

---

**UN MECANISME REGIONAL D'ARRAISonnement ET D'INSPECTION EN HAUTE MER  
POUR LA COMMISSION DES THONS DE L'OCEAN INDIEN**

Préparé par : Secrétariat de la CTOI, 26 avril 2014

---

Lors de sa 17<sup>e</sup> Session, la Commission a discuté de la recommandation du paragraphe 79 du rapport du Comité d'application et a demandé au Secrétariat de préparer une étude sur un Mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en haute mer :

79. Le CdA **RECOMMANDE** que la Commission discute de l'opportunité d'élaborer dans l'avenir un protocole de bonnes pratiques pour les navires en transit ayant à bord des gardes armés et une mesure de gestion exécutoire formelle concernant un mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en mer.

Après délibérations, la Commission a décidé de l'élaboration d'un tel mécanisme :

66. La Commission **A DISCUTÉ** de la recommandation du CdA10 demandant qu'un protocole de bonnes pratiques soit élaboré pour les navires en transit ayant à bord des gardes armés et de l'opportunité d'élaborer dans l'avenir une mesure de gestion exécutoire formelle sur un mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en haute mer.

67. La Commission **DEMANDE** au Secrétariat d'examiner les pratiques similaires des autres ORGP et d'élaborer un document sur ce sujet pour la prochaine réunion du CdA en 2014.

Le but de ce document est de présenter l'étude sur l'examen des mécanismes régionaux d'arraisonnement et d'inspection en haute mer adoptés et mis en œuvre par d'autres ORGP et de proposer des lignes directrices pour l'élaboration d'une mesure de gestion régionale exécutoire pour la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) .

Cette étude est présentée à l'appendice I.

Les lignes directrices pour l'élaboration d'une mesure de gestion régionale exécutoire pour la Commission des thons de l'océan Indien, un « Mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en haute mer », sont présentées à l'appendice II.

Les documents présentés dans les appendices I et II ont été préparés par deux consultants disposant d'une expérience extensive des ORGP, sous la supervision du Secrétariat de la CTOI.

Cette étude a été financée par le Fonds mondial pour la nature (WWF).

## **Appendice I**

### **Étude sur un Mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en haute mer pour la Commission des thons de l'océan Indien**

#### **I Introduction**

##### Droit international

Le but de cette étude est d'examiner les mécanismes régionaux d'arraisonnement et d'inspection en haute mer adoptés et mis en œuvre par d'autres ORGP et de proposer des lignes directrices pour l'élaboration d'une mesure de gestion régionale exécutoire pour la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) .

La coopération internationale entre les Parties contractantes et parties coopérantes non contractantes (CPC) dans le cadre de la CTOI, dans la zone de contrôle des pêches en haute mer, devrait être basée sur l'Accord de 1995 des Nations Unies<sup>1</sup>. Les lignes directrices jointes à la présente étude sont fondées sur le chapitre VI de l'Accord des Nations Unies et sont conformes à l'Accord de la FAO sur le respect de 1993<sup>2</sup>.

Afin d'atteindre l'objectif d'assurer le respect et l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI, les CPC doivent coopérer dans le cadre de la CTOI.

À cette fin, les CPC, par le biais de la CTOI, établissent des procédures d'arraisonnement et d'inspection ainsi que des procédures pour assurer l'efficacité d'un Mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en haute mer (« le mécanisme ») en vertu de l'objectif ci-dessus. Ces procédures doivent être compatibles avec l'Accord des Nations Unies de 1995 et ne seront pas discriminatoires à l'égard des non-membres de l'organisation ou des non-participants à l'arrangement. L'arraisonnement et l'inspection, ainsi que toute mesure d'exécution ultérieure, doivent être effectués conformément à ces procédures.

Les CPC, par le biais de la CTOI, donnent la publicité voulue aux procédures établies dans le cadre du mécanisme.

Le mécanisme devrait habiliter les autorités compétentes des CPC à effectuer des inspections et une surveillance en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI de tous les navires concernés, battant pavillon de CPC et de parties non-contractantes et non-coopérantes de la CTOI, conformément aux dispositions du mécanisme. Lorsque les activités d'inspection et de surveillance dans le cadre du mécanisme entraînent des accusations d'infractions, les enquêtes et les poursuites de ces cas devraient être menées par les autorités compétentes de l'État du pavillon du navire concerné. Toutefois, lorsque l'État du pavillon n'a pas répondu ou n'a pas pris des mesures, conformément au mécanisme, l'État d'inspection peut prendre des mesures pour garantir la sécurité et la pérennité des éléments de preuve et diriger le navire concerné vers le port le plus proche.

En haute mer, la responsabilité d'une part des inspections et de la surveillance et d'autre part du respect et de l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI est partagée entre les États d'inspection et les États du pavillon. Le succès des poursuites dépendra donc des activités d'inspection et de surveillance menées par les inspecteurs de l'État d'inspection. Par conséquent, le mécanisme doit clairement définir les fonctions, les rôles et les responsabilités des CPC et du Secrétariat de la CTOI, ainsi que les formulaires à utiliser par les inspecteurs dans le cadre du mécanisme. En fait, le mécanisme doit assurer la compatibilité entre les juridictions nationales des Parties contractantes en ce qui concerne la police des activités de pêche en haute mer et le respect et l'application des mesures de conservation et de gestion adoptées par la CTOI.

---

<sup>1</sup> 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 de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants.

<sup>2</sup> Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, approuvé le 24 novembre 1993, par la résolution 15/93 de la vingt-septième session de la Conférence de la FAO.

Dans ce contexte, il est supposé que le pouvoir de la police des activités de pêche a été prévu dans la législation de toutes les CPC de la CTOI. La législation nationale de chaque CPC devrait généralement identifier les obligations et les devoirs des autorités investies du pouvoir de police des activités de pêche (inspection et surveillance) et disposant des agents affectés à la réalisation des missions de police (inspecteurs des pêches).

En ce qui concerne les opérateurs économiques exerçant des activités de pêche, il est supposé que la législation des parties contractantes stipulerait que tout opérateur doit coopérer avec les inspections, mais pourrait exiger l'identification de toute inspection et moyen de surveillance ainsi que des inspecteurs pour s'assurer que les inspecteurs et les moyens sont dûment habilités à s'acquitter de leurs fonctions de police.

En outre, il est supposé que chaque CPC a fixé les règles applicables dans le cas où les inspecteurs des pêches ont des raisons de croire que les opérateurs économiques ne respectent pas la législation de la pêche ou d'autres lois pertinentes. Les autorités investies par le gouvernement des pouvoirs d'enquête et de sanction veillent à ce que les infractions présumées soient traitées en conformité avec les règles et procédures qui peuvent donner lieu à des sanctions administratives ou pénales applicables.

Enfin, on suppose que la législation de chaque CPC offre aux opérateurs économiques le droit de faire appel des décisions des autorités administratives ou judiciaires qui imposent des sanctions et que ceux-ci peuvent donc invoquer toutes les questions, y compris liées à l'arraisonnement et à l'inspection.

### Portée

Les limites géographiques du mécanisme peuvent être définies comme les zones au-delà de la ZEE des États côtiers dans la zone de compétence de la CTOI.

Le mécanisme devrait s'appliquer à tous les navires de pêche battant pavillon d'une CPC et, le cas échéant, aux navires de pêche battant pavillon de parties coopérantes non-contractantes. Un navire de pêche devrait être défini comme incluant les navires de transport et les navires auxiliaires, comme indiqué dans l'Accord de la FAO de 1993 : « navire de pêche » signifie tout navire utilisé ou destiné à être utilisé aux fins de l'exploitation commerciale des ressources biologiques marines, y compris les navires-mères et tout autre navire directement engagé dans ces opérations de pêche<sup>3</sup>.

### Acteurs et responsabilités de base

#### **La CTOI et ses parties contractantes**

La CTOI et ses parties contractantes adoptent un mécanisme régional d'arraisonnement et d'inspection en haute mer, y compris les règles et procédures sur l'arraisonnement et l'inspection, mais aussi sur le suivi de toutes les activités qui compromettent l'efficacité ou enfreignent les mesures de conservation et de gestion de la CTOI. Ces règles devraient inclure des définitions communes et une liste d'infractions graves.

Chaque CPC désignera une autorité compétente pour recevoir des notifications au titre du mécanisme et, par le biais de la CTOI, donnera la publicité voulue à cette désignation. La CTOI désignera le Secrétariat comme organisme approprié pour recevoir et envoyer des notifications au titre du mécanisme et fournir des informations sur les activités de pêche et les activités d'inspection et de surveillance aux États d'inspection lors du déploiement des moyens de surveillance et d'inspection en haute mer.

Les CPC de la CTOI peuvent prendre des mesures, conformément au droit international, en ayant recours à des procédures régionales établies à cet effet, pour dissuader les navires qui se livrent à des activités qui compromettent

---

<sup>3</sup> Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, approuvé le 24 novembre 1993, par la résolution 15/93 de la vingt-septième session de la Conférence de la FAO.

l'efficacité ou enfreignent les mesures de conservation et de gestion établies par la CTOI de pêcher en haute mer dans la région jusqu'à ce que des mesures appropriées soient prises par l'État du pavillon.

La CTOI devrait désigner le Comité d'application comme l'organe d'évaluation annuelle de l'efficacité des mesures prises par les CPC pour assurer le respect et l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI, sur la base des rapports nationaux. Le Comité devrait présenter ses conclusions à la Commission.

### **État d'inspection : pouvoirs et obligations**

Les inspecteurs dûment habilités de l'État d'inspection pourront procéder à l'inspection et à la surveillance en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI de tous les navires concernés, battant pavillon de CPC et de parties non-contractantes de la CTOI, conformément aux dispositions du mécanisme.

Les inspecteurs dûment habilités d'un État d'inspection ont le pouvoir d'inspecter le navire, sa licence, ses engins, ses équipements, ses registres, ses installations, les poissons et produits du poisson et tous les documents pertinents nécessaires pour vérifier la conformité avec les mesures de conservation et de gestion pertinentes.

Si, après arraisonnement et inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à une activité contraire aux mesures de conservation et de gestion de la CTOI, l'État d'inspection, le cas échéant, s'assure des éléments de preuve et informe sans délai l'État du pavillon de l'infraction présumée.

Lorsque l'État du pavillon autorise l'État d'inspection à enquêter sur une infraction présumée, l'État d'inspection doit, sans délai, communiquer les résultats de cette enquête à l'État du pavillon.

Lorsque l'État du pavillon n'a pas répondu ou n'a pas pris les mesures prescrites en vertu du mécanisme, les inspecteurs peuvent rester à bord et s'assurer de la sécurité des éléments de preuve et exiger du capitaine qu'il facilite une enquête plus approfondie, y compris, le cas échéant, en conduisant le navire sans retard au port approprié le plus proche, ou à tout autre port spécifié dans le mécanisme. L'État d'inspection informera immédiatement l'État du pavillon du nom du port où le navire doit se rendre.

Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire de pêche en haute mer est apatride, tout État peut arraisonner et inspecter ce navire. Lorsque la preuve le justifie, l'État peut prendre les mesures qu'il juge appropriées, conformément au droit international.

Les États sont responsables des dommages ou pertes attribuables à eux à la suite de mesures prises en application du mécanisme lorsque cette action est illégale ou dépasse ce qui est raisonnablement nécessaire à la lumière des informations disponibles pour mettre en œuvre les dispositions du mécanisme.

Les États d'inspection s'assurent que :

- par le biais de la CTOI, tous les États dont les navires pêchent en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI sont informés de la nature de l'identification délivrée à ses inspecteurs dûment habilités ;
- les navires servant à l'arraisonnement et à l'inspection sont clairement identifiés et identifiables, comme prévu dans le mécanisme, comme étant au service d'un État dans la zone de compétence de la CTOI ;
- les mesures prises à l'égard des navires engagés dans des activités contraires aux mesures de conservation et de gestion de la CTOI doivent être proportionnées à la gravité de l'infraction ;
- leurs inspecteurs observent les règlements internationaux, procédures et pratiques relatives à la sécurité du navire et de l'équipage généralement acceptés, et minimisent les interférences avec les opérations de pêche et, dans la mesure du possible, évitent toute action qui pourrait nuire à la qualité des captures à bord ;
- les arraisonnements et les inspections ne soient pas menés d'une manière qui constituerait un harcèlement d'un navire de pêche.

L'État d'inspection s'assure que ses inspecteurs dûment habilités :

- présentent leur accréditation au capitaine du navire et produisent une copie du texte des mesures de conservation et de gestion pertinentes ou des règles et règlements en vigueur dans le secteur concerné de la haute mer, en vertu de ces mesures ;
- avisent l'État du pavillon au moment de l'arraisonnement et de l'inspection ;
- n'interfèrent pas avec la capacité du capitaine à communiquer avec les autorités de l'État du pavillon pendant l'arraisonnement et l'inspection ;
- fournissent une copie du rapport d'arraisonnement et d'inspection au capitaine et aux autorités de l'État du pavillon, en y incluant toute objection ou déclaration que le capitaine souhaite faire figurer dans le rapport ;
- quittent rapidement le navire après avoir terminé l'inspection s'ils ne trouvent aucune preuve d'une infraction grave ; et
- évitent de faire usage de la force sauf lorsque, et dans la mesure où, cela s'avère nécessaire pour garantir leur sécurité et lorsqu'ils sont empêchés d'exercer leurs fonctions. Le degré de force utilisé ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement nécessaire dans les circonstances .

Si, après arraisonnement et inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à une activité contraire aux mesures de conservation et de gestion de la CTOI, l'État d'inspection veille à ce que :

- le cas échéant, ses inspecteurs s'assurent de la sécurité et de la pérennité des éléments de preuve ;
- toute activité contraire aux mesures de conservation et de gestion de la CTOI observée par ses inspecteurs est notifiée sans délai à l'État du pavillon du navire impliqué dans l'infraction présumée ;
- sur autorisation de l'État du pavillon, une enquête est menée sur l'infraction présumée et des mesures d'exécution appropriées sont prises conformément au mécanisme ;
- des dispositions, dans la mesure permise par sa législation, soient prises pour mettre à la disposition des autorités chargées des poursuites dans d'autres États les preuves relatives aux infractions présumées à ces mesures.

### **État du pavillon : pouvoirs et obligations**

Les États du pavillon veillent au respect et à l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI par les navires battant leur pavillon. Les dispositions du mécanisme sont sans préjudice du droit de l'État du pavillon à prendre toute mesure, y compris une procédure pour imposer des sanctions, conformément à ses lois.

À cette fin, l'État du pavillon veille à ce que les capitaines de navire :

- acceptent et facilitent l'embarquement rapide et sûr des inspecteurs ;
- coopèrent et aident à l'inspection des navires, effectuée conformément aux présentes procédures ;
- n'entravent, n'intimident ni ne gênent les inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions ;
- permettent aux inspecteurs de communiquer avec les autorités de l'État du pavillon et de l'État d'inspection pendant l'arraisonnement et l'inspection ;
- fournissent aux inspecteurs des installations raisonnables, y compris, le cas échéant, le gîte et le couvert ; et
- facilitent le débarquement des inspecteurs dans des conditions de sécurité.

Dans le cas où le capitaine d'un navire refuse indûment d'accepter l'arraisonnement et l'inspection, l'État du pavillon ordonnera au capitaine du navire de se soumettre immédiatement à l'arraisonnement et à l'inspection et, si le capitaine ne se conforme pas à cet ordre, suspendra l'autorisation de pêche du navire et donnera l'ordre au navire de regagner immédiatement le port. L'État du pavillon informe l'État d'inspection de la mesure qu'il a prise lorsque les circonstances visées au présent paragraphe se produisent.

Lorsqu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon s'est livré à une activité contraire aux mesures de conservation et de gestion de la CTOI, conformément aux règles et procédures prévues dans le mécanisme, l'État du pavillon :

- fait respecter ces mesures, quel que soit l'endroit où l'infraction a lieu ;
- enquête immédiatement et de façon exhaustive sur toute violation présumée des mesures de conservation et de gestion de la CTOI, y compris par le biais de l'inspection physique des navires concernés ;
- exige que tout navire battant son pavillon fournisse des informations à l'autorité chargée de l'enquête en ce qui concerne la position du navire, ses captures, ses engins de pêche, ses opérations de pêche et ses activités connexes dans la zone de l'infraction présumée ;
- s'il est convaincu que les preuves sont suffisantes à l'égard d'une infraction présumée, renvoie l'affaire à ses autorités compétentes en vue d'engager une procédure sans délai, conformément à ses lois et, le cas échéant, immobilise le navire concerné ; et
- veille à ce que, lorsqu'il a été établi, conformément à ses lois, qu'un navire a été impliqué dans la commission d'une infraction grave à ces mesures, le navire ne se livre pas à des opérations de pêche en haute mer jusqu'à ce que toutes les sanctions imposées par l'État du pavillon à l'égard de l'infraction aient été appliquées.

Les sanctions encourues pour les infractions doivent être suffisamment rigoureuses pour garantir le respect des mesures de conservation et de gestion et décourager les infractions en quelque lieu que ce soit, et elles doivent priver les auteurs des infractions des profits découlant de leurs activités illégales. Les mesures applicables aux capitaines et autres officiers des navires de pêche comprennent des dispositions pouvant autoriser, entre autres, le refus, le retrait ou la suspension de l'autorisation d'exercer les fonctions de capitaine ou d'officier à bord de ces navires.

Les États du pavillon doivent fournir des informations sur les progrès et les résultats des enquêtes à la CTOI et à tous les États ayant un intérêt dans, ou affectés par, l'infraction présumée.

Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'un navire en haute mer s'est livré à la pêche sans autorisation dans une zone relevant de la juridiction d'un État côtier, l'État du pavillon du navire, à la demande de l'État côtier concerné, mène sans délai une enquête approfondie et exhaustive sur la question.

Sans préjudice des autres dispositions du mécanisme, l'État du pavillon peut, à tout moment, prendre des mesures pour s'acquitter de ses obligations en vertu des règles internationales en ce qui concerne une infraction présumée commise par un navire battant son pavillon en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI. Si le navire est sous la direction de l'État d'inspection, l'État d'inspection, sur demande de l'État du pavillon, remettra le navire à l'État du pavillon, ainsi que les informations complètes sur les progrès et les résultats de son enquête.

### **Obligations de l'État du port**

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. Lorsqu'il prend de telles mesures, l'État du port n'exerce aucune discrimination de forme ou de fait à l'encontre des navires d'un État quel qu'il soit.

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.

### **Obligation de coopération**

Les mécanismes d'arraisonnement et d'inspection sont fondés sur la coopération entre l'État d'inspection et l'État du pavillon et, le cas échéant, l'État du port et l'État côtier, dans le but d'assurer le respect et l'application des mesures de conservation et de gestion adoptées par les États. Tous les États souverains concernés doivent coopérer de bonne foi afin d'assurer l'efficacité des efforts de chacun en vertu de l'objectif ci-dessus.

Rien dans le mécanisme n'affectera la capacité des États souverains, en conformité avec leur législation, à autoriser l'État d'inspection à mener une enquête et à prendre des mesures concernant des navires battant pavillon de cet État et opérant en haute mer. Les États du port et les États côtiers agiront sous leur propre juridiction.

L'État du pavillon coopère avec l'État côtier pour prendre les mesures d'application appropriées dans de tels cas et peut autoriser les autorités compétentes de l'État côtier à arraisonner et inspecter le navire en haute mer.

Tous les États s'efforcent d'accéder aux demandes raisonnables formulées par l'État du pavillon dans le cadre de telles enquêtes.

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.

Les États se prêtent mutuellement assistance, y compris par le biais de la CTOI, pour identifier les navires qui seraient livrés à des activités qui compromettent l'efficacité des mesures sous-régionales, régionales ou mondiales de conservation et de gestion.

### Usage de la force

Conformément à l'Accord des Nations unies de 1995, l'usage des armes est limité à l'auto-défense. Les États d'inspection ne peuvent pas utiliser des armes en haute mer pour forcer les navires qui ne semblent pas disposés à coopérer à l'inspection et à la surveillance. Dans le cas où un État d'inspection est confronté à un navire qui ne veut pas coopérer à l'arraisonnement et à l'inspection, il en informe immédiatement l'État du pavillon qui doit immédiatement ordonner au propriétaire et au capitaine de coopérer à l'inspection et à la surveillance. Le refus de coopérer à l'inspection et à la surveillance doit être cité comme une infraction grave.

Un État du pavillon, conformément à sa législation, peut utiliser la force contre les navires battant son propre pavillon et opérant en haute mer. À cette fin, conformément à leur législation, les États du pavillon peuvent demander l'assistance d'autres États.

L'expérience en matière de mécanismes d'arraisonnement et d'inspection des diverses ORGP a montré que l'efficacité du mécanisme ne dépend pas de l'utilisation de la force, mais plutôt de la coopération entre les CPC. En ce qui concerne l'arraisonnement et l'inspection des navires battant pavillon de parties non-contractantes, le degré de coopération des États du pavillon peut ne pas être à la hauteur des attentes des CPC. Néanmoins, ces problèmes doivent être résolus en premier lieu grâce à la coopération entre les États et non par des mesures unilatérales.

Les États peuvent aussi recourir à la force contre des navires sans nationalité, tant que cette force est proportionnée. Dans le cas d'un navire battant pavillon d'un autre État qui opère dans les eaux d'un État côtier et ne coopère pas avec les inspecteurs mais fait route hors des eaux de l'État côtier, ce dernier État a le droit de poursuite qui peut inclure l'utilisation de la force en haute mer. Cependant, les deux cas ci-dessus relèvent du droit national de l'État en question.

En ce qui concerne l'océan Indien, la présence de gardes armés à bord des navires de pêche sera un facteur de complication pour l'arraisonnement dans le cadre du mécanisme. Dans le cas où des gardes armés sont à bord, les inspections devraient être annoncées et acceptées par le capitaine du navire de pêche concerné. Dans le cadre d'autres mécanismes d'arraisonnement et d'inspection en haute mer, les inspecteurs doivent annoncer une inspection au capitaine mais n'ont pas à attendre sa réponse. Cependant, le risque que des gardes armés confondent une équipe d'inspecteurs de la CTOI avec une attaque potentielle par des pirates doit être évité. À cette fin, des procédures doivent être établies dans le cadre du mécanisme afin d'écartier tout risque pour les inspecteurs. Ces procédures pourraient être inspirées par les travaux en cours sur cette question dans le cadre de l'OMI.

## Compatibilité entre l'inspection et la surveillance dans les ZEE et en haute mer

Le but de l'arraisonnement, de l'inspection et de la surveillance dans les eaux des États côtiers est le même qu'en haute mer, à savoir faire respecter les mesures de conservation et de gestion applicables à l'exploitation des espèces hautement migratoires.

Cependant, le régime juridique applicable en haute mer est très distinct de celui qui s'applique dans les eaux des États côtiers. Toute confusion entre les deux systèmes juridiques doit être évitée.

Cela dit, dans le contexte des coûts d'inspection et de surveillance en mer, il y a un nombre croissant d'exemples concrets de coopération entre les États qui sont compatibles avec les systèmes juridiques en vigueur dans la ZEE et avec les mécanismes pour la haute mer.

Lorsque les inspecteurs de différents pays sont à bord d'un navire d'inspection, le navire peut passer de la haute mer aux eaux d'États côtiers tant que les inspecteurs de cet État côtier sont à bord. Les inspections en haute mer doivent être effectuées conformément aux mécanismes d'arraisonnement et d'inspection, tandis que les inspections dans les eaux d'un État côtier doivent être effectuées par des inspecteurs habilités par cet État, conformément à la législation applicable à ces eaux.

Dans le sud-ouest du Pacifique, des accords ont été conclus sur la base desquels les États côtiers autorisent les inspecteurs et les moyens étrangers à effectuer des inspections dans leurs eaux et, le cas échéant, à immobiliser des navires et à les rediriger vers leurs ports. Ces accords sont fixés dans un cadre juridique approprié afin de ne pas créer de confusion avec les accords multilatéraux concernant la haute mer.

### **II Mécanismes régionaux d'arraisonnement et d'inspection en haute mer**

Vous trouverez ci-joint le tableau comparatif passant en revue les mécanismes d'arraisonnement et d'inspection de la NAFO, de la NEAFC, de l'ICCAT, de la WPCFC et de la CCAMLR. Les principales conclusions de cette revue peuvent être résumées comme suit.

Le champ d'application et les définitions des différents mécanismes suivent le même modèle. Le champ d'application est basé sur un système mutuel d'arraisonnement, d'inspection et de surveillance par les Parties contractantes en haute mer, qui est définie comme les zones au-delà des zones des États côtiers dans la zone de Convention. Tous les mécanismes s'appliquent aux navires battant pavillon des Parties contractantes. Aucune référence n'est faite aux bateaux battant pavillon de parties non-contractantes, mais l'arraisonnement et l'inspection de ces navires peuvent être effectués sur une base volontaire (uniquement lorsque le capitaine du navire concerné l'accepte).

Les définitions figurant dans les mécanismes sont variables et ne suivent pas une ligne claire en matière de choix des termes à définir ni comment ils sont définis. Chaque ORGP a adopté les définitions qu'elle jugeait adéquates dans son propre contexte. La plupart des définitions sont *ad hoc* et ne sont pas tirées de documents de la FAO ou de l'ONU.

Tous les mécanismes décrivent les conditions dans lesquelles l'arraisonnement, l'inspection et la surveillance peuvent être effectués en haute mer (autorisation, identification, notification préalable des moyens et des inspecteurs). Le mécanisme de la WPCFC comprend des exigences particulières relatives à la formation des inspecteurs.

Les mécanismes de la NAFO et de la NEAFC fixent un seuil à partir duquel les Parties contractantes sont tenues de déployer des moyens d'inspection et de surveillance en haute mer (en fonction du nombre de navires de pêche battant leur pavillon qui opèrent simultanément en haute mer). L'ICCAT offre la possibilité de plans de déploiements communs convenus entre les Parties contractantes.



Tous les mécanismes décrivent également plus ou moins en détail comment l'arraisonnement, l'inspection et la surveillance doivent être effectués et quelles sont les responsabilités du capitaine du navire de pêche et de l'équipe d'inspection. Certains mécanismes sont plus spécifiques au sujet de l'interférence avec les opérations de pêche et d'autres sur l'utilisation de matériel photographique ou la langue. Ceux de la WCPFC et de la CCAMLR sont spécifiques sur le refus du capitaine de coopérer avec l'inspection.

Le mécanisme de la NAFO est le plus spécifique sur les responsabilités des États du pavillon ainsi que sur l'obligation d'assurer un contrôle et des activités de surveillance non-discriminatoires. Le mécanisme de la NEFAC exige que les États du pavillon adoptent des mesures obligeant les capitaines à permettre l'accès par les inspecteurs.

Les mécanismes de la NAFO et de la NEAFC définissent les infractions graves et les procédures précisant les réponses attendues de l'État d'inspection et de l'État du pavillon. D'autres mécanismes définissent les infractions graves, mais pas ce qu'il faut faire.

En ce qui concerne les différents formulaires devant être utilisés par les inspecteurs, les mécanismes de la NAFO et de la NEAFC définissent en détail chaque formulaire, y compris les formulaires électroniques, tandis que d'autres mécanismes sont moins spécifiques. Tous les mécanismes exigent la notification des formulaires au secrétariat de l'ORGP et à l'État du pavillon du navire concerné. Le système de la NAFO définit également comment les rapports doivent être utilisés par les États du pavillon.

Aucun des mécanismes n'est très spécifique sur la question de la coordination des inspections et en particulier sur le rôle du secrétariat de l'ORGP. Les mécanismes de la NAFO, de la NEAFC et de l'ICCAT décrivent en détail à quel point un État d'inspection a accès aux données de surveillance reçues par le secrétariat des ORGP.

Tous les mécanismes prévoient la déclaration annuelle par l'État d'inspection et par l'État du pavillon et détaillent les informations qui doivent être mises à la disposition du secrétariat ou du Comité d'application.

Les mécanismes de la NAFO et de la NEAFC interdisent aux inspecteurs de porter une arme. D'autres mécanismes ont une approche plus souple et permettent l'utilisation d'armes de poing d'une façon proportionnée au risque perçu.

Tous les mécanismes définissent une procédure de règlement des différends à plusieurs niveaux.

On peut en conclure que tous les mécanismes d'arraisonnement et d'inspection qui ont été examinés présentent de nombreuses similitudes et couvrent globalement les mêmes questions. Tous les mécanismes offrent des solutions juridiques similaires pour les activités internationales d'inspection et de surveillance en haute mer, ainsi que des procédures exigeant des États du pavillon un suivi des inspections et de la surveillance internationales. Cependant, de nombreuses différences entre les mécanismes ont été observées dans la forme, la rédaction et la terminologie. Les rédacteurs des programmes ont commencé à partir de la CNUDM et de l'Accord de l'ONU mentionné plus haut, mais ont continué à utiliser les définitions et les pratiques régionales existantes. Seule une petite partie des différences dans les mécanismes peut être attribuée à des différences du secteur de la pêche dans chaque région.

### **III Lignes directrices pour un mécanisme d'arraisonnement et d'inspection en haute mer pour la CTOI**

Ces lignes directrices suivent la terminologie et les définitions énoncées dans l'Accord des Nations Unies et l'Accord de la FAO à la fois mentionnés plus haut.

L'Accord des Nations Unies se réfère à l'arraisonnement et à l'inspection en haute mer. Cependant, il est conseillé d'inclure la surveillance. La surveillance a été définie comme une observation positive d'un navire/d'une activité par un inspecteur, mais devrait être élargie pour inclure les technologies de surveillance telles que SSN, AIS et probablement d'autres à l'avenir.

Les lignes directrices s'appliqueraient à la haute mer et couvriraient tous les navires de pêche et les navires associés ciblant les espèces énumérées dans l'Accord. En ce qui concerne la portée, la question doit être posée de savoir s'il faut inclure explicitement les navires battant pavillon de parties non-contractantes. Cela ne serait pas contraire au droit international, mais, dans ce cas, les Parties contractantes, par le biais de la CTOI, devraient donner la publicité voulue à cette mesure et, au préalable, informer les États du pavillon potentiels de ce mécanisme.

Les lignes directrices empruntent largement aux mécanismes examinés les conditions dans lesquelles l'arraisonnement, l'inspection et la surveillance peuvent être effectués en haute mer (autorisation, identification, notification préalable des moyens et des inspecteurs) et la façon dont l'arraisonnement, l'inspection et la surveillance doivent être effectués ainsi que ce que sont les responsabilités du capitaine du navire de pêche et de l'équipe d'inspection.

Le produit final d'une inspection par un État d'inspection est un rapport d'inspection ou un rapport de surveillance. L'État du pavillon doit agir sur la base de ce rapport, le cas échéant, en enquêtant sur les infractions et en les sanctionnant. Par conséquent, les formulaires doivent être clairs et guider les inspecteurs pour inclure uniquement des informations factuelles. En effet, des inspecteurs de différentes origines effectueront les inspections en haute mer et, par conséquent, les formulaires doivent guider les inspecteurs dans le processus d'inspection. La collecte de preuves peut être cruciale pour le succès des poursuites. Par conséquent, il est important de réglementer la façon dont les inspecteurs doivent recueillir les preuves et comment ils assurent la continuité et la sécurité des éléments de preuve.

Ces lignes directrices décrivent en détail ce qui est attendu de l'État du pavillon en matière de suivi de l'inspection. Le niveau d'engagement des États du pavillon peut être inférieur à celui prévu par l'État d'inspection encourageant les dépenses pour assurer l'inspection et la surveillance en haute mer. Des règles claires et détaillées laisseront moins de place aux conflits.

## Appendice II

# Lignes directrices pour un Mécanisme CTOI d'arraisonnement et d'inspection en haute mer

## Section 1

### Dispositions générales

#### 1. Termes utilisés

Dans le cadre de ce mécanisme, les définitions suivantes s'appliquent.

- a) « Commission » désigne la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI).
- b) « Secrétaire exécutif de la CTOI » désigne le Secrétaire exécutif de la Commission des thons de l'océan Indien.
- c) « Haute mer » désigne la haute mer de la zone de compétence située à l'extérieur de la ZEE des États côtiers environnants.
- d) « Autorités du navire d'inspection » désigne les autorités de la CPC sous la juridiction de laquelle le navire d'inspection opère.
- e) « Navire d'inspection habilité » désigne tout navire inscrit dans le registre des navires de la Commission comme habilité par une CPC à se livrer à des activités d'embarquement et d'inspection, conformément aux présentes procédures.
- f) « Inspecteur habilité » désigne un inspecteur employé par les autorités responsables de l'arraisonnement et de l'inspection, inscrit au registre de la Commission et habilité à mener des activités d'arraisonnement et d'inspection, conformément aux présentes procédures.
- g) « Autorités du navire de pêche » désigne les autorités du membre de la Commission sous la juridiction duquel le navire de pêche opère.
- h) « Navire de pêche autorisé » désigne un navire de pêche inscrit sur le Registre CTOI des navires de pêche.
- i) « Navire » signifie tout navire, vaisseau d'un autre type ou bateau utilisé pour, ou équipé pour être utilisé pour, ou destiné à être utilisé pour la pêche ou les activités liées à la pêche.
- j) « Pêche illégale, non déclarée et non réglementée » désigne les activités visées au paragraphe 1 de la Résolution 11/03;
- k) « Poisson » désigne toutes les espèces de stocks de poissons grands migrateurs couvertes par l'Accord de la CTOI.
- l) « Pêche » désigne la recherche, l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou la récolte de poissons ou toute activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle aboutisse à l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou la récolte de poissons.
- m) « Activités liées à la pêche » désigne toute opération de soutien, ou de préparation, à la pêche, y compris le déploiement de DCP, 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 la fourniture en mer de personnel, de carburant, d'engins et d'autres fournitures.

#### 2. Objectifs

Prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN à travers la mise en œuvre d'un mécanisme efficace d'inspection et de surveillance en haute mer pour surveiller et contrôler la capture d'espèces hautement migratoires de poissons en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI, et ainsi assurer la conservation à long terme et l'utilisation durable de ces ressources et des écosystèmes marins.

#### 3. Haute mer dans la zone de compétence de la CTOI

La haute mer dans la zone de compétence de la CTOI, incluant l'océan Indien et les mers adjacentes.

## Section 2

### Autorisations et obligations

#### 4. Enregistrement des services gouvernementaux, des navires d'inspection et aéronefs autorisés

##### 4.1 Obligations des CPC

- a) Chaque CPC ayant l'intention de réaliser des activités d'arraisonnement et d'inspection conformément aux présentes procédures doit en faire part au Secrétaire exécutif de la CTOI et doit fournir les informations suivantes à l'aide des modèles détaillés à l'annexe I :
  - i) le nom de l'autorité nationale d'autorisations avec ses informations de contact, ainsi que des informations similaires sur le centre national de surveillance des pêches (FMC) ou sur une personne responsable ;
  - ii) les informations détaillées sur tous les navires d'inspection, y compris le nom, l'indicatif d'appel, le port d'immatriculation, les coordonnées de contact et une photo récente du navire ;
  - iii) les informations détaillées sur tous les aéronefs de surveillance, y compris l'immatriculation, l'indicatif d'appel, informations de contact et une photographie récente de l'aéronef ;
  - iv) le nom de chaque inspecteur habilité à entreprendre des arraisonnements et des inspections dans le cadre de ce mécanisme.
- b) Les CPC transmettent électroniquement les informations visées au paragraphe 4.1a à la Commission chaque année avant le 1<sup>er</sup> décembre sous la forme prévue à l'annexe I.
- c) Lorsque l'information fournie au titre des alinéas i) à iv) du paragraphe 4.1 a) change, ces modifications doivent être notifiées sans délai au Secrétaire exécutif de la CTOI.
- d) Les CPC veillent à ce que toutes les autorités, les équipages des navires d'inspection et des aéronefs de surveillance et les inspecteurs attachés au mécanisme sont familiers avec le mécanisme et ont reçu une formation concernant l'exercice en toute sécurité et efficacement de leurs fonctions respectives dans le cadre du mécanisme. L'annexe III fournit des indications sur le niveau approprié de formation des inspecteurs. Afin d'assurer la sécurité de tous ceux qui sont impliqués dans les arraisonnements et les inspections en mer, les équipages des navires d'inspection devront être familiarisés avec le fonctionnement à proximité des navires de pêche et avec les transferts des inspecteurs vers et à partir des navires de pêche. L'annexe III b donne des indications sur le niveau approprié de formation des inspecteurs.
- e) Les inspecteurs doivent être des ressortissants de la CPC qui les désigne et, pendant le déroulement des activités d'inspection, sont soumis à la seule juridiction de cette CPC.
- f) Chaque CPC s'assure que les inspecteurs de la CTOI d'une autre CPC sont autorisés à effectuer des inspections à bord de ses navires de pêche auxquels s'applique le présent mécanisme. En outre, elle doit adopter des mesures obligeant les capitaines des navires de pêche à coopérer avec les inspecteurs de la CTOI et à assurer leur sécurité tout au long de l'inspection.
- g) Aux fins de ces procédures, les autorités des navires de pêche considèrent l'obstruction par leurs navires de pêche, leurs capitaines ou leurs équipages à un inspecteur habilité ou à un navire d'inspection autorisé de la même manière que toute obstruction survenant dans sa juridiction exclusive.

##### 4.2 Obligations de la Commission

- a) La Commission tient un registre de toutes les autorités nationales, navires d'inspection, aéronefs de surveillance et inspecteurs habilités. Seuls les navires et les autorités ou les inspecteurs figurant sur le registre de la Commission sont habilités en vertu de ces procédures à arraisonner et inspecter les navires de pêche battant pavillon étranger en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI.
- b) La Commission publie la liste des autorités, navires d'inspection, aéronefs de surveillance et des inspecteurs habilités sur le site Web de la CTOI et s'assure que toutes les modifications sont reflétées dès que possible après réception.

## 5. Identification des navires d'inspection et des inspecteurs

Les CPC s'assurent que :

- a) les navires d'inspection habilités et tout bateau utilisé pour transférer des inspecteurs sur un navire de pêche arborent une flamme d'inspection comme indiqué à l'annexe II ;
- b) les inspecteurs habilités sont équipés de cartes d'identification comme indiqué à l'annexe III.

## 6. Coordination des navires d'inspection ou des inspecteurs

### 6.1. Les CPC s'assurent de ce qui suit.

- a) Chaque CPC maintient une présence d'inspection en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI proportionnelle au nombre de navires de pêche autorisés battant son pavillon opérant dans la région. Pour se conformer à cette obligation et améliorer l'efficacité de ce mécanisme, chaque CPC peuvent déployer des inspecteurs autorisés à bord d'un navire d'inspection d'une autre CPC opérant en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI.
- b) Afin de maximiser l'utilisation et l'efficacité des navires d'inspection disponibles, les CPC sont encouragées à informer le Secrétaire exécutif de la CTOI de leurs plans d'opérations pour l'année à venir dans le cadre du mécanisme, avant le 31 décembre. Cette exigence ne fait pas obstacle à la capacité des CPC de modifier leurs plans d'opérations annuels pendant la période en question, afin de régler des problèmes opérationnels imprévus ou en vue de coordonner les activités avec d'autres CPC, individuellement ou dans le cadre d'un plan de déploiement commun.
- c) Les navires d'inspection notifient au Secrétaire exécutif de la CTOI la date, l'heure et la position de l'entrée en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI en vue de commencer les opérations, ainsi que la date de départ prévue. De même, le Secrétaire exécutif de la CTOI devra être prévenu lorsque le navire d'inspection termine ses opérations et quitte la haute mer dans la zone de compétence de la CTOI (voir l'article 15 et l'annexe V).
- d) Les navires d'inspection habilités dans la même zone opérationnelle devraient chercher à établir des contacts réguliers dans le but de partager des informations sur la région de la haute mer dans la zone de compétence de la CTOI dans laquelle ils patrouillent, sur des observations de navires et sur les arraisonnements et les contrôles qu'ils ont effectués, ainsi que toute autre information opérationnelle pertinente pour l'exercice de leurs responsabilités dans le cadre de ces procédures.

### 6.2. La Commission :

- a) publie les notifications reçues des CPC sur le site Web de la CTOI dès que possible après réception ;
- b) le cas échéant, assure la liaison avec les CPC pour coordonner les opérations des navires d'inspection ou l'échange d'inspecteurs ;
- c) veille à ce que les opérations de surveillance et d'inspection en haute mer soient totalement intégrées avec les autres outils de suivi, contrôle et surveillance disponibles en vertu des MCG ;
- d) suit en permanence la mise en œuvre et le fonctionnement de ces procédures, y compris l'examen des rapports annuels relatifs à ces procédures fournis par les membres.

### 6.3 Application

Dans l'application de ces procédures, les CPC s'efforcent de promouvoir une utilisation optimale des navires d'inspection et des inspecteurs habilités :

- a) en identifiant des priorités pour les opérations de surveillance et d'inspection conformément aux présentes procédures, au moyen de méthodes d'évaluation des risques et d'analyse des données pour identifier et prioriser les navires de pêche à cibler pour l'inspection, afin de faciliter l'utilisation efficace et efficiente des

navires d'inspection et d'assurer la transparence et la cohérence de la sélection des navires pour les inspections ;

- b) en assurant la distribution non discriminatoire des arraisonnements et des inspections en haute mer entre les navires de pêche des membres de la Commission, sans compromettre la possibilité des CPC d'enquêter sur d'éventuelles graves infractions ;
- c) en tenant compte des ressources d'exécution en haute mer affectées par les CPC pour surveiller et assurer le respect par leurs propres navires de pêche, en particulier pour les pêcheries de petits bateaux dont les activités s'étendent en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI à proximité des eaux relevant de leur juridiction.

### **Section 3**

#### **Conduite des inspections**

##### **7. Obligations des CPC**

Quand elle autorise des opérations d'arraisonnement et d'inspection en mer, chaque CPC s'assure que les inspecteurs :

- a) sont correctement formés à entreprendre des opérations d'arraisonnement et d'inspection en mer en tenant compte des lignes directrices pour la formation des inspecteurs ;
- b) restent sous son contrôle opérationnel, sauf lors de l'inspection d'un navire de pêche autorisé battant son propre pavillon et conformément au droit interne ;
- c) appliquent les dispositions de ce mécanisme ;
- d) s'abstiennent de faire respecter les lois et règlements relatifs à sa zone économique exclusive ;
- e) procèdent aux inspections d'une manière non discriminatoire et en conformité avec le mécanisme pour assurer l'égalité de traitement entre toutes les CPC ayant des navires de pêche opérant en haute mer dans la zone de compétence par le biais d'une répartition équitable des inspections.

##### **8. Obligations des navires d'inspection et des inspecteurs habilités**

- a) Les navires d'inspection et les inspecteurs sont tenus de respecter les règlements internationaux, procédures et pratiques généralement acceptés, concernant la sécurité du navire inspecté et de son équipage.
- b) Aucun arraisonnement ne doit être effectué sans préavis donné par radio au navire de pêche ou sans que soit transmis au navire de pêche le signal approprié utilisant le code international des signaux, y compris l'identité de la plate-forme d'inspection, qu'un tel avis soit reconnu comme reçu ou pas.
- c) Tous les navires d'inspection doivent arborer à un endroit bien visible la flamme d'inspection de la CTOI, en tout temps, durant les opérations en haute mer dans la zone de compétence. Les canots d'accostage utilisés dans le transfert des inspecteurs vers les navires de pêche doivent également arborer la flamme.
- d) Tous les inspecteurs habilités doivent montrer leur carte d'identification de la CTOI au capitaine du navire de pêche ou à son représentant au moment de leur montée à bord du navire de pêche.
- e) La taille et la composition de l'équipe d'inspection et le niveau d'équipement de protection individuelle porté par les inspecteurs doivent être déterminés par le capitaine du navire d'inspection en tenant compte des circonstances du moment.
- f) D'une manière générale, les inspections sont réalisées aussi rapidement que possible, en évitant toute ingérence indue dans les activités normales du navire de pêche. Dans le cas où une infraction est détectée, les inspecteurs peuvent rester à bord le temps nécessaire pour l'application des mesures prévues aux articles 12 et 13.
- g) Les inspecteurs sont autorisés à inspecter toutes les zones, ponts et pièces du navire de pêche, les captures (transformées ou non), les filets et autres engins, les équipements ainsi que tout document jugé nécessaire

pour vérifier le respect des mesures de établies par la CTOI, et à questionner le capitaine ou une personne qu'il désigne.

- h) Les inspecteurs évitent toute perturbation pour le navire de pêche ou les captures qui se trouvent à bord et toute interférence dans les activités de celui-ci, sauf dans les cas et dans la mesure où cela se révèle nécessaire pour exercer leurs fonctions.
- i) Il n'est pas exigé que le navire de pêche faisant l'objet de l'arraisonnement s'arrête ou manœuvre au cours d'une activité de pêche, de mise à l'eau ou de remontée d'un engin de pêche. Les inspecteurs peuvent ordonner l'interruption ou le retardement de la remontée d'un engin jusqu'à ce qu'ils soient montés à bord du navire mais ne peuvent en aucun cas ordonner cela plus de trente minutes après que le navire a reçu le signal.
- j) L'usage de la force doit être évité sauf pour, et dans la mesure nécessaire, assurer la sécurité des inspecteurs et lorsque les inspecteurs sont entravés dans l'exercice de leurs fonctions. Le degré de force utilisé ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement nécessaire selon les circonstances. Tout incident impliquant l'usage de la force doit être immédiatement signalé aux autorités du navire de pêche et au Secrétariat de la CTOI.
- k) Les inspecteurs n'empêchent pas le capitaine du navire de communiquer avec les autorités de l'État du pavillon pendant leur montée à bord et leur inspection.
- l) Les inspecteurs peuvent photographier ou filmer les engins, équipements, documentation et tout autre élément jugés nécessaires pour révéler les caractéristiques qui, à leur avis, ne sont pas en conformité avec les MCG de la CTOI ; dans ce cas, les sujets photographiés sont énumérés dans le rapport et des copies des photographies doivent être jointes au rapport envoyé à l'État du pavillon.
- m) Le navire d'inspection et les inspecteurs habilités font de leur mieux pour communiquer avec le capitaine du navire de pêche dans une langue que le capitaine peut comprendre, en utilisant, si nécessaire, la partie pertinente des cartes normalisées multi-langues qui seront préparées par le Secrétariat de la CTOI.

## *9. Obligations des capitaines des navires de pêche*

Durant la conduite d'un arraisonnement et d'une inspection, le capitaine du navire de pêche :

- a) suit les principes internationalement reconnus et les pratiques normales de bon sens marin pour éviter les risques pour la sécurité des navires d'inspection et des inspecteurs autorisés ;
- b) facilite l'embarquement et le débarquement rapide et sûr des inspecteurs en manœuvrant le bateau de pêche selon les conditions du moment et en fournissant une échelle d'embarquement respectant les spécifications prévues à l'annexe IX ;
- c) coopère avec les inspecteurs et aide à l'inspection du navire en vertu de ces procédures ;
- d) le capitaine n'agresse, ne s'oppose, n'intimide, n'entrave, ne gêne et ne retarde pas indûment les inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions;
- e) permet aux inspecteurs de communiquer avec l'équipage du navire d'inspection, avec les autorités du navire d'inspection, ainsi qu'avec les autorités du navire de pêche inspecté ;
- f) leur fournit des installations raisonnables, y compris, le cas échéant, la nourriture et le logement ;
- g) s'il refuse de permettre à un inspecteur habilité d'effectuer un arraisonnement et une inspection conformément à ces procédures, doit fournir une explication de la raison de ce refus. Les autorités du navire d'inspection doivent aviser immédiatement les autorités du navire de pêche et le Secrétaire exécutif de la CTOI du refus du capitaine et de son éventuelle explication.

## Section 4

### Inspections

#### 10. Obligations des inspecteurs

10.1 Lorsqu'ils réalisent des inspections en mer des navires de pêche et en tenant compte des dispositions prévues par les MCG pertinentes, les inspecteurs doivent :

- a) vérifier que les documents d'identification du navire et les informations relatives au propriétaire, à l'exploitant ou à l'affréteur du navire sont authentiques, complets et exacts ;
- b) vérifier que le pavillon et les marques du navire (par exemple le nom, le numéro d'immatriculation externe, le numéro d'identification de l'Organisation maritime internationale, l'indicatif d'appel radio international et d'autres marques), ainsi que les dimensions principales du navire sont conformes aux informations contenues dans la documentation;
- c) vérifier que les autorisations de pêche et pour les activités liées à la pêche sont authentiques, complètes, correctes et cohérentes avec les informations fournies conformément aux informations à la disposition de la CPC ou de la CTOI ;
- d) examiner tous les autres documents et registres pertinents se trouvant à bord, y compris ceux en format électronique, délivrés par l'État du pavillon ou le Secrétaire exécutif de la CTOI ou d'autres organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) pertinentes. La documentation pertinente peut inclure les livres de bord, les captures, les documents de transbordement et de commerce, les rôles d'équipage, les plans et les croquis de cales, les descriptions des cales à poisson et les documents requis en vertu de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction;
- e) vérifier le fonctionnement et l'état corrects des équipements SSN à bord ; si l'équipement SSN ne fonctionne pas correctement, vérifier la soumission manuelle correcte des rapports de position ;
- f) examiner tous les engins de pêche à bord, y compris les engins dissimulés à la vue ainsi que les dispositifs connexes et, dans la mesure du possible, vérifier qu'ils sont en conformité avec les conditions des autorisations. Le matériel de pêche doit, dans la mesure du possible, être vérifié pour s'assurer que des caractéristiques telles que le maillage et l'épaisseur du fil, les dispositifs et pièces annexes, les dimensions et configuration des filets, casiers, dragues, la taille et le nombre des hameçons sont conformes à la réglementation en vigueur et que les marques d'identification correspondent à celles autorisées pour le navire ;
- g) déterminer si le poisson à bord a été récolté conformément aux autorisations de pêche applicables délivrées par l'État du pavillon ;
- h) examiner le poisson, y compris par échantillonnage, pour en déterminer la quantité et la composition ; ce faisant, l'inspecteur peut ouvrir les conteneurs dans lesquels le poisson a été conditionné et déplacer le poisson ou les conteneurs pour s'assurer de l'intégrité des cales à poisson ; cet examen peut porter sur les types de produits et la détermination du poids nominal ;
- i) déterminer s'il existe des preuves laissant à penser qu'un navire s'est livré à de la pêche INN ou à des activités liées à une telle pêche INN ;
- j) remplir un rapport sur chaque contrôle effectué.

10.2 Afin d'assurer un niveau de cohérence et de transparence lors des inspections en mer, une liste de contrôle à utiliser par les inspecteurs lors des inspections en mer est proposée à l'annexe VII. Le Secrétaire exécutif de la CTOI devra s'assurer que la liste est modifiée selon les besoins pour y incorporer l'adoption des nouvelles MCG.



## 11. Rapport d'inspection

### 11.1 Obligations des inspecteurs

- a) Les inspecteurs autorisés devront préparer un rapport sur chaque inspection qu'ils effectuent en mer en vertu de ces procédures, en utilisant le format de rapport proposé à l'annexe IV. Le modèle de rapport d'inspection en mer est disponible auprès du Secrétaire exécutif de la CTOI, aux formats papier et électronique.
- b) Les inspecteurs devraient inviter le capitaine du navire de pêche à examiner, commenter et signer la copie papier du rapport d'inspection et une copie de ce rapport doit être laissée à bord du navire de pêche.
- c) Les inspecteurs doivent soumettre une copie électronique du rapport d'inspection à leur autorité nationale et au Secrétaire exécutif de la CTOI dans les 12 heures suivant la fin de l'inspection.

### 11.2 Obligations de l'autorité du navire d'inspection

- a) Les autorités du navire d'inspection à partir duquel l'arraisonnement et l'inspection ont été effectués doivent transmettre une copie électronique du rapport d'inspection aux autorités du navire de pêche inspecté, ainsi qu'au Secrétaire exécutif de la CTOI, dans les 3 jours ouvrables suivant l'achèvement de l'arraisonnement et de l'inspection.
- b) Chaque CPC s'assure que les rapports d'inspection et de surveillance établis par les inspecteurs de la CTOI ont un statut de preuve au même niveau que ceux de ses propres inspecteurs. Cependant, rien dans cet article n'oblige une CPC à accorder une plus grande valeur probante à un rapport d'inspection d'un inspecteur d'une autre CPC qu'à celui qui lui serait accordé des procédures similaires par le propre État de l'inspecteur.

### 11.3 Obligations du Secrétaire exécutif de la CTOI

- a) Le Secrétaire exécutif de la CTOI devra publier une copie du rapport sur le site Web de la CTOI dans les 5 jours ouvrables suivant la réception.

## Section 5

### Infractions et infractions graves

## 12. Infractions

### 12.1 Actions des inspecteurs

Dans le cas où des inspecteurs ont des raisons sérieuses de penser qu'un navire de pêche battant pavillon d'une autre CPC s'est livré à une activité contraire à ce mécanisme, ils doivent :

- a) noter l'infraction dans le rapport d'inspection, en faisant référence à la MCG violée ;
- b) prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la continuité des preuves, pour inspection subséquente à terre. Une marque d'identification peut être fixée solidement sur toute partie de l'engin de pêche que l'inspecteur estime avoir été en violation des mesures applicables ;
- c) afin de faciliter l'action de la CPC au sujet de l'infraction, tenter de communiquer immédiatement avec un inspecteur ou avec l'autorité désignée de l'État du pavillon du navire de pêche inspecté.

### 12.2 Actions des CPC :

- a) les autorités habilitées de la CPC inspectant le navire de pêche communiquent les détails d'une infraction aux autorités désignées de la CPC du navire inspecté, dans le jour ouvrable suivant l'inspection ;

- b) un original du rapport d'inspection, accompagné de toutes les pièces justificatives, est transmis sans délai aux autorités compétentes de la CPC du navire de pêche inspecté, ainsi qu'une copie au Secrétaire exécutif de la CTOI ;
- c) les autorités compétentes d'une CPC notifiée d'une infraction commise par un de ses navires de pêche devront prendre des mesures rapides pour recevoir et examiner les éléments de preuve de l'infraction et mener toute enquête supplémentaire nécessaire pour le suivi de l'infraction et, chaque fois que possible, inspecter le navire de pêche concerné ;
- d) chaque CPC désigne les autorités compétentes mandatées pour recevoir les preuves de l'infraction et informe le Secrétaire exécutif de la CTOI de l'adresse de ces autorités ; le Secrétaire exécutif de la CTOI informe ensuite toutes les autres CPC ;
- e) chaque CPC examine les rapports des inspecteurs des autres CPC dans le cadre de ce mécanisme et prend les mesures adéquates, de la même manière que pour les rapports de ses propres inspecteurs. Les CPC coopèrent afin de faciliter les poursuites judiciaires ou autres, consécutives à un rapport présenté par un inspecteur en vertu de ce mécanisme.

### 12.3 *Signalement et suites à donner*

Les procédures de signalement et sur les suites à donner sont détaillées dans l'article 13.5.

## 13. *Infractions graves*

### 13.1 *Définitions*

Aux fins du mécanisme, une infraction grave signifie une ou plusieurs des infractions suivantes aux dispositions des mesures de conservation et de gestion de la CTOI adoptées par la Commission, à savoir qu'un navire, son capitaine ou son équipage :

- a) récolte des thons ou des espèces apparentées en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI et n'est pas inscrit sur le registre CTOI des navires autorisés à pêcher les thons et les espèces apparentées en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI ;
- b) récolte des thons ou des espèces apparentées en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI, alors que son État du pavillon est dépourvu des quotas, limites de captures ou allocations d'effort suffisants, au titre des mesures de conservation et de gestion, le cas échéant ;
- c) n'enregistre ni ne déclare leurs captures réalisées en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI, conformément aux exigences de déclaration de la CTOI, ou font de fausses déclarations ;
- d) prennent ou débarquent du poisson sous la taille légale en violation des mesures de conservation et de gestion de la CTOI ;
- e) pêche pendant les périodes de fermeture ou dans des zones fermées en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI, en contravention des mesures de conservation et de gestion de la CTOI ;
- f) utilise des engins prohibés, en contravention à des mesures de conservation et de gestion de la CTOI ;
- g) transborde, ou participe à des opérations conjointes telles que le réapprovisionnement ou le ravitaillement, avec des navires inscrits sur la liste des navires INN ;
- h) récolte des thons ou des espèces apparentées dans les eaux relevant de la juridiction nationale d'un État côtier dans la zone de compétence de la CTOI sans autorisation et/ou enfreint les lois et règlements de l'État côtier ;
- i) n'a pas de nationalité et récolte des thon ou des espèces apparentées en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI ;
- j) pratique la pêche, y compris le transbordement, le réapprovisionnement ou le ravitaillement, en contravention à toute autre mesure de conservation et de gestion de la CTOI ;

- k) ne tient pas un registre adéquat des captures et des données connexes en conformité avec les exigences de déclaration de la Commission ou présente un poids vif enregistré dans le journal de bord différent de plus de 10% du poids vif réel des espèces conservées ;
- l) falsifie ou dissimule intentionnellement ses marquages, son identité ou son immatriculation ;
- m) dissimule, falsifie ou fait disparaître des preuves relatives à une enquête sur une infraction ;
- n) agresse, résiste, intimide, harcèle sexuellement, interfère avec, ou entrave ou retarde indûment un inspecteur ou observateur autorisé ;
- o) refuse d'accepter un arraisonnement et une inspection par des inspecteurs autorisés de la CTOI ;
- p) interfère avec le système de surveillance par satellite et/ou opère sans système SSN.

### *13.2 Obligations et prérogatives des inspecteurs*

- a) Si un inspecteur estime qu'il existe des raisons sérieuses de croire que le capitaine d'un navire de pêche a commis une infraction grave, il doit en aviser sans délai le Secrétaire exécutif de la CTOI, la CPC du pavillon du navire et les CPC du pavillon des navires donneurs lorsque le navire inspecté effectuait des opérations de transbordement ;
- b) Afin de préserver les éléments de preuve, l'inspecteur doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la continuité de la preuve tout en minimisant les interférences et la gêne à l'exploitation du navire ;
- c) L'inspecteur a le droit de rester à bord du navire de pêche pour la période nécessaire pour qu'il obtienne les informations concernant l'infraction ou jusqu'à ce que la CPC du pavillon demande que l'inspecteur quitte le navire de pêche.

### *13.3 Obligations de la CPC du pavillon*

- a) la CPC du pavillon répond sans délai à la notification et veille à ce que le navire de pêche concerné soit inspecté dans les 72 heures par un inspecteur dûment autorisé par la CPC ;
- b) la CPC du pavillon, si les preuves le justifient, exige que le navire de pêche fasse immédiatement route vers un port désigné par la CPC pour une inspection approfondie sous son autorité ;
- c) la CPC du pavillon peut autoriser la CPC d'inspection à diriger sans délai le bateau de pêche vers un port désigné par la CPC du pavillon ;
- d) si le navire de pêche n'est pas rappelé au port, la CPC du pavillon doit fournir en temps opportun une justification appropriée au Secrétaire exécutif de la CTOI et à la CPC d'inspection. Le Secrétaire exécutif de la CTOI devra faire part de cette justification sur demande de toute CPC.

### *13.4 Suites à donner par la CPC du pavillon*

Une CPC État du pavillon qui a été notifiée d'une infraction commise par un navire de pêche battant son pavillon doit :

- a) enquêter immédiatement sur l'infraction présumée, y compris le cas échéant, par l'inspection physique du navire de pêche à la première occasion ;
- b) coopérer avec la Partie contractante d'inspection pour préserver les éléments de preuve sous une forme qui facilitera la procédure, conformément à ses lois ;
- c) agir immédiatement sur le plan judiciaire ou administratif, en conformité avec sa législation nationale, à l'encontre des personnes responsables du navire battant son pavillon sur lequel les règlements n'ont pas été respectés ;
- d) s'assurer que dans les procédures qu'elle a engagées, elle traite un avis d'infraction émis en vertu de ce mécanisme comme si l'infraction avait été signalée par un de ses propres inspecteurs.

### *13.5 Signalement des infractions et suites à donner*

- a) la CPC du pavillon, dès que possible mais au plus tard quatre mois après la notification, présente un rapport au Secrétaire exécutif de la CTOI décrivant les progrès de l'enquête, y compris les détails de toutes les mesures qu'elle a prises ou a engagées concernant l'infraction ;
- b) chaque CPC devra communiquer au Secrétaire exécutif de la CTOI, le 1<sup>er</sup> mars de chaque année et pour l'année précédente, l'état des procédures relatives aux infractions aux mesures de la CTOI. Ces infractions continueront d'être inscrites sur chaque rapport ultérieur jusqu'à ce que la procédure soit terminée conformément aux dispositions pertinentes de la législation nationale ;
- c) le rapport prévu ci-dessus indique l'état actuel de chaque cas (en cours, en appel, en cours d'investigation, etc.) et les sanctions ou pénalités imposées doivent être décrites en termes spécifiques (montant des amendes, valeur du poisson et/ou des engins saisis, avertissement écrit, etc.) et inclure une explication si aucune mesure n'a été prise.

### *13.6 Sanctions*

- a) chaque Partie contractante veille à ce que les mesures appropriées soient prises, y compris des mesures administratives ou pénales conformément à son droit national, contre les personnes physiques ou morales responsables, lorsque des mesures de la CTOI n'ont pas été respectées ;
- b) les procédures engagées doivent, conformément aux dispositions pertinentes du droit national, être à même de priver effectivement les responsables du bénéfice économique de l'infraction ou de prévoir des sanctions proportionnées à la gravité de l'infraction, pour ainsi décourager efficacement toute infraction future.

### *13.7 Obligations du Secrétaire exécutif de la CTOI*

Dans le cas où une inspection a détecté une activité ou situation susceptible de constituer une infraction grave, le navire devrait être examiné dans le cadre des procédures décrites dans les MCG sur la création d'une liste de navires présumés avoir exercé des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI, en tenant compte des mesures prises et suites données.

## **Section 7**

### **Surveillance et coordination**

#### *14. Objectifs de la surveillance*

Afin de faciliter les efforts déployés par toutes les CPC et par la Commission pour lutter contre les activités de pêche INN, en particulier en ce qui concerne les mesures visant à améliorer la collecte et l'échange d'informations SCS et à coordonner les opérations SCS menées par les CPC, les navires d'inspection, les aéronefs de surveillance et les navires de pêche doivent soumettre régulièrement des informations de surveillance.

#### *15. Rapport de surveillance*

##### *15.1 Navires d'inspection et aéronefs habilités*

- a) les navires d'inspection et les aéronefs de surveillance habilités doivent soumettre des rapports de surveillance au FMC national et au Secrétaire exécutif de la CTOI. Un rapport devrait être présenté toutes les 24 heures, à compter de l'entrée en haute mer dans la zone de compétence et jusqu'à la sortie de la haute mer dans la zone de compétence, en utilisant le format figurant à l'annexe V.
- b) La surveillance est basée sur l'observation des navires de pêche par des inspecteurs assignés à partir d'un navire d'inspection ou d'un aéronef affecté au mécanisme :

1. l'inspecteur doit compléter le rapport de surveillance selon le format prévu à l'annexe V ;
2. une copie de chaque rapport de surveillance doit être transmise sans délai par voie électronique à la CPC du navire concerné ou à une autorité désignée de cette CPC et au Secrétaire exécutif de la CTOI. Une copie papier de chaque rapport de surveillance, accompagnée des photographies, est transmise sur demande à la CPC du navire concerné ;
3. le Secrétaire exécutif de la CTOI met dès que possible les informations reçues en vertu du présent article à la disposition des autres CPC présentant une présence active d'inspection en haute mer dans la zone de compétence, afin de coordonner les opérations des navires d'inspection et des aéronefs de surveillance en haute mer dans la zone de compétence. Tous les rapports et les messages communiqués doivent être traités de manière confidentielle.

#### *15.2 Observation de navires par des navires de pêche autorisés*

- a) Dans le cas où le capitaine d'un navire de pêche autorisé repère tout autre navire de pêche opérant en contravention des MCG de la CTOI et engagé dans des activités de pêche INN en haute mer dans la zone de compétence, il enregistre autant d'informations que possible sur chaque observation, et notamment :
  - i) nom et description du navire,
  - ii) indicatif d'appel radio du navire,
  - iii) immatriculation et numéro OMI/Lloyds du navire,
  - iv) État du pavillon du navire,
  - v) photographies du navire pour étayer le rapport,
  - vi) toute autre information pertinente sur les activités du navire observées.
- b) Le capitaine faisant l'observation transmet cette information à son État de pavillon, le plus vite possible. L'État du pavillon doit soumettre au Secrétaire exécutif de la CTOI ces rapports dès leur réception.
- c) Le Secrétaire exécutif de la CTOI peut mettre ces rapports sur le site Web de la CTOI et utilise ces rapports pour surveiller et enregistrer les activités potentielles de pêche INN et coordonner les opérations des navires et aéronefs de patrouille habilités en haute mer dans la zone de compétence.

#### *16. Navires de pêche des non-CPC*

- a) Les navires d'inspection habilités, lorsqu'ils réalisent des activités visant à mettre en œuvre ces procédures, procèdent à une surveillance visant à identifier les navires de pêche des non-CPC qui se livrent à des activités de pêche en haute mer dans la zone de compétence. Tous ces navires identifiés doivent être signalés immédiatement au Secrétaire exécutif de la CTOI.
- b) Les navires d'inspection habilités doivent tenter d'informer tout navire de pêche identifié qu'il a été aperçu ou identifié comme se livrant à des activités de pêche qui minent l'efficacité de la Commission et que cette information sera transmise aux membres de la Commission et à l'État du pavillon du navire en question.
- c) Si possible, les inspecteurs autorisés peuvent demander l'autorisation de monter à bord d'un navire de pêche identifié auprès du navire de pêche et/ou de l'État du pavillon du navire de pêche. Si le capitaine du navire ou de l'État du pavillon consent à l'arraisonnement, les résultats de toute inspection ultérieure seront transmis au Secrétaire exécutif de la CTOI.
- d) Le Secrétaire exécutif de la CTOI diffusera ces informations à toutes les CPC ainsi qu'à l'État du pavillon du navire de pêche.

#### *17. Coordination des opérations de surveillance et d'inspection*

##### *17.1 Plans de déploiement conjoints*

Les CPC coopèrent au niveau opérationnel, y compris en cherchant des accords de réciprocité et de coopération pour l'échange d'informations, dans le but de mettre en œuvre ce mécanisme. Dans ce but, les CPC devraient élaborer conjointement avec d'autres CPC et avec le Secrétaire exécutif de la CTOI, des plans de

déploiement conjoints afin de mieux utiliser les ressources d'inspection et les moyens de surveillance et de convenir des structures et des processus de contrôle des moyens et d'échange des informations opérationnelles. Des lignes directrices pour les PDC sont proposées à l'annexe VII.

### *18. Technologies de surveillance émergentes*

- a) Rien dans ce mécanisme ne devrait décourager ou empêcher les CPC d'élaborer et de déployer des systèmes de surveillance en utilisant les technologies émergentes telles que l'AIS par satellite, les systèmes de suivi du trafic et d'information sur les navires (VTMIS), l'imagerie satellite VDS, les systèmes SSN de nouvelle génération, l'enregistrement et la déclaration (ERS) des données de journal de bord électronique et le recoupement automatique des données qui peuvent offrir des améliorations significatives dans la quantité et la qualité des données de surveillance à la disposition des CPC et de la Commission. Les progrès similaires dans les systèmes d'analyse et d'échange des données devraient également être explorés.
- b) En outre, les CPC sont encouragées à collaborer avec d'autres membres de la CTOI et avec le Secrétaire exécutif de la CTOI pour identifier les technologies et les systèmes émergents qui pourraient améliorer la couverture de surveillance et faire réaliser des économies.

## **Section 8**

### **Notification et communication avec le Secrétaire exécutif de la CTOI**

#### *19. Notifications*

En sus du rapport annuel prévu à l'article 13.5, chaque CPC devra soumettre un rapport annuel au Secrétaire exécutif de la CTOI avant le 1<sup>er</sup> mars, contenant les informations suivantes :

- a) le nombre de jours passés en haute mer dans la zone de compétence par les navires d'inspection et les aéronefs de surveillance au cours de l'année précédente ;
- b) le nombre d'inspecteurs et de journées d'inspecteur passés en haute mer dans la zone de compétence au cours de l'année précédente;
- c) le nombre d'inspections de navires de pêche autorisés effectuées ;
- d) le nombre d'infractions et d'infractions graves constatées au cours de ces inspections ;
- e) l'état du SSN national avec des détails sur le nombre de jours où le système n'était pas opérationnel, une explication des périodes de non-fonctionnement et les mesures prises pour résoudre les problèmes.

## **Section 9**

### **Résolution des différends**

#### *20. Différends*

- a) En cas de désaccord sur l'interprétation, l'application ou la mise en œuvre de ces procédures, les parties concernées se consultent dans une tentative de résoudre le désaccord.
- b) Si le désaccord persiste à la suite des consultations, le Secrétaire exécutif de la CTOI, à la demande des parties concernées, et avec le consentement de la Commission, soumet le différend au Comité d'application (CdA). Le CdA établit un groupe de représentants, acceptable par les parties au différend, pour examiner la question.
- c) Un rapport sur le désaccord doit être établi par le groupe et transmis par l'intermédiaire du président du CdA à la Commission au moins deux mois avant la réunion du CdA durant laquelle le cas sera examiné.
- d) Dès réception de ce rapport, la Commission peut fournir des conseils appropriés à l'égard de ce différend à l'attention de la CPC concernée.

e) L'application de ces dispositions pour le règlement des différends n'est pas exécutoire.

## Annexe I: Informations sur l'autorité et le FMC nationaux, les navires d'inspection, les aéronefs de surveillance et les inspecteurs des pêches

### A. Autorité d'habilitation

Nom de l'autorité :	
Nom du contact :	
Adresse :	
Tél. :	
Fax :	
Courriel :	
Remarques :	

### B. Centre de surveillance des pêches

Nom du FMC :	
Nom du contact :	
Adresse :	
Tél. :	
Fax :	
Courriel :	
Remarques :	

### C. Navires d'inspection

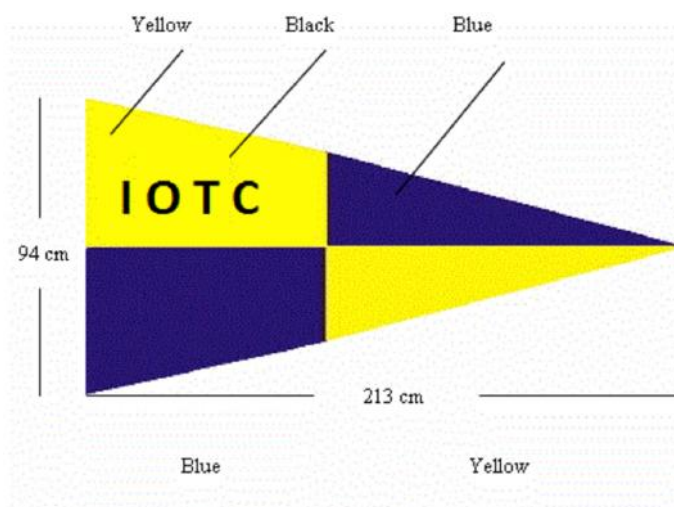
Nom :	
Indicatif d'appel :	
Port d'immatriculation :	
N° MMSI :	
N° tél. principal :	
N° tél. secondaire :	
Fax :	
Courriel :	
Photographie :	
Remarques :	



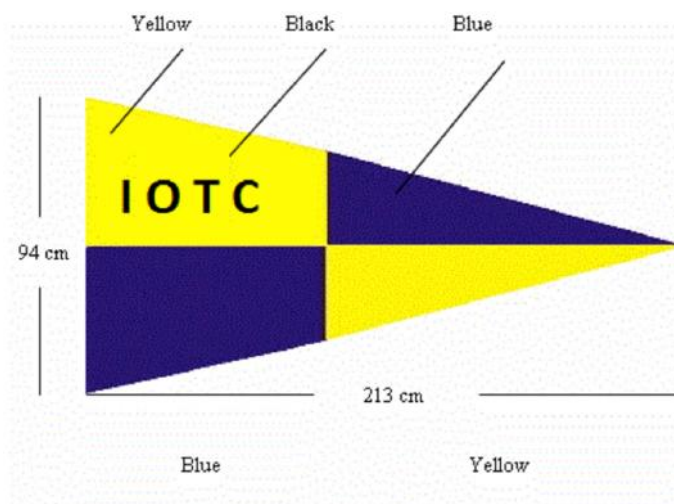


## Annexe II : Flamme d'inspection

1. Flammes à utiliser de jour et dans des conditions de visibilité normales.










La distance entre les flammes ne doit pas excéder un mètre.



2. Le canot d'accostage doit arborer l'une des flammes d'inspection dans les conditions décrites ci-dessus. La flamme peut être réduite à demi-échelle. Elle peut également être peinte sur le flanc ou toute paroi verticale du canot (dans ce cas, il n'est pas utile de reproduire les lettres noires « IOTC »).

### Annexe III : Carte d'identification de l'inspecteur

 iotc ctoi	<b>INDIAN OCEAN TUNA COMMISSION</b>	 iotc ctoi
 Photograph	<b>Inspector Identity Card</b> (Contracting Party)	
	(Inspectors name)	
	Card No.:	

	<b>I O T C</b>	
<p>The holder of this document is a I O T C inspector duly appointed under the terms of the Scheme of High Seas Inspection and Surveillance of the Commission and has the authority to act under the provision of the Scheme.</p>		
<hr/>		
Signature		
 iotc ctoi		 iotc ctoi

Cette carte doit être réalisée aux dimensions 10 × 7 cm et peut être plastifiée.

## **Annexe IV: Formation des inspecteurs et des équipages d'inspection**

### **A. Lignes directrices pour la formation des inspecteurs**

Le programme de formation des inspecteurs effectuant des inspections des navires de pêche en mer devraient comprendre au moins les éléments suivants :

1. éthique ;
2. questions de santé et de sécurité, comprenant l'embarquement et le débarquement en toute sécurité sur les/des navires de pêche en mer ;
3. lois et réglementations nationales applicables, haute mer de la zone de compétence de la CTOI, mesures de conservation et de gestion de la CTOI, et droit international applicable ;
4. collecte, évaluation et préservation des éléments de preuve ;
5. procédures générales d'inspection telles que la saisie du rapport d'inspection en mer, la rédaction des rapports et les techniques d'interview ;
6. analyse des informations telles que les journaux de bord, les documents électroniques et l'historique du navire (nom, propriétaire et État du pavillon), nécessaires pour la validation des informations fournies par le capitaine du navire ;
7. inspection du navire, y compris l'inspection des cales et le calcul des volumes de cales d'un navire ;
8. vérification et validation des informations relatives aux débarquements, aux transbordements, à la transformation et aux poissons restant à bord, y compris les facteurs de conversion pour différentes espèces et différents produits ;
9. identification des espèces de poissons et mesure de la longueur et d'autres paramètres biologiques ;
10. identification des navires et des engins et techniques d'inspection et de mesure des engins ;
11. équipements et fonctionnement des SSN et des autres systèmes de surveillance électronique ;
12. actions à prendre suite à une inspection.


### **B. Lignes directrices pour la formation des équipages des navires d'inspection**

Avant de participer à des opérations de surveillance et d'inspection, les équipages des navires d'inspection, en particulier ceux qui sont impliqués dans le transfert des inspecteurs, doivent se familiariser avec :

1. caractéristiques opérationnelles des navires de pêche présents en haute mer dans la zone de compétence, y compris les opérations de filage et de virage, la distance sur laquelle les engins de pêche s'étendent à partir du navire de pêche, les exigences en matière de marquage des engins de pêche et les mouvements des navires de pêche au cours des opérations de pêche ;
2. impact potentiel du sillage et des remous générés par le navire d'inspection sur le mouvement du navire de pêche et nécessité de réduire la vitesse lors des manœuvres à proximité d'un navire de pêche ;
3. l'utilisation sûre des canots de transfert, y compris le lancement et la récupération, les manœuvres appropriées du navire d'inspection au cours du lancement et de la récupération, l'approche du navire de pêche, la sécurité à l'embarquement et au débarquement de l'équipe d'inspection.

## Annexe V : Rapport CTOI d'inspection en mer et description des champs

### Rapport d'inspection en mer

	<b>RAPPORT D'INSPECTION EN MER</b> heures en UTC	1. N° du rapport	2. CPC

#### Informations sur l'inspection

3 Date d'inspection		4 Heure de montée		Heure de descente	
5 Position (début)	Lat.		Long.		
Navire d'inspection		IRCS			
6. Inspecteur principal			N° CTOI		
Inspecteur adjoint			N° CTOI		

#### Informations sur le navire de pêche

7 Nom du navire		8 IRCS	
9 Port d'immatriculation		10 N° OMI	
11 N° registre national (NRN)		12 Pavillon	
13 Type de navire		14 Engin	
15 Longueur hors-tout		Barrot	
16 Tonnage brut	Sur le RAV CTOI		Sur les documents
Nom du capitaine		Nationalité	
Adresse			
Nom du capitaine de pêche		Nationalité	
17 Informations sur l'armateur			
18 Informations sur l'exploitant			
19 Informations sur l'affrèteur			

#### 20. Marquages du navire de pêche

Marquages sur le navire de pêche	<input type="checkbox"/> Nom du navire <input type="checkbox"/> NRN <input type="checkbox"/> IRCS <input type="checkbox"/> Port d'immatriculation <input type="checkbox"/> ATF État du pavillon <input type="checkbox"/> Autre (préciser):				
Type de marquage	Marquage sur le navire	Identique au Registre CTOI		Identique aux documents de bord	
Nom du navire	Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	
	Côté bâbord	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"/>	Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	
NRN	Côté bâbord	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"/>	Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	
IRCS	Côté bâbord	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"/>	Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	
Autre (spécifier) :	Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poupe	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	
	Côté bâbord	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"/>	Côté tribord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	
Marquages externes conformes?	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>				
Remarques de l'inspecteur					

## 21. Autorisation de pêche de l'État du pavillon (ATF)

Situation CTOI, y compris toute inscription INN du navire			
N° CTOI		Statut État du pavillon	CPC <input type="checkbox"/> CnCPC <input type="checkbox"/> non-CPC <input type="checkbox"/>
Navire sur la liste autorisée	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Navire sur liste INN	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Numéro d'identification		Autorité d'émission	
Valide de/à		Zone autorisée	
Remarques de l'inspecteur			

### Informations sur le livre de pêche

22 Livre de pêche à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	23 Nombre de pages du livre de pêche pour la marée en cours	
24 Date de départ		25 Port de départ	
26 Livres de pêche historiques à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	27 Livres reliés avec pages numérotées	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
28 Registre de production	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	29 Plan de cale	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

### 30. Informations sur les engins de pêche

Senne	Longueur de filet		Hauteur de filet		DCPC utilisés	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Navire auxiliaire	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>			
Palangre	Nbre d'hameçons		Tori Lines	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Lests de ligne	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Éclairage du pont	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Type d'appâts		
Filet maillant	Longueur de filet		Hauteur de filet		Maille		Matériau				
Canne	Nbre de cannes										
Ligne à main/traine		Nbre de pêcheurs				Type d'appâts					
Livre de pêche conforme?			O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>								
Remarques de l'inspecteur											

### 31. Examen des engins de pêche

Type d'engin			
Dimensions			
Accessoires			
Marquages			
DCP	Marqué avec les lettres/chiffres de l'identifiant du navire O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> préciser :		
Filets dérivants	Navire opérant en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI et configuré pour utiliser de grands filets dérivants O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		
	Position :		Longueur du filet dérivant (m) :
Remarques de l'inspecteur			

**Informations sur les captures**

32. Espèce (FAO)	33. Poids vif/nombre de poissons déclaré	34. Poids vif/nombre de poissons vérifié	35. Différence %	36. Facteur de conversion	37. Rejets
<b>Remarques de l'inspecteur</b>					

**38. Équipement SSN**

Type	<input type="checkbox"/> Argos <input type="checkbox"/> Inmarsat <input type="checkbox"/> Iridium <input type="checkbox"/> Autre :	Modèle	N° série
Type	<input type="checkbox"/> Argos <input type="checkbox"/> Inmarsat <input type="checkbox"/> Iridium <input type="checkbox"/> Autre :	Modèle	N° série
Fonctionnel	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		Déclaration manuelle, si requis O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Inviolable	Le dispositif est situé dans une unité scellée et protégée par des scellés officiels O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		
Alimentation	Interrompue O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> Préciser :		
Panne technique	Position manuelle envoyée au FMC de l'État du pavillon toutes les 4 heures : O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		
<b>Remarques de l'inspecteur</b>			

**39. Mesures de conservation/équipement**

Coupe-fils à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Dégorgeoirs à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Épuisettes	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Ailerons de requins à bord >5%	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poids de requins (kg) :	Poids d'ailerons (kg) :	%	
Espèces protégées à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Famille/Espèce		Quantité	
<b>Remarques de l'inspecteur</b>					

**Respect des autres MCG de la CTOI**

Réf. MCG	Description	Conclusions des inspecteurs
<b>Remarques de l'inspecteur</b>		

**39. Infractions/graves infractions**

Réf. MCG	Description	Actions/ mesures pour préserver les preuves
<b>Remarques de l'inspecteur</b>		

<b>DATE ET SIGNATURE DE L'/DES INSPECTEUR(S) DES PÊCHES</b>		
<b>REMARQUES DU CAPITAINE</b>		
<b>ACCUSE DE RECEPTION DU RAPPORT</b>	Je soussigné, capitaine du navire....., confirme qu'une copie de ce rapport m'a été remise ce jour. Ma signature ne constitue pas une acceptation de tout ou partie du contenu du rapport.	
	<b>Nom</b>	<b>Date, signature and tampon</b>



## Description des champs

N° DU CHAMP	DESCRIPTION DU CHAMP	INFORMATIONS SUR LE CHAMP
1.	N° du rapport	Numéro de série du rapport : [Code pays]/[0001]/[Date]. Exemple : MOZ/0001/20/03/2013.
2	CPC	CPC du navire d'inspection (code ISO 3166 3-alpha du pays/territoire) Exemple : FRA
3	Date d'inspection	Format de date : JJMMAAA
4	Heure de montée/de descente	Format d'heure : HH.MM (24h)
5	Position	Au début de l'inspection : 000° 00,00'
6	N° CTOI	Numéro de carte d'identification de la CTOI de l'inspecteur
7	Nom du navire	Nom du navire tel que consigné sur les documents de l'État du pavillon
8	IRCS	Indicatif d'appel radio international (IRCS) du navire Exemples : TTFC, MD66G, UDSF, CHDS.
9	Port d'immatriculation	Port d'immatriculation inscrit sur la coque du navire
10	N° d'identification OMI	N° d'identification OMI/Registre Lloyds du navire. "IMO" suivi de 7 chiffres. Exemple : IMO1234567
11	N° registre national (NRN)	Numéro de pêche ou autre numéro d'immatriculation inscrit sur le navire
12	État du pavillon	code ISO 3166 3-alpha de pays/territoire Exemple : NZL pour la Nouvelle Zélande.
13	Type de navire	Code de la Classification statistique standard pour les navires de pêche (ISSCFV), également connu sous le nom de Code FAO du type de navire Exemples : TO = chalutier, LL = palangrier.
14	Type d'engin	Code de la Classification statistique standard pour les engins de pêche (ISSCFG), également connu sous le nom de Code FAO du type d'engin Exemples : PS = senne coulissante, LL = palangre.
15	Longueur hors-tout	Longueur du navire en mètres
16	GT	Tonnage brut enregistré dans le Registre CTOI des navires autorisés et sur la documentation officielle du navire, par exemple le Certificat d'immatriculation
17	Informations sur l'armateur	Nom des individus ou des sociétés qui possèdent le navire et leur adresse, tél., fax, courriel
18	Informations sur l'exploitant	Nom des individus ou des sociétés qui exploitent le navire, si différent de l'armateur
19	Informations sur l'affrèteur	Nom de l'affrèteur du navire si ce n'est ni l'armateur ni l'exploitant
20	Marquages externes	Les marquages externes du navire, comme observés (ils doivent être clairement visibles)
21	Autorisations	Identifiant du navire – Identifiant alphanumérique de la licence/du permis/de l'autorisation de pêche. Autorité d'émission – Nom de l'autorité/agence/service de l'état du pavillon, de l'Etat côtier et/ou de l'ORGP qui délivre la licence/le permis/ l'autorisation de pêche. Validité – Date de début et de fin de validité de la licence/du permis/de l'autorisation de pêche (format de date : JJMMAAAA). Zone(s) de pêche(s) - Zone géographique/statistique dans laquelle le navire est autorisé à opérer (p. ex. : FAO 77, NAFO 3M, ICES 11b). Espèce – Code 3-alpha ASFIS (également appelé Code d'espèce FAO) (p. ex. : SKJ pour le listao, YFT pour l'albacore, FAL pour le requin soyeux). Engin - Code de la Classification statistique standard pour les engins de pêche (ISSCFG), également connu sous le nom de Code FAO du type d'engin (Exemples : PS= senne coulissante, LL= palangre). Détails sur l'autorisation de pêche du navire délivrée par l'autorité d'autorisation et sur le site Web de la CTOI.
22	Livre de pêche à bord	Un livre de pêche est-il tenu pendant cette marée ?

23	Nombre de pages du livre de pêche pour la marée en cours	Nombre de pages dans le livre de pêche pour la marée en cours
24	Date de départ	Date de départ du port de la marée en cours
25	Port de départ	Port de départ de la marée en cours
26	Livres de pêche historiques	Livres de pêche des précédentes marées à bord ?
27	Livres reliés avec pages numérotées	Le livre de pêche devrait être correctement relié et avec des pages numérotées séquentiellement
28	Registre de production	Un registre de tout le poisson conservé à bord et soumis à une forme quelconque de transformation
29	Plan de cale	Un plan des cales à poisson montrant la localisation de chaque espèce
30	Informations sur les engins de pêche	Détails des engins de pêche utilisés pendant la marée en cours, comme indiqué dans le livre de pêche
31	Examen des engins de pêche	Consigner les résultats de l'inspection des engins de pêche en utilisation et de tout autre engin trouvé à bord
32	Espèces (FAO)	Espèces consignées dans le livre de pêche, par code 3-alpha ASFIS (ou code d'espèce FAO)
33	Poids vif/nombre de poissons déclaré	Poids vif ou nombre de poissons conservé pour cette espèce
34	Poids vif/nombre de poissons vérifié	Poids vif ou nombre de poissons effectivement conservé pour cette espèce, comme déterminé par l'inspecteur
35	Différence %	Différence entre les quantités déclarées et les quantités évaluées, en pourcentage de la quantité déclarée
36	Facteur de conversion	Facteur de conversion utilisé pour convertir le poids paré en poids vif, le cas échéant
37	Rejets	Noter tout rejet comme requis par les MCG
38	SSN	Compléter cette section pour chaque équipement SSN à bord
39	Mesures de conservation	Informations sur les équipements à bord ; consigner toute espèce protégée conservée à bord
39	Infractions	Description des infractions présumées par l'inspecteur. Mentionner clairement l'instrument juridique concerné et les mesures prises pour assurer la pérennité des éléments de preuves

## Annexe VI : Rapport de surveillance – Navire d’inspection de la CTOI

Les rapports d’entrée/sortie doivent être transmis à l’entrée/la sortie par le navire d’inspection ou l’aéronef de surveillance

Navire d’inspection :			Inspecteur principal :	
Entrée zone de compétence	Date :	Heure UTC :	Lat. :	Long. :
Sortie zone de compétence	Date :	Heure UTC :	Lat. :	Long. :

### Rapport d’observation - Navire d’inspection de la CTOI

À soumettre QUOTIDIENNEMENT (y compris en cas d’absence d’observation) pendant le séjour en haute mer dans la zone de compétence

Date	Heure UTC	Nom	Immatriculation	N° OMI	Position Lat./Long.	Activité*

\*Activité:      Passage  
                    Pêche  
                    Transbordement  
                    Autre

## Annexe VII : Liste de contrôle de l'inspecteur

Item		Réf. MCG	Cocher
<b>Avant l'inspection</b>			
Identifier les cibles prioritaires en utilisant le modèle RA		Rés. #	
Identifier les cibles prioritaires en utilisant les documents JDP		Res#	
Consulter, si possible, les enregistrements SSN		Rés. #	
Consulter les rapports d'inspection historiques sur le site de la CTOI		Rés. #	
Vérifier les autorisations de pêche sur le site de la CTOI		Rés. 13/02	
Consulter la Liste INN de la CTOI		Rés. 11/03	
Vérifier visuellement les marquages du navire		Rés. 13/02	
Déterminer la composition de l'équipe d'inspection		Rés. #	
Flamme de la CTOI arborée par le navire d'inspection		Rés. #	
Flamme de la CTOI arborée par le canot d'accostage			
<b>Inspection</b>			
Contacter le navire-cible par VHF ou d'autres moyens		Rés. #	
Vérifier l'état et la position de l'échelle de pilote		Rés. #	
Confirmer qu'accès sûr est disponible		Rés. #	
Identifier le capitaine du navire		Rés. #	
Présenter les cartes d'identification des inspecteurs		Rés. #	
Noter les informations sur l'armateur/l'affréteur/l'agent		Rés. #	
Noter les informations sur le capitaine (nom, nationalité, adresse)		Rés. #	
Noter la position du navire (latitude et longitude)		Rés. #	
Rapports de surveillance soumis ?		Rés. #	
Observateur à bord ?		Rés. 11/04	
SSN conforme ?		Rés. 06/03	
<b>Documentation</b>			
Vérifier les documents d'immatriculation du navire		Rés. 13/02	
Vérifier les autorisations de pêche du navire		Rés. 13/02	
Vérifier les livres de pêche	Conformes pour la marée en cours	Res 13/03	
	Soumis à la CPC pour les marées précédentes	Res 13/03	
Vérifier le registre de production (si disponible)			
Vérifier le plan de cale (si disponible)			
<b>Inspection des engins de pêche</b>			
Comparer le type d'engin utilisé avec celui inscrit sur le livre de pêche		Rés. 13/03	
Conformité de l'engin de pêche	Longueur des filets dérivants	Res 12/12	
	Marquages	Res 13/02	
Accessoires	<i>Tori Lines</i>	Res 12/06	
	DCP	Res 13/08	
<b>Inspection des captures</b>			
Vérifier les espèces conservées à bord		Rés. 13/03	

Vérifier les poids des espèces conservées		Rés. 13/03	
Utilisation correcte des facteurs de conversion ?		Rés. 13/03	
Vérifier les tailles minimales des espèces conservées à bord			
Vérifier l'étiquetage des captures transformées			
Comparer les captures conservées à celle des livres de pêche		Rés. 13/03	
Vérifier la présence d'espèces interdites	Requins-renards	Res 12/09	
	Requin océanique	Res 13/06	
	Ailerons de requins	Res 05/05	
	Tortues	Res 12/04	
Interdiction de rejet respectée		Rés. 13/11	
Conservation des tortues	Dégorgeoirs	Res 12/04	
	Formation de l'équipage	Res 12/04	
	Enregistrement dans le livre de pêche	Res 12/04	
<b>Infractions</b>			
Infractions/infractions graves	Enquêter	Res #	
	Consigner	Res #	
	Rapport à la CPC, la CTOI et la CPC du pavillon	Res #	
	Photos/Vidéos	Res #	
	Préservation des preuves	Res #	
<b>Rapport d'inspection</b>			
Compléter le rapport d'inspection	Signature du capitaine	Res #	
	Copie remise au capitaine	Res #	
	Infractions consignées	Res #	
<b>Après l'inspection</b>			
Compléter la version électronique du rapport d'inspection		Rés. #	
Transmission à la CPC et à la CTOI		Rés. #	

## Annexe VIII : Plans de déploiement conjoints

1. Un PDC est un plan en vertu duquel les CPC participantes décident de coordonner leurs opérations de surveillance et d'inspection pendant une période convenue, pour surveiller et contrôler les activités de pêche qui relèvent des règles de la Commission. Le PDC donne effet à un programme de surveillance et d'inspection convenu qui définit les objectifs, les priorités et les critères pour les opérations de surveillance et d'inspection par les CPC participantes.
2. L'objectif est d'améliorer les efforts visant à détecter et décourager la pêche INN en adoptant une approche collective pour les opérations de surveillance et d'inspection en haute mer dans la zone de compétence par le déploiement efficace, coordonné et financièrement optimal des navires d'inspection et des inspecteurs.
3. Les PDC peuvent être mis en place pour répondre à une seule question de haute priorité sur une période relativement courte, par exemple deux semaines, ou peuvent être de portée opérationnelle plus générale et durer beaucoup plus longtemps et peuvent même être permanents. Les PDC peuvent être particulièrement efficaces lorsque les opérations en mer et dans les ports sont regroupées en un seul plan, et cette approche encourage le dialogue entre les différentes autorités nationales qui, normalement, ne communiquent pas directement ou ne participent pas à des opérations de collaboration.
4. Il y a des avantages considérables à agir de manière collective, en particulier dans les situations où les CPC ont accès à des types et quantités d'actifs différents, y compris des FMC dotés des ressources adéquates, et où le partage de ressources limitées peut conduire à une forte amélioration des résultats et à une utilisation optimale des ressources.
5. Les PDC démontrent l'engagement des CPC envers les buts et objectifs de la CTOI et, ce faisant, encouragent le développement d'une culture de la conformité au sein du secteur de la pêche.
6. Les PDC sont plus efficaces sous la direction d'un groupe de travail doté de pouvoirs appropriés, composé de représentants de chaque CPC participante et du Secrétaire exécutif de la CTOI. Le groupe de travail établit l'ordre du jour et les objectifs opérationnels du PDC.
7. Les termes de référence pour le Groupe de travail sur les PDC devraient inclure des exigences concernant :
  - a) la mise en place de communications entre les FMC,
  - b) la désignation d'un Centre de contrôle en charge (CCEC ou CCIC en anglais),
  - c) l'adoption de modèles pour l'évaluation des risques concernant la collecte et l'analyse des données,
  - d) l'identification et l'adoption d'objectifs et de priorités,
  - e) l'élaboration d'un plan opérationnel coordonné,
  - f) l'allocation des ressources des CPC identifiées, y compris les FMC, les navires d'inspection, les inspecteurs, les aéronefs de surveillance et l'identification des opportunités de placement et d'échange d'inspecteurs,
  - g) l'adoption de protocoles pour l'échange des données SSN et autres données de surveillance.
8. D'une manière générale, les CPC participantes sont tenues d'engager des ressources désignées dans le PDC et d'accepter d'échanger des données SSN et autres données pendant la durée du PDC. Les PDC sont un excellent forum pour l'échange d'inspecteurs de la CTOI entre les CPC, au bénéfice de toutes les parties. Également, la présence de groupes mixtes d'inspecteurs de la CTOI délivre un message clair aux pêcheurs en ce qui concerne la détermination de la CPC à respecter les MCG de la Commission d'une manière efficace et professionnelle.

## **Annexe IX : Conception et utilisation des échelles de coupée.**

1. Les dispositions de la présente annexe s'appliquent à l'accès sûr et commode aux navires de pêche qui nécessitent une montée de 1,5 mètres ou plus.
2. Une échelle d'embarquement doit être fournie qui doit être efficace dans le but de permettre aux inspecteurs d'embarquer et de débarquer en toute sécurité en mer. L'échelle d'embarquement doit être propre et en bon état.
3. L'échelle doit être positionnée et fixée de sorte
  - (a) qu'elle soit protégée de tout rejet du navire de pêche ;
  - (b) qu'elle soit protégée des amarres les plus fines et, dans la mesure du possible, située vers le milieu de la longueur du navire ;
  - (c) que chaque échelon repose fermement contre la coque du navire de pêche.
4. Les échelons de l'échelle de coupée
  - (a) seront faits de bois dur ou autre matériau ayant des propriétés équivalentes, d'une seule pièce exempte de nœuds ; les quatre échelons les plus bas peuvent être faits de caoutchouc de résistance et de rigidité suffisantes, ou de tout autre matériau approprié présentant des caractéristiques équivalentes ;
  - (b) auront une surface antidérapante efficace ;
  - (c) feront au moins 480 mm de largeur, 115 mm de profondeur et 23 mm d'épaisseur, hors surface ou rainures antidérapantes ;
  - (d) seront espacés régulièrement d'au moins 300 mm et d'au plus 380 mm ;
  - (e) seront fixés de telle sorte qu'ils restent horizontaux.
5. Aucune échelle de coupée ne doit comporter plus de deux échelons de rechange fixés en position par une méthode différente de celle utilisée dans la construction originale de l'échelle et tout échelon ainsi fixé devra être remplacé, dès que raisonnablement possible, par un échelon fixé par la méthode utilisée dans la construction d'origine de l'échelle. Lorsqu'un échelon de remplacement est fixé sur les cordes latérales de l'échelle de coupée au moyen de gorges dans le côté de l'échelon, ces gorges doivent être dans les côtés les plus longs de l'échelon.
6. Les cordes latérales de l'échelle doivent être constituées de deux câbles de manille non couverte ou de cordes équivalentes d'au moins 60 mm de circonférence, de chaque côté ; chaque câble doit être laissé découvert de tout autre matériau et être continu, sans raccordement, jusqu'à l'échelon supérieur ; deux câbles, convenablement fixés au navire de pêche et d'au moins 65 mm de circonférence, et une ligne de sécurité doivent être conservés à portée de main, prêts à l'emploi si nécessaire.
7. Des barreaux en bois dur ou autre matériau ayant des propriétés équivalentes, d'une seule pièce, sans nœuds et entre 1,8 et 2 m de long, seront installés à des intervalles qui permettent d'empêcher la torsion de l'échelle de coupée. Le barreau le plus bas sera sur le cinquième échelon à partir du bas de l'échelle et l'intervalle entre chaque barreau et le suivant ne doit pas dépasser neuf échelons.
11. Des moyens seront prévus pour permettre à l'échelle de coupée d'être utilisée de chaque côté du navire de pêche. L'inspecteur responsable peut indiquer le côté où il souhaite que soit positionnée l'échelle de coupée.
12. L'installation de l'échelle ainsi que l'embarquement et le débarquement de l'inspecteur seront supervisés par un officier responsable du navire de pêche.

Exemple d'échelle de coupée autorisée



**Annexe X : Scellé CTOI**

