire et le port d'immatriculation seront affichés sur la poupe. Exemple : SEIWA / Panama <u>IRCS</u> (indicatifs d'appel radio de l'Union internationale des télécommunications) ; doivent être

Annexes

		affichés sur les côtés bâbord et tribord de la superstructure du navire ou sur le flanc du navire. S'agissant des navires d'une longueur supérieure à 25m, la hauteur des lettres doit être d'au moins 1 m et l'épaisseur approx. 16 cm. Le lettrage doit être inscrit en blanc sur fond noir, ou en noir sur fond blanc. L'IRCS peut être écrit sous forme de lettres de l'alphabet. <p align="right">Exemple : JAAL</p>
14	ID externe, si disponible (<i>suite</i>)	Lorsque l'UIT (Union internationale des télécommunications) attribue un « identificateur national » à un pays, cela peut être affiché avec la licence ou le numéro d'immatriculation de l'État du pavillon. Dans ce cas, l'identificateur national sera séparé des autres caractères par un trait d'union. Par exemple : 9WA-9WZ (série de numéros attribués par l'UIT à la Malaisie) <u>Numéro de licence ou d'immatriculation assigné par l'État du pavillon.</u> Un État du pavillon peut aussi attribuer un numéro d'immatriculation et de licence pour identifier les navires. Ces identifications peuvent être affichées sous forme de lettres de l'alphabet ou de numéros et lettres d'immatriculation désignés à un secteur de pêche. Exemple : ST473-LT (le numéro d'immatriculation est le ST473 et le secteur de pêche est la pêche à la ligne et la pêche au thon)
15	ID CTOI	Enregistrer le numéro CTOI sous lequel le navire est immatriculé / autorisé par la CTOI Par exemple : IOTC008614
16	SSN	Vérifier si le navire est équipé d'un SSN ; <u>Oui : National</u> - Noter s'il communique à l'État du pavillon des données en ce qui concerne l'autorisation de l'État du pavillon délivrée au navire <u>Oui : ORGP</u> - Noter si le SSN communique des données à l'ORGP soit directement ou via son État du pavillon Exemple : NON OUI - National Oui - ORGP
	Type	Enregistrer en texte libre le type de SSN. Exemple : INMARSAT-C Argos Euteltracs
17	Dimensions du navire	Enregistrer en texte libre et sous forme numérique. Il s'agit d'information standard requise pour entrer dans la plupart des ports pour des manœuvres d'accostage et le navire doit communiquer ses dimensions telles qu'elles figurent sur son document d'immatriculation. Exemple : LHT - 54 m Maître-bau - 12 m Tirant d'eau - 6,5 m
18	Nom et nationalité du capitaine du navire	Enregistrer en texte libre le nom du capitaine de pêche / capitaine du navire. (ou <i>in absentia</i> la personne à bord détenant la responsabilité juridique). La nationalité du capitaine de pêche, d'après les détails de son passeport, doit être consignée. <i>Il convient de noter qu'un navire peut enregistrer les détails de deux capitaines lorsque ces postes sont occupés par deux personnes.</i>
19	Autorisations de pêcher appropriées	Il existe deux catégories d'autorisations de pêcher : <ul style="list-style-type: none"> • ATF obligatoire de son État du pavillon de pêcher en haute mer et dans la zone d'une ORGP. • Permis de pêche dont le navire a fait la demande auprès des États côtiers pour pêcher à l'intérieur de leurs ZEE (<i>zones économiques exclusives</i>). Enregistrer les détails de chaque autorisation de pêcher qui correspondent aux zones, aux captures et aux engins de pêche à bord en ce qui concerne : le numéro d'identificateur, l'autorité chargée de délivrer l'autorisation, la période de validité, les zones de pêche, les espèces et les engins. Le navire doit posséder des autorisations valides (à jour).
	Identificateur	Consigner l'identification numérique ou alphanumérique de l'autorisation de pêcher (licence de pêche / permis / autorisation). Exemple : (Japon) Numéro de licence T1599 (Seychelles) SC2011_14
	Délivrée par	Enregistrer en texte libre le nom de l'autorité / l'agence / le ministère public concerné de l'État du pavillon ou l'État côtier qui délivre la licence / le permis / l'autorisation de pêcher. Par exemple : Director of Fisheries Management Division, Fisheries Agency, Ministry of Agriculture Forestry and Fisheries, Government of Japan
	Période de validité	Enregistrer la date à laquelle l'autorisation de pêcher <u>viendra à expiration</u> . Utiliser le format AAAA MM JJ Exemple : 2017 07 31
	Zone(s) de pêche	À enregistrer en texte libre

Annexes

		<p><u>L'ATF de l'État du pavillon</u> remise au navire doit indiquer sous quelle ORGP et dans quelles zones statistiques de la FAO le navire est autorisé à opérer.</p> <p>Enregistrer en texte libre</p> <p align="center">Exemple 1 : Océan Atlantique / océan Indien / océan Pacifique oriental</p> <p align="center">Exemple 2 : océan Indien (zones FAO 51 & 57)</p> <p><u>L'ATF de l'État côtier</u> ne peut qu'autoriser le navire à opérer dans sa ZEE. Des conditions peuvent aussi s'appliquer en ce qu'il s'agit de la distance à laquelle le navire est autorisé à pêcher par rapport à la côte, ou des zones d'exclusion des pêcheries.</p> <p align="center">Exemple : ZEE Tanzanienne (Pas à moins de 12 milles marins de la côte).</p>
	Espèces	<p>Enregistrer les détails sur les espèces de poissons listées comme espèces cibles par chaque autorisation de pêcher. <i>Il est à noter que ces espèces peuvent être déclarées comme des groupes d'espèces</i></p> <p>Enregistrer en texte libre</p> <p align="center">Exemple ; Thons et espèces apparentées (hormis le thon rouge)</p>
	Engin de pêche	<p>Enregistrer en texte libre ou en code ISSCFG (aussi appelé code alpha FAO) les engins de pêche autorisés / sous licence pouvant être utilisés par le navire.</p> <p align="right">Exemple ; Palangre ou (LL)</p> <p><i>Note : tout autre engin trouvé à bord qui n'est pas spécifié peut être considéré comme engin de pêche INN.</i></p>
20	Autorisations de transbordement appropriées	<p>Enregistrer les détails de chaque autorisation de transbordement qui correspond aux poissons que le navire a à son bord, ce qui comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'identificateur de chaque autorisation, • Les détails de l'autorité ayant délivré l'autorisation, et • La période de validité de l'autorisation.
	Identificateur	Enregistrer l'identification numérique ou alphanumérique de l'autorisation / du permis / de la licence de transbordement. Enregistrer l'identificateur individuel du transbordement.
	Délivrée par	<p>Consigner en texte libre le nom de l'autorité / de l'agence / du ministère public approprié de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP délivrant la licence / le permis / l'autorisation de transbordement.</p> <p>Par exemple : Tsuyoshi ONODERA, Far Seas Fisheries Division, Fisheries Agency of JAPAN</p>
	Période de validité	<p>Enregistrer les <u>dates de début et de fin</u> auxquelles un navire est autorisé à transborder.</p> <p>Format : Délivré JJ MM AAAA Expiration JJ MM AAAA.</p>
21	Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs	Cette rubrique du formulaire doit être remplie lorsque le navire faisant une demande d'entrée au port a embarqué des captures d'un / de navire(s) donneur(s) lors des opérations de transbordement.
	Date	Enregistrer la date du transbordement. Format : JJ MM AAAA. Exemple : 21 10 2012
	Lieu	<p>Enregistrer la position (latitude et longitude ou port) où ont eu lieu les transbordements</p> <p>Format ; Position - Latitude JJ MM (N ou S) / Longitude JJJ MM (E ou O) ou nom du port en texte libre.</p> <p align="center">Exemple : Position ; 05° 45' S / 067° 15' E Port Cape Town</p>
	Nom	<p>Enregistrer en texte libre le nom complet du navire donneur d'où proviennent les poissons</p> <p align="right">Exemple : CHIYO MARU NO.18</p>
	État du pavillon	<p>Enregistrer l'État du pavillon du navire donneur. Utiliser les codes pays / territoires ISO 3166 alpha-3</p> <p align="right">Exemple : MOZ (pour Mozambique)</p>
	Numéro ID	<p>Enregistrer le numéro ID CTOI du navire donneur d'où proviennent les poissons. Si ces navires ne sont pas répertoriés sur la liste positive de la CTOI mais le sont sur la liste d'une autre ORGP, enregistrer ces numéros. Si les navires ne figurent pas sur la liste d'une organisation de gestion des pêches, enregistrer leur IRCS ou leur numéro d'immatriculation national et / ou leur numéro OMI <u>si disponible</u>. Le but est de pouvoir identifier avec certitude les navires.</p> <p>Par exemple : N° CTOI IOTC001635 N° ICCAT AT000JPN00091 N° IRCS JAAL</p>
	Espèces	Enregistrer la liste complète des espèces et des produits transbordés. Utiliser les codes FAO des espèces

Annexes

		Par exemple : YFT pour albacore SKJ pour listao
	Produit	Enregistrer la condition ou l'état de production des captures lorsqu'elles sont débarquées du navire donneur ; si elles ont subi des transformations ou pas. Utiliser les codes de production de la FAO ou les « Directives pour la déclaration des données statistiques des pêches à la CTOI » (tableau 19). Par exemple : NO – Non transformé DR – Manipulé (sans branchies et éviscéré et/ou étêté et/ou sans queue et/ou sans nageoires, etc.) <i>(Si possible, recouper le code produit à son facteur de conversion. Ces éléments sont fournis dans la section Identification des espèces du manuel)</i>
	Zone de capture	Enregistrer la zone géographique / statistique appropriée où les prises ont été effectuées par le navire donneur. Cela devra inclure, au minimum, la sous-division et/ou la sous-zone statistique de la FAO. Par exemple : CTOI FAO 51 – ZEE MOZ ou HS (hautes mers) ICCAT FAO 47 - HS CCAMLR ASD 58.4.2 – SSRU A
	Quantité	Enregistrer la quantité totale de poissons débarqués de chaque navire donneur. Enregistrer les poids en kilos (kg).
22	Total des captures à bord	Enregistrer le total des captures / produits à bord lorsque le navire entre au port. Les détails doivent comprendre : les espèces, les produits, la zone de capture et la quantité.
	Espèces	Enregistrer une liste complète des espèces à bord. Utiliser les codes des espèces de la FAO. Exemple : YFT pour Albacore BET pour Thon obèse
	Produits	Voir les codes des produits pour le transbordement
	Zone de capture	Voir l'enregistrement de la position / zone pour le transbordement
	Quantité	Enregistrer le poids de chaque espèce et produit. Enregistrer les poids en kilos (kg).
23	Captures à débarquer	Enregistrer les détails et la quantité des captures qui seront débarquées au port (s'il en existe).

Annexe VI : Liste de vérification – Évaluation de la demande préalable d'entrée au port

 LISTE DE VÉRIFICATION ÉVALUATION DE LA DEMANDE PRÉALABLE D'ENTRÉE AU PORT		
Nom de l'agent		ID
Éléments / Actions	Date du début de l'action	Irrégularités éventuelles / commentaires / résultats des actions
AREP reçue/...../.....	
Nom du navire		
Pavillon		
Numéro CTOI		
<input type="checkbox"/> 1 ^{er} port d'escale <input type="checkbox"/> Occasionnel <input type="checkbox"/> Régulier		
Nom du port et date de la dernière escale :		
Objet de l'escale :	<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation du poisson <input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Force majeure	
Vérification sur les listes INN (CTOI, ICCAT, CCSBT, IATTC, WCPFC, COLTO, NAFO, OPRT, UE, Norvège)	___/___/___	Sur la liste INN : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Vérification sur les listes positives	___/___/___	Sur la liste positive : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Si le navire ne figure pas sur les listes positives, contacter : <input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> autres_____	___/___/___	
Réception de la réponse	___/___/___	
Autorisation de pêcher de l'État du pavillon	___/___/___	
Si l'autorisation n'est pas fournie, contacter : <input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> État côtier	___/___/___	
Autorisation de transbordement	___/___/___	
Si l'autorisation n'est pas fournie, contacter : <input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> autres_____	___/___/___	
Réception de la réponse	___/___/___	
Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs	___/___/___	
Navires donneurs pas sur la liste positive, contacter : <input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> autres_____	___/___/___	
Réception de la réponse	___/___/___	

Demande d'informations supplémentaires	<p>Oui <input type="checkbox"/></p> <p>___/___/___</p> <p>Réponse obtenue :</p> <p>___/___/___</p> <p>Non <input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêcher de l'État côtier (<i>spécifier</i>) : _____</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêcher de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de transborder de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Livre de pêche</p> <p><input type="checkbox"/> Certificat d'immatriculation du navire de pêche</p> <p><input type="checkbox"/> Déclarations de transbordement de la CTOI</p> <p><input type="checkbox"/> Registre SSN de ___/___/___ à ___/___/___</p> <p><input type="checkbox"/> Passeport <input type="checkbox"/> carte d'identité nationale du capitaine du navire</p> <p><input type="checkbox"/> Autres documents : (<i>spécifier</i>) : _____</p>
Recommandations	<p>___/___/___</p>	<p><input type="checkbox"/> Autoriser l'entrée et l'utilisation des installations portuaires</p> <p><input type="checkbox"/> Autoriser l'entrée mais refuser l'utilisation des installations portuaires</p> <p><input type="checkbox"/> Refuser l'entrée</p>
Si l'entrée est autorisée, recommandations pour inspections	<p>___/___/___</p>	<p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêcher de l'État du pavillon /TRX</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de transborder de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Livre de pêche</p> <p><input type="checkbox"/> Autres documents à bord</p> <p><input type="checkbox"/> Engins de pêche et équipements associés</p> <p><input type="checkbox"/> Autres documents : _____</p> <p><input type="checkbox"/> Captures à bord</p> <p><input type="checkbox"/> Autres : _____</p>

Annexe VII : Notification à un navire de pêche suite à une demande d'entrée au port

 iotc ctoi	NOTIFICATION À UN NAVIRE DE PÊCHE SUITE À UNE DEMANDE D'ENTRÉE AU PORT (Résolution de la CTOI 10/11 - paragraphe 7)
--	---

Date : _____

DE :

Nom de l'État du port	
Autorité compétente	

À :

Représentant du navire	
-------------------------------	--

INFORMATIONS SUR LE NAVIRE DE PÊCHE FAISANT UNE DEMANDE D'ENTRÉE AU PORT

AREP reçue		Port d'escale	
Date et heure d'arrivée estimées	____/____/____	____H__mn	
Nom du navire		Pavillon du navire	IRCS
Numéro CTOI		ID certificat d'immatriculation	

DÉCISION DE L'ÉTAT DU PORT

La décision suivante a été prise à l'égard de la demande que vous avez soumise pour entrer au port de _____

- Entrée au port autorisée
- Entrée au port autorisée – Utilisation des installations portuaires refusée
- Entrée au port refusée pour les raisons suivantes :
- Navire de pêche sur la liste INN
 - Navire de pêche pas autorisé par l'État du pavillon
 - Navire de pêche pas sur la liste positive de l'ORGP : _____
 - Autre : _____

Nom de l'agent	Date et signature	Sceau officiel

Transmis à :

<input type="checkbox"/> Douanes : _____ <input type="checkbox"/> Immigration : _____ <input type="checkbox"/> Autre autorité portuaire : _____ <input type="checkbox"/> Autres : _____	<input type="checkbox"/> État du pavillon : _____ <input type="checkbox"/> État côtier : _____ <input type="checkbox"/> ORP / ORGP : _____
--	--

Annexe IX : Descriptions des champs de données et guide pour remplir le formulaire de rapport d'inspection au port (annexe A)

		FORMULAIRE DE RAPPORT D'INSPECTION AU PORT				1. N° du rapport d'inspection		2. État du port							
3. Autorité chargée de l'inspection															
4. Nom et ID de l'inspecteur principal						5. Port d'inspection									
6. Début de l'inspection						7. Fin de l'inspection									
A		M		J		HH		A		M		J		HH	
8. Notification préalable reçue		9. Objet(s) de l'accès au port (√)		<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation <input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Autres											
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>				État		Date									
10. Dernier port d'escale		Nom du port		État		Date		A		M		J			
11. Nom du navire				12. État du pavillon				13. Type de navire							
14. IRCS		15. ID certificat d'immatriculation		16. ID navire OMI		17. ID externe		18. Port d'immatriculation							
19. Nom, adresse et coordonnées du / des propriétaire(s) du navire				20. Nom, adresse et coordonnées du/des propriétaire(s) effectif(s) (si différents du propriétaire du navire)				21. Nom, adresse et coordonnées de l' / des exploitant(s) (si différents du propriétaire du navire)							
22. Nom et nationalité du capitaine du navire				23. Nom et nationalité du capitaine de pêche				24. Agent du navire							
25. SSN		Non <input type="checkbox"/> Oui National <input type="checkbox"/> Oui ORGP <input type="checkbox"/>		Type :		<input type="checkbox"/> Argos <input type="checkbox"/> Inmarsat <input type="checkbox"/> Iridium <input type="checkbox"/> Autres :									
26. Statut vis-à-vis de la CTOI, y compris l'inscription INN															
Identificateur du navire		ORGP		Statut de l'État du pavillon		Navire sur liste autorisée		Navire sur liste INN							
						Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>							
27. Autorisation(s) de pêcher appropriée(s)															
Identificateur	Délivrée par		Période de validité		Zone(s) de pêche		Espèce	Engin							
28. Autorisation(s) de transbordement appropriée(s)															
Identificateur				Délivrée par				Période de validité							
29. Informations sur les transbordements intéressant les navires donneurs															
Nom du navire		État du pavillon	N° ID	Espèce	Produit	Zone(s) de capture	Quantité								
30. Évaluation des captures débarquées (quantité)															
Espèce	Produit	Zone(s) de capture	Quantité déclarée	Quantité débarquée	Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité débarquée										

31. Captures restées à bord (quantité)					
Espèce	Produit	Zone(s) de capture	Quantité déclarée	Quantité restée à bord	Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité déterminée
32. Examen du / des livre(s) de pêche et d'autres documents				Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Observations
33. Respect du / des système(s) de documentation des captures applicable(s)		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Observations		
34. Respect du / des système(s) d'information commerciale applicable(s)		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Observations		
35. Type d'engin utilisé		36. Engin examiné conformément au paragraphe e) de l'annexe 2		Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Observations
37. Conclusions de l'inspecteur					
38. Infraction(s) apparente(s) détectée(s), y compris renvoi aux instruments juridiques pertinents					
39. Observations du capitaine					
40. Mesures prises					
DATE ET SIGNATURE DES INSPECTEURS DES PÊCHES			DATE ET SIGNATURE DU CAPITAINE		

N° de Champ	Description des champs de données	Informations correspondantes
1.	N° rapport d'inspection	Numéro de série du rapport : [code pays]/ [code port] / [0001] / [Année]. Exemple : MOZ/BEW/0001/2013.
2	État du port	Nom et code de l'État du port.
3	Autorité chargée de l'inspection	Nom de l'autorité / agence / ministère public de l'État du port déployant le(s) inspecteur(s).
4	Nom et ID de l'inspecteur principal	Nom de l'inspecteur, s'il n'y en a qu'un, ou de l'inspecteur en chef de l'équipe d'inspection. ID – le numéro d'identification (carte) de l'inspecteur doit être ajouté.
5	Port où a lieu l'inspection	Nom et code du port où a lieu l'inspection.
6	Début de l'inspection	Date et heure de début de la procédure d'inspection (format de date : AAAA MM JJ, et format d'heure : HH).
7	Fin de l'inspection	Date et heure de fin de la procédure d'inspection. (format de date : AAAA MM JJ, et format d'heure : HH).
8	Notification préalable reçue	La notification préalable d'entrée au port a-t-elle été reçue ? Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
9	Objet(s) de l'accès au port	Quel est (sont) l'objet / les objets de l'entrée au port ? Inclure une ou plusieurs des catégories ci-après : débarquement, transbordement, conditionnement, transformation, approvisionnement en carburant, avitaillement, entretien, mise en cale sèche, autres.
10	Nom du port et de l'État et date de la dernière escale	Texte libre. Nom ou code du port de la dernière escale du navire. Codes pays / territoires ISO 3166 alpha-3. Exemple : MOZ = Mozambique. Format de date : AAAA MM JJ
11	Nom du navire	Texte libre. Nom du navire tel qu'il est enregistré dans les documents appropriés de l'État du port.
12	État du pavillon	Codes pays / territoires ISO 3166 alpha-3 Exemple : NZL pour Nouvelle Zélande.
13	Type de navire	Classification statistique internationale type des bateaux de pêche (ISSCFV), aussi appelée code alpha FAO Exemple : TO = chalutier, LL = palangrier.
14	IRCS	L'indicatif international d'appel radio du navire (IRCS) Exemple : TTFC, MD66G, UDSF, CHDS.
15	ID certificat d'immatriculation	L'identification numérique ou alphanumérique de l'immatriculation du navire délivrée par l'État du pavillon.
16	ID navire OMI	Numéro d'identification OMI / <i>Lloyds Register</i> des navires. « OMI » suivi du chiffre à sept numéros. Exemple : IMO1234567
17	ID externe	Enregistrer en texte libre <u>Nom du navire et port d'immatriculation :</u> Par exemple : SEIWA Panama <u>IRCS</u> (<i>indicatif d'appel de l'Union internationale des télécommunications</i>) ; l'IRCS peut être composé de lettres de l'alphabet. Par exemple : JAAL <u>Identificateur national</u> . Peut être affiché avec le numéro de licence ou d'immatriculation de l'État du pavillon. Par exemple : 9WA-9WZ (l'UIT a attribué une série de numéros à la Malaisie) <u>Numéro de licence ou d'immatriculation attribué par l'État du pavillon.</u> Par exemple : ST473-LT
18	Port d'immatriculation	Texte libre. Nom ou code du port où le navire est immatriculé.
19	Nom, adresse et coordonnées du/des propriétaire(s) du navire	Texte libre. Nom de l'/des individu(s) ou de la/des société(s) à qui appartient le navire.
20	Nom, adresse & coordonnées du/des propriétaire(s)	Texte libre. Nom du/des propriétaire(s) ayant le contrôle financier de la/des société(s) propriétaire(s), ou de la société de portefeuille contrôlant la propriété du navire.

Annexes

	effectif(s) (si différents du propriétaire du navire)	
21	Nom, adresse et coordonnées de l'/des exploitant(s) (si différents du propriétaire du navire)	Texte libre. Nom de l'/des individu(s) ou de la/des société(s) contrôlant les décisions opérationnelles des activités du navire.
22	Nom et nationalité du capitaine du navire	Texte libre. Nom du capitaine / capitaine de pêche du navire (ou de la personne à bord détenant la responsabilité juridique).
23	Nom et nationalité du capitaine de pêche	Texte libre. Nom du responsable des opérations de pêche, si différent du capitaine.
24	Agent du navire	Texte libre. Nom de l'/des individu(s) ou de la/des société(s) représentant les intérêts du navire, qu'il(s) soit/soient basé(s) à l'État du port ou pas. Cette représentation peut inclure ou pas la responsabilité juridique.
25	SSN	Répondre « Non » si le navire n'est pas équipé de système de surveillance des navires à bord. Répondre « Oui : National » si un équipement SSN est installé à bord en vertu des exigences de l'État du pavillon du navire ; Répondre « Oui : ORGP » si un équipement SSN est installé à bord en vertu des exigences d'une ORGP.
26	Statut vis-à-vis de la CTOI, y compris l'inscription INN du navire	À remplir si le navire a opéré dans la zone de compétence d'une ORGP. <ul style="list-style-type: none"> • <u>Identificateur du navire</u> - Identification numérique ou alphanumérique du navire délivrée par l'ORGP si disponible. • <u>ORGP</u> Texte libre. Nom de l'/des ORGP. • <u>Statut de l'État du pavillon</u>- Texte libre. Statut de membre de l'État du pavillon du navire vis-à-vis de l'/des ORGP. « PC » pour partie contractante, « Coop PNC » pour partie coopérante non contractante ou « PNC » pour partie non contractante. • <u>Navire sur liste autorisée</u> - Le navire est-il répertorié sur une liste de navires autorisés délivrée par l'ORGP pour opérer dans sa zone de compétence ? Oui ou Non. • <u>Navire sur liste INN</u> - Le navire est-il répertorié sur une liste de navires INN délivrée par l'ORGP ? Oui ou Non.
27	Autorisation(s) de pêcher appropriée(s) <ul style="list-style-type: none"> • <i>Identificateur du navire</i> • <i>Délivrée par</i> • <i>Période de validité</i> • <i>Zone(s) de pêche</i> • <i>Espèces</i> • <i>Engins</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Identificateur du navire</u> - Identification numérique ou alphanumérique de la licence / du permis / de l'autorisation de pêcher. • <u>Délivrée par</u> - Nom de l'autorité / agence / ministère public de l'État du pavillon, de l'État côtier et / ou de l'ORGP délivrant la licence / le permis / l'autorisation de pêcher. • <u>Période de validité</u> - Date à laquelle la licence / le permis / l'autorisation de pêcher viendra à expiration (format de date : AAAAMMJJ). • <u>Zone(s) de pêche</u> - Zone géographique/statistique concernée où le navire est autorisé à opérer (<i>ex. FAO 77, NAFO 3M, ICES 11b</i>). • <u>Espèces</u> - codes ASFIS alpha-3 (aussi appelé codes FAO des espèces) (<i>ex., WHB</i> pour le merlan bleu, <i>SKA</i> pour les raies, <i>WRF</i> pour le cernier commun). • <u>Engins</u> - code ISSCFG (aussi appelé code FAO des engins de pêche) des engins autorisés/ayant un permis pour être utilisés par le navire (<i>ex. OTB</i> pour chalut de fond à panneaux).
28	Autorisations de transbordement appropriées <ul style="list-style-type: none"> • <i>Identificateur du navire</i> • <i>Délivrée par</i> • <i>Période de validité</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Identificateur</u> - Identification numérique ou alphanumérique de la licence / du permis / de l'autorisation de transbordement. • <u>Délivrée par</u> - Nom de l'autorité / agence / ministère public de l'État du pavillon, de l'État côtier et / ou de l'ORGP délivrant la licence / le permis / l'autorisation de transbordement. • <u>Validité</u> - Date à laquelle la licence / le permis / l'autorisation de transbordement viendra à expiration. Format de date AAAAMMJJ.
29	Informations sur les transbordements	Cette partie du rapport doit être remplie si le navire a débarqué des prises d'un navire donneur durant les opérations de transbordement.

Annexes

	<p>intéressant les navires donneurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Nom du navire</i> • <i>État du pavillon</i> • <i>N° ID</i> • <i>Espèces</i> • <i>Produits</i> • <i>Zone(s) de capture</i> • <i>Quantité</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Nom du navire</u> - Texte libre. Nom du navire donneur. • <u>État du pavillon</u> - code pays / territoire ISO 3166 alpha-3 de l'État du pavillon du navire. • <u>Numéro ID</u> - Identification du navire donneur (IRCS ou numéro OMI). • <u>Espèces</u> - codes ASFIS alpha-3 (aussi appelé code FAO des espèces) pour les espèces débarquées par le navire donneur. • <u>Produit</u> - Condition des captures débarquées du navire donneur, transformées ou pas (ex., poissons entiers congelés ; étêtés et éviscérés, sans queue, congelés). • <u>Zone(s) de capture</u> - Zone géographique/statistique concernée où les captures ont été effectuées par le navire donneur (ex., US GOA 630, CCAMLR 48.6). • <u>Quantité</u> - Quantité des captures débarquées du navire donneur, en tm ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.
30	<p>Évaluation des captures débarquées (quantité)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Espèces</i> • <i>Produits</i> • <i>Zone(s) de capture</i> • <i>Quantité déclarée</i> • <i>Quantité débarquée</i> • <i>Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée</i> 	<p><u>Espèces</u> - codes ASFIS alpha-3 (aussi appelé code FAO des espèces) pour toutes les espèces débarquées.</p> <p><u>Produit</u> - Condition des captures débarquées du navire donneur, transformées ou pas (ex., filets congelés sans peau, sans arêtes ; étêté ; fendus et salés ; réfrigérés dans de l'eau de mer).</p> <p><u>Zone(s) de capture</u> - Zone géographique/statistique concernée où les poissons débarqués ont été capturés.</p> <p><u>Quantité déclarée</u> - Quantité de captures débarquées déclarée par le capitaine dans la Notification préalable, en Tm ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</p> <p><u>Quantité débarquée</u> - Quantité de captures débarquées déterminée par les inspecteurs, en tm ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</p> <p><u>Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée</u>, s'il en existe, en kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</p>
31	<p>Captures restées à bord (quantité)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Espèces</i> • <i>Produits</i> • <i>Zone(s) de capture</i> • <i>Quantité déclarée</i> • <i>Quantité débarquée</i> • <i>Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée</i> 	<p><u>Espèces</u> - codes ASFIS alpha-3 (aussi appelé code FAO des espèces) pour toutes les espèces débarquées.</p> <p><u>Produit</u> - Condition des captures débarquées du navire donneur, transformées ou pas (Voir produit au champ 30).</p> <p><u>Zone(s) de capture</u> - Zone géographique concernée où les poissons débarqués ont été capturés.</p> <p><u>Quantité déclarée</u> - Quantité de captures débarquées déclarée par le capitaine dans la Notification préalable, en Tm ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</p> <p><u>Quantité débarquée</u> - Quantité de captures débarquées déterminée par les inspecteurs, en tm ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</p> <p><u>Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée</u>, s'il en existe, en kg.</p>
32	<p>Examen du/des livre(s) de pêche et d'autres documents</p>	<p>Oui ou Non, selon que les livres de pêche ont été examinés ou non.</p> <p>Texte libre pour observation des inspecteurs.</p>
33	<p>Respect du/des système(s) de documentation des captures applicable(s)</p>	<p>Oui ou Non, selon que le navire est conforme aux systèmes de documentation des captures applicables.</p> <p>Texte libre pour observation des inspecteurs.</p>
34	<p>Respect du/des système(s) d'information commerciale applicable(s)</p>	<p>Oui ou Non, selon que le navire est conforme aux systèmes de documentation des captures applicables.</p> <p>Texte libre pour observation des inspecteurs.</p>
35	<p>Type d'engin utilisé</p>	<p>Texte libre. Nom (ou description) des engins trouvés à bord par l'/les inspecteur(s).</p> <p>Le code ISSCFG (aussi appelé code FAO des engins de pêche) peut être utilisé.</p>
36	<p>Engin examiné conformément au paragraphe e) de</p>	<p>Oui ou non selon que l'/les inspecteurs a/ont examiné l'/les engin(s) suivant la procédure établie dans l'Annexe B.</p> <p>Texte libre pour observation des inspecteurs.</p>

Annexes

	l'annexe 2	
37	Conclusion des inspecteurs	Texte libre. Description de l'ensemble des faits et conclusions pertinents déterminés par l'/les inspecteur(s) durant l'inspection.
38	Infraction(s) apparente(s) détectée(s), y compris renvoi aux instruments juridiques pertinents	Texte libre. Description de l'/des infraction(s) constatées par l'/les inspecteur(s). Mention claire de l'instrument juridique pertinent (ex., Article 19 d) du Schéma de contrôle et de coercition de la CPANE.
39	Observations du capitaine	Texte libre. Toute observation du capitaine concernant le déroulement de l'inspection, les résultats de l'inspecteur ou les infractions alléguées.
40	Mesures prises	Texte libre. Description de l'/les inspecteur(s) de toutes les mesures prises à titre de suivi de l'inspection (ex., saisie de captures, saisie des engins de pêche, poursuite judiciaire, amende infligée).
	Date et signature des inspecteurs des pêches	
	Date et signature du capitaine	En signant le rapport, le capitaine ne fait qu'accuser réception de sa copie de rapport. Cette signature ne représente en aucun cas un aveu de culpabilité si des infractions apparentes ont été détectées par l'/les inspecteur(s).

Annexe X : Formulaire de rapport d'inspection au port (B)

Respect des mesures de conservation et de gestion de la CTOI				
Livre(s) de pêche <i>Résolution 01/02 relative au contrôle des activités de pêche</i>				
Le livre de pêche présent à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le registre original du livre de pêche se trouve à bord depuis les 12 derniers mois	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	
A été rempli par le capitaine / set	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Comprend des informations sur	<input type="checkbox"/> Navire <input type="checkbox"/> expédition <input type="checkbox"/> configuration des engins <input type="checkbox"/> opérations & captures du navire	Le livre de pêche est relié
O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>				
Les données du livre de pêche ont été fournies par le capitaine de pêche à l'administration de l'État du pavillon O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> et à l'administration de l'État côtier O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> (si le navire a pêché dans la ZEE de cet État côtier)				
Palangriers <i>Résolution 12-03 concernant l'enregistrement des captures et de l'effort par les navires de pêche</i>				
Le livre de pêche contient les principales espèces	SBF <input type="checkbox"/> ALB <input type="checkbox"/> BET <input type="checkbox"/> OFT <input type="checkbox"/> SKJ <input type="checkbox"/> SWO <input type="checkbox"/> BUM <input type="checkbox"/> BLM <input type="checkbox"/> SFA <input type="checkbox"/> MLS <input type="checkbox"/>			
Captures enregistrées en nombre & poids / espèces / série & type de transformation	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le rejet de thons, des espèces apparentées au thon, et de requins figure dans la rubrique Observations		O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Senneurs <i>Résolution 12-03 concernant l'enregistrement des captures et de l'effort par les navires de pêche</i>				
Le livre de pêche contient les principales espèces	ALB <input type="checkbox"/> BET <input type="checkbox"/> OFT <input type="checkbox"/> SKJ <input type="checkbox"/>		Le type d'association est enregistré	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Le déploiement de DCP est enregistré	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Captures enregistrées en nombre & poids / espèces / série & type de transformation	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le rejet de thons, des espèces apparentées au thon, et de requins figure dans la rubrique Observations
O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>				
Filets maillants <i>Résolution 12-03 concernant l'enregistrement des captures et de l'effort par les navires de pêche</i>				
Le livre de pêche contient les principales espèces	SBF <input type="checkbox"/> ALB <input type="checkbox"/> BET <input type="checkbox"/> OFT <input type="checkbox"/> SKJ <input type="checkbox"/> LOT <input type="checkbox"/> FRI <input type="checkbox"/> KAW <input type="checkbox"/> COM <input type="checkbox"/> GUT <input type="checkbox"/>			
Captures enregistrées en nombre & poids / espèces / série & type de transformation	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le rejet de thons, des espèces apparentées au thon et de requins figure dans la rubrique Observations		O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Canneurs <i>Résolution 12-03 concernant l'enregistrement des captures et de l'effort par les navires de pêche</i>				
Le livre de pêche contient les principales espèces	SBF <input type="checkbox"/> ALB <input type="checkbox"/> BET <input type="checkbox"/> OFT <input type="checkbox"/> SKJ <input type="checkbox"/> FRZ <input type="checkbox"/> KAW <input type="checkbox"/> COM <input type="checkbox"/> LOT <input type="checkbox"/>			
Captures enregistrées en nombre & poids / espèces / série & type de transformation	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le rejet de thons, des espèces apparentées au thon, et de requins figure dans la rubrique Observations		O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Documents à bord <i>Résolution 01/02 relative au contrôle des activités de pêche</i>				
Certificat d'immatriculation à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Délivré par l'autorité compétente	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	N° ID :
Les documents contiennent	Nom du navire <input type="checkbox"/> Port & numéro d'immatriculation <input type="checkbox"/> IRCS <input type="checkbox"/> Nom / adresses du propriétaire <input type="checkbox"/> Longueur du navire <input type="checkbox"/>			
	Nom & adresses de l'affrètement <input type="checkbox"/> Puissance motrice <input type="checkbox"/>			
Marquage des engins de pêche (Palangriers) <i>Résolution 01/02 relative au contrôle des activités de pêche</i>				
Engins de pêche munis le jour de balises à fanion ou de réflecteurs radar	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Engins de pêche munis la nuit de bouées lumineuses	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Bouées marquées de lettres et de chiffres de l'identificateur du navire
O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>				
Filets maillants dérivants (tous les navires) <i>Résolution 12/12 interdisant l'utilisation des grands filets maillants dérivant en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI</i>				
Le navire opère en haute mer dans la zone CTOI et est configuré pour utiliser de grands filets maillants dérivants	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		Position du navire :	
Les filets maillants dérivants et les équipements de pêche connexes sont rangés et fixés de telle façon qu'ils ne sont pas facilement disponibles pour être utilisés pour la pêche				O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Marquage des DCP (senneurs à senne coulissante) <i>Résolution 01/02 relative au contrôle des activités de pêche</i>				
Le navire transporte-t-il des DCP ?	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le marquage des DCP se compose de lettres et de chiffres de l'identificateur du navire		O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Marquage d'un navire de pêche <i>Résolution 01/02 relative au contrôle des activités de pêche</i>				
Marques d'identification sur le navire de pêche	<input type="checkbox"/> Numéro d'immatriculation national <input type="checkbox"/> Licence de pêche <input type="checkbox"/> IRCS <input type="checkbox"/> Nom du navire <input type="checkbox"/> Port d'immatriculation			
	<input type="checkbox"/> Autre marque (spécifier) :			
Type de marquage	Marquage sur le navire		Les mêmes que celles du Registre CTOI	
Nom du navire			Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
			Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
			Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Numéro d'immatriculation national			Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
			Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

Annexes

IRCS		Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Autres marques (spécifier) :		Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté bâbord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

Système de surveillance des navires		Résolution 06/03 sur la mise en place d'un programme de système de surveillance des navires			
Un dispositif SSN est installé à bord du navire de pêche	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Les positions du navire de pêche sont communiquées au CSP national	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le dispositif est situé dans une unité scellée et protégée par des sceaux officiels	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
L'antenne connectée au(x) dispositif(s) de surveillance par satellite n'est pas entravée	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		L'alimentation électrique du/des dispositif(s) de suivi par satellite n'est pas interrompue		O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Le(s) système(s) de surveillance des navires (s) ne sont pas retirés du navire	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	La défaillance technique a été communiquée à l'État du pavillon et/ou au Secrétariat	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date :	
En cas de défaillance technique, le navire communique au CSP de l'État du port l'identification du navire ainsi que la date et les positions du navire toutes les 4 heures	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		Par courriel <input type="checkbox"/> télécopie <input type="checkbox"/> télèx <input type="checkbox"/> , message téléphonique <input type="checkbox"/> radio <input type="checkbox"/>		
En cas de défaillance technique, le dispositif est réparé ou remplacé en l'espace d'un mois.	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		Date de réparation :		

Tortues marines (tous les navires)		Résolution 12/04 sur la conservation des tortues marines			
Le livre de pêche contient des informations relatives aux prises accidentelles des tortues marines (détails sur les espèces, le lieu de capture, les conditions, les mesures prises à bord et le lieu de remise en liberté)					O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Le navire transporte des coupe-fils	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le navire transporte des dégorgeoirs	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le navire utilise des poissons entiers comme appât	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Le navire transporte des épuisettes					
O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>					
Ailerons de requins (tous les navires)		Résolution 05/05 – Concernant la conservation des requins capturés en association avec les pêcheries gérées par la CTOI			
Les requins à bord sont pleinement utilisés (carcasses et ailerons présents à bord)	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Les ailerons présents à bord ne doivent pas dépasser plus de 5 % du poids des requins retenus à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poids du requin (kg) :	Poids des ailerons (kg) : %

Requins-renards (tous les navires)		Résolution 12/09 sur la conservation des requins-renards			
La navire de pêche transporte à son bord des requins-renards de la famille des <i>Alopiidae</i>	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Quantité à bord	PTH	BTH	ALV

Oiseaux de mer (palangriers)		Résolution 10/06 sur la réduction des captures accidentelles d'oiseaux de mer dans les pêcheries palangrières			
Les palangriers pêchant au sud du 25° parallèle sud doivent utiliser au moins deux des mesures d'atténuation	<input type="checkbox"/> Filage de nuit, avec un éclairage minimum du pont <input type="checkbox"/> dispositifs d'effarouchement d'oiseaux (poteaux tori) <input type="checkbox"/> Lestage des avançons				
Application des mesures d'atténuation aux normes techniques minimales (Annexe 1 de la Résolution 10/06)					
Pas de filage entre le crépuscule nautique et l'aube nautique. Éclairage du pont minimal	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Dispositif d'effarouchement des oiseaux déployé pendant le filage de la palangre afin d'empêcher les oiseaux de s'approcher des avançons			O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Zone et période de fermeture (tous les navires)		Résolution 12/13 pour la conservation et la gestion des stocks de thons tropicaux dans la zone de compétence de la CTOI			
Le palangrier a pêché dans la zone 0° - 10° nord - 40° et 60° est du 1 ^{er} février 00h00 au 1 ^{er} mars 24h00	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date(s) et position(s) du navire :			
Le senneur à senne coulissante a pêché dans la zone 0° - 10° nord - 40° and 60° est du 1 ^{er} novembre 00h00 au 1 ^{er} décembre 24h00	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date(s) et position(s) du navire :			

Bouées océanographiques (tous les navires)		Résolution 11/02 sur l'interdiction de la pêche sur les bouées océanographiques	
Le navire de pêche a pêché intentionnellement dans un rayon d'un mille marin autour d'une bouée océanographique ou a interagi avec une telle bouée.	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date(s) et position(s) du navire :	
Le navire de pêche a remonté à bord une bouée océanographique au cours d'opérations de pêche dans la zone de compétence de la CTOI	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date(s) et position(s) du navire :	

No.	FORMULAIRE A DE SUIVI DE DÉCHARGEMENT - Descriptions des champs	
Le Formulaire A de suivi de déchargement est conçu pour consigner un résumé exhaustif des informations enregistrées sur l'ensemble des opérations de déchargement ou de transbordement. Il comprend les totaux de toutes les espèces et quantités enregistrées dans le Formulaire B.		
1	No. du rapport d'inspection	Dépendant des procédures administratives et de l'archivage d'information des autorités des pêches, chaque inspection devrait être attribuée un « numéro de rapport d'inspection » unique qui faciliterait l'archivage d'informations pour toute référence ultérieure.
2	État du port	Enregistrer le code pays ISO-3166 3-alpha-3. (Référence annexe XIII)
Informations générales		
3	Nom et ID de l'inspecteur	Enregistrer le(s) nom(s) de l'/des inspecteur(s) chargé(s) du contrôle de la procédure de débarquement ou de transbordement.
4	Autorité chargée de l'inspection	Enregistrer les détails officiels complets de l'autorité chargée de l'inspection
5	Port de l'inspection	Enregistrer en texte libre le nom du port et inclure le code du port si disponible.
6	Nom du navire	Enregistrer le nom complet du navire, y compris tout suffixe alpha ou numérique. <i>Par exemple ; Fukuseki Maru No.7</i>
7	Type de navire	Enregistrer le code du navire de pêche (code FAO alpha-3). (Référence Annexe XIII) <i>Par exemple : LP (pour un canneur)</i>
8	No. CTOI	Enregistrer le numéro CTOI du navire
9	IRCS	Enregistrer l'indicatif international d'appel radio du navire.
10	Documents reçus	Cocher la case correspondante pour tous les documents reçus du navire avant le déchargement.
	• Plan d'aménagement des cales	Un plan des cales indiquant où le produit est rangé. Cela peut aussi correspondre aux différentes zones de capture et aux ATF qui ont été délivrées au navire. Les navires transporteurs séparent souvent les produits provenant de différents navires ou de sociétés à l'aide d'un filet et cela figure sur le plan de cale, en faisant référence à l'origine des poissons.
	• Manifeste de cargaison	Un navire transporteur doit être en mesure de fournir un manifeste de cargaison qui répertorie tous les produits qu'il a à son bord et qu'il entend débarquer. Le manifeste de cargaison fournira des précisions quant à l'origine du produit ainsi que sa destination prévue.
	• Déclarations des captures	Les navires de pêche doivent fournir des documents sur leurs captures totales à bord.
	• Déclaration de déchargement	La déclaration de déchargement doit fournir des informations préalables sur la description des captures, des espèces et des produits à débarquer ou transborder. Une telle déclaration est applicable à un navire transporteur comme à un navire de pêche. Une déclaration finale du produit débarqué ou transbordé sera rédigée après l'opération.
Résumé des opérations		
11	Opérations	Consigner les date et heures de <u>début</u> et de <u>fin</u> de l'opération de déchargement / transbordement.
12	Observation	Consigner les dates et heures de <u>début</u> et de <u>fin</u> de suivi direct du déchargement ou du transbordement. Lorsque les opérations ne sont pas contrôlées en permanence, ces dates et heures doivent être enregistrées pour chaque période de suivi.
13	Durées d'interruption	Enregistrement en heures de la durée totale pendant laquelle les opérations ont été interrompues pour une raison quelconque. La durée d'interruption peut inclure le temps perdu durant : a) Une défaillance d'équipement, b) La pause repas, c) La rotation du service de nuit. <i>Par exemple :</i> <i>30 min d'interruption pour remplacer la balance à crochet</i> <i>1 h 30 min (1:30) d'interruption pour les repas</i> <i>Durée totale d'interruption 2 heures (2:00)</i> La durée entre le début et la fin des opérations, moins la durée d'interruption équivaut à la durée réelle de déchargement ou de transbordement durant laquelle les produits de la pêche sont déplacés.

Annexes

14	Pourcentage du déchargement contrôlé	Enregistrer le pourcentage de la durée réelle des opérations qui a été contrôlé. Cela équivaut à la durée totale des opérations contrôlées par les inspecteurs divisé par la durée totale de déchargement ou de transbordement. <i>Par exemple ;</i> <i>Durée totale des opérations contrôlées ; 8 heures et 20 minutes (08:20)</i> <i>Durée totale des opérations (excluant la durée d'interruption) 12 heures et 40 min</i> <i>Pourcentage des opérations contrôlées; 08:20 / 12:40</i> <i>Équivaut à 65,79 %</i>
Informations sur la destination		Enregistrer les quantités totales débarquées et / ou transbordées. Il est à noter qu'une partie des captures peut être transbordée et qu'une autre partie des captures peut être débarquée à terre.
15	À terre / Quantité totale	Enregistrer en texte libre le nom de l'usine ou de l'installation à terre qui reçoit le poisson ainsi que le poids total des produits déchargés dans cette installation.
16	Navire transporteur / Quantité totale	Enregistrer en texte libre le nom du navire transporteur qui reçoit le poisson ainsi que le poids total des produits transbordés sur ce transporteur.
Résumé des poissons débarqués		Résumé des espèces confondues, du nombre par espèce et du poids total par espèce pour l'ensemble du déchargement ou du transbordement. Il s'agira d'un résumé de toutes les données recueillies sur le FORMULAIRE B DE SUIVI DE DÉCHARGEMENT
17	Espèces	Enregistrer les codes ASFIS alpha-3 pour chaque espèce. <i>Par exemple ; YFT</i>
18	Produits	Enregistrer le code produit approprié. Noter qu'il peut y avoir plus d'un produit pour une seule espèce. <i>Par exemple ; les produits correspondant à l'espadon (SWO) peuvent inclure :</i> <ul style="list-style-type: none"> • WHO pour poisson entier • TAL pour carcasses sans tête ni nageoires mais avec pédoncule caudal.
19	Nombre de poissons	Enregistrer le nombre total d'unités enregistrées pour chaque espèce.
20	Poids moyens des poissons	Enregistrer le poids moyen de chaque unité d'espèce / de produit. Diverses méthodes peuvent être employées pour calculer un poids unitaire moyen. <ul style="list-style-type: none"> • La méthode la plus précise serait de prélever des échantillons aléatoires et les peser de manière indépendante. • Une seule charge contenant un nombre d'unités peut être pesée et divisée par le nombre d'unités. • Le nombre et le poids des prises déclarées peuvent être utilisés pour calculer un poids moyen. <i>Par exemple ; le poids total de SWO à débarquer est de 8,5 tonnes.</i> <i>Nombre d'unités sur la liste : 145.</i> <i>Poids moyen = 8 500 divisé par 145</i> <i>Équivaut à 58,6 kg</i>
21	Poids total des poissons	Enregistrer le poids total du produit par espèce débarquée ou transbordée. Le poids unitaire moyen multiplié par le nombre total d'unités contrôlées est utilisé pour obtenir le poids total.

N° de champ	FORMULAIRE B DE SUIVI DE DÉCHARGEMENT - Descriptions des champs	
<p>Le FORMULAIRE B de suivi de déchargement est conçu pour consigner un résumé exhaustif du temps que consacrent les inspecteurs à contrôler les opérations de débarquement et de transbordement. Ce formulaire vise à saisir des données précises sur chaque levage de poissons déchargés d'un navire. Il s'agit de formulaires de collecte de données « en temps réel » et des pages supplémentaires sont ajoutées si nécessaire. Les champs d'en-tête (champs 1 et 2) doivent être remplis sur chaque page.</p>		
1	N° de rapport d'inspection	Le N° de rapport d'inspection doit correspondre au FORMULAIRE A DE SUIVI DE DÉCHARGEMENT .
2	N° de formulaire _____ de _____	Plusieurs formulaires seront nécessaires pour suivre toute l'opération de déchargement et chaque formulaire doit être numéroté et refléter le nombre total de pages remplies. <i>Par exemple : 3 sur 12 indiquerait qu'il s'agit de la troisième page sur un total de 12 pages utilisées pour contrôler la procédure de déchargement.</i> En examinant les données à un stade ultérieur, s'il arrivait à manquer une ou des page(s) dans la séquence de pages, les autorités sauraient alors quelles est (sont) les pages manquantes.
3	Début de période :	Consigner le jour / mois / année et l'heure de début de chaque période de suivi. IL est à noter que cela pourrait correspondre aux interruptions prévues dans les opérations de déchargement pour les pauses repas ou les pauses pour rotation d'équipes de nuit . Format : <i>jj/mm/aaaa hh : mm.</i>
4	Fin de période :	Consigner le jour / mois / année et l'heure d'arrêt de la période de suivi. Format : <i>jj/mm/aaaa hh : mm.</i>
5	Interrompu :	Cocher la case OUI s'il y a eu des interruptions ou NON s'il n'y a pas eu. Les interruptions enregistrées reflètent celles qui peuvent se produire durant la période de suivi enregistrée dans les champs 3 et 4. Une interruption dans la procédure de déchargement peut être due à une panne d'équipement ou à des pauses de routine pour les repas. Certaines opérations de déchargement peuvent se dérouler sur plusieurs jours, comprenant donc des pauses pour rotation d'équipes de nuit.
6	Nombre d'interruptions	En cas d'interruptions de la procédure de suivi, en consigner le nombre.
7	Durée totale des interruptions	Enregistrer, en heures et minutes, la durée totale des interruptions.
8	Type d'opération :	Cocher la case appropriée si le navire débarque à terre ou effectue un transbordement, ou les deux.
	Nombre de poissons par grappe / levage	Dans cette section sont enregistrées les informations sur chaque levage de poissons hors du navire.
9	Numérotation des levages	Démarrer une séquence de numérotation de chaque levage observé correspondant aux périodes de début et de fin de suivi enregistrées dans les champs (3) (4) plus haut.
10	Espèces	Pour chaque levage, enregistrer les codes des espèces des poissons répertoriés. Il se peut qu'il ne soit pas toujours possible d'enregistrer des espèces spécifiques. Des agrégations des espèces mélangées pourraient, par conséquent, être enregistrées. <i>Par exemple :</i> « mélange SJK, ALB » (pour un mélange de petits listao et de germons dans un même filet de levage) « mélange LEK, OIL » (pour un mélange d'escolier noir et de rouvet)
11	Produit	Enregistrer les codes des produits pour chaque espèce
12	Nombre total	Estimer le nombre total d'unités rassemblées dans le filet de levage.
13	Poids affiché sur la balance à crochet	Lorsqu'une « balance à crochet » est attachée au crochet du palan, enregistrer le poids total de la charge soulevée

Annexe XII: Demande d'informations supplémentaires à la suite d'une inspection au port

 iotc ctoi	DEMANDE D'INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES À LA SUITE D'UNE INSPECTION AU PORT (Résolution de la CTOI 10/11 - Paragraphe 9)
--	---

Date : __/__/____

DE :

Nom de l'État du port	
Autorité compétente	

À :

Nom de l'État du pavillon	
Autorité compétente	

INFORMATIONS SUR LE NAVIRE DE PÊCHE INSPECTÉ					
AREP reçue	__/__/____	Port d'escale		Date d'inspection	__/__/____
Objet de l'escale :	<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation du poisson				
	<input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Force majeure				
Nom du navire		Pavillon du navire		IRCS	
Numéro CTOI		ID Certificat d'immatriculation			

DEMANDE D'INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES
<p>Pour confirmer que le poisson à bord a été capturé en conformité avec les exigences applicables de la CTOI, l'État du pavillon du navire doit fournir les informations / documents suivants dans les ___ jours ouvrables suivant sa réception. En cas d'incapacité de fournir ces renseignements dans le délai prescrit, le navire se verra refuser l'utilisation du port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement, la transformation, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement et la mise en cale sèche, conformément aux dispositions du paragraphe 9.1.</p>
<input type="checkbox"/> Autorisation de pêche de l'État du pavillon <input type="checkbox"/> Autorisation de transborder de l'État du pavillon <input type="checkbox"/> Livre de pêche : de _____ à _____ <input type="checkbox"/> Certificat d'immatriculation du navire de pêche <input type="checkbox"/> Déclarations de transbordement de la CTOI (<i>incluant les opérations de transbordement avec les navires donneurs</i>) <input type="checkbox"/> Registre SSN de __/__/____ à __/__/____ <input type="checkbox"/> Autres informations / documents : (<i>spécifier</i>) : _____

Nom de l'agent	Date et signature	Sceau officiel

Remis à :	
<input type="checkbox"/> Douanes : _____ <input type="checkbox"/> Immigration : _____ <input type="checkbox"/> Autre administration portuaire : _____ <input type="checkbox"/> Autres (<i>spécifier</i>) : _____	<input type="checkbox"/> État du pavillon : _____ <input type="checkbox"/> État côtier : _____ <input type="checkbox"/> ORGP : _____

Annexe XIII : Codes des pays, des engins de pêche, des navires de pêche et des espèces de la CTOI

Code pays / territoires (Code ISO-3166 alpha-3)

Nom de pays	Code ISO ALPHA-3	Nom de pays	Code ISO ALPHA-3
Australie	AUS	Corée, République de	KOR
Belize	BLZ	Madagascar	MDG
Territoire britannique de l'océan Indien	IOT	Malaisie	MYS
Chine	CHN	Maldives	MDV
Comores	COM	Maurice	MUS
Érythrée	ERI	Mozambique	MOZ
Union européenne		Oman	OMN
France	FRA	Pakistan	PAK
Italie	ITA	Philippines	PHL
Portugal	PRT	Sénégal	SEN
Espagne	ESP	Seychelles	SYC
Royaume-Uni	GBR	Sierra Leone	SLE
France (Territoires)	FRA	Afrique du Sud	ZAF
Guinée	GIN	Sri Lanka	LKA
Inde	IND	Soudan	SDN
Indonésie	IDN	Tanzanie, République unie de	TZA
Iran, République islamique d'	IRN	Thaïlande	THA
Japon	JPN	Vanuatu	VUT
Kenya	KEN	Yémen	YEM

Codes des engins de pêche

Code engin de pêche	Type d'engin de pêche (FR)	Code engin de pêche	Type d'engin de pêche (FR)
BB	Canne	LLHA	Palangre et ligne à main
BBLI	Canne, ligne à main, ligne de traîne	LLLI	Palangre et ligne
BBTR	Canne, ligne de traîne	LLPS	Palangre dérivante, senne coulissante et piège
FLL	Palangrier glacier	LLTR	Palangre et ligne de traîne
GILL	Filets maillants	LLTW	Palangre et chalut
HABB	Ligne à main et canne	PS	Senne coulissante
HAND	Ligne à main	PSS	Senne côtière
HOOK	Canne, ligne à main, palangre, ligne de traîne	SJIG	Turlutte à encornet
LINE	Ligne	SUPP	Canneurs transporteurs
LISJ	Ligne et turlutte	TRAP	Pièges
LL	Palangre dérivante	TRAW	Chaluts de fond et/ou pélagiques
LLBH	Canne, ligne à main, palangre	TROL	Ligne de traîne
LLF	Palangre calée (fixe)	UNCL	Inconnu
LLGI	Palangre et filets maillants		

Codes des navires de pêche

Code navire	Type de navire (FR)	Code navire	Type de navire (FR)
BB	Canneurs	MU	Bateaux polyvalents
CF	Cargos congélateurs	PS	Senneurs à senne coulissante
GI	Bateaux à filets maillants	RT	Recherche-Formation
LB	Palangriers-canneurs	SP	Bateaux avitailleurs (senneurs à senne coulissante)
LC	Palangriers et navires transporteurs	TW	Chalutiers
LI	Ligneurs	UN	Inconnu
LL	Palangriers		

Codes des espèces de la CTOI

Le tableau ci-dessous indique les codes alphanumériques standard (aussi appelés « alpha-3 ») pour les espèces sous mandat de la CTOI. Les noms français et scientifiques sont tirés de la nomenclature FAO.

Code	Nom français	Nom scientifique
ALB	Germon	<i>Thunnus alalunga</i>
BET	Thon obèse	<i>Thunnus obesus</i>
BFT	Thon rouge	<i>Thunnus thynnus thynnus</i>
BIL	Poissons épée	<i>Xiphoidei NEI*</i>
BIP	Bonite orientale	<i>Sarda orientalis</i>
BLM	Makaire noir	<i>Makaira indica</i>
BLT	Bonitou	<i>Auxis rochei</i>
BLZ	Makaire bleu indo-pacifique	<i>Makaira mazara</i>
COM	Thazard rayé	<i>Scomberomorus commersoni</i>
DOT	Thon à dents de chien	<i>Gymnosarda unicolor</i>
FRI	Auxide	<i>Auxis thazard</i>
FRZ	Auxides et bonitous	<i>Auxis spp.</i>
GUT	Thazard ponctué	<i>Scomberomorus guttatus</i>
KAW	Thonine orientale	<i>Euthynnus affinis</i>
KGX	Thazards NCA*	<i>Scomberini NCA*</i>
LOT	Thon mignon	<i>Thunnus tonggol</i>
MAR	Makaires NCA*	
MLS	Marlin rayé	<i>Tetrapturus audax</i>
OBL	Porte-épée, non classifié	
OTH	Autres NCA*	<i>Scomberidae and Xiphoidei</i>
RSK	Requins mangeurs d'hommes	<i>Carcharinidae</i>
SBF	Thon rouge du Sud	<i>Thunnus maccoyii</i>
SFA	Voilier indo-pacifique	<i>Istiophorus platypterus</i>
SHK	Requin	
SKJ	Listao	<i>Katsuwonus pelamis</i>
SSP	Makaire à rostre court	<i>Tetrapterus angustirostris</i>
STS	Thazard cirrus	<i>Scomberomorus lineolatus</i>
SWO	Espadon	<i>Xiphias gladius</i>
TUN	Thons et bonites NCA*	<i>Thunnini and Sardini NCA*</i>
WAH	Thazard-bâtard	<i>Acanthocybium solandri</i>
YFT	Albacore	<i>Thunnus albacares</i>

*NCA : non compris ailleurs