



Organisation des Nations Unies  
pour l'alimentation  
et l'agriculture



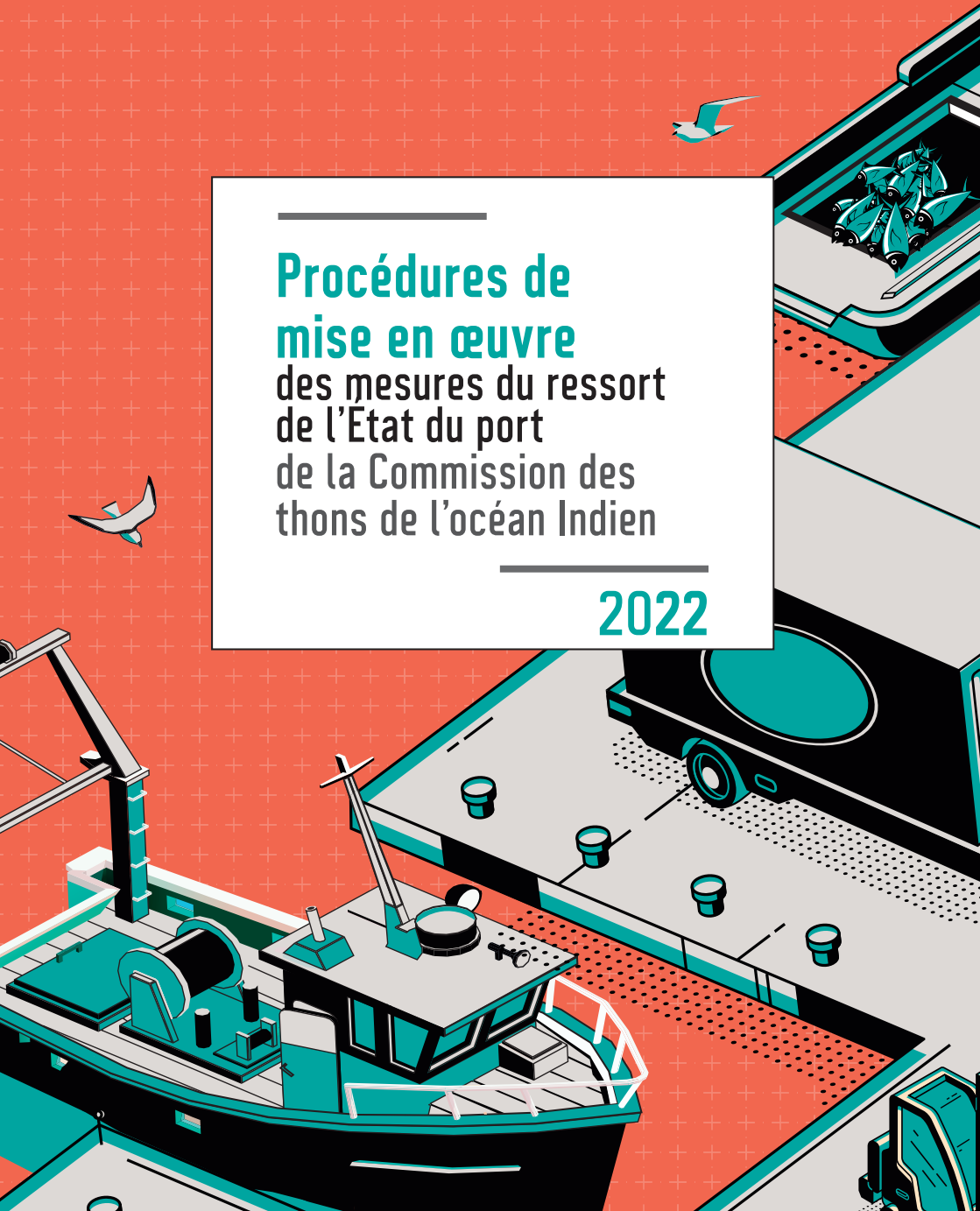
ctoi

---

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

---

2022







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

---

**2022**

CTOI. 2022. *Procédures de mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien*. Victoria, FAO. <https://doi.org/10.4060/cb7113fr>

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) aucune prise de position quant au statut juridique ou au stade de développement des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites. La mention de sociétés déterminées ou de produits de fabricants, qu'ils soient ou non brevetés, n'entraîne, de la part de la FAO, aucune approbation ou recommandation desdits produits de préférence à d'autres de nature analogue qui ne sont pas cités.

Les opinions exprimées dans la présente publication sont celles du/des auteur(s) et ne reflètent pas nécessairement celles de la FAO.

ISBN 978-92-5-135436-0 [FAO]

© FAO, 2022



Certains droits réservés. Cette œuvre est mise à la disposition du public selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution-Pas d'Utilisation Commerciale-Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 Organisations Intergouvernementales (CC BY NC SA 3.0 IGO; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/legalcode.fr>).

Selon les termes de cette licence, cette œuvre peut être copiée, diffusée et adaptée à des fins non commerciales, sous réserve que la source soit mentionnée. Lorsque l'œuvre est utilisée, rien ne doit laisser entendre que la FAO cautionne tels ou tels organisation, produit ou service. L'utilisation du logo de la FAO n'est pas autorisée. Si l'œuvre est adaptée, le produit de cette adaptation doit être diffusé sous la même licence Creative Commons ou sous une licence équivalente. Si l'œuvre est traduite, la traduction doit obligatoirement être accompagnée de la mention de la source ainsi que de la clause de non-responsabilité suivante: «La traduction n'a pas été réalisée par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). La FAO n'est pas responsable du contenu ni de l'exactitude de la traduction. L'édition originale [langue] est celle qui fait foi.»

Tout litige relatif à la présente licence ne pouvant être résolu à l'amiable sera réglé par voie de médiation et d'arbitrage tel que décrit à l'Article 8 de la licence, sauf indication contraire contenue dans le présent document. Les règles de médiation applicables seront celles de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (<http://www.wipo.int/amc/fr/mediation/rules>) et tout arbitrage sera mené conformément au Règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

**Matériel attribué à des tiers.** Il incombe aux utilisateurs souhaitant réutiliser des informations ou autres éléments contenus dans cette œuvre qui y sont attribués à un tiers, tels que des tableaux, des figures ou des images, de déterminer si une autorisation est requise pour leur réutilisation et d'obtenir le cas échéant la permission de l'ayant-droit. Toute action qui serait engagée à la suite d'une utilisation non autorisée d'un élément de l'œuvre sur lequel une tierce partie détient des droits ne pourrait l'être qu'à l'encontre de l'utilisateur.

**Ventes, droits et licences.** Les produits d'information de la FAO sont disponibles sur le site web de la FAO ([www.fao.org/publications](http://www.fao.org/publications)) et peuvent être obtenus sur demande adressée par courriel à: [publications-sales@fao.org](mailto:publications-sales@fao.org). Les demandes visant un usage commercial doivent être soumises à: [www.fao.org/contact-us/licence-request](http://www.fao.org/contact-us/licence-request). Les questions relatives aux droits et aux licences doivent être adressées à: [copyright@fao.org](mailto:copyright@fao.org).

Conception graphique: Sabine Billon

## Résumé

Ce manuel a pour objectif de servir de document de travail aux autorités de l'État du port dans la mise en œuvre de la Résolution Mesures du ressort de l'État du port (RMREP) de la CTOI, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2011 et qui a été amendée en 2016 afin d'inclure une disposition relative à l'application électronique des mesures du ressort de l'État du port (e-PSM).

Le contenu du manuel est divisé en trois chapitres.

Le premier chapitre décrit les fonctions et les opérations de la CTOI et des pêcheries thonières de l'océan Indien et résume l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port par la communauté internationale ainsi que le développement par les CPC de la CTOI des mesures de conservation et de gestion qui reflètent et complètent les mesures internationalement convenues.

Le deuxième chapitre aborde les questions opérationnelles et techniques, les principaux éléments de la formation dispensée aux gestionnaires et aux inspecteurs afin de leur fournir les connaissances nécessaires pour appliquer, de manière concrète et efficace, les mesures du ressort de l'État du port.

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

Ce manuel doit être considéré comme un document évolutif qui pourra être révisé et amélioré par toutes les parties à mesure que l'expérience sera acquise dans la mise en œuvre de la RPSM de la CTOI.



# Table des matières

Résumé	iii
Avant-propos	xxiii
Remerciements	xxiv
Abréviations et acronymes	xxv
Emploi des termes	xxviii
Introduction	1
<b>CHAPITRE 1: CONTEXTE</b>	<b>3</b>
<b>1 - Organisation et rôle de la CTOI</b>	<b>5</b>
1.1 Membres	9
1.2 La Commission	11
1.2.1 Fonctions et responsabilités	11
1.2.2 Prise de décision et responsabilités des Membres en matière de mise en œuvre	13
1.3 Structure organisationnelle	14
1.3.1 Le Secrétariat	15
1.3.2 Comités	19
<b>2 - Aperçu des pêcheries thonières de l’océan Indien</b>	<b>23</b>
2.1. Les ressources de thon	25
2.2 Les ports concernés par la pêche au thon dans l’océan Indien	28
2.2.1 Le flux des prises de thonidés: transbordements au port par rapport aux transbordements en mer	28
2.2.2 Activités portuaires	30

2.3	La pêche de senneurs	32
2.4	La pêche de palangriers	35

### **3 - Contexte de l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port** **41**

3.1	Contexte de l'élaboration de l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port	43
3.2	Examen des résolutions de la CTOI relatives au SCS concernant les mesures du ressort de l'État du port	54
3.3	Résolution de la CTOI relative aux mesures du ressort de l'État du port	58
3.3.1	Responsabilités de l'État du port dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI	62
3.3.2	Responsabilités de l'État du pavillon dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI	71
3.3.3	Responsabilités du propriétaire, de l'opérateur ou de l'agent du navire dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI	74
3.3.4	Responsabilités du Secrétariat de la CTOI dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI	75
3.3.5	L'application e-PSM de la CTOI	76

## **CHAPITRE 2: INFORMATIONS OPÉRATIONNELLES ET TECHNIQUES** **79**

### **4 - Nomination et formation des inspecteurs** **81**

4.1.	Éthique et confidentialité de l'information	84
4.2.	Santé et sécurité à bord	88
4.2.1	Vêtements de protection	90
4.2.3	Procédures pour entrer dans des espaces clos	94
4.3	Identification des poissons et des produits	96
4.3.1	Transformation et conservation du poisson à bord	100

4.4	Conception et spécifications des engins de pêche	110
4.4.1	Principaux engins de pêche utilisés dans la région de l'océan Indien	110
4.4.3	Senneurs thoniers industriels	113
4.4.4	Canneurs	115
4.4.5	Filet maillant	116
4.5	Équipement de navigation	125
4.6	Systèmes de surveillance des navires	131
4.6.1	Types et fonctions des SSN	133
4.6.2	Guide d'identification des SSN	139
4.6.3.	Moyens utilisés par un navire pour manipuler ou falsifier les données de SSN en vue d'empêcher la détection d'activités de pêche INDNR	159
4.6.4.	Inspection du SSN à bord des navires	163
4.7.	Pouvoirs des inspecteurs des pêches	165
4.7.1.	Collecte d'éléments de preuve et mesures de suivi	166
4.7.2.	Audition, enregistrement et déclaration des témoins	171

## CHAPITRE 3: PROCÉDURES 177

### 5 - Demande préalable d'entrée au port 179

5.1.	Évaluation de la demande d'entrée au port formulée par un navire	182
5.2.	Processus d'évaluation des risques	188
5.3.	Procédures d'évaluation de l'AREP	196
5.4.	Rapport d'évaluation des risques et guide pour remplir le formulaire « <i>Liste de contrôle- Évaluation de l'AREP</i> »	210
5.5.	Briefing précédant l'inspection	219

### 6 - Procédures opérationnelles standards - inspection à bord d'un navire 221

6.1. Procédure de pré-embarquement	225
6.1.1. Sélection des navires de pêche et évaluation des risques	225
6.1.2. Préparation pour l'embarquement	229
6.2 Inspection à bord - procédures opérationnelles standards	234
6.2.1 Exigences en matière d'inspection par l'État du port	234
6.2.2 Inspection par l'État du port - Procédures opérationnelles standards	236
6.3 Suivi des débarquements et des transbordements au port	275
6.3.1. Préparation et planification des opérations de déchargement	277
6.3.2. Débarquements des palangriers thoniers à terre ou transbordement sur un navire transporteur	285
6.3.3. Déchargement des senneurs thoniers	299
6.3.4. Déchargement des navires transporteurs	309
6.3.5. Formulaires d'échantillonnage	319
6.4 Procédures, mesures et exigences de suivi et partage d'information	319
6.4.1. Rapport des résultats des inspections	320
6.4.2. Mesures prises par l'État du port à la suite d'inspections	322
6.4.3 Rôle et responsabilités de l'État du pavillon	338
6.4.4 Rôles du Secrétariat de la CTOI	339
6.5 Systèmes d'information des mesures du ressort de l'État du port	340

## 7 - Annexes

343

### **Annexe I:**

Résolution CTOI 16/11 Sur des mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée	345
---	-----

### **Annexe II:**

Conception et caractéristiques des engins de pêche pouvant être rencontrés dans la région de l'océan Indien	361
---	-----



<b>Annexe III:</b> Navigation, latitude et longitude	387
<b>Annexe IV:</b> Formulaire	393
<b>Annexe V:</b> Descriptions des champs de données et guide pour remplir la demande préalable d'entrée au port (annexe I de la RMREP de la CTOI)	396
<b>Annexe VI:</b> Liste de contrôle - Évaluation de la Demande préalable d'entrée au port	403
<b>Annexe VII:</b> Notification à un navire de pêche suite à une Demande préalable d'entrée au port	406
<b>Annexe VIII:</b> Demande d'informations complémentaires (suite à une AREP)	408
<b>Annexe IX:</b> Formulaire du rapport d'inspection au port (annexe III de la RMREP de la CTOI) et guide pour remplir le formulaire	411
<b>Annexe X:</b> Formulaire du rapport d'inspection au port pour les exigences relatives aux MCG de la CTOI	422
<b>Annexe XI:</b> Formulaire de suivi de débarquement et guide de remplissage du formulaire	427
<b>Annexe XII:</b> Demande d'informations complémentaires [à la suite d'une inspection au port]	437
<b>Annexe XIII:</b> Codes des pays, des engins de pêche, des navires de pêche et des espèces de la CTOI	439

# Figures

<b>Figure 1:</b> Transbordement de thons	1
<b>Figure 2:</b> Navires transporteurs de la CTOI	2
<b>Figure 3:</b> Zone de compétence de la Commission des thons de l'océan Indien	7
<b>Figure 4:</b> Cinq principales ORGP thonières couvrant les régions océaniques	8
<b>Figure 5:</b> Résolutions de la CTOI	13
<b>Figure 6:</b> Recommandations de la CTOI	14
<b>Figure 7:</b> Diagramme de la structure organisationnelle de la CTOI	15
<b>Figure 8:</b> Fonctions de base du Secrétariat de la CTOI	17
<b>Figure 9:</b> Structure organisationnelle du Secrétariat de la CTOI	19
<b>Figure 10:</b> Réunion de la Commission de la CTOI	21
<b>Figure 11:</b> Prises totales (milliers de tonnes) des principales espèces de la CTOI (YFT: albacore, BET: patudo, SKJ: listao, ALB: germon, SWO: espadon) et autres espèces	25
<b>Figure 12:</b> Prises totales (milliers de tonnes) d'espèces de la CTOI, par type d'engin de pêche et par année (1950-2018)	27
<b>Figure 13:</b> Volume des prises débarquées par des navires étrangers dans les ports sur le territoire des États côtiers de la CTOI, et captures transbordées en haute mer par les palangriers dans le cadre du Programme de transbordement de la CTOI, (2009), par type d'engin de pêche	31
<b>Figure 14:</b> Ports de la région de l'océan Indien essentiellement utilisés pour le débarquement et les services portuaires (nombre annuel de navires faisant escale dans les ports de la région de l'océan Indien, source e-PSM de la CTOI 2020)	32

<b>Figure 15:</b> Prises des principales espèces de la CTOI (thons tropicaux, albacore et espadon) par les flottilles industrielles dans l'océan Indien par type d'engin (LL: palangriers, BB: canneurs, PSFS: senne sur bancs libres, PSLS: senne sur bancs associés) et par superficie de 5 degrés pour la période 2000-2018 (excluant la pêche au filet maillant)	<b>34</b>
<b>Figure 16:</b> Prises des principales espèces de la CTOI (YFT: albacore, BET: patudo, SKJ: listao, ALB: germon, SWO: espadon) par flottilles industrielles dans l'océan Indien, par espèce et par superficie de 5 degrés pour la période 2000-2018 (excluant la pêche au filet maillant)	<b>35</b>
<b>Figure 17:</b> Captures trimestrielle moyennes réalisées par les palangriers durant la période 1994-2018, par saison	<b>39</b>
<b>Figure 18:</b> Accord d'application de la FAO de 1993	<b>45</b>
<b>Figure 19:</b> Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995	<b>46</b>
<b>Figure 20:</b> PAI de la FAO (2001) visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche IINDNR	<b>48</b>
<b>Figure 21:</b> Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2005)	<b>50</b>
<b>Figure 22:</b> Accord FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2009)	<b>52</b>
<b>Figure 23:</b> Inspecteur des pêches remplissant le rapport d'inspection au port à bord d'un navire	<b>87</b>
<b>Figure 24:</b> Le port d'un casque rigide est obligatoire pendant les opérations de déchargement	<b>89</b>
<b>Figure 25:</b> Vêtements de protection importants pour la conduite de l'inspection au port	<b>91</b>
<b>Figure 26:</b> Opérations de salabardage sur un senneur	<b>93</b>
<b>Figure 27:</b> Transfert de thons dans les cuves situées sur le pont inférieur d'un senneur	<b>93</b>

<b>Figure 28:</b> Inspection d'une cuve à bord d'un palangrier	<b>95</b>
<b>Figure 29:</b> Albacore et patudo à l'état frais	<b>99</b>
<b>Figure 30:</b> Éléments d'identification des quatre principales espèces de thonidés capturées par les senneurs, les canneurs et les palangriers	<b>100</b>
<b>Figure 31:</b> Principaux engins de pêche utilisés dans les pêcheries de la CTOI.	<b>111</b>
<b>Figure 32:</b> Bouées de DCP rangées sur le pont supérieur d'un senneur	<b>111</b>
<b>Figure 33:</b> Calage d'un DCP dérivant par un senneur	<b>111</b>
<b>Figure 34:</b> Principales composantes d'une palangre dérivante	<b>113</b>
<b>Figure 35:</b> Senneur thonier océanique au cours d'une opération de pêche dans l'océan Indien	<b>114</b>
<b>Figure 36:</b> Canneur durant une opération de pêche dans l'océan Indien	<b>115</b>
<b>Figure 37:</b> Filet maillant dérivant de plus de 2,5 km à bord d'un fileyeur thonier opérant dans l'océan Indien	<b>116</b>
<b>Figure 38:</b> Rouleau/guide utilisé sur les thoniers utilisant le filet maillant	<b>116</b>
<b>Figure 39:</b> Quelques systèmes de navigation et communication	<b>125</b>
<b>Figure 40:</b> Systèmes de navigation électronique et de communication à bord d'un senneur	<b>126</b>
<b>Figure 41:</b> Équipement de communication et systèmes satellite digitalisés sur un transporteur	<b>130</b>
<b>Figure 42:</b> Constellation et couverture des satellites Argos (source Argos)	<b>135</b>
<b>Figure 43:</b> Constellation et couverture des satellites Inmarsat	<b>137</b>

<b>Figure 44:</b> Constellation et couverture des satellites Iridium	<b>138</b>
<b>Figure 45:</b> Constellation et couverture des satellites Orbcomm	<b>139</b>
<b>Figure 46:</b> Unité et antenne Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3022D	<b>140</b>
<b>Figure 47:</b> Unité et antenne Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3026S Mini C	<b>142</b>
<b>Figure 48:</b> Unité et antenne Trimble Galaxy	<b>143</b>
<b>Figure 49:</b> Unité et antenne MARGE	<b>144</b>
<b>Figure 50:</b> Unité et antenne MARGE GE V2	<b>145</b>
<b>Figure 51:</b> Unité et antenne Seimac	<b>146</b>
<b>Figure 52:</b> Unité et antenne LEO	<b>147</b>
<b>Figure 53:</b> Unité et antenne CLS VELA	<b>148</b>
<b>Figure 54:</b> Unité et antenne Thorium TST	<b>149</b>
<b>Figure 55:</b> Unité et antenne Furuno Felcom	<b>150</b>
<b>Figure 56:</b> Unité et antenne JRC JUE-95VM	<b>151</b>
<b>Figure 57:</b> Unité et antenne du terminal Thrane & Thrane (Sailor) Capsat 6194	<b>153</b>
<b>Figure 58:</b> Unité et antenne CLS Triton (Iridium)	<b>154</b>
<b>Figure 59:</b> Unité et antenne Cobham/SAILOR 250 FLEET BROADBAND	<b>155</b>
<b>Figure 60:</b> Unité et antenne Pole Star MAT - 1DP690	<b>156</b>
<b>Figure 61:</b> Unité et antenne BEAM Oceana 800	<b>157</b>
<b>Figure 62:</b> Unité et antenne Glocom GX-9	<b>158</b>
<b>Figure 63:</b> Deux unités de SSN installées à bord d'un palangrier thonier (Thrane & Thrane 3022D INMARSAT et boîtier de	

raccordement de l'unité Trimble Galaxy)	159
<b>Figure 64:</b> Deux unités de SSN installées à bord d'un palangrier thonier (Thrane & Thrane 3022D INMARSAT et boîtier de raccordement de l'unité Argos MARGE)	159
<b>Figure 65:</b> Manipulation de l'équipement du transbordeur à bord pour falsifier les données transmises	160
<b>Figure 66:</b> Boîtier de raccordement Argos avec interrupteur marche/arrêt	162
<b>Figure 67:</b> Boîtier de raccordement Argos éteint	162
<b>Figure 68:</b> Préservation des preuves - principales étapes	167
<b>Figure 69:</b> Préservation des preuves - collecte des documents	170
<b>Figure 70:</b> Préservation des preuves - éléments à photographier	171
<b>Figure 71:</b> Étapes pour préserver les preuves	173
<b>Figure 72:</b> Étapes pour préserver les preuves	175
<b>Figure 73:</b> Processus sous-jacent aux mesures du ressort de l'État du port	182
<b>Figure 74:</b> Demande préalable d'entrée au port (AREP) et processus d'évaluation et de communication	185
<b>Figure 75:</b> Processus d'évaluation des risques	194
<b>Figure 76:</b> Principaux points ciblés par l'inspection au port	195
<b>Figure 77:</b> Sources d'informations recommandées	196
<b>Figure 78:</b> Sources d'information pour le numéro OMI	200
<b>Figure 79:</b> Sources d'informations pour les autorisations de pêche	203
<b>Figure 80:</b> Sources d'informations sur le transbordement	207
<b>Figure 81:</b> Sources d'informations pour captures totales à bord	209

<b>Figure 82:</b> Boîte à outils de l'inspecteur	<b>233</b>
<b>Figure 83:</b> Marquage confus sur la poupe d'un palangrier qui nécessite une enquête plus approfondie lors de l'inspection	<b>242</b>
<b>Figure 84:</b> Boîtier de raccordement Argos éteint	<b>248</b>
<b>Figure 85:</b> ATF présentée par le capitaine: impression web du Registre CTOI des navires autorisés du navire inspecté	<b>251</b>
<b>Figures 86:</b> Inspection des cales à poissons d'un palangrier thonier	<b>257</b>
<b>Figure 87:</b> Carnet de pêche au format CTOI	<b>261</b>
<b>Figure 88:</b> Carnet de pêche au format calendrier qui n'est pas conforme aux exigences de la CTOI	<b>261</b>
<b>Figure 89:</b> Équipement à manche long (de haut en bas): Dégorgeoir en forme de J, coupe-ligne et dégorgeoir pour hameçons avalés	<b>265</b>
<b>Figure 90:</b> Exemple d'épuisette utilisée pour hisser la tortue à bord	<b>265</b>
<b>Figure 91:</b> Hissage d'une tortue à bord d'un palangrier thonier à l'aide d'une épuisette	<b>265</b>
<b>Figure 92:</b> Illustration d'une ligne (à banderoles) d'effarouchement d'oiseaux	<b>266</b>
<b>Figure 93:</b> Les interactions avec les oiseaux de mer sont plus fréquentes en-deçà de S25°	<b>267</b>
<b>Figure 94:</b> Ailerons de requins séchant sur le pont supérieur d'un navire	<b>268</b>
<b>Figure 95:</b> Ailerons de requins dans des sacs	<b>268</b>
<b>Figure 96:</b> Ailerons de requins emballés	<b>268</b>
<b>Figure 97:</b> Aileron caudal d'un requin-renard, trouvé sur un palangrier thonier	<b>269</b>

<b>Figure 98:</b> Requins-renards capturés par un palangrier thonier	269
<b>Figure 99:</b> Requin océanique capturé par un palangrier	270
<b>Figure 100:</b> Les bancs de thon se regroupent souvent autour de cétacés ou de requins-baleines	271
<b>Figure 101:</b> Les raies du genre Mobulidae sont inscrites à l'appendice I et II de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS) et sont également inscrites à l'appendice II de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES)	272
<b>Figure 102:</b> Résultats de l'inspection au port	274
<b>Figure 103:</b> Poissons dans la cale d'un navire et opération de débarquement	277
<b>Figure 104:</b> Documents de travail essentiels pour préparer le suivi du débarquement de la capture d'un navire	279
<b>Figure 105:</b> Documents de travail essentiels pour vérifier le suivi du débarquement de la capture d'un navire	280
<b>Figure 106:</b> Exemple de postes clés pour suivre le débarquement	281
<b>Figure 107:</b> Déchargement direct de thons.	285
<b>Figure 108:</b> Petits lots de thons congelés	287
<b>Figure 109:</b> Transbordement de thons dans un filet à fret.	287
<b>Figure 110:</b> Déchargement direct	288
<b>Figure 111:</b> Poissons rassemblés sur le pont d'un petit palangrier et opération de levage combiné transféré sur un navire transporteur	289
<b>Figure 112:</b> Pesage de thons et de marlins rayés au port	291
<b>Figure 113:</b> Balance à crochet	292



---

<b>Figure 114:</b> Séries de photos illustrant un transbordement de thons dans un port _____	<b>293</b>
<b>Figure 115:</b> Inspection de la cale à poissons d'un senneur _____	<b>299</b>
<b>Figure 116:</b> Suivi du déchargement de thons sur un senneur thonier _____	<b>300</b>
<b>Figure 117:</b> Thons sur le tapis convoyeur d'un senneur _____	<b>303</b>
<b>Figure 118:</b> Poissons provenant de différents navires donateurs séparés dans la cale à poissons d'un navire transporteur _____	<b>310</b>
<b>Figure 119:</b> Documents essentiels à rassembler avant de suivre le débarquement _____	<b>311</b>
<b>Figure 120:</b> Exemple de plan d'un navire transporteur _____	<b>312</b>
<b>Figure 121:</b> Déchargement d'une corde de thons _____	<b>313</b>
<b>Figure 122:</b> Exigences en matière de rapports de la CPC procédant à l'inspection à la suite des inspections _____	<b>320</b>
<b>Figure 123:</b> Exigences en matière de rapports à la suite des inspections _____	<b>321</b>
<b>Figure 124:</b> Exigences en matière de rapports à la suite d'une inspection _____	<b>322</b>
<b>Figure 125:</b> Mesures prises par l'État du port lorsque les preuves attestent de pêche INDNR ou d'activités y afférentes _____	<b>326</b>

# Encadrés

<b>Encadré 1</b>   Fonctions et responsabilités de la Commission	12
<b>Encadré 2</b>   Résolutions et Recommandations de la CTOI	14
<b>Encadré 3</b>   Groupes de travail de la CTOI	20
<b>Encadré 4</b>   Flux des prises de thons dans l’océan Indien (Source: CTOI 2009)	29
<b>Encadré 5</b>   Contexte de l’élaboration des mesures du ressort de l’État du port	44
<b>Encadré 6</b>   Accord de l’ONU sur les stocks de poissons chevauchants et mesures du ressort de l’État du port	47
<b>Encadré 7</b>   PAI-INDNR de la FAO et mesures du ressort de l’État du port	48
<b>Encadré 8</b>   Dispositif type de la FAO relatif aux mesures du ressort de l’État du port	51
<b>Encadré 9</b>   Aperçu de la structure de l’Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l’État du port	54
<b>Encadré 10</b>   Résolutions de la CTOI qui reflètent, complètent ou étayent les mesures du ressort de l’État du port	57
<b>Encadré 11</b>   Résolution de la CTOI relative aux mesures du ressort de l’État du port	59
<b>Encadré 12</b>   Structure de la Résolution de la CTOI sur les mesures du ressort de l’État du port	61
<b>Encadré 13</b>   Rôle et responsabilités de l’État du port - application aux navires étrangers	62
<b>Encadré 14</b>   Rôle et responsabilités de l’État du port - exigences fondamentales pour la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI	70
<b>Encadré 15</b>   Rôle et responsabilités de l’État du pavillon - exigences fondamentales pour la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI	73
<b>Encadré 16</b>   Rôle et responsabilités de l’industrie de la pêche	75

<b>Encadré 17</b>   Rôles du Secrétariat de la CTOI	<b>76</b>
<b>Encadré 18</b>   Inspection des navires de pêche - déontologie professionnelle	<b>86</b>
<b>Encadré 19</b>   Inspection des navires de pêche - risques courants à bord des navires	<b>90</b>
<b>Encadré 20</b>   Détermination du facteur de conversion d'un albacore	<b>106</b>
<b>Encadré 21</b>   Utilisation du facteur de conversion pour calculer le poids vif	<b>106</b>
<b>Encadré 22</b>   Le système Argos	<b>135</b>
<b>Encadré 23</b>   Le système Inmarsat	<b>136</b>
<b>Encadré 24</b>   Le système Iridium	<b>138</b>
<b>Encadré 25</b>   Liste de contrôle pour l'inspection des dispositifs de SSN	<b>164</b>
<b>Encadré 26</b>   Définition des activités de pêche INDNR par la CTOI (Résolution 18/03)	<b>168</b>
<b>Encadré 27</b>   Exemple de la déclaration d'un inspecteur	<b>172</b>
<b>Encadré 28</b>   Entrée au port - Exigences et procédures	<b>186</b>
<b>Encadré 29</b>   Exemples de critères permettant d'identifier les navires qui présentent un risque élevé	<b>189</b>
<b>Encadré 30</b>   Exemples de critères permettant d'identifier les navires qui présentent un risque faible	<b>191</b>
<b>Encadré 31</b>   Exigences / procédures à suivre par l'État du port concernant un navire qui s'est vu refuser l'entrée au port	<b>192</b>
<b>Encadré 32</b>   Exemple de changement de nom d'un navire de pêche	<b>200</b>
<b>Encadré 33</b>   Résultats de l'évaluation des risques	<b>226</b>
<b>Encadré 34</b>   Catégories de risques assignées aux navires	<b>228</b>

<b>Encadré 35</b>   Exemples d'infractions à la RMREP de la CTOI à la suite de l'embarquement des inspecteurs sur un navire de pêche	<b>243</b>
<b>Encadré 36</b>   Exemples d'infractions à la Résolution CTOI 19/04 en ce qui concerne les informations sur le navire et l'immatriculation par l'État du pavillon	<b>245</b>
<b>Encadré 37</b>   Exemple d'infractions à la Résolution CTOI 15/03 en ce qui concerne le système de surveillance des navires	<b>249</b>
<b>Encadré 38</b>   Exemple d'infractions aux exigences de la CTOI en matière d'enregistrement sur le RAV	<b>250</b>
<b>Encadré 39</b>   Exemples d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne l'autorisation de pêche	<b>251</b>
<b>Encadré 40</b>   Exemple d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne l'autorisation de transbordement	<b>252</b>
<b>Encadré 41</b>   Exemple d'infraction aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne les navires donateurs	<b>255</b>
<b>Encadré 42</b>   Exemple d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne le carnet de pêche	<b>261</b>
<b>Encadré 43</b>   Exemple d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne les engins de pêche	<b>264</b>
<b>Encadré 44</b>   Exemple d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne les espèces protégées et menacées	<b>272</b>
<b>Encadré 45</b>   Suivi du débarquement et du transbordement - préparation de la liste de contrôle	<b>278</b>
<b>Encadré 46</b>   Suivi du débarquement et du transbordement - emploi du facteur de conversion	<b>294</b>
<b>Encadré 47</b>   Suivi du débarquement et du transbordement - calcul du poids total	<b>302</b>
<b>Encadré 48</b>   Détermination de la composition par espèce	<b>304</b>
<b>Encadré 49</b>   Calcul du poids unitaire des troncs dans une corde de poissons à l'aide d'une balance à crochet	<b>314</b>

# Tableaux

<b>Tableau 1</b> - CPC de la Commission des thons de l'océan Indien	<b>10</b>
<b>Tableau 2</b> - Principales espèces de poissons capturées dans la région de l'océan Indien	<b>97</b>
<b>Tableau 3</b> - Tableau comparatif des noms des principales espèces capturées dans la région de l'océan Indien	<b>98</b>
<b>Tableau 4</b> - Types de codes de transformation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI	<b>101</b>
<b>Tableau 5</b> - Types de codes de transformation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI	<b>102</b>
<b>Tableau 6</b> - Types de code de conservation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI	<b>105</b>
<b>Tableau 7</b> - Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces cibles	<b>107</b>
<b>Tableau 8</b> - Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces de requins	<b>108</b>
<b>Tableau 9</b> - Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces de prises accessoires	<b>109</b>
<b>Tableau 10</b> - Liste de contrôle des composants des engins de pêche pouvant être identifiés sur les navires de pêche dans les principaux secteurs de pêche	<b>118</b>
<b>Tableau 11</b> - Équipement de base pour la navigation et la communication que l'on peut trouver sur la passerelle de tous les navires de pêche	<b>127</b>
<b>Tableau 12</b> - Pages pour les listes de navires INDNR	<b>197</b>
<b>Tableau 13</b> - Champs de l'AREP	<b>198</b>
<b>Tableau 14</b> - Vérifications si le navire ne se trouve pas sur la liste des navires autorisés	<b>199</b>

<b>Tableau 15</b> - Numéro IMO: informations ciblées	<b>201</b>
<b>Tableau 16</b> - Numéro IMO: vérification	<b>202</b>
<b>Tableau 17</b> - Autorisations de pêche: informations ciblées	<b>204</b>
<b>Tableau 18</b> - Autorisation de pêche: vérification	<b>204</b>
<b>Tableau 19</b> - Autorisation de pêche: vérifier en cas de soupçons	<b>205</b>
<b>Tableau 20</b> - Autorisation de transbordement: informations ciblées sur les détails du navire	<b>206</b>
<b>Tableau 21</b> - Autorisation de transbordement: informations ciblées sur l'historique du navire	<b>206</b>
<b>Tableau 22</b> - Autorisation de transbordement: vérification	<b>207</b>
<b>Tableau 23</b> - Autorisation de transbordement: informations ciblées	<b>208</b>
<b>Tableau 24</b> - Autorisation de transbordement: vérification	<b>208</b>
<b>Tableau 25</b> - Captures totales à bord: informations ciblées	<b>209</b>
<b>Tableau 26</b> - Captures totales à bord: vérification	<b>210</b>
<b>Tableau 27</b> - Liste de contrôle: évaluation d'une demande préalable d'entrée au port	<b>213</b>
<b>Tableau 28</b> - Orientation précédant l'inspection	<b>220</b>
<b>Tableau 29</b> - Étapes pendant l'inspection, et leurs détails	<b>239</b>
<b>Tableau 30</b> - Rapport CTOI d'inspection au port - Champs 30 et 31	<b>283</b>
<b>Tableau 30</b> - Rapport CTOI d'inspection au port - Champs 30 et 31	<b>284</b>
<b>Tableau 31</b> - Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un palangrier thonier	<b>295</b>
<b>Tableau 32</b> - Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un sennetier thonier	<b>305</b>
<b>Tableau 33</b> - Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un navire transporteur	<b>315</b>

## Avant-propos

«Le présent manuel témoigne des travaux accomplis et des efforts actuellement déployés par la Commission des thons de l’océan Indien (CTOI) afin d’éviter que des poissons capturés illicitement ne pénètrent les marchés internationaux à travers les ports des Membres de la CTOI.

Faisant suite à l’adoption de l’Accord de la FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l’État du port, et bien avant qu’il n’entre en vigueur, la CTOI a été l’une des premières organisations régionales de gestion des pêches à commencer à assumer systématiquement ses responsabilités en tant qu’État du port. En 2010, la CTOI a adopté sa première Résolution sur les mesures du ressort de l’État du port, qui reflétait les dispositions pertinentes de l’Accord de la FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l’État du port et les rendait contraignantes pour ses Membres. Cette Résolution incluait les mécanismes et les éléments catalyseurs nécessaires à la prise de mesures régionales de la part des États du pavillon, des États côtiers, des États du port, des États de marché et de l’industrie: l’ensemble des parties prenantes qui doivent être mobilisées pour que ces mesures soient efficacement mises en œuvre et respectées. Depuis 2010, la Commission continue de renforcer ses mesures du ressort de l’État du port en tirant profit des nouvelles technologies. Elle a mis en place, en 2019, l’e-PSM, un système de déclaration électronique novateur pour déclarer les informations de l’État du port au Secrétariat et partager les informations entre les Membres de la CTOI.

Le Secrétariat espère que ce manuel servira de référence incontournable aux Membres de la CTOI et à leurs inspecteurs des pêches pour mettre en œuvre les mesures de gestion du ressort de l’État du port et poursuivre leurs efforts en vue de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans l’océan Indien».

le Secrétaire exécutif  
Commission des thons de l’océan Indien

## Remerciements

Ce manuel actualise la version initiale publiée en 2013, qui avait été élaborée avec l'aide financière de l'Union européenne au titre de la subvention «*Assistance technique aux pays en développement de la CTOI pour améliorer la mise en œuvre des MCG de la CTOI et l'application des mesures du ressort de l'État du port*». Cette subvention est une contribution volontaire de l'Union européenne au Fonds spécial de la CTOI pour le renforcement des capacités, destinée à assurer le respect des Mesures de Conservation et de Gestion de la CTOI. Le Fonds de renforcement des capacités a été mis en place en vertu de la Résolution 16/10. La contribution a été renouvelée dans le cadre du Deuxième Projet de Gouvernance des Pêches et de Croissance Partagée dans le Sud-ouest de l'océan Indien (SWIOFish2).

Le contenu de ce manuel a été initialement élaboré par Gérard Domingue, Florian Giroux, Christopher Heineken et Melanie Smith, qui ont reçu l'aide technique de John Davis et de Peter Flewwelling et le soutien rédactionnel de Kevern Cochrane. Il a été mis à jour par Judith Swan avec la contribution technique de Gerard Domingue, Florian Giroux et Fabio Fiorellato.

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



# Abréviations et acronymes

<b>AIS</b>	Système automatique d'identification (Automatic Identification System)
<b>AMREP</b>	Accord MREP
<b>ANUSP</b>	Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons chevauchants et sur les stocks de poissons grands migrateurs (Accord de l'ONU sur les stocks de poissons chevauchants ou ANUSP)
<b>AREP</b>	Demande préalable d'entrée au port
<b>ATF</b>	Autorisation de pêche
<b>BIOT</b>	Territoire britannique de l'océan Indien (British Indian Ocean Territory)
<b>CCAMLR</b>	Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique
<b>CdA</b>	Comité d'Application
<b>CCSBT</b>	Commission pour la conservation du thon rouge du Sud
<b>CNUDM</b>	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
<b>COI</b>	Commission de l'océan Indien
<b>CPC</b>	Parties contractantes (Membres) et parties coopérantes non contractantes
<b>CSP</b>	Centre de suivi des pêches
<b>CTOI</b>	Commission des thons de l'océan Indien
<b>DCP</b>	Dispositif de concentration des poissons
<b>DRY</b>	Poisson transformé et séché à bord
<b>DWFN</b>	Nation pratiquant la pêche en eaux lointaines
<b>e-PSM</b>	Système électronique de la CTOI de MREP
<b>FAO</b>	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

<b>FC</b>	Facteur de conversion
<b>FER</b>	Rapport d'application du FINSS (système d'études indépendantes de la pêche)
<b>GGT</b>	Éviscéré, sans branchies et sans queue
<b>GPS</b>	Système de localisation mondial
<b>GSM</b>	Système global pour portables (Global System for Mobiles)
<b>GT</b>	Groupe de travail
<b>HDD</b>	Carcasses manipulées, sans tête ni nageoires mais avec pédoncule caudal
<b>HPA</b>	Heure prévue d'arrivée
<b>HPD</b>	Heure prévue de départ
<b>IATTC</b>	Commission interaméricaine du thon tropical
<b>ICCAT</b>	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
<b>INDNR</b>	Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (utilisé en ce qui concerne la pêche et les activités liées à la pêche)
<b>IRCS</b>	Indicatif international d'appel radio
<b>LSTLV</b>	Grands palangriers thoniers
<b>MCG</b>	Mesures de conservation et de gestion (d'une ORGP)
<b>MOU</b>	Protocole d'accord
<b>MREP</b>	Mesures du ressort de l'État du port
<b>OIO</b>	océan Indien occidental
<b>OMI</b>	Organisation maritime internationale
<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies
<b>ORGP</b>	Organisation régionale de gestion des pêches
<b>PAI</b>	Plan d'action international

<b>PDD</b>	Carcasses manipulées sans tête ni nageoires, ni pédoncule caudal.
<b>RAI</b>	Demande d'informations complémentaires
<b>RAR</b>	Rapport d'évaluation des risques
<b>RAV</b>	Registre des navires autorisés
<b>RMREP</b>	Résolution MREP
<b>SCS</b>	Suivi, contrôle et surveillance
<b>SMDSM</b>	Système mondial de détresse et sécurité en mer
<b>SSN</b>	Système de surveillance des navires
<b>TAL</b>	Carcasses sans tête ni nageoires mais avec pédoncule caudal.
<b>UE</b>	Union européenne
<b>UIT</b>	Union internationale des télécommunications
<b>VFI</b>	Vêtement de flottaison individuel
<b>WCPFC</b>	Commission des pêches du Pacifique central et occidental
<b>ZEE</b>	Zone économique exclusive

# Emploi des termes

## **Activités de pêche INDNR**

L'expression «*activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée*» désigne les activités définies au paragraphe 1 de la Résolution CTOI 18/03 et inclut les activités liées à la pêche (incluant la pêche et les activités liées à la pêche).

## **Activités liées à la pêche ou «*activités y afférentes*»**

Toute opération de soutien, ou de préparation, aux fins de la pêche, y compris:

- le débarquement;
- le conditionnement;
- la transformation;
- le transbordement; ou
- le transport des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués dans un port, ainsi que l'apport de personnel et la fourniture de carburant, d'engins et d'autres provisions en mer.

## **Navire**

Tout navire, vaisseau de quelque type que ce soit ou bateau utilisé ou équipé pour être utilisé, ou prévu pour être utilisé, pour la pêche ou pour des activités liées à la pêche.

## **Pêche**

La recherche, l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou le prélèvement de poisson ou toute activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle aboutisse à l'attraction, à la localisation, à la capture, à la prise ou au prélèvement de poisson.

## **Poissons**

Toutes les espèces de poissons hautement migrateurs couverts par l'Accord portant création de la CTOI.

**Port**

Englobe les terminaux au large ainsi que les autres installations servant au débarquement, au transbordement, au conditionnement, à la transformation, à l'approvisionnement en carburant ou à l'avitaillement.

**Utilisation du port**

Renvoie au débarquement, au transbordement, au conditionnement et à la transformation des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués ainsi que pour d'autres services portuaires, tels que, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



# Introduction

L'utilisation durable des ressources marines vivantes est au centre de l'attention internationale depuis de nombreuses décennies. Elle a donné lieu à la négociation et à l'adoption de nombreux accords et mesures de pêche par la communauté internationale à travers les Nations Unies, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP).

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

L'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (AMREP de la FAO), est l'aboutissement d'une vaste coopération établie parmi la communauté internationale, les États et les ORGP pour combattre les activités de pêche INDNR. Ledit Accord a été approuvé par la Conférence de la FAO tenue le 22 novembre 2009, et est entré en vigueur le 5 juin 2016 après avoir été ratifié par la vingt-cinquième partie. En février 2021, 67 États et l'Union européenne (UE) sont devenus parties à l'Accord<sup>1</sup>.



©CTOI

Figure 1: Transbordement de thons<sup>2</sup>

<sup>1</sup> La liste des Parties actuelles est disponible à l'adresse: <http://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-psma/fr/>

<sup>2</sup> Tout au long de ce document, les figures qui ne sont pas mentionnées dans le texte sont des illustrations d'activités pertinentes pour les mesures du ressort de l'État du port.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Suite à l'approbation du AMREP de la FAO et dans l'attente de son entrée en vigueur, la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) a adopté, en 2010, la Résolution 10/11 *Sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée*. La RMREP de la CTOI reflétait les dispositions pertinentes du AMREP de la FAO, en les rendant obligatoires pour les Parties contractantes et les Parties non contractantes coopérantes (CPC) de la CTOI à compter du 1<sup>er</sup> mars 2011.

La Résolution avait pour objet de lutter contre la pêche INDNR grâce à l'application de mesures du ressort de l'État du port efficaces visant à contrôler les prélèvements de poissons dans la zone de compétence de la CTOI et d'assurer, ce faisant, la conservation à long terme et l'exploitation durable de ces ressources et des écosystèmes marins. L'objectif général de la Résolution était d'empêcher les poissons capturés illicitement de pénétrer les marchés internationaux à travers les ports des CPC.



Figure 2: Navires transporteurs de la CTOI

La Résolution 10/11 a été remplacée par la Résolution CTOI 16/11 qui rajoutait une disposition sur un système électronique destiné aux mesures du ressort de l'État du port, le système e-MREP, décrit ci-après en section 3.3.5 de ce manuel. Ce système, basé sur une application accessible depuis le site web de la CTOI, soutient les activités d'application et les CPC sont encouragées à l'utiliser et à formuler des commentaires et des informations pour contribuer à son développement.





## CHAPITRE 1



# CONTEXTE

## ***CTOI, Pêcheries thonières de l'océan Indien, mesures du ressort de l'État du port***

**C**omprendre le processus de gestion des pêches de la Commission des thons de l'océan Indien, des flottilles et des ports concernés par les pêcheries thonières et de l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port.

---

*Ce chapitre fournit des informations contextuelles pour trois domaines qui sont essentiels pour mieux comprendre les objectifs et la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port dans la lutte contre les activités de pêche IN-DNR dans la zone de la CTOI.*

*La première partie explique l'organisation et le rôle de la CTOI dans la gestion des pêcheries thonières dans la région de l'océan Indien.*

*La deuxième partie donne une vue d'ensemble des pêcheries thonières dans l'océan Indien.*

*La troisième partie présente une introduction et un résumé de l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port au niveau international et de l'élaboration parallèle des mesures régionales de conservation et de gestion par la CTOI, ayant abouti à l'adoption de la RMREP de la CTOI en 2010.*

*Il est particulièrement important que les autorités du port et les autorités des pêches comprennent les responsabilités des États du port dans la mise en œuvre des mesures de conservation et de gestion de la CTOI (MCG). Ce chapitre vise à fournir le contexte qui permettra de les comprendre et de contribuer à l'efficacité des mesures dans l'ensemble de la région.*

# 1

## Organisation et rôle de la CTOI

1.1.  
Membres

---

1.2.  
La Commission

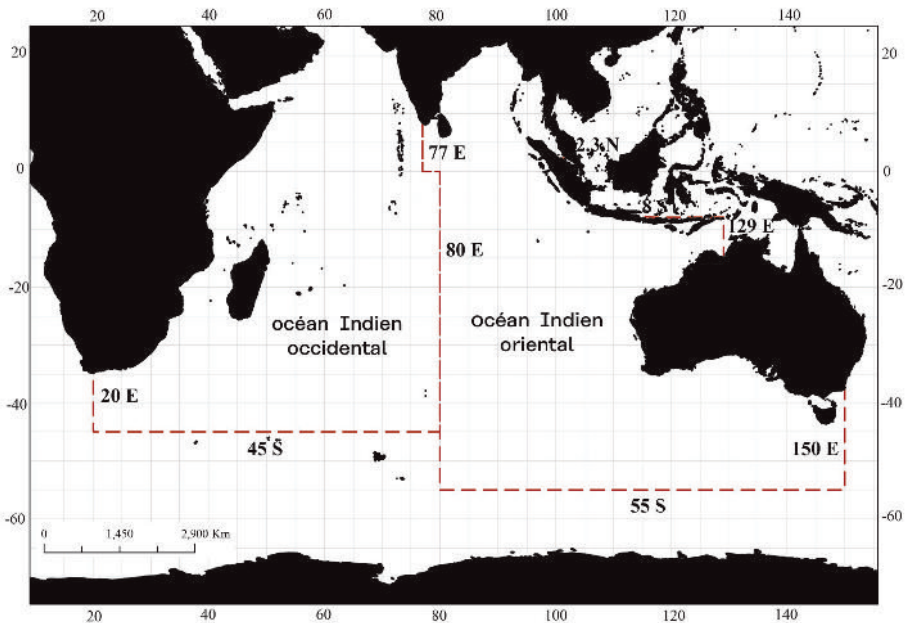
---

1.3.  
Structure organisationnelle

---



La CTOI a été instituée par un Accord conclu en vertu des dispositions de l'Article XIV de l'Accord constitutif de la FAO et est entré en vigueur le 27 mars 1996. La CTOI est une organisation intergouvernementale qui a pour mandat d'assurer la gestion des thons et des espèces apparentées dans l'océan Indien et dans les mers adjacentes. La zone de compétence de la CTOI, définie dans l'Accord, est sous-divisée en une partie ouest et une partie est, correspondant respectivement aux zones statistiques 51 et 57 de la FAO. La zone de compétence est représentée à la *figure 3*.



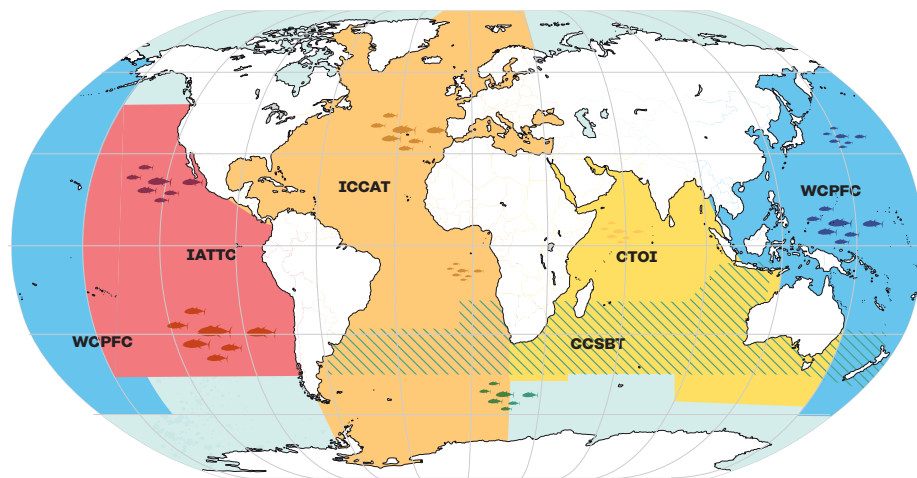
*Figure 3: Zone de compétence de la Commission des thons de l'océan Indien*

La Commission a pour objectif de promouvoir la coopération parmi ses Membres en vue d'assurer, grâce à une gestion appropriée, la conservation et l'utilisation optimale des stocks couverts par le présent Accord, et d'encourager le développement durable de la pêche dépendante de ces stocks. La

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

CTOI partage ces objectifs avec quatre autres ORGP thonières qui couvrent les régions océaniques du monde (figure 4).



Source: Union européenne, 2022

Figure 4: Cinq principales ORGP thonières<sup>3</sup> couvrant les régions océaniques

Il convient de noter, aux fins des mesures du ressort de l'État du port, que les navires pêchant dans les zones gérées par les autres ORGP thonières adjacentes à la zone CTOI (ICCAT, WCPFC, CCSBT et CCAMLR) sont susceptibles d'entrer dans les ports de l'océan Indien afin de débarquer leurs prises. Ces ORGP ont également adopté des mesures du ressort de l'État du port similaires (sans toutefois être identiques) à la RMREP de la CTOI.

La coopération avec les Secrétariats et les membres de ces organisations constituera un aspect essentiel de la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI et du AMREP de la FAO et renforcera la lutte contre les activités de pêche INDNR au niveau mondial.

<sup>3</sup> Elles incluent la CTOI, la Commission pour la conservation du thon rouge du sud (CCSBT), la Commission interaméricaine du thon tropical (IATTC), la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT) et la Commission de la pêche dans le Pacifique Central et Occidental (WCPFC).

## 1.1 Membres

La Commission est ouverte à tout État côtier ou organisation d'intégration économique régionale, situé en tout ou en partie dans la zone de la CTOI ou dont les navires pêchent dans la zone les stocks couverts par l'Accord et qui sont des Membres ou des Membres associés de la FAO ou des Nations Unies ou de l'une de ses agences spécialisées. Elle se compose de Parties contractantes et de Parties coopérantes non contractantes (CPC). Elle comptait, en 2019/2020, 31 Parties contractantes (Membres), dont l'Union européenne, et deux Parties coopérantes non contractantes (*tableau 1*)<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> La liste des Membres actuels est disponible à l'adresse: <https://www.iotc.org/about-iotc/structure-commission>

**Procédures de mise en œuvre des mesures**

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

*Tableau 1 - CPC de la Commission des thons de l'océan Indien*

Parties contractantes de la Commission (Membres) (Date d'acceptation)			
Australie	(13 nov. 1996)	Maurice	(27 déc. 1994)
Bangladesh	(avril 2018)	Mozambique	(13 fév. 2012)
Chine	(14 oct. 1998)	Oman	(5 avril 2000)
Comores	(14 août 2001)	Pakistan	(27 avril 1995)
Érythrée	(9 août 1994)	Philippines	(9 janv. 2004)
Union européenne	(27 oct. 1995)	Seychelles	(26 juil. 1995)
France (Territoires)	(3 déc. 1996)	Sierra Leone	(01 juil. 2008)
Inde	(13 mars 1995)	Somalie	(24 mai 2014)
Indonésie	(09 juil. 2007)	Afrique du Sud	(16 fév. 2016)
Iran (République islamique d')	(28 janv. 2002)	Sri Lanka	(13 juin 1994)
Japon	(26 juin 1996)	Soudan	(3 déc. 1996)
Kenya	(29 sept 2004)	Thaïlande	(17 mars 1997)
République de Corée	(27 mars 1996)	République-Unie de Tanzanie	(18 avril 2007)
Madagascar	(10 janv. 1996)	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	(22 déc. 2020)
Malaisie	(22 mai 1998)	Yémen	(20 juil. 2012)
Maldives	(13 juil. 2011)		
Parties coopérantes non-contractantes à la Commission des thons de l'océan Indien			
Libéria	2015	Sénégal	2006



## 1.2 La Commission

La **Commission**, en tant que principal organe décisionnaire, est composée des Membres de la CTOI et adopte des décisions et des recommandations à ses sessions annuelles<sup>5</sup> en vue de favoriser la réalisation des objectifs de l'Accord. Les Comités et les groupes de travail, décrits ci-dessous, ont des fonctions spécifiques, rendent des comptes à la Commission et renvoient leurs conclusions et leurs recommandations à la Commission pour une prise de décision finale.

### 1.2.1 Fonctions et responsabilités

Les principales fonctions de la Commission figurent à l'*encadré 1*.

---

<sup>5</sup> L'Accord portant création de la CTOI fait référence aux réunions annuelles sous le terme de sessions; ces deux termes peuvent être employés.

### Encadré 1 | Fonctions et responsabilités de la Commission

*La Commission remplit les fonctions et les responsabilités suivantes, conformément aux principes énoncés dans les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et les stocks couverts par l'Accord de la CTOI:*

- suivre en permanence l'état et l'évolution des stocks;
- recueillir, analyser et diffuser des informations scientifiques, des statistiques des prises et d'effort de pêche, et d'autres données utiles pour la conservation et l'aménagement des stocks et pour les pêcheries;
- encourager, recommander et coordonner des activités de recherche et de développement concernant les stocks et les pêcheries, y compris des activités liées au transfert de techniques, à la formation et à la valorisation;
- adopter, sur la base de données scientifiques probantes, des mesures de conservation et d'aménagement propres à assurer la conservation des stocks et à promouvoir l'objectif de leur utilisation optimale;
- suivre les aspects économiques et sociaux des pêcheries, en ayant plus particulièrement à l'esprit les intérêts des États côtiers en développement.

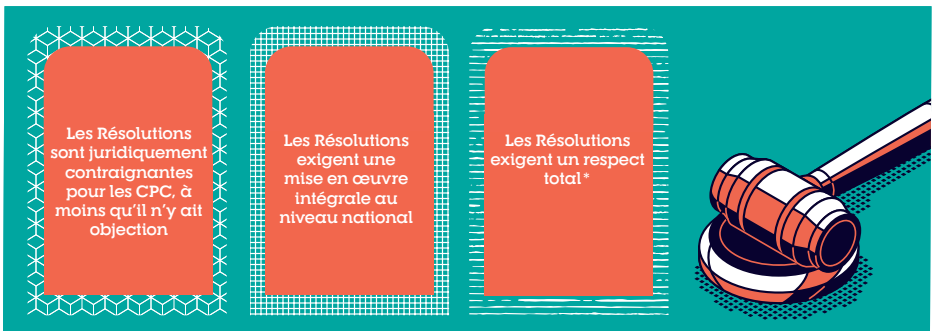
Dans l'acquittement de toutes ses responsabilités, la Commission pourra mener toute autre activité de recherche et de développement qu'elle pourra décider, mais doit tenir dûment compte de la nécessité d'assurer la participation équitable de ses Membres aux pêcheries et des intérêts et des besoins particuliers des Membres issus de pays en développement dans la région.

## 1.2.2 *Prise de décision et responsabilités des Membres en matière de mise en œuvre*

Les décisions peuvent être prises par la Commission à l'occasion des sessions annuelles de la CTOI en vue de favoriser la réalisation des objectifs de l'Accord, et notamment la conservation et la gestion des pêches. Elles peuvent prendre la forme de Résolutions (*figure 6, encadré 2*).

es Résolutions sont juridiquement contraignantes pour les Membres. Elles sont adoptées par une majorité des deux tiers des Membres présents et votant. Toutefois:

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



Source: CTOI, 2022

\* Le niveau d'application est évalué pour chaque CPC afin d'encourager la mise en œuvre et de contribuer à l'efficacité de la Commission.

Figure 5: Résolutions de la CTOI



\* Les Recommandations ne doivent être adoptées que par la majorité simple des Membres présents et votant.

Figure 6: Recommandations de la CTOI

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

### Encadré 2 | Résolutions et Recommandations de la CTOI

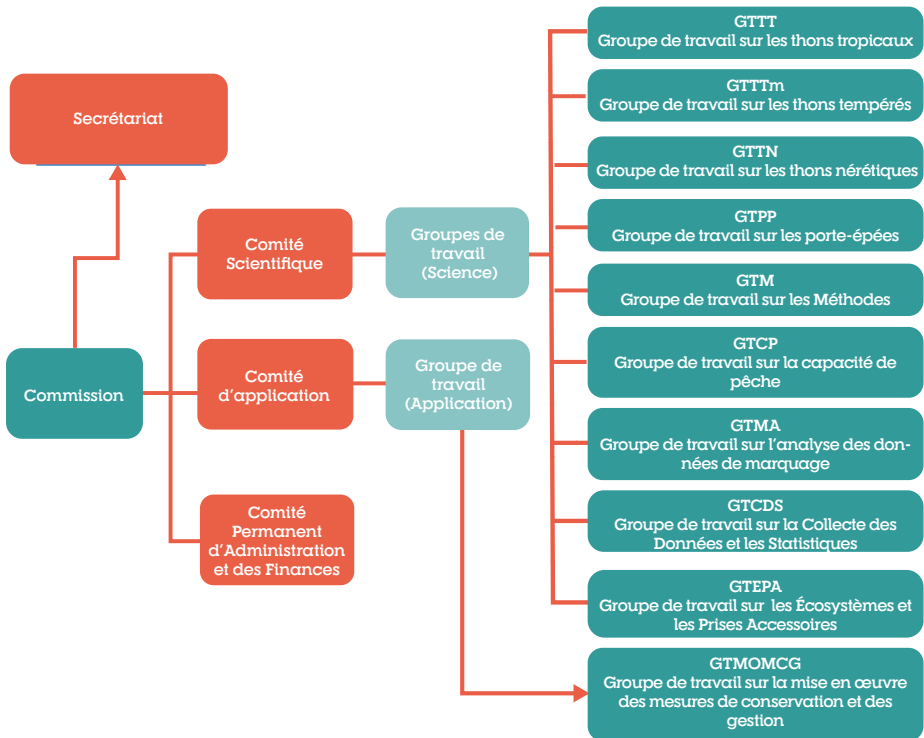
*Les Résolutions ont force exécutoire pour les Membres de la CTOI. Il relève de leur responsabilité de veiller à ce que des mesures soient prises en vue de mettre en œuvre les Résolutions dans leur législation nationale et de faire appliquer leur législation.*

*Les Recommandations n'ont pas force exécutoire mais peuvent être mises en œuvre à titre volontaire.*

## 1.3 Structure organisationnelle

La structure de la CTOI comprend le Secrétariat, qui réalise les opérations quotidiennes de la Commission au nom de ses Membres, trois comités et plusieurs Groupes de travail (figure 7). Les Comités, qui formulent des re-

commandations à la Commission, traitent des questions scientifiques, d'application et d'administration/des finances. Les Groupes de travail, qui font rapport aux Comités, peuvent être mis en place à titre permanent ou pour des questions spécifiques<sup>6</sup>.



Source: CTOI.

Figure 7: Diagramme de la structure organisationnelle de la CTOI

### 1.3.1 Le Secrétariat

Le bureau du Secrétariat de la CTOI se situe à Victoria, aux Seychelles, et est opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998. En 2021, le Secrétariat était composé d'un effectif de 17 de personnes environ, couvrant des postes techniques et administratifs. L'organigramme du Secrétariat est repris à la *figure 9*.

<sup>6</sup> La liste des Comités et Groupes de travail actuels est disponible à l'adresse: <https://www.iotc.org/about-iotc/structure-commission>.

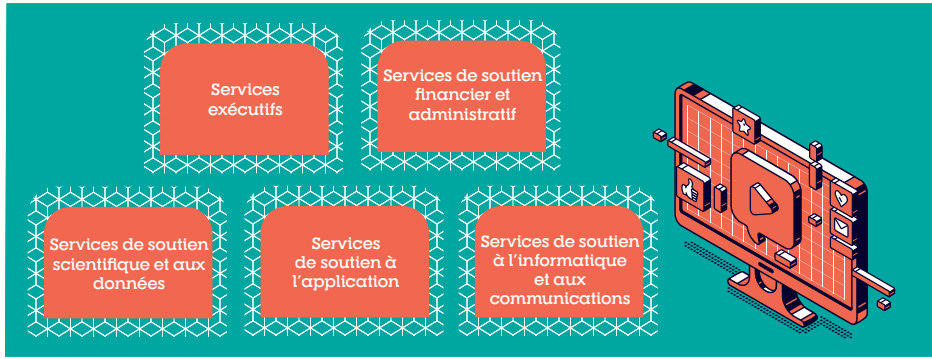
Le bureau du Secrétariat de la CTOI se situe à Victoria, aux Seychelles, et est opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998. En 2021, le Secrétariat était composé d'un effectif de 17 de personnes environ, couvrant des postes techniques et administratifs. L'organigramme du Secrétariat est repris à la figure 9.

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

Le Plan stratégique du Secrétariat, révisé chaque année, décrit les services de base que le Secrétariat fournit aux Partis contractantes et aux Parties coopérantes non-contractantes (CPC) et aux autres parties prenantes à l'appui des travaux de la Commission. Il décrit trois objectifs:

- apporter un soutien administratif, technique et scientifique efficace à la Commission et à ses organes subsidiaires;
- aider les Membres de la CTOI, à travers diverses activités de renforcement des capacités, à s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'Accord;
- faciliter la communication.

Les missions du Secrétariat s'articulent autour de cinq fonctions principales (*figure 8*).



Source: CTOI, 2022

Figure 8: Fonctions de base du Secrétariat de la CTOI

Le Secrétariat est divisé en départements dotés de membres de personnel disposant de compétences spécialisées similaires (figure 9). Afin d'apporter un soutien aux activités scientifiques de la Commission et de ses organes subsidiaires, les départements travaillent en étroite coopération pour produire les jeux de données et les analyses qui permettront au Comité Scientifique et à ses Groupes de travail de formuler leur avis à la Commission.

De même, le Département de Données et le Département d'Application coopèrent dans la tenue à jour des bases de données nécessaires pour suivre l'efficacité de la mise en œuvre des mesures adoptées par les Membres.

Afin de faciliter la planification, les activités du Secrétariat ont été regroupées en six domaines d'activités principaux:

### 1. Appui aux activités scientifiques

Acquisition et traitement des données scientifiques, tel que requis par le Comité Scientifique en vue de réaliser les analyses de l'état des stocks ou d'autres tâches. Appui aux services d'évaluation des stocks, tel que requis par les Groupes de travail.

### 2. Appui aux activités d'application

Examiner et évaluer la mise en œuvre des mesures de conservation et de gestion (MCG) par les CPC, apporter son soutien au développement et à la mise en œuvre des outils de suivi, contrôle et surveillance (SCS), tenir à jour les listes et registres des navires INDNR, des navires en activité et des

navires autorisés, gérer/suivre le Système de Surveillance des Navires, les programmes d'observateurs et de transbordements en mer, les programmes de certification des captures/documentation commerciale, et dispenser des formations selon que de besoin.

### **3. Communication et information du public**

Cette fonction est considérée comme essentielle pour permettre aux Membres et aux Parties coopérantes non contractantes de suivre les avancées des travaux de la Commission de façon transparente et d'accroître la visibilité des activités de la Commission auprès du grand public.

### **4. Appui aux réunions**

Assistance logistique dans l'organisation des réunions, la préparation des rapports et la tenue à jour du calendrier des réunions.

### **5. Informatique**

Apporter une assistance Internet et une infrastructure informatique de base, y compris la maintenance du réseau et des serveurs.

### **6. Administration**

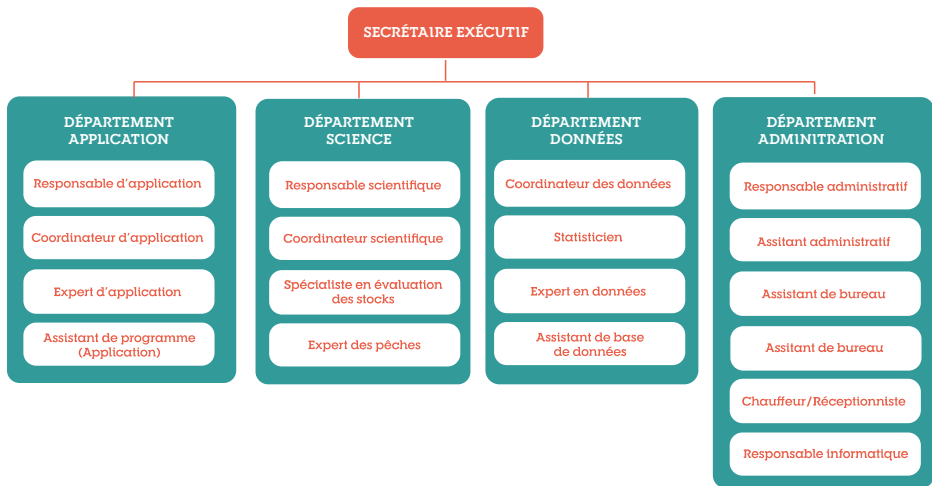
Administration financière, conjointement avec la FAO, administration des fonds extrabudgétaires, organisation des voyages et assistance logistique générale aux activités des départements techniques.

Le Secrétariat participe également à la mise en œuvre de projets qui poursuivent les objectifs de la Commission.

Le Secrétariat tient à jour un site web, [www.iotc.org](http://www.iotc.org), qui met à la disposition du public des informations exhaustives et, si nécessaire, des informations confidentielles à l'intention des CPC. Il fournit aux CPC les informations et systèmes nécessaires afin de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'Accord.

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





Source: CTOI, 2022

Figure 9: Structure organisationnelle du Secrétariat de la CTOI

## 1.3.2 Comités

La Commission (*figure 10*) a mis en place trois Comités permanents dans le cadre de son Règlement intérieur: le Comité Scientifique, le Comité d'Application et le Comité d'Administration et des Finances.

### 1.3.2.1 Le Comité Scientifique

Le Comité Scientifique (CS) recommande à la Commission les politiques et procédures pour la collecte, le traitement, la diffusion et l'analyse des données, développe des programmes de recherche et facilite les activités de recherche, fait rapport sur les évaluations des stocks et formule des recommandations relatives aux mesures de conservation et de gestion et à la recherche. Les réunions du Comité Scientifique se tiennent quelques mois avant les sessions annuelles de la Commission pour permettre aux CPC d'étudier le rapport et les recommandations.

La Commission a mis en place plusieurs Groupes de travail dans le cadre du Comité Scientifique à des fins spécifiques (encadré 3). La plupart des Groupes de travail fournissent au Comité scientifique les analyses de l'état des divers stocks et de potentielles mesures de gestion, tandis que certains autres se chargent d'analyser et de formuler des recommandations sur des questions plus générales, telles que la collecte des données, les statistiques, les méthodes, les écosystèmes et les prises accessoires.

### Encadré 3 | Groupes de travail de la CTOI

*GTTT - Groupe de travail sur les thons tropicaux*

*GTTN - Groupe de travail sur les thons néritiques*

*GTCDS - Groupe de travail sur la collecte de données et les statistiques*

*GTPP - Groupe de travail sur les porte-épées*

*GTTm - Groupe de travail sur les thons tempérés*

*GTM - Groupe de travail sur les méthodes*

*GTEPA - Groupe de travail sur les écosystèmes et les prises accessoires*

#### 1.3.2.2 Le Comité d'Application

Le Comité d'Application (CdA) est chargé d'étudier tous les aspects de l'application individuelle des résolutions de la CTOI dans la zone de la CTOI par les CPC et fait directement rapport à la Commission sur ses délibérations et recommandations. Son objectif global est d'identifier et de discuter des problèmes liés à l'application et au respect des Mesures de Conservation et de Gestion contraignantes de la CTOI et de soumettre à la Commission des recommandations sur le mode de résolution de ces problèmes.

Le Groupe de travail sur la mise en œuvre des mesures de conservation et de gestion fait rapport au Comité d'Application.



©CTOI

**Figure 10:** Réunion de la Commission de la CTOI



©CTOI

### 1.3.2.3 Le Comité Permanent d'Administration et des Finances

Le Comité Permanent d'Administration et des Finances (CPAF) conseille la Commission sur les questions d'ordre administratif et financier que lui confie la Commission et examine, chaque année, l'exécution du budget pour l'année en cours ainsi que le budget prévisionnel pour l'année suivante. Il fait rapport tous les ans à la Commission.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



©CTOI

## 2

# Aperçu des pêcheries thonières de l'océan Indien

### 2.1

Les ressources de thon

---

### 2.2

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

---

### 2.3

La pêcherie de senneurs

---

### 2.4

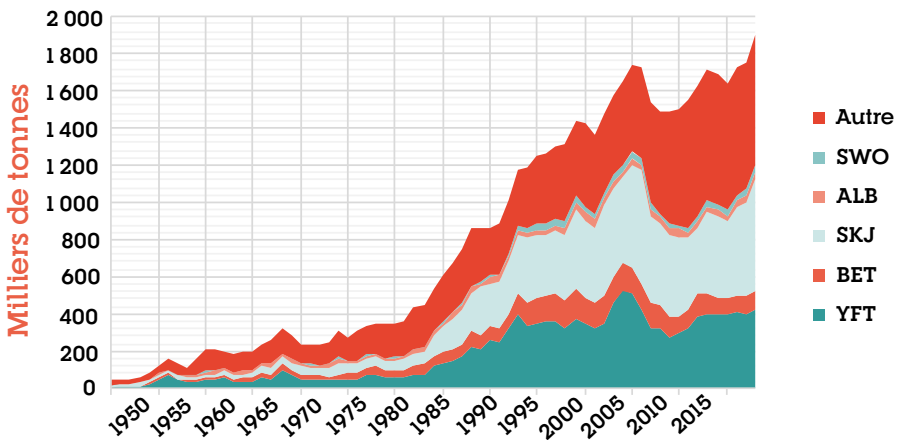
La pêcherie de palangriers

---



## 2.1. Les ressources de thon

La pêche au thon dans l'océan Indien constitue la deuxième plus grande pêcherie au monde, ses captures étant estimées à près de 2 millions de tonnes de thon et d'espèces apparentées par an, soit environ 25 pour cent des captures mondiales de thons. Les thons océaniques comprennent le listao (*Katsuwonus pelamis*), l'albacore (*Thunnus albacares*) et le patudo (*T. obesus*), qui sont capturés à la senne coulissante, tandis que le germon (*T. alalunga*) et le thon rouge du Sud (*T. maccoyii*) qui, comme l'albacore et le patudo, sont capturés par les palangriers. Les espèces apparentées comprennent principalement les poissons porte-épées, dont l'espadon (*Xiphias gladius*) qui enregistre les captures les plus volumineuses (figure 11). L'état des stocks par espèce est disponible sur le site web de la CTOI à l'adresse suivante: <https://www.iotc.org/fr/science/r%C3%A9sum%C3%A9-de-l%C3%A9tat-des-stocks>.



Source: CTOI, 2021

Figure 11: Prises totales (milliers de tonnes) des principales espèces de la CTOI (YFT: albacore, BET: patudo, SKJ: listao, ALB: germon, SWO: espadon) et autres espèces

Les captures des espèces de la CTOI dans l'océan Indien ont augmenté progressivement depuis le début des années 50 jusqu'au début des années 80 suite à l'arrivée des flottilles de palangriers industriels dans l'océan Indien

et au développement de la pêche artisanale dans certains États côtiers (*figure 11*).

L'augmentation spectaculaire des captures enregistrées par la suite est la conséquence de l'arrivée de flottilles de senneurs industriels, notamment celles de l'Union européenne, et de l'accroissement des activités des flottilles des palangriers (depuis la fin des années 80) et des fileyeurs (depuis le début des années 90) dans l'océan Indien. Les captures d'espèces relevant de la CTOI ont chuté à près de 1 500 000 tonnes durant les années de piraterie (2007-2012), pour se rétablir par la suite et dépasser les niveaux pré-piraterie à partir de 2016.

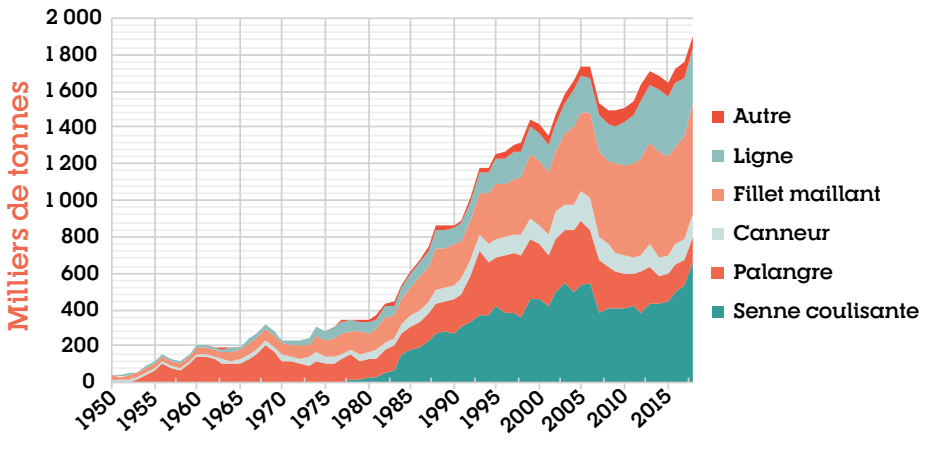
Ces dernières années, près de 40 pour cent des captures des espèces de la CTOI dans l'océan Indien ont été effectuées par des flottilles de senneurs et de palangriers industriels. Les thons tropicaux prédominent dans les captures, représentant environ 60 pour cent des captures totales des espèces de la CTOI dans l'océan Indien (*figure 12*).

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

- Les senneurs thoniers industriels ciblant les thons tropicaux proviennent de l'Union européenne, des Seychelles, de l'île Maurice, de la République de Corée et du Japon.
- Les senneurs côtiers industriels ciblant les espèces de thons néritiques proviennent de la Thaïlande, de la Malaisie et de l'Indonésie.
- Les palangriers congélateurs industriels ciblant le thon ou l'espadon proviennent de Taïwan, Province de Chine, du Japon, de la Chine et de l'Inde.
- Les palangriers congélateurs industriels ciblant l'espadon proviennent de l'Union européenne et de l'Australie.
- Les palangriers de thon frais ciblant les thons tropicaux ou l'espadon proviennent de l'Indonésie, de la Malaisie, de l'Union européenne et des Seychelles.



Dans l'océan Indien occidental (OIO), les captures annuelles des pêcheries thonnières océaniques ont totalisé 970 000 tonnes en 2018. L'inclusion des espèces «*apparentées*» porte les prises totales de cette région à 1 400 000 tonnes environ: les valeurs de ces débarquements sont près de trois fois supérieures à celles de l'est de l'océan Indien et sont associées à des niveaux élevés de productivité en raison des remontées d'eau adjacentes aux côtes arabes et somaliennes.



Source: CTOL, 2021

Figure 12: Prises totales (milliers de tonnes) d'espèces de la CTOL, par type d'engin de pêche et par année (1950-2018)

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

- Les captures réalisées par le secteur artisanal sont similaires en quantité à celles du secteur industriel.
- Jusqu'à la fin des années de piraterie (2007-2012), les captures réalisées par le secteur industriel étaient réparties de façon assez homogène entre les flottilles de palangriers et de senneurs.

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

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

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

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

Les données relatives aux navires autorisés à pêcher et à transborder dans la zone de gestion de la CTOI peuvent être obtenues sur le site web de la CTOI (<https://www.iotc.org/fr>). Le registre CTOI des navires autorisés (RAV) contient actuellement 5 837 navires autorisés issus de 30 pavillons (dernière mise à jour: le 22 février 2021).

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

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

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

La plupart des captures, dans cette composante, proviennent de navires battant pavillon de DWFN. La majorité des captures des navires battant pavillon des États côtiers de l’océan Indien sont débarquées dans des ports se situant dans les États du pavillon du navire (70 pour cent pour les palangriers et 60 pour cent pour les senneurs, respectivement). Cette différence est probablement due à la taille relativement petite des navires battant pavillon des États côtiers, par rapport à ceux battant pavillon des DWFN, et à la distance plus courte entre les ports de la région et les zones de pêche exploitées par les navires des États côtiers. En outre, 25 pour cent des captures des flottilles de palangriers sont transbordées en haute mer, principalement par des navires battant pavillon de pays pratiquant la pêche en eaux lointaines (*encadré 4*).

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

##### *Pour les senneurs:*

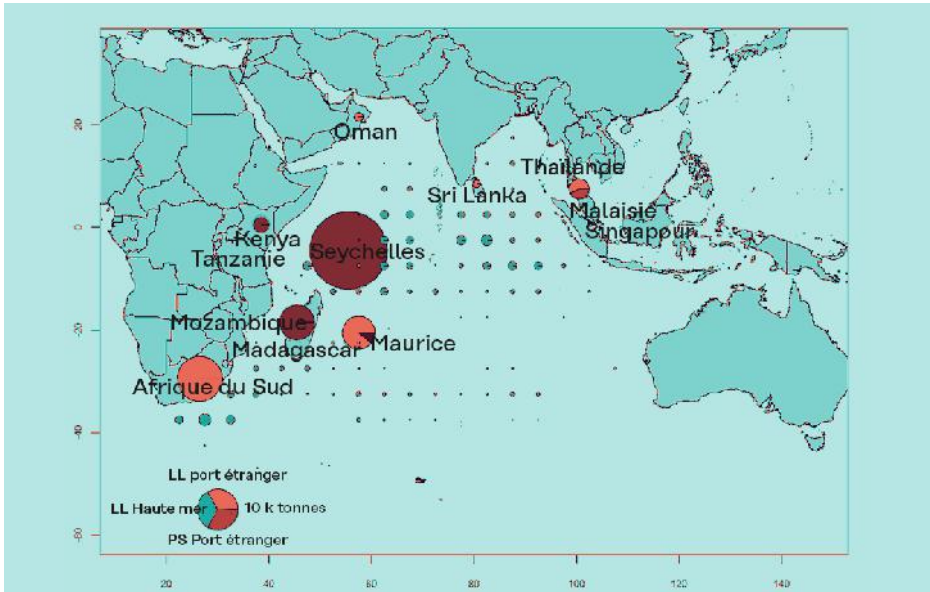
- Toutes les prises sont débarquées au port, dont 80 pour cent sont débarquées dans des ports étrangers.
- Pour les palangriers:
  - Vingt-cinq pour cent des prises sont transbordées en mer.
  - Cinquante pour cent des prises sont débarquées dans des ports étrangers.
  - Vingt-cinq pour cent des prises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

## 2.2.2 Activités portuaires

Plusieurs pays dans la région mettent fréquemment leurs ports à disposition de navires étrangers pour que ces derniers en utilisent leurs services et débarquent leurs prises (*figure 13* et *figure 14*). Ces pays sont, principalement:

- L'Afrique du Sud (Durban et Cape Town);
- Madagascar (Antsiranana);
- Maurice (Port Louis);
- Singapour;
- La Thaïlande (Phuket);
- Les Seychelles (Victoria).

Dans d'autres pays, les ports sont utilisés par des navires de pêche étrangers, mais moins fréquemment que les ports précités. Ces pays sont le Mozambique (Maputo, Beira), le Sri Lanka (Colombo, Galle) et le Kenya (Mombasa).



Source: CTOI, 2021

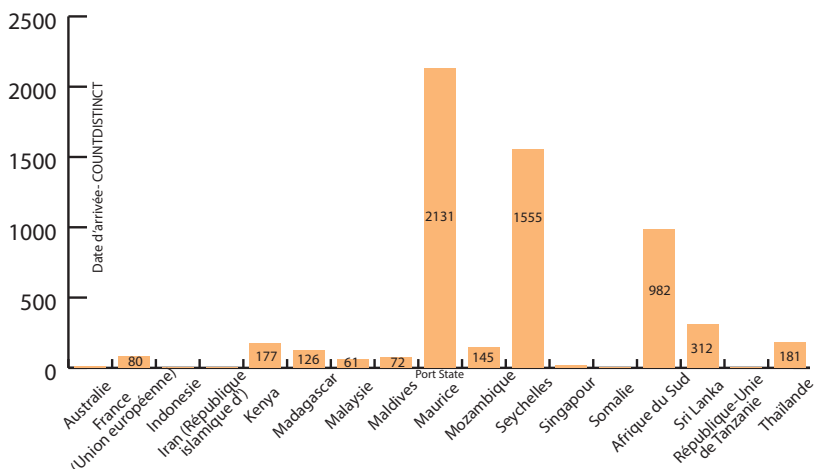
*Figure 13: Volume des prises débarquées par des navires étrangers dans les ports sur le territoire des États côtiers de la CTOI, et captures transbordées en haute mer par les palangriers dans le cadre du Programme de transbordement de la CTOI, (2009), par type d'engin de pêche*

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

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

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



Source: CTOI, 2021

**Figure 14:** Ports de la région de l'océan Indien essentiellement utilisés pour le débarquement et les services portuaires (nombre annuel de navires faisant escale dans les ports de la région de l'océan Indien, source e-PSM de la CTOI 2020)

Aux termes de la RMREP<sup>7</sup> de la CTOI, toutes les CPC sont tenues de désigner et de faire connaître les ports dans lesquels les navires souhaiteraient entrer, et de communiquer une liste de ces ports désignés au Secrétariat de la CTOI. Au mois de février 2021, dix-neuf pays avaient désigné un total de 154 ports. La liste actuelle des ports, incluant les autorités compétentes et le délai requis pour que les navires soumettent la demande préalable d'entrée au port, est disponible sur le site web de la CTOI: <https://www.iotc.org/fr/application/mesures-ressort-etat-port>.

### 2.3 La pêche de senneurs

Au mois de février 2021<sup>8</sup>, 281 senneurs figuraient dans le RAV de la CTOI, dont 134 étaient en activité<sup>9</sup>. Neuf pays et l'Union européenne ont des senneurs thoniers autorisés à pêcher dans la région de l'océan Indien. L'Union européenne (70 pour cent battant pavillon espagnol ou français), les Seychelles,

<sup>7</sup> 2<sup>de</sup> partie, paragraphe 5.

<sup>8</sup> Le registre actuel des navires autorisés est disponible à l'adresse <https://www.iotc.org/fr/navires/actuels>.

<sup>9</sup> Le registre actuel des navires en activité est disponible à l'adresse <https://www.iotc.org/fr/navires>.

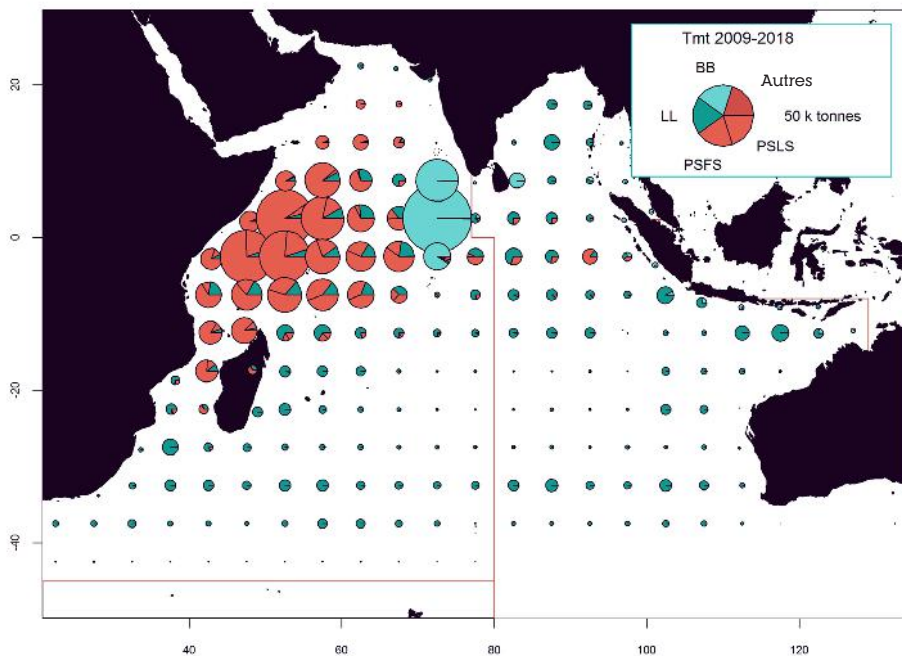
l'Iran, la République de Corée et le Japon possèdent les plus grands senneurs thoniers industriels qui ciblent les thons tropicaux.

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

La pêche à la senne est presque exclusivement répartie dans les régions tropicales de la région OIO (*figure 15* et *figure 16*). Mais un déplacement notable de l'effort a été constaté dans la région selon les saisons:

- premier trimestre, OIO central, plateau des Seychelles et nord du Canal du Mozambique;
- second trimestre, sud du bassin somalien et Canal du Mozambique;
- troisième trimestre, bassin somalien et bord ouest du plateau des Seychelles;
- quatrième trimestre, OIO central et plateau des Seychelles.

Captures annuelles moyennes par engin (t) 2009-2018

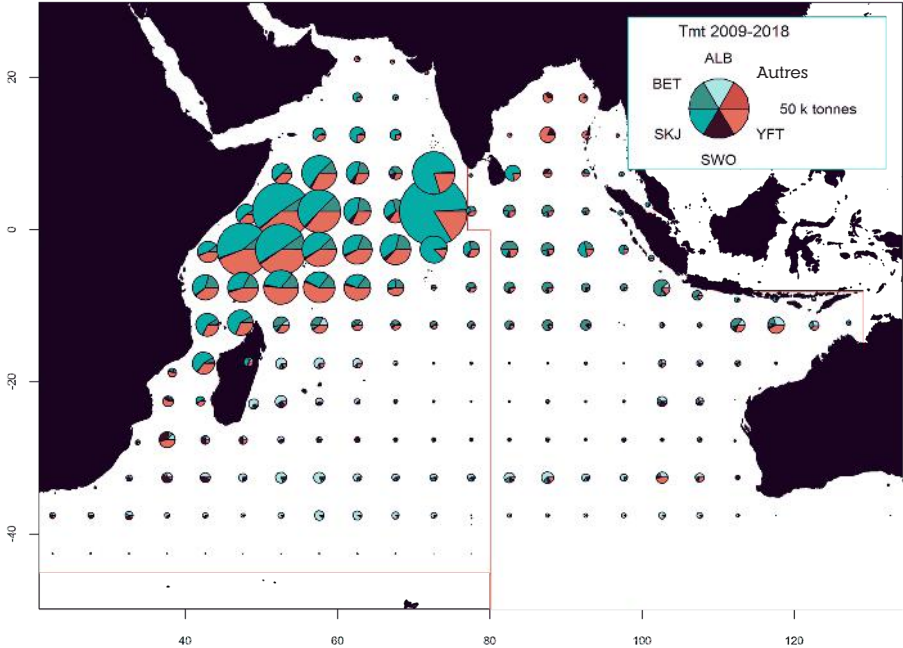


Source: CTOI, 2021

Figure 15: Prises des principales espèces de la CTOI (thons tropicaux, albacore et espadon) par les flottilles industrielles dans l'océan Indien par type d'engin (LL: palangriers, BB: canneurs, PSFS: senne sur bancs libres, PSLs: senne sur bancs associés) et par superficie de 5 degrés pour la période 2000-2018 (excluant la pêche au filet maillant)



### Captures annuelles moyennes par espèces (t) 2009-2018



Source: CTOI, 2021

**Figure 16:** Prises des principales espèces de la CTOI (YFT: albacore, BET: patudo, SKJ: listao, ALB: germon, SWO: espadon) par flottilles industrielles dans l’océan Indien, par espèce et par superficie de 5 degrés pour la période 2000-2018 (excluant la pêche au filet maillant)

## 2.4 La pêche de palangriers

Il y avait 1 431 palangriers dans le registre des navires autorisés de la CTOI<sup>10</sup> en février 2021. La pêche à la palangre est plus dispersée, s’étendant sur l’ensemble des zones tropicales et subtropicales jusqu’aux extrémités sud de la région ouest de l’océan Indien.

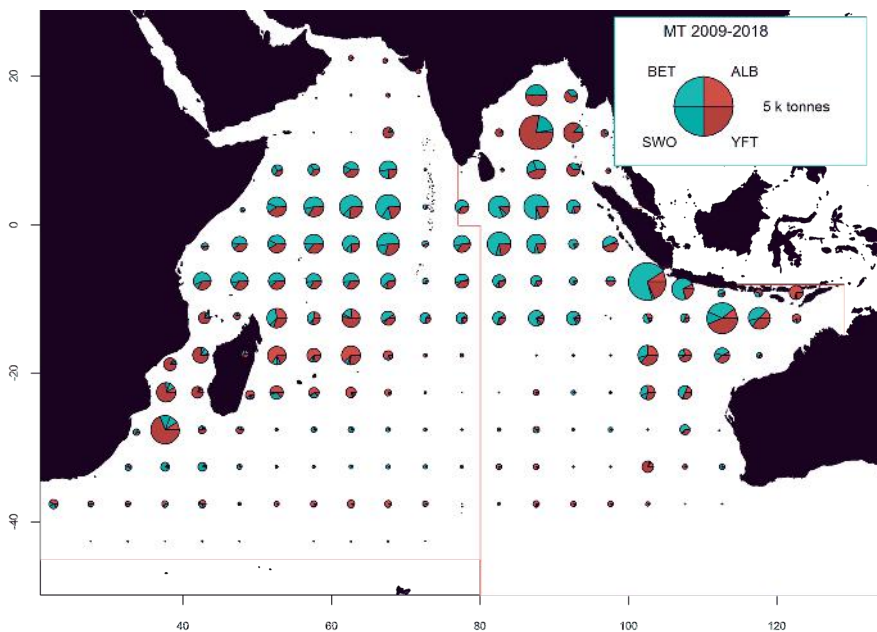
<sup>10</sup> Le registre actuel des navires autorisés est disponible à l’adresse <https://www.iotc.org/vessels/>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

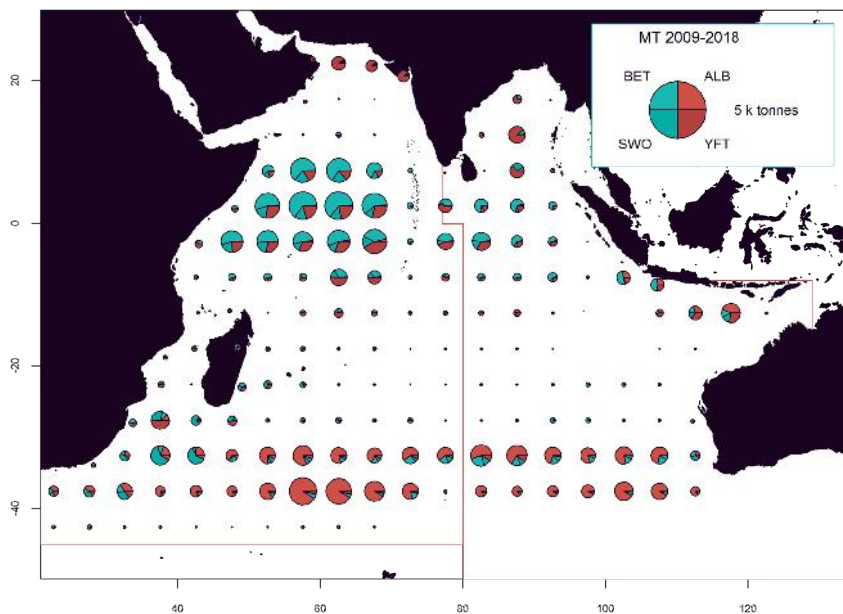
Il convient de noter ces changements saisonniers (*figure 17*) car ils fournissent une indication de l'endroit où se trouveront les flottilles de pêche à certaines périodes de l'année et des régions où elles risqueraient de transborder ou de demander à entrer dans un port.

Captures moyennes à la palangre T1, par espèce (t) 2009-2018



Source: CTOI, 2021

### Captures moyennes à la palangre T2, par espèce (t) 2009-2018

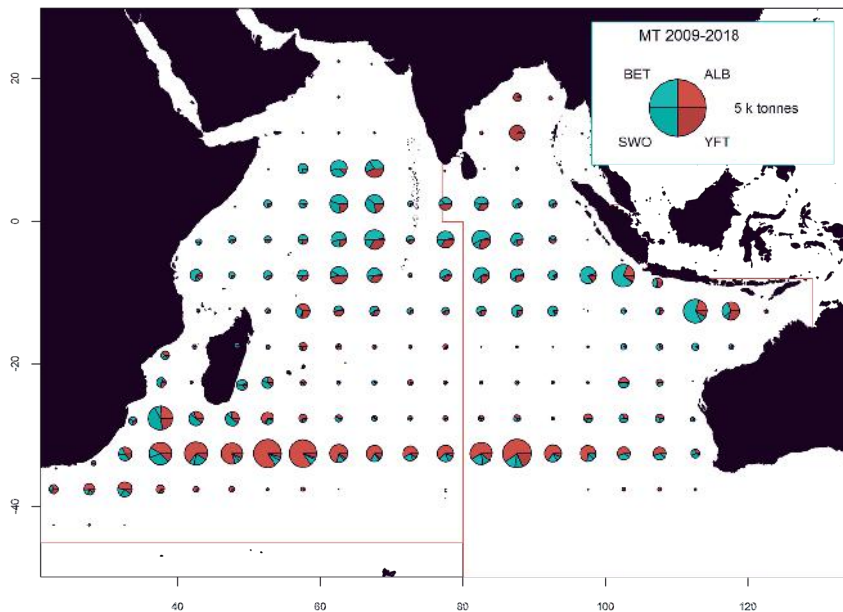


Source: CTOI, 2021

## Procédures de mise en œuvre des mesures

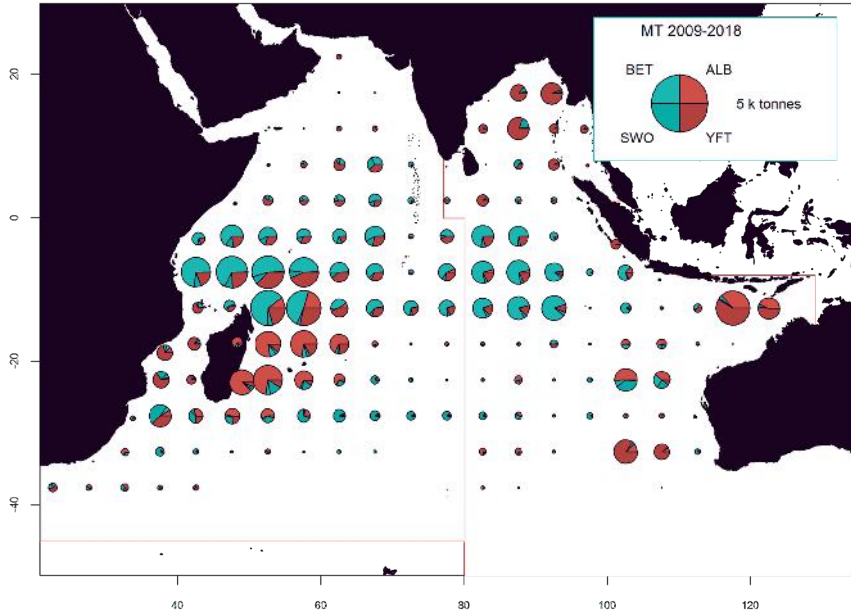
du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Captures moyennes à la palangre T3, par espèce (t) 2009-2018



Source: CTOI, 2021

### Captures moyennes à la palangre T4, par espèce (t) 2009-2018



Source: CTOI, 2021

Figure 17: Captures trimestrielle moyennes réalisées par les palangriers durant la période 1994-2018, par saison

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



# 3

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

### 3.1

Contexte de l'élaboration de l'Accord de la FAO relatif  
aux mesures du ressort de l'État du port

---

### 3.2

Examen des résolutions de la CTOI relatives au SCS  
concernant les mesures du ressort de l'État du port

---





### 3.1 *Contexte de l'élaboration de l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port*

Pour mettre en œuvre la RMREP de la CTOI et saisir son contenu, les administrateurs et le personnel chargé de l'application des lois doivent avoir une compréhension globale de l'évolution et du contenu des instruments internationaux des pêches élaborés par l'ONU et la FAO se rapportant aux mesures du ressort de l'État du port (*encadré 5*), ainsi que de l'ensemble des Résolutions complémentaires de la CTOI qui ont été adoptées au fil des ans.

Les instruments internationaux des pêches peuvent être (a) juridiquement contraignants pour les pays soit directement soit par l'élaboration de résolutions juridiquement contraignantes dans le cadre des ORGP ou (b) à titre volontaire.

Le AMREP de la FAO et la RMREP de la CTOI sont tous deux juridiquement contraignants et représentent expressément les normes minimales qui doivent être appliquées; les ORGP ou les pays peuvent adopter des exigences plus strictes.

### Encadré 5 | Contexte de l'élaboration des mesures du ressort de l'État du port

*Instruments internationaux ayant progressivement développé les mesures du ressort de l'État du port visant à lutter contre la pêche INDNR*

- La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982)
- L'Accord d'application de la FAO (1993)
- L'Accord de l'ONU sur les stocks de poissons (1995)
- Le Plan d'action international de la FAO visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (2001)
- Le Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2005)
- L'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INDNR (2009)

Les instruments volontaires, tels que le Code de conduite pour une pêche responsable ou le Plan d'Action International visant à lutter contre les activités de pêche INDNR de la FAO ne sont pas juridiquement contraignants. Dès lors, les pays sont susceptibles de convenir d'un éventail plus large de domaines. Néanmoins, leurs dispositions peuvent refléter les normes internationales et servir de base à des mesures juridiquement contraignantes ultérieures.

Les mesures du ressort de l'État du port ont été abordées dans la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (CNUDM) mais pas en ce qui concerne la pêche. L'accent était porté sur l'environnement et la Convention établissait les conditions pour que l'État du port prenne des mesures à l'encontre de navires se trouvant volontairement dans ses ports lorsqu'il existait des preuves qu'ils avaient déversé des polluants dans l'environnement marin<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Article 218.

Deux nouveaux accords internationaux des pêches juridiquement contraignants ont été adoptés au cours de la décennie suivante.

→ **L'Accord d'application de la FAO de 1993<sup>12</sup>**

Cet Accord ne prévoit aucune mesure du ressort de l'État du port. Il inclut, en lieu et place, une vague obligation de coopération internationale pour les États du port. Lorsqu'un État du port a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a compromis l'efficacité des MCG adoptées par une ORGP, il est tenu d'en informer l'État du pavillon. L'État du port ne se voit pas confier l'autorité expresse de procéder à des enquêtes. Cet Accord (*figure 18*) est axé sur les activités réalisées en haute mer et a été remplacé dans une large mesure.



*Figure 18: Accord d'application de la FAO de 1993*

<sup>12</sup> Accord de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion. Au mois de février 2021, les CPC parties à l'Accord d'application étaient: Australie, Union européenne, Japon, Madagascar, Maurice, Mozambique, le Sultanat d'Oman, Philippines, République de Corée, Sénégal, Seychelles, Sri Lanka, République Unie de Tanzanie. La situation de l'Accord et la liste des parties actuelles sont disponibles à l'adresse: <http://www.fao.org/iu-fishing/international-framework/fao-compliance-agreement/en/> . .

→ **L'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995<sup>13</sup>**

Cet instrument (*figure 19*), bien plus exhaustif, s'applique aux stocks de poissons chevauchants et de poissons grands migrateurs et reconnaît, pour la première fois, les droits et obligations des États du port (*encadré 6*). Des mesures spécifiques devaient encore être élaborées.



*Figure 19: Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995*

<sup>13</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 chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs. Au mois de février 2021, les CPC parties à l'Accord sur les stocks de poissons étaient: Australie, Union européenne, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Japon, Kenya, Mozambique, le Sultanat d'Oman, République de Corée, Maldives, Maurice, Philippines, Sénégal, Seychelles, Afrique du Sud, Sri Lanka, Thaïlande. La situation de l'Accord et la liste des parties actuelles est disponible à l'adresse: [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_fish\\_stocks.htm](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_fish_stocks.htm).

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

*L'Article 23 de l'Accord reconnaissait les droits et obligations de l'État du port comme suit:*

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

Deux instruments internationaux des pêches à titre volontaire ont été adoptés au cours de la décennie suivante:

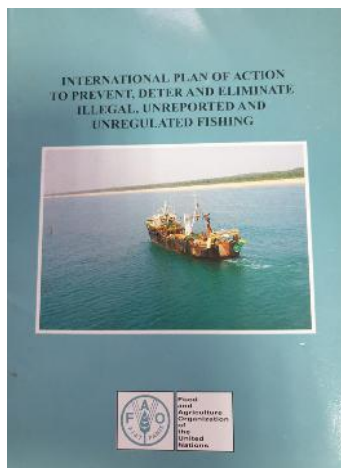
## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### → Plan d'action international de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée de 2001 (PAI-INDNR)

Ce PAI (*figure 20*) décrit les mesures et actions à prendre par l'ensemble des États, États du pavillon, États côtiers et États du port afin de lutter contre la pêche INDNR. Il donne des détails, en outre, sur les mesures relatives au commerce internationalement convenues, les organismes de recherche et les ORGP.

Les mesures du ressort de l'État du port figurent aux paragraphes 52-64 et nombre d'entre elles ont servi de base à l'élaboration de mesures plus vigoureuses incluses dans le AMREP de la FAO. Le PAI définit, par exemple, l'utilisation du port auquel pourraient accéder des navires de pêche étrangers aux fins, notamment, du réapprovisionnement en carburant, de l'avitaillement, du transbordement et du débarquement et requiert une demande préalable d'entrée au port afin de pouvoir évaluer la probabilité de pêche INDNR. Il ne va toutefois pas aussi loin que le AMREP de la FAO en ce qui concerne le refus d'entrée au port.



*Figure 20: PAI de la FAO (2001) visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INDNR*

De même, des exigences en matière de soumission d'informations et d'inspection des navires au port sont encouragées mais les raisons générales du refus d'utilisation du port ne sont pas précisées.

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

*Paragraphe 62 - Les États devraient coopérer, selon qu'il convient, bilatéralement, multilatéralement et dans le cadre des organisations régionales de gestion des pêches afin d'élaborer des mesures compatibles en matière de contrôle exercé par l'État du port sur les navires de pêche.*

Le PAI-INDNR encourage néanmoins les États du port à interdire le débarquement et le transbordement lorsque les navires de CPC qui ne sont pas parties à une ORGP ou qui ne collaborent pas avec une telle entité pratiquent des activités de pêche dans la zone de compétence de cette organisation et ne peuvent pas établir qu'ils exerçaient la pêche en toute légalité.

Il préconise des stratégies nationales et le renforcement de la coopération (*encadré 7*), y compris par l'échange d'informations dans le cadre des ORGP concernées et avec les États en matière de contrôle exercé par l'État du port.

Le PAI-INDNR établit les fondations du AMREP de la FAO en exhortant les États à coopérer afin d'élaborer des mesures compatibles en matière de contrôle exercé par l'État du port sur les navires se livrant à la pêche et à des activités liées à la pêche. Il suggère que ces mesures devraient porter sur les informations à recueillir par l'État du port, les procédures de collecte des informations et les dispositions à prendre en cas de suspicion d'infraction.

→ **Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2005)**

Le Dispositif type de la FAO (*figure 21* et *encadré 8*) relatif aux mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée de 2005 (Dispositif type de la FAO de 2005) est le point de départ de l'élaboration et du renforcement des mesures du ressort de l'État du port prévues dans le PAI-INDNR.

À ce moment-là, les Membres de la FAO ne sont pas parvenus à s'accorder sur un instrument juridiquement contraignant. Le Dispositif type (*figure 21, encadré 8*) recommande des normes minimales pour les mesures du ressort de l'État du port, basées sur les mesures décidées dans le PAI-INDNR, les MREP, exigeant une mise en œuvre appropriée au niveau régional ou national.

Ces normes minimales concernent l'inspection des navires lorsqu'ils se trouvent dans un port, les mesures à prendre lorsqu'un inspecteur constate qu'il y a de bonnes raisons de suspecter qu'un navire de pêche étranger a pratiqué, ou soutenu, des activités de pêche INDNR ainsi que les informations que l'État du port devrait transmettre à l'État du pavillon. Le Dispositif stipule que ces mesures devraient être appliquées de façon équitable, transparente et non discriminatoire.

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

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

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

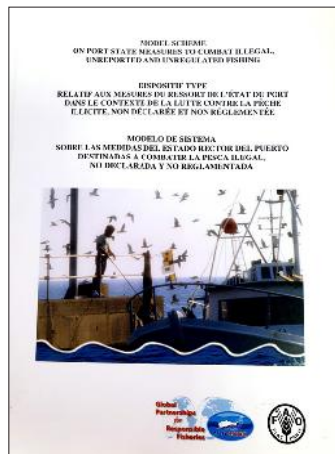


Figure 21: Dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2005)



En 2005, le Comité des pêches de la FAO (COFI) a approuvé le Dispositif et a convenu que des travaux de suivi devraient être menés, notamment en ce qui concerne sa mise en œuvre, ce qui a été accepté par le Conseil de la FAO. Cela a jeté les fondements de l'élaboration d'un accord juridiquement contraignant relatif aux mesures du ressort de l'État du port.

### Encadré 8 | Dispositif type de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port

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

#### → **Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2009)**

En 2006, le système des Nations Unies (dont la Conférence d'examen de l'Accord sur les stocks de poissons de 1995 des Nations Unies et la Résolution 61/05 de l'assemblée Générale sur la pêche durable) a appelé à un accord juridiquement contraignant sur les mesures du ressort de l'État du port et, en 2007, le COFI a réclamé l'élaboration d'un accord avant 2009. L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (AMREP) a été adopté par la Conférence de la FAO en 2009 et est entré en vigueur en 2016 avec vingt-cinq parties signataires. En février 2021, 67 États et l'Union européenne (dont 27 pays membres) étaient parties à l'Accord.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

L'objectif premier du AMREP de la FAO consiste à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR afin d'assurer la conservation à long terme et l'utilisation durable des ressources marines vivantes et des écosystèmes marins. L'Accord reconnaît la souveraineté des Parties sur leurs ports ainsi que sur leurs eaux intérieures, archipélagiques et territoriales et leurs droits souverains sur leur plateau continental et dans leurs Zones Économiques Exclusives.

Le AMREP établit des normes minimales et s'applique à la pêche INDNR et aux activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR. Les «*activités liées à la pêche*» sont définies comme toute opération de soutien, ou de préparation, aux fins de la pêche, y compris le débarquement, le conditionnement, la transformation, le transbordement ou le transport des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués dans un port, ainsi que l'apport de personnel et la fourniture de carburant, d'engins et d'autres provisions en mer».

Il s'applique essentiellement aux navires étrangers, qui incluent «*tout navire... équipé pour être utilisé, ou prévu pour être utilisé, pour la pêche ou pour des activités liées à la pêche*», qui cherchent à entrer dans le port d'un pays ou qui se trouvent dans l'un de ses ports. Lorsqu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire de pêche ou un navire transporteur/porte-conteneurs détient à son bord des poissons INDNR qui n'ont pas été précédemment débarqués, l'État du port doit lui interdire d'entrer dans le port ou d'utiliser le port dans certaines circonstances.

L'utilisation du port doit être interdite dans certaines circonstances après l'entrée dans le port, avant ou après l'inspection. Ces circonstances s'appliquent: si le navire ne dispose pas d'une autorisation de se livrer à la pêche exigée par son État de pavillon ou un État côtier (en ce qui concerne les

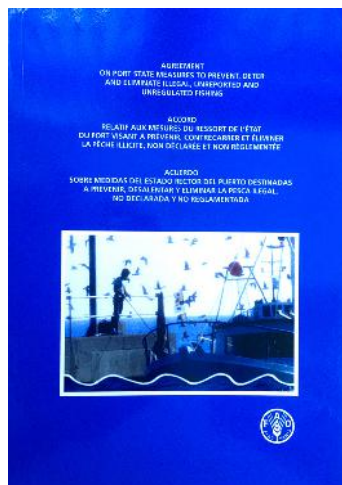


Figure 22: Accord FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (2009)

zones relevant de la juridiction nationale de cet État); s'il existe des indications manifestes que le poisson se trouvant à bord a été pris en contravention des exigences applicables d'un État côtier; si l'État du pavillon ne confirme pas que le poisson se trouvant à bord a été pris dans le respect des mesures d'une ORGP compétente; et s'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

«*L'utilisation du port*» renvoie au débarquement, au transbordement, au conditionnement et à la transformation des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués ainsi que pour d'autres services portuaires, tels que, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche.

Ces mesures seront efficaces à l'encontre les navires lorsque leurs États du pavillon sont soit réticents soit inefficaces en ce qu'il s'agit de contrôler leurs activités et soutiendront les États du pavillon coopérants qui peinent à contrôler leurs navires.

La mise en œuvre efficace des mesures du ressort de l'État du port et de la coopération parmi les États et les entités régionales aura une incidence directe sur la circulation et la vente des produits de la pêche INDNR, ce qui rendra ces entreprises non rentables, de sorte qu'elles ne seront plus profitables pour les opérateurs impliqués dans ces activités.

Afin de faciliter la compréhension et la mise en œuvre du AMREP de la FAO et de la RMREP de la CTOI, la FAO a publié un document qui explique le contexte du AMREP, fournit une législation type, détaille le cadre de procédures nécessaires à développer et explique le rôle des ORGP<sup>14</sup>. Le AMREP est structuré en 10 parties, 37 articles et 5 annexes (l'*encadré 9* présente les Parties et annexes).

<sup>14</sup> Swan, J. «*Application des mesures du ressort de l'État du port*», disponible à l'adresse <http://www.fao.org/3/a-15801f.pdf>. Ce document est disponible en anglais, en français et en espagnol.

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

- Annexe A: Informations à fournir au préalable par les navires de pêche demandant l'autorisation d'entrer dans un port
- Annexe B: Procédures d'inspection de l'État du port
- Annexe C: Résultats de l'inspection
- Annexe D: Systèmes d'information sur les mesures du ressort de l'État du port
- Annexe E: Lignes directrices pour la formation des inspecteurs

Au mois de septembre 2019<sup>15</sup>, les CPC de la CTOI suivantes étaient parties au AMREP de la FAO: Afrique du Sud, Australie, Bangladesh, Union européenne, Indonésie, Japon, Kenya, Libéria, Madagascar, Maldives, Maurice, Mozambique, le Sultanat d'Oman, Philippines, République de Corée, Seychelles, Somalie, Soudan et Sri Lanka.

### **3.2 Examen des résolutions de la CTOI relatives aux SCS concernant les mesures du ressort de l'État du port**

Depuis 2001, la Commission de la CTOI a adopté un ensemble de Résolutions relatives au suivi, au contrôle et à la surveillance (SCS) des pêches qui reflètent, incluent ou étayent les mesures et actions à prendre au port et qui mettent en œuvre les normes internationales approuvées ou adoptées par l'ONU et la FAO (*encadré 10*). La RMREP de la CTOI, adoptée en 2010 (Résolution 10/11), était quasiment identique au AMREP de la FAO et a été amendée en 2016 (Résolution 16/11) afin d'y inclure la déclaration électronique (e-PSM), tel que décrit ci-après. Cette partie décrit les Résolutions élaborées depuis 2001 qui complètent la RMREP de la CTOI.

<sup>15</sup> La liste des Parties actuelles est disponible à l'adresse: <http://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-psma/fr/>.

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

Un schéma pour promouvoir le respect des Résolutions de la CTOI par les navires battant pavillon d'une Partie non Contractante a été adopté en 2001 (Résolution 01/03). Il prévoit l'exigence pour les CPC de communiquer les détails des navires soupçonnés de pêcher de façon contraire aux MCG de la CTOI à l'État du pavillon du navire et au Secrétariat de la CTOI qui, à son tour, en informera les autres CPC. Fait important, ce signalement établit une présomption que le navire portait atteinte aux mesures de conservation et de gestion de la CTOI.

Si le navire signalé pénètre volontairement dans un port d'une CPC:

*«il sera inspecté par des responsables autorisés de la Partie Contractante ayant une connaissance approfondie des mesures de la CTOI, et ne sera pas autorisé à débarquer ou à transborder du poisson avant que cette inspection n'ait été réalisée. Ces inspections porteront sur la documentation du bateau, les livres de bord, les engins de pêche, la prise à bord et toutes autres questions concernant les activités du bateau dans la zone de l'Accord.»*

Les débarquements et transbordements sont alors interdits si le navire inspecté détient à son bord des espèces visées par les mesures de conservation et de gestion de la CTOI.

Un programme d'inspection au port a été initialement élaboré en 2002 et remplacé en 2005 (Résolutions 02/01 et 05/03). Ce programme est très sommaire et a une portée relativement étroite, limitant l'inspection réalisée par les CPC aux «documents, engins de pêche et captures à bord» des navires de pêche se présentant de leur plein gré dans leurs ports. Cependant, les CPC doivent adopter des réglementations visant à interdire les débarquements

et transbordements si les captures portent atteinte aux MCG de la CTOI. Les preuves de l'infraction doivent être communiquées à l'État du pavillon et, le cas échéant, à la Commission.

En plus des mesures portant sur l'inspection au port et les interdictions, la CTOI a adopté des mesures relatives aux responsabilités de l'État du pavillon, en ayant à l'esprit que les États du pavillon doivent exercer un contrôle efficace sur leurs navires. En 2007, la Résolution CTOI 07/02 établissait le Registre CTOI des navires de pêche qui répertorie les navires autorisés à pêcher des thons et des espèces apparentées dans la zone de la CTOI (les AFV).

Les AFV qui ne figurent pas dans le Registre sont considérés comme n'étant pas autorisés à pêcher, détenir à bord, transborder ou débarquer des thons et espèces apparentées et sont donc présumés se livrer à la pêche INDNR. Les États du pavillon doivent veiller à ce que leurs navires soient inclus dans le Registre et assumer certaines responsabilités afin de contrôler leurs activités conformément à un ensemble d'exigences, dont la mise en œuvre de la législation, l'octroi de licence, des mesures exécutoires, la documentation des navires, les carnets de pêche et le marquage de l'engin de pêche. Ces mesures ont été mises à jour et renforcées par la Résolution 18/03 et la Résolution 19/04 Concernant le registre CTOI des navires autorisés à opérer dans la zone de compétence de la CTOI.

En 2011, la CTOI a instauré une Liste des navires INDNR, la liste de navires présumés avoir exercé la pêche INDNR dans la zone de compétence de la CTOI (actuellement la Résolution 18/03). Cette résolution identifie des critères et procédures pour l'inclusion dans la liste et précise les mesures relatives au port et les interdictions, dont les obligations pour les CPC de:

- refuser l'entrée dans leurs ports à un navire figurant sur la Liste des navires INDNR, sauf en cas de force majeure, de danger ou de détresse, à moins que le navire ne soit autorisé à entrer dans le port aux fins exclusives d'inspection et de mesures exécutoires efficaces;
- envisager de donner la priorité à l'inspection des navires inscrits sur la Liste des navires INDNR, si ces navires se trouvent dans leurs ports;
- interdire les importations, débarquements ou transbordement de thons et d'espèces apparentées en provenance de navires inscrits sur la Liste des navires INDNR.

De nombreuses résolutions traitent du partage des informations avec le Secrétariat de la CTOI et les autres CPC, et notamment la RMREP de la CTOI.

**Encadré 10 | Résolutions de la CTOI qui reflètent, complètent ou étayent les mesures du ressort de l'État du port**

Titre	Résolution	Remplacée
<i>Établissant un schéma pour promouvoir le respect des mesures de conservation de la CTOI par les navires battant pavillon d'une Partie non Contractante</i>	01/03	
<i>Concernant l'établissement d'un programme CTOI d'inspection au port</i>	02/01	05/03
<i>Concernant le registre CTOI des navires autorisés à opérer dans la zone de compétence de la CTOI</i>	07/02	13/02, 14/02, 15/04, 19/04
<i>Sur des mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée</i>	10/11	16/11
<i>Visant à l'établissement d'une liste de navires présumés avoir exercé la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone de compétence de la CTOI</i>	11/03	18/03

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

La CTOI a joué un rôle de premier plan en tant qu'ORGP dans l'adoption de solides mesures du ressort de l'État du port, qui sont quasiment identiques aux dispositions du AMREP de la FAO, à travers la Résolution 10/11 qui est entrée en vigueur au mois de mars 2011. Comme indiqué précédemment, cette Résolution a été remplacée par la Résolution 16/11 (*encadré 11*) Sur des mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui est jointe en annexe 1. La seule modification apportée en 2016 était l'inclusion d'un système électronique des mesures du ressort de l'État du port (e-PSM), disponible sur le site web de la CTOI afin de mettre en œuvre cette Résolution.

Une application e-PSM de la CTOI a été développée, prévoyant un programme de formation sur trois ans devant être évalué par la Commission en 2020. L'application e-PSM est décrite ci-après au point 3.3.5.

En tant que mesure régionale, la Résolution 16/11 est plus précisément conçue pour les CPC de la CTOI que les dispositions globales de l'Accord de la FAO et elle a force exécutoire pour toutes les CPC, qu'elles soient ou non parties au AMREP. Dans la mesure où de nombreuses CPC sont également parties au AMREP et sont tenues de mettre également en œuvre ses dispositions, ce document se concentrera sur les exigences prévues par la RMREP.

Cette Résolution s'applique aux ports des CPC dans la zone de compétence de la CTOI mais les CPC situées en dehors de cette zone doivent s'efforcer de l'appliquer.



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

*La Résolution CTOI 16/11 Sur des mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée est initialement entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2011 en tant que Résolution 10/11 et a été amendée en 2016 pour inclure le système e-PSM. Il s'agit d'une mesure juridiquement contraignante qui s'applique à toutes les CPC de la CTOI et reflète toutes les dispositions pertinentes de l'Accord de la FAO de 2009 relatif aux mesures du ressort de l'État du port.*

Cette Résolution s'applique aux ports des CPC dans la zone de compétence de la CTOI mais les CPC situées en dehors de cette zone doivent s'efforcer de l'appliquer.

Pour appliquer efficacement la RMREP de la CTOI, les CPC doivent pleinement comprendre leurs responsabilités et le champ d'application des activités concernées (*encadré 12*). Leurs responsabilités englobent le développement de la législation pertinente et de la capacité humaine et institutionnelle sur le terrain ainsi que la mise en place de systèmes opérationnels et de communication qui incluent la coopération interinstitutionnelle.

Le champ d'application des activités comprend:

- la pêche et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche;
- les navires étrangers utilisés pour la pêche ou les activités liées à la pêche;
- les utilisations du port qui doivent être interdites: le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson ainsi que d'autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien ou la mise en cale sèche.

En vue d'assurer la cohérence dans l'identification des activités, les définitions suivantes s'appliquent:

- On entend par «pêche» la recherche, l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou le prélèvement de poisson ou toute activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle aboutisse à l'attraction, à la localisation, à la capture, à la prise ou au prélèvement de poisson.
- On entend par «activités liées à la pêche» toute opération de soutien, ou de préparation, aux fins de la pêche, y compris le débarquement, le conditionnement, la transformation, le transbordement ou le transport des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués dans un port, ainsi que l'apport de personnel et la fourniture de carburant, d'engins et d'autres provisions en mer; (les termes «activités liées à la pêche» ou «activités y afférentes» sont utilisés dans le présent Manuel pour indiquer les activités liées à la pêche en soutien à la pêche IN-DNR).
- L'expression «pêche illicite, non déclarée et non réglementée» désigne les activités définies au paragraphe 1 de la Résolution 18/03.

La RMREP établit des normes minimales pour les fonctions des inspecteurs et les informations à transmettre dans les rapports écrits de chaque inspection.

Les CPC, en leur qualité d'État du port et d'État du pavillon, doivent mettre en œuvre la RMREP de la CTOI et veiller à ce que les responsabilités des propriétaires, des opérateurs et des agents des navires soient incluses dans la législation et les procédures nationales.

Les sections suivantes abordent ces diverses obligations.

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

### Partie 1 - Dispositions générales

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

### Partie 2 - Entrée au port

- Désignation des ports
- Demande préalable d'entrée au port
- Autorisation ou refus d'entrée au port
- Force majeure

### Partie 3 - Utilisation des ports

- Refus d'utilisation du port avant inspection - critères et procédures
- Dispositions relatives aux informations et à la communication

### Partie 4 - Inspections et actions de suivi

- Niveaux et priorités en matière d'inspection
- Conduite des inspections
- Résultats des inspections
- Transmission des résultats de l'inspection
- Formation des inspecteurs
- Informations concernant les recours dans l'État du port

### Partie 5 - Rôle des États du pavillon

### Partie 6 - Besoins des États en développement

### Partie 7 - Rôles du Secrétariat de la CTOI

*Noter les similitudes avec la structure générale du PSMA de la FAO (encadré 9).*

### **3.3.1 Responsabilités de l'État du port dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI**

L'État du port assume un ensemble de responsabilités dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI à l'égard de tous les navires étrangers cherchant à entrer dans son port ou se trouvant dans ses ports, à certaines exceptions près, indiquées dans l'*encadré 13*. L'État du port est donc tenu de développer des aspects politiques, juridiques, institutionnels et opérationnels à tous les niveaux pertinents et de garantir une capacité humaine suffisante pour s'acquitter de ses obligations (*encadré 14*).

#### **Encadré 13 | Rôle et responsabilités de l'État du port - application aux navires étrangers**

##### *Partie 1 alinéa 3:*

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

- (a) des navires d'un État voisin se livrant à une pêche artisanale de subsistance, à condition que l'État du port et l'État du pavillon coopèrent pour faire en sorte que ces navires ne se livrent pas à la pêche INDNR ni à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR;
- (b) des navires cargo qui ne transportent pas de poisson ou qui transportent seulement du poisson ou, s'ils en transportent, seulement du poisson qui a été débarqué auparavant, à condition qu'il n'existe pas de sérieuses raisons permettant de soupçonner que ces navires se sont livrés à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

3.2 La présente résolution est appliquée de manière équitable, transparente et non discriminatoire, de manière compatible avec le droit international.

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

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

La Résolution exige l'intégration et la coordination au niveau national. Cela implique toute une série d'aspects qui comprennent la détermination des mandats institutionnels, les procédures de prise de décision et le développement de la capacité humaine et des systèmes d'information. Ces considérations doivent être reflétées dans les politiques, les plans et les stratégies au niveau national ainsi que dans la législation et les procédures convenues.

La RMREP requiert des CPC, dans la mesure du possible, la prise des mesures suivantes, ce qui pourrait être réalisé à travers les politiques, les plans, les stratégies, la législation et les procédures au niveau national.

- Intégrer ou coordonner les mesures du ressort de l'État du port liées à la pêche dans le système plus vaste de contrôles exercés par l'État du port. Cela comprendrait des contrôles portuaires applicables aux navires marchands.
- Intégrer les mesures du ressort de l'État du port dans un ensemble d'autres mesures visant à lutter contre la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, en tenant compte, selon qu'il convient, du PAI-INDNR. Il pourrait s'agir, par exemple, du SSN et des programmes d'observateurs.
- Assurer l'échange d'informations entre organismes nationaux compétents et coordonner leurs activités.

**b.** Désignation des ports

Les CPC sont tenues de désigner et faire connaître les ports dans lesquels les navires étrangers peuvent demander à entrer et communiquer une liste des ports concernés au Secrétaire de la CTOI. La CTOI publiera dûment cette liste sur son site web. À la suite de cette démarche, chaque CPC doit, dans la mesure du possible, faire en sorte que chaque port désigné dispose de moyens suffisants pour mener des inspections en vertu de la Résolution.

**c. Entrée au port: autorisation et refus d'entrée au port**

Les CPC doivent exiger une Demande préalable d'entrée au port (AREP) de tous les navires de pêche étrangers et des navires qui participent à des activités liées à la pêche. Les informations minimales à soumettre dans l'AREP sont indiquées à l'annexe 1 de la Résolution mais les CPC pourront demander des informations supplémentaires.

L'application e-PSM décrite ci-dessus au point 3.3 inclut les formulaires de l'AREP et si nécessaire la demande d'informations complémentaires (RAI) formulée par l'État du port, ainsi qu'un formulaire de notification à un navire de pêche (NFV). Chaque CPC doit exiger que l'AREP soit soumise au moins 24h avant l'entrée au port ou immédiatement après la fin des opérations de pêche si la durée du trajet jusqu'au port est inférieure à 24h. Dans le second cas, l'État du port doit avoir suffisamment de temps pour examiner les informations figurant dans l'AREP.

La CPC est tenue de refuser l'entrée au port lorsqu'elle dispose de preuves suffisantes établissant des activités de pêche INDNR ou des activités y afférentes, en particulier si ce navire figure sur une Liste de navires INDNR. Toutefois, l'entrée au port pourra être autorisée exclusivement afin d'inspecter le navire et de prendre d'autres mesures appropriées qui soient au moins aussi efficaces que l'interdiction d'entrer dans le port. Dans le cas d'un refus d'entrée dans le port, la CPC doit communiquer sa décision à l'État du pavillon, aux États côtiers concernés et au Secrétariat de la CTOI.

Dans le cas d'une autorisation d'entrée, la CPC doit demander au capitaine ou au représentant du navire de présenter l'autorisation d'entrée au port dès son arrivée au port.

Rien dans la Résolution n'empêche une CPC d'autoriser l'entrée au port d'un navire invoquant un cas de force majeure exclusivement aux fins de prêter assistance à des personnes, à des bateaux ou à des aéronefs en danger ou en détresse. Cependant, les autorités doivent être conscientes que la souveraineté qu'exerce l'État sur ses ports prévaudra et qu'il n'est nullement tenu d'autoriser l'entrée au port des navires invoquant ce motif. En réalité, il pourrait s'avérer fallacieux et l'entrée du navire pourrait parfois représenter une menace ou un danger pour l'État du port.

Afin d'assurer un processus souple et efficace, suite à la réception de l'AREP, la demande d'un navire d'entrée au port, les CPC doivent s'assurer qu'une base juridique et procédurale suffisante a été établie pour garantir:

- des procédures claires de déclaration et de prise de décision;
- des procédures de réception et d'examen de l'autorisation d'entrée au port;
- des procédures efficaces de communication et d'échange d'informations entre les institutions gouvernementales compétentes et avec les États du pavillon, les autres CPC, la CTOI et les ORGP;
- des mesures dissuasives pouvant être prises à l'encontre des navires qui entrent dans le port s'ils n'ont pas été autorisés à y entrer ou si les autorisations d'entrée n'ont pas été présentées tel que requis.

#### **d.** Refus d'utilisation du port avant une inspection

Tout comme les dispositions du AMREP de la FAO, l'utilisation du port doit être interdite dans certaines circonstances après l'entrée dans le port, avant ou après l'inspection. Ces circonstances incluent les cas où:

- le navire ne dispose pas d'autorisation de pêche délivrée par l'État du pavillon;
- le navire ne dispose pas d'autorisation de pêche délivrée par l'État côtier en ce qui concerne les eaux relevant de sa juridiction;
- il y a des indications manifestes que le poisson se trouvant à bord a été pris en contravention des exigences applicables d'un État côtier;
- l'État du pavillon ne confirme pas que le poisson se trouvant à bord a été pris dans le respect des mesures applicables d'une ORGP (dont la CTOI);
- s'il y a des motifs raisonnables de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

L'annexe XI1 comporte un formulaire destiné à demander à l'État du pavillon de confirmer que la capture a été réalisée dans le respect des exigences d'une ORGP. Il est également décrit en détail au point 6.3.7 ci-après.

Des éléments de preuves attestant des situations décrites ci-dessus peuvent être décelés sans procéder à une inspection, à travers les communications externes.

#### **e. Inspections**

Des niveaux et priorités en matière d'inspection sont nécessaires: les CPC sont tenues d'inspecter chaque année au moins 5 pour cent des débarquements ou transbordements ayant lieu dans leurs ports.

Les inspections doivent couvrir le suivi de la totalité de l'opération de débarquement ou de transbordement et comprendre une vérification croisée des quantités par espèce indiquées dans la notification préalable de débarquement par rapport aux quantités par espèce débarquées ou transbordées. Lorsque le débarquement ou le transbordement sont terminés, l'inspecteur doit vérifier et noter les quantités par espèces de poissons restant à bord.

Les inspecteurs doivent faire tout leur possible pour éviter de retarder indûment le navire, s'assurer que celui-ci subit le moins d'interférences et de contretemps possibles et éviter de menacer la qualité du poisson.

La CPC du port pourra inviter les inspecteurs d'autres CPC à accompagner ses inspecteurs et à observer les débarquements ou transbordements des poissons capturés par les navires de pêche battant pavillon d'une autre CPC.

L'annexe 2 de la RMREP de la CTOI énonce les fonctions des inspecteurs et les CPC doivent faire en sorte que les inspecteurs s'acquittent des fonctions qui y sont énoncées, en tant que norme minimale. Cela pourrait impliquer le développement de procédures pour garantir leur exécution.

Les CPC, notamment à travers la législation et les procédures, doivent s'assurer que:

- Les inspections sont réalisées par des inspecteurs dûment qualifiés et habilités à ces fins, avec le mandat et le soutien juridiques nécessaires pour exercer leurs fonctions.
- Les inspecteurs présentent au capitaine du navire, avant l'inspec-



tion, une pièce adéquate attestant de leur qualité d'inspecteur.

- Les inspecteurs examinent toutes les zones pertinentes du navire, le poisson, les filets, l'engin de pêche, l'équipement, ainsi que tout document ou registre permettant de vérifier que les MCG de la CTOI sont respectées.
- Le capitaine du navire est tenu de fournir aux inspecteurs toute l'assistance et toute l'information nécessaires et, selon que de besoin, le matériel et les documents pertinents ou des copies, certifiées conformes de ces derniers.
- En cas d'arrangements avec l'État du pavillon, celui-ci est invité à participer à l'inspection.
- Tous les efforts possibles sont réalisés afin d'éviter de retarder inutilement le navire, de limiter le plus possible les interférences et les contretemps.
- Les inspections sont menées de manière juste, transparente et non discriminatoire et ne constituent pas un harcèlement.
- La faculté du capitaine à communiquer avec les autorités de l'État du pavillon n'est pas entravée.

À l'issue de chaque inspection, un rapport écrit doit être complété incluant toutes les informations énoncées à l'annexe 3. L'application e-PSM de la CTOI porte sur le processus d'inspection au port, y compris les examens et les conclusions de l'inspecteur ainsi que les infractions apparentes, en faisant également référence aux instruments juridiques pertinents.

La CPC État du port doit alors transmettre, dans les trois jours ouvrables suivant la fin de l'inspection, par voie électronique, une copie du rapport d'inspection et, sur demande, l'original ou une copie certifiée conforme dudit rapport au capitaine du navire inspecté, à l'État du pavillon et au Secrétariat de la CTOI.

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

- à l'État du pavillon de tout navire ayant transbordé leurs captures vers le navire inspecté;
- aux CPC et États appropriés, y compris les États pour lesquels l'ins-

pection a permis de constater que le navire s'était livré à la pêche INDNR ou à des activités de pêche en soutien à la pêche INDNR dans les eaux relevant de leur juridiction nationale;

→ à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.

Le Secrétariat de la CTOI doit soumettre, sans délai, les rapports d'inspection aux ORGP concernées et les publier sur le site web de la CTOI.

**f.** Formation des inspecteurs

Les CPC doivent s'assurer que leurs inspecteurs sont dûment formés en tenant compte des lignes directrices pour la formation des inspecteurs de l'annexe 5. À cet effet, les CPC devraient identifier les capacités humaines requises pour effectuer des inspections et établir un programme de formation opportun. Des mécanismes de coopération avec d'autres CPC et avec la CTOI devraient être envisagés dans le cadre de la formation des inspecteurs.

**g.** Mesures prises par l'État du port à la suite d'une inspection

Lorsque, à l'issue d'une inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, la CPC qui procède à l'inspection doit:

- informer de ses conclusions l'État du pavillon et le Secrétariat de la CTOI et, selon le cas, les États côtiers concernés, les autres ORGP ainsi que l'État dont le capitaine du navire est ressortissant;
- refuser au navire en question l'utilisation de son port si cela n'a pas déjà été fait.

L'utilisation des services du port qui sont indispensables à la santé ou à la sécurité de l'équipage ou à la sécurité du navire ne doit pas être interdite.

Rien n'empêche une CPC de prendre des mesures additionnelles qui soient conformes au droit international, y compris les mesures que l'État du pavillon a expressément demandées ou auxquelles il a consenti.

Les CPC devraient identifier les mesures à prendre si, à l'issue de l'inspection, il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes. Ces mesures pourront être intégrées dans la législation, les procédures et la politique, ou autres, au niveau national, et

prévoir, en plus de la législation mettant en œuvre les MREP de la CTOI et exigeant le refus d'utilisation du port, des infractions, des amendes et des sanctions (à des niveaux punitifs) pour la violation des lois nationales et le non-respect des MCG de la CTOI, l'émission d'interdiction de séjour à l'égard des navires/capitaines, l'imposition des exigences de la «*Loi Lacey*» interdisant l'importation, la vente, etc. de tout poisson se trouvant à bord et capturé illégalement dans les eaux d'autres pays ou de manière non-conforme aux MCG de la CTOI et la création d'infractions pour toute personne portant assistance à un navire si l'entrée ou l'utilisation du port lui a été refusée. Il pourrait également être envisagé de proposer le navire pour inclusion dans la Liste des navires INDNR de la CTOI.

### Encadré 14 | Rôle et responsabilités de l'État du port - exigences fondamentales pour la mise en œuvre de la RMREP de la CTO1

*L'État du port doit mettre en œuvre les aspects fondamentaux de la RM-REP à travers la législation et les procédures, et notamment pour:*

- mettre en œuvre les exigences juridiques des PSM dans la législation nationale, y compris:
- désigner les ports dans lesquels les navires étrangers peuvent entrer;
- les exigences en matière d'entrée au port, y compris la demande préalable, l'autorisation ou l'interdiction d'entrée;
- les conditions et exigences en matière d'interdiction d'utilisation du port, avant et après l'inspection;
- les exigences en matière d'inspection;
- les exigences en matière de déclaration et de communication;
- conférer l'autorité et les responsabilités juridiques aux inspecteurs et aux responsables des pêches habilités;
- les exigences appropriées en matière de preuves;
- les exigences appropriées pour fournir des informations qui soient véridiques, complètes et correctes;
- établir des processus institutionnels et administratifs inter-agences, y compris dans les ports désignés, pour évaluer les demandes préalables d'entrée au port, accepter les autorisations d'entrée au port dès l'arrivée des bateaux, réaliser les inspections et faire appliquer les décisions;
- intégrer et coordonner la mise en œuvre des mesures au niveau national;
- dispenser une formation aux inspecteurs en ce qui concerne les enquêtes et le traitement des demandes des navires pour les inspections à bord.

Pour consulter la législation type et un cadre de procédures, se reporter au document «*Application des mesures du ressort de l'État du port*», FAO, 2016.

### 3.3.2 Responsabilités de l'État du pavillon dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI

Le rôle et les responsabilités des CPC en tant qu'État du pavillon sont décrits afin de promouvoir le respect par les navires battant leur pavillon des objectifs de la Résolution et des exigences des CPC État du port et de renforcer la coopération entre les CPC État du port et État du pavillon dans la lutte contre la pêche INDNR (*encadré 14*). En résumé, chaque CPC État du pavillon:

- doit demander à ses navires de coopérer aux inspections effectuées par l'État du port;
- lorsqu'il existe de sérieuses raisons de penser que l'un de ses navires autorisés à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR et qu'il cherche à entrer dans le port d'un autre État, ou qu'il s'y trouve, elle doit demander à l'État du port d'inspecter le navire ou de prendre toute autre mesure compatible avec la Résolution;
- doit encourager les navires autorisés à battre son pavillon à débarquer, transborder, conditionner et transformer le poisson et à utiliser les autres services portuaires, dans les ports des États qui agissent conformément à la Résolution;
- est encouragée à élaborer des procédures justes, transparentes et non-discriminatoires pour identifier tout État qui pourrait ne pas se comporter conformément à la Résolution ou d'une manière qui lui soit compatible;
- lorsqu'à la suite d'une inspection effectuée par l'État du port, un rapport d'inspection est reçu indiquant qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, elle doit mener une enquête immédiate et complète sur la question et, si elle dispose d'éléments de preuve suffisants, prendre sans délai les mesures coercitives conformément à sa législation;
- doit faire rapport aux autres CPC, aux États du port concernés et, le cas échéant, aux autres États et ORGP appropriés, ainsi qu'à la FAO, sur les mesures qu'elle a prises à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon pour lesquels il a été établi, du fait des mesures du ressort de l'État du port, qu'ils se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Chaque CPC État de pavillon doit veiller (*encadré 15*) à ce que les mesures appliquées aux navires autorisés à battre son pavillon soient au moins aussi efficaces pour lutter contre la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR que les mesures imposées aux navires auxquels s'applique la Résolution (les navires étrangers qui cherchent à entrer dans le port d'un État du port ou qui s'y trouvent).

**Encadré 15 | Rôle et responsabilités de l'État du pavillon - exigences fondamentales pour la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI**

*L'État du pavillon doit mettre en œuvre les aspects fondamentaux de la RMREP à travers la législation et les procédures, et notamment pour:*

- demander à ses navires de coopérer aux inspections effectuées par l'État du port;
- lorsqu'il y a de sérieuses raisons de penser que l'un de ses navires autorisés à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR, demander à l'État du port d'inspecter le navire ou de prendre toute autre mesure compatible avec la Résolution;
- encourager les navires autorisés à battre son pavillon à utiliser les ports des États qui agissent conformément à la Résolution;
- élaborer des procédures justes, transparentes et non discriminatoires visant à identifier tout État qui pourrait ne pas se comporter conformément à la Résolution ou d'une manière qui lui soit compatible;
- lorsqu'à la suite d'une inspection effectuée par l'État du port, un rapport d'inspection est reçu indiquant qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR, mener une enquête immédiate et complète sur la question et s'il dispose d'indications suffisantes, prendre sans délai les mesures coercitives conformément à sa législation;
- faire rapport aux autres CPC, aux États du port concernés et, le cas échéant, aux autres États et ORGP appropriés, ainsi qu'à la FAO, sur les mesures qu'il a prises à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon pour lesquels il a été établi, du fait des mesures du ressort de l'État du port, qu'ils se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

Pour consulter la législation type et un cadre de procédures, veuillez vous reporter au document «*Application des mesures du ressort de l'État du port*», FAO, 2016.

### **3.3.3 Responsabilités du propriétaire, de l'opérateur ou de l'agent du navire dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI**

L'industrie de la pêche joue un rôle important dans le respect des exigences de l'État du port et de l'État du pavillon aux fins de la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI car elle peut compromettre les mesures ou en améliorer l'efficacité (*encadré 16*). Les propriétaires et les opérateurs de navires, ainsi que les agents du navire dans le port, doivent être complètement à jour du contenu et des exigences de la Résolution 16/11, telle que mise en œuvre au niveau national par les États du port et les États du pavillon. Les exigences clés qui sont importantes pour le respect par l'industrie concernent la déclaration et l'inspection.

En vue de favoriser le respect par l'industrie, l'application e-PSM de la CTOI comprend un manuel d'utilisateur à l'intention de l'industrie ainsi que des manuels pour les États du port et les États du pavillon.

Dans la plupart des cas, la communication de documents sollicitant l'entrée dans un port se fera par l'intermédiaire des agents du navire. Par ailleurs, les agents sont souvent les mieux placés pour assurer la prestation de services de traduction durant l'inspection. S'agissant des procédures, les autorités des pêches du port devraient identifier les principaux agents représentant les navires étrangers qui cherchent à entrer dans le port, veiller à ce qu'ils soient familiarisés avec les exigences pertinentes, leur recommander et les encourager à coopérer avec les équipes d'inspection.

En ce qui concerne les questions juridiques, la législation devrait contrôler les opérateurs et les agents pour s'assurer de leur conformité et les dissuader de se soustraire à leurs responsabilités. Compte tenu de la nature de certains opérateurs et agents cherchant à contourner les exigences applicables, de solides dispositions devraient être promulguées à l'effet de contrôler la nomination et les opérations des agents, incluant l'interdiction de conflit d'intérêts.

Des infractions doivent être créées en ce qui concerne les opérateurs et les agents avec la possible imposition d'amendes et de sanctions punitives pour le non-respect de l'ensemble des exigences visant à mettre en œuvre la RMREP de la CTOI, comme la soumission en temps voulu de toutes les informations, la prompte soumission sur demande d'informations exactes, correctes et complètes, la présentation des autorisations dès l'entrée au port,



le respect des inspections, le respect de l'interdiction d'utilisation du port et d'autres encore.

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

*La mise en œuvre de la Résolution sur les PSM implique des exigences fondamentales que l'industrie de la pêche doit respecter:*

- Avant d'entrer dans un port, le capitaine ou l'agent du navire doit soumettre la demande préalable d'entrée au port aux autorités compétentes dans le délai imparti, avec des informations exactes, correctes et complètes.
- Dans le cas d'une autorisation d'entrée, le capitaine ou l'agent du navire doit présenter l'autorisation d'entrée dans le port aux autorités compétentes dès son arrivée au port.
- Le capitaine ou l'agent du navire doit coopérer avec l'État du port au cours de l'inspection du navire et connaître les procédures d'inspection, fournir aux inspecteurs toute l'assistance et toutes les informations nécessaires et présenter le matériel et les documents pertinents.
- Le capitaine ou l'agent du navire doit respecter toutes les exigences prévues dans la législation de l'État du port concerné.

### 3.3.4 Responsabilités du Secrétariat de la CTOI dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI

Le Secrétariat de la CTOI est chargé de publier sans délai, sur le site web de la CTOI, les informations suivantes:

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

Le Secrétariat de la CTOI est également chargé de publier sans délai, sur la partie sécurisée du site web de la CTOI des copies de tous les Rapport d'inspection au port transmis par les CPC État du port (*encadré 17*). Le Secrétariat doit publier tous les formulaires relatifs à un débarquement ou un transbordement donné de façon groupée.

En outre, le Secrétariat doit soumettre, sans délai, les rapports d'inspection aux ORGP concernées.

### Encadré 17 | Rôles du Secrétariat de la CTOI

*En vertu de la RMREP de la CTOI, le Secrétariat de la CTOI est tenu de:*

- publier sur le site web de la CTOI:
  - la liste des ports désignés;
  - les autorités compétentes désignées dans chaque CPC État du port;
  - la période de notification préalable définie par chaque CPC;
  - dans une section sécurisée du site Web de la CTOI, les copies de tous les Rapport d'inspection au port transmis par les CPC État du port, y compris tous les formulaires relatifs à un débarquement ou un transbordement donné;
- transmettre les rapports d'inspection aux ORGP concernées.

### 3.3.5 L'application e-PSM de la CTOI

En 2016, la RMREP de la CTOI a été amendée afin d'inclure un paragraphe sur un nouveau système d'e-PSM. Elle stipulait que chaque CPC pourrait utiliser ce système, disponible via le site Web de la CTOI, pour mettre en œuvre la RMREP. Une période d'essai de trois ans, à compter de 2016, était allouée pour permettre la mise en œuvre d'un programme de formation complet et des améliorations et de nouveaux développements.

Les CPC étaient appelées à encourager toutes les parties prenantes (représentants des navires, États du port et États du pavillon) à utiliser, dans toute la mesure possible, l'application e-PSM pour se conformer à la RMREP et

fournir des commentaires et suggestions contribuant à son développement avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Le succès de cette application devait être évalué à la seizième session du Comité d'Application et il serait envisagé de rendre son utilisation obligatoire en définissant une période pour sa mise en œuvre.

Après cette date, il serait toujours possible de soumettre une demande préalable d'entrée au port manuellement, comme prévu à l'Article 6, en cas d'accès à Internet impossible pour quelque raison que ce soit.

Composée de trois modules indépendants, l'application e-PSM a été conçue et développée pour assister et aider les CPC de la CTOI à mettre en œuvre la RMREP de la CTOI et les Résolutions y relatives. Des informations sont disponibles à l'adresse <https://iotc.org/fr/application/mesures-ressort-etat-port>.

### **Module 1: Formulaires et processus e-PSM**

Le premier module, formulaires et processus e-PSM, est une plate-forme de travail et de communication pour l'industrie de la pêche, les CPC État du port et les CPC État du pavillon, afin d'assumer leurs responsabilités relatives à la RMREP de la CTOI. En tant que première étape du processus des MREP, ce module permet à l'industrie de la pêche de soumettre par voie électronique aux CPC État du port la demande préalable d'entrée au port (AREP) qui permettra de prendre une décision quant à autoriser ou interdire l'entrée du navire dans son port et de communiquer cette décision au navire ou à son représentant.

### **Module 2: Librairie e-PSM**

Le deuxième module, librairie e-PSM, est une plateforme de partage d'informations pour les CPC de la CTOI où les informations suivantes sur les MREP peuvent être consultées:

- les informations sur les ports désignés, les autorités compétentes désignées dans chaque CPC État du port et la période de notification préalable établie par chaque CPC;
- les manuels d'utilisateur de l'application e-PSM (manuel pour l'industrie de la pêche, la CPC État du port et la CPC État du pavillon);
- les formulaires MREP créés dans le Module 1: la Demande préalable

d'entrée au port (AREP) et les Rapports d'inspection au port (PIR) (accès limité);

- des documents, des rapports techniques, des rapports de réunions, des vidéos sur divers sujets de la pêche (par exemple l'aménagement des pêcheries thonières, le Suivi, Contrôle et Surveillance des pêches (SCS), les mesures du ressort de l'État du port, etc.);
- un lien internet vers des ressources internet utiles (par exemple des informations sur les déplacements des navires, des informations sur les ports, etc.).

### Module 3: Rapports e-PSM

Le troisième module, rapports e-PSM, est un outil de création de rapports par lequel les CPC peuvent générer des rapports sur les activités des navires étrangers dans leurs ports ou sur les activités des navires battant leur pavillon dans les ports étrangers.

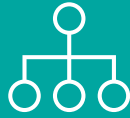
Ce module permet aux CPC de générer le rapport obligatoire requis par la Résolution 05/03 (détails des débarquements des navires étrangers dans les ports) ainsi que le rapport obligatoire requis par la Résolution 18/06 (détails des transbordements de navires battant pavillon dans les ports étrangers).

### Manuels d'e-PSM

Des manuels d'utilisateurs ont été élaborés à l'intention:

- des représentants des navires (agents, capitaines, propriétaires, opérateurs, propriétaires effectifs);
- de l'autorité compétente de l'État du port;
- de l'autorité compétente de l'État du pavillon;
- des utilisateurs non État du port et non État du pavillon.

Ce sont des documents essentiels pour une bonne utilisation de l'application e-PSM.



## CHAPITRE 2



# INFORMATIONS OPÉRATIONNELLES ET TECHNIQUE

## **A**acquisition de connaissances pour mettre en œuvre les mesures du ressort de l'État du port de la CTOI

---

- nomination, formation et pouvoirs des inspecteurs des pêches;
- éthique, confidentialité de l'information, santé et sécurité à bord;
- identification des poissons et des produits, conception et spécifications des engins de pêche;
- systèmes de Surveillance des Navires.

*Ce chapitre fournit des informations contextuelles pour plusieurs exigences en matière de formation de l'annexe 5 de la RMREP de la CTOI. Il permettra aux inspecteurs de comprendre les protocoles requis pour prendre contact avec le personnel du navire et réaliser les inspections à bord des navires de pêche de différents pays et mesurer et résoudre les difficultés et dangers potentiels à bord des navires dans l'exercice de leurs fonctions.*

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

*Les sections suivantes, qui couvrent l'identification des produits de poissons, les engins de pêche, l'équipement de navigation, l'enregistrement de la position et les Systèmes de Surveillance des Navires (SSN), fourniront aux inspecteurs une base pour comprendre les pêches, les espèces capturées et les engins de pêche qu'ils sont susceptibles de rencontrer ainsi que les connaissances techniques nécessaires pour collecter des preuves sur la position et les activités des navires.*

*Elles abordent aussi les pouvoirs des inspecteurs de procéder à une inspection et de recueillir des preuves qui pourront être utilisées dans des procédures administratives ou judiciaires ultérieures, dans la mesure où ils doivent respecter les exigences et normes nationales et celles prévues dans les MCG pertinentes de la CTOI.*

# 4

## Nomination et formation des inspecteurs

### 4.1.

Éthique et confidentialité de l'information

---

### 4.2.

Santé et sécurité à bord

---

### 4.3.

Identification des poissons et des produits

---

### 4.4.

Conception et spécifications des engins de pêche

---

### 4.5.

Équipement de navigation

---

### 4.6.

Systèmes de surveillance des navires

---

### 4.7.

Pouvoirs des inspecteurs des pêches

---





**L**a nomination et les pouvoirs des inspecteurs des pêches sont inclus dans la législation nationale des pêches, conférant aux inspecteurs le mandat légal de procéder aux inspections et, le cas échéant, de faire appliquer toute la législation pertinente. Les inspecteurs des pêches exercent leurs fonctions qui résultent de la souveraineté qu'exerce leur pays, notamment sur les ports. Leur rôle eu égard aux mesures du ressort de l'État du port est de soutenir leur mise en œuvre en procédant à l'inspection à bord des navires de pêche étrangers qui cherchent à entrer dans les ports ou qui s'y trouvent. Ils représentent l'autorité des pêches et, à bord des navires de pêche étrangers, leur pays.

---

Les CPC doivent s'assurer que les inspections qui ont lieu dans leurs ports sont effectuées par des inspecteurs dûment qualifiés et habilités à cet effet et que leur inspecteurs sont dûment formés, en tenant compte des lignes directrices pour la formation des inspecteurs de l'annexe 5 de la RMREP de la CTOI. L'annexe 5 stipule que les éléments du programme de formation devraient couvrir, au moins, les domaines suivants, dont la plupart sont décrits dans le présent manuel:

- a. éthique;
- b. questions d'hygiène, de sécurité sanitaire et de sûreté;
- c. lois et les règlements nationaux applicables, zones de compétence et Résolutions de conservation et de gestion de la CTOI, et droit international applicable;
- d. collecte, évaluation et préservation des éléments de preuve;
- e. procédures générales d'inspection telles que techniques de rédaction de rapports et d'audit;
- f. analyse des sources d'information, telles que carnets de pêche, documents électroniques et historique du navire (nom, propriétaires et État du pavillon), nécessaires pour valider les informations fournies par le capitaine du navire;
- g. arraisonnement et inspection du navire, y compris inspection des cales et calcul des volumes des cales;

- h. vérification et validation des informations relatives aux débarquements, aux transbordements, à la transformation ainsi qu'au poisson restant à bord, y compris l'application des facteurs de conversion pour les différentes espèces et les différents produits de la pêche;
- i. identification des espèces de poissons, mesure de la longueur des prises et autres paramètres biologiques;
- j. identification des navires et engins de pêche et techniques d'inspection et de mesure des engins;
- k. équipement et utilisation des SSN et d'autres systèmes de localisation électronique;
- l. mesures à prendre à l'issue d'une inspection.

## **4.1. Éthique et confidentialité de l'information**

### **4.1.1. Déontologie professionnelle**

#### **L'esprit de l'arrondissement**

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

## Professionalisme

L'inspecteur des pêches doit toujours agir avec courtoisie, politesse et professionnalisme auprès de tous les membres de l'équipage, en gardant à l'esprit qu'en tant qu'inspecteur des pêches, il est aussi un représentant de l'autorité des pêches et, dans le cas d'un navire étranger, un représentant du pays concerné (*encadré 18*).

Il est important d'éviter toute implication personnelle dans les discussions avec l'équipage à bord du navire et d'éviter d'exprimer toute opinion personnelle sur les règlements, les procédures et les politiques relatifs à la pêche. Ce genre de comportement risque de diminuer l'autorité de l'équipe d'inspection et l'efficacité du processus d'inspection.

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

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

### Encadré 18 | Inspection des navires de pêche - déontologie professionnelle

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

#### 4.1.2. Uniformes et allure professionnelle

Le port de l'uniforme est important pour identifier l'inspecteur en qualité de représentant professionnel national et de le distinguer parmi toute autre personne qui pourrait monter à bord d'un navire, comme le fournisseur d'équipements maritimes, le mécanicien ou le technicien, entre autres. L'uniforme doit donc être propre, bien repassé, soigné et porté au complet et pas en partie (figure 23). La tenue complète de l'uniforme comprend le pantalon, la chemise, le chapeau et les chaussures, fournis par l'autorité des pêches.

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



©CTOI

*Figure 23: Inspecteur des pêches remplissant le rapport d'inspection au port à bord d'un navire*

### **4.1.3 Confidentialité de l'information**

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

## **4.2. Santé et sécurité à bord**

Lorsqu'un navire est arraisonné le long du quai ou à proximité d'un port, les inspecteurs doivent être bien préparés et capables d'anticiper des imprévus. L'objectif principal de la formation en matière de santé et de sécurité est de veiller à ce que les inspecteurs disposent des compétences et de la vigilance nécessaires pour exercer leurs fonctions en toute sécurité (*figure 24*). La formation vise à cultiver une attitude et un engagement envers des pratiques de travail sûres qui aboutiront à une meilleure sensibilisation à la sécurité et réduiront ainsi le risque d'accidents et de dommages corporels à bord d'un navire.

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

Les aspects relatifs à la santé et à la sécurité sont nombreux et les connaissances y afférentes s'acquièrent grâce à l'expérience vécue en mer. Bien que les navires diffèrent en termes de conception et de fonction, les risques communs associés à la sécurité et à la santé sont décrits ci-dessous (*encadré 19*):

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



©CTOI

*Figure 24: Le port d'un casque rigide est obligatoire pendant les opérations de déchargement*

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

- l'embarquement non sécurisé et le risque de tomber entre le quai et le navire;
- le poisson ou les cartons qui tombent des palans;
- les crochets de grue pivotant en l'air;
- Les chutes dans des écoutilles ouvertes;
- les ponts glissants;
- les câbles sur le pont qui sont happés sous la tension du démarrage des treuils;
- les engins de pêche mal rangés, rendant la marche dangereuse sur ou sous les ponts;
- la fuite du gaz de réfrigération.

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

#### **4.2.1 Vêtements de protection**

Les vêtements de protection permettent d'éviter des blessures mais n'empêchent pas les accidents. Ceux-ci ne peuvent être réduits qu'à travers la vigilance et en appliquant des méthodes de travail sûres. Les vêtements de protection comprennent ceux présentés en *figure 25*.





Source: CTOI, 2021

Figure 25: Vêtements de protection importants pour la conduite de l'inspection au port

Il existe toujours un risque de chute d'objets ou de personnes en se déplaçant dans les passages étroits d'un navire. Des bottes avec embout en acier et protection aux chevilles et des «casques rigides» contribuent à éviter les blessures. Dans certains ports, il est désormais obligatoire de porter tous ces vêtements durant les travaux entrepris sur le pont ou lors du suivi du déchargement à terre. Des bottes de sécurité de qualité devraient aussi munies de semelles antidérapantes, résistantes aux produits chimiques, et anti patinage pour permettre de se déplacer en toute sécurité sur les ponts mouillés

ou glissants. Toutefois, il est essentiel de respecter les pratiques culturelles des navires étrangers à bord dans la mesure où les chaussures ne sont pas portées sur le pont ou dans les quartiers d'habitation.

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

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

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

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

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

## 4.2.2 Méthodes de travail sûres

Une fois monté à bord, l'inspecteur doit rapidement se familiariser avec la structure générale du navire et les risques potentiels pour la santé et la sécurité. Une tournée de vérification en matière de santé et de sécurité pourrait être effectuée par l'un des officiers si l'inspecteur le juge nécessaire. Cela serait essentiel sur un navire que les inspecteurs ne connaissent pas, tel un navire frigorifique par exemple, où les écoutilles sont ouvertes et où des opérations de transbordement ou de salabardage sont en cours (*figure 26* et *figure 27*).



©CTOI



©CTOI

Figure 26: Opérations de salabardage sur un senneur



©CTOI



©CTOI

Figure 27: Transfert de thons dans les cuves situées sur le pont inférieur d'un senneur

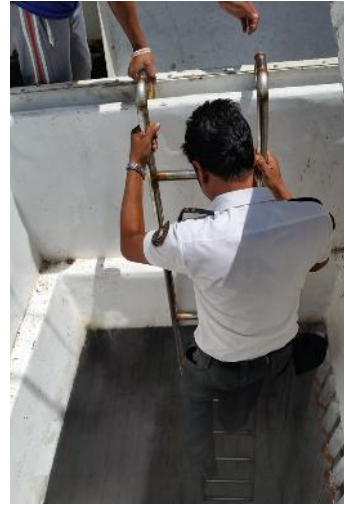
### **4.2.3 Procédures pour entrer dans des espaces clos**

Entrer dans des espaces clos comporte un certain nombre de dangers et il est essentiel que les inspecteurs soient conscients et formés pour mener des inspections dans ces lieux. Toute inspection d'un espace clos doit se composer d'une équipe d'un minimum de deux personnes, qui doivent toutes deux être des fonctionnaires de l'État du port et en aucun cas un membre de l'équipage ne doit servir d'alternative pour accompagner un inspecteur (*figure 28*).

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

Les procédures habituelles pour entrer dans des espaces clos sont décrites ci-dessous.

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



©CTOI

*Figure 28: Inspection d'une cuve à bord d'un palangrier*

### **4.3 Identification des poissons et des produits**

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

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

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

Tableau 2 - Principales espèces de poissons capturées dans la région de l'océan Indien

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

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

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

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

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

L'identification des espèces à l'état frais est relativement facile par rapport à celle du poisson congelé ou mis sous glace. Même en petites tailles, les espèces fraîchement pêchées ont une coloration distincte, des marques sur le corps et des morphologies qui fournissent rapidement des éléments visuels pour l'identification (figure 29 et figure 30). Les espèces congelées sont bien plus difficiles à distinguer en raison des dommages causés aux nageoires, de la décoloration, des égratignures sur la peau et de la déformation ou l'écrasement pendant la procédure d'entreposage.



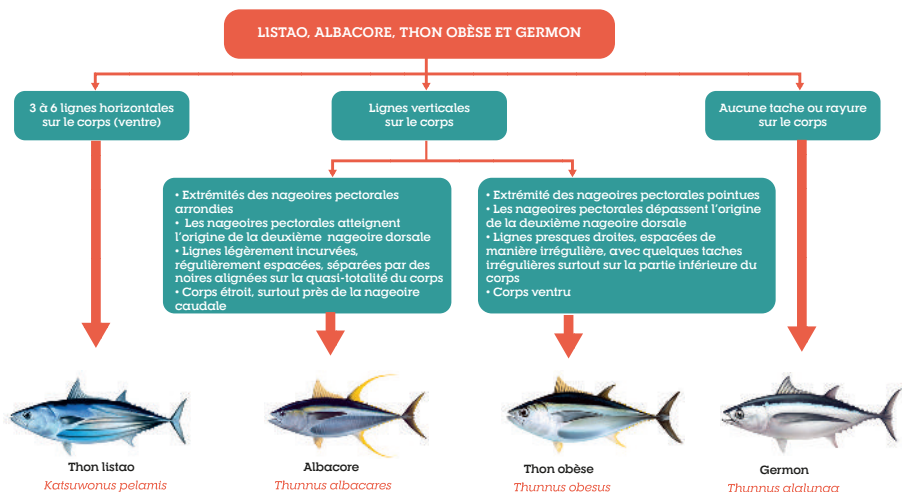
Même si les thons sont le plus facile à distinguer à l'état frais, des erreurs d'identification et de regroupement concernant l'albacore, le patudo et le germon se produisent souvent dans les pêcheries de surface.

Le guide d'identification suivant (*figure 30*) devrait servir de «meilleure solution» pour identifier les espèces cibles de thonidés à toutes les tailles (albacore, patudo, germon et listao). Ces exemples peuvent ensuite être utilisés pour aider à différencier les échantillons qui sont dans des conditions moins optimales.



© CTOT

*Figure 29: Albacore et patudo à l'état frais*







Source: CTOI, 2021

Figure 30: Éléments d'identification des quatre principales espèces de thonidés capturées par les senneurs, les canneurs et les palangriers

### 4.3.1 Transformation et conservation du poisson à bord

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






*Tableau 4 - Types de codes de transformation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI*





Code CTOI	Codes de transformation utilisés dans les pêcheries de la CTOI	Images
<b>NO/ RND</b>	Non transformé Les prises accessoires de thons mineurs, d'espèces apparentées et de requins ne sont généralement pas transformées	
<b>DR</b>	Manipulé (sans branchies et éviscéré, étêté, sans queue et / sans nageoires)	
<b>HP</b>	À haute transformation (thon mis en conserve, longes de poisson, filets de poisson, chair de poisson, huile de poisson, poisson fumé, poisson séché)	
<b>SF</b>	Ailerons (de requins)	
<b>PR</b>	Transformé (non précisé)	

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



Tableau 5 - Types de codes de transformation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI

Code CTOI	Codes de transformation utilisés dans les pêcheries de la CTOI	Images
<b>WHO</b>	Entier - non transformé	
<b>GGO</b>	Avec tête, Sans branchie, Eviscéré, avec caudale	
<b>GGT</b>	Avec tête, Sans branchies, Eviscéré, sans caudale	
<b>HAG</b>	Etêté, Sans branchies, Eviscéré, avec caudale	
<b>HGT</b>	Etêté, Sans branchies, Eviscéré, sans caudale	
<b>GGOs</b>	Avec tête, sans branchie, éviscéré, avec caudale, avec ailerons attachés (pour Requins)	<b>Rare</b>

Code CTOI	Codes de transformation utilisés dans les pêcheries de la CTOI	Images
<b>GGTs</b>	Avec tête, sans branchies, éviscéré, sans caudale, avec ailerons attachés (pour Requins)	
<b>HAGs</b>	Etêté, sans branchies, éviscéré, avec caudale, avec ailerons attachés (pour Requins)	<b>Rare</b>
<b>HGTs</b>	Etêté, sans branchies, éviscéré, sans caudale, avec ailerons attachés (pour Requins)	<b>Rare</b>
<b>LON</b>	Longe	
<b>FLT</b>	Filets	
<b>BEM</b>	Ventre	

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Code CTOI	Codes de transformation utilisés dans les pêcheries de la CTOI	Images
<b>SF</b>	Ailerons de requin	
<b>ROE</b>	Oeufs	
<b>STO</b>	Estomac	
<b>OTH</b>	Non identifié ailleurs	<b>Rare</b>

*Tableau 6 - Types de code de conservation du poisson à bord, utilisés au sein de la CTOI*

Code CTOI	Description de conservation à bord
NO	Aucun
ST	Salé
DR	Séché
SM	Fumé
IC	Sous glace
BR	Saumure réfrigérée
RW	Eau de mer réfrigérée
FR	Entreposage frigorifique (entre 0 et -30 degrés)
DF	Entreposage frigorifique (en-dessous de -30 degrés)

### **4.3.2 Facteurs de conversion**

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

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



**Encadré 20 | Détermination du facteur de conversion d'un albacore**

Un thon frais non transformé pèse 75 kg. Le poisson est ensuite transformé en enlevant les branchies et l'estomac, et les nageoires et la queue sont coupées. Le tronc transformé est ensuite pesé de nouveau, ce qui donne 68,81 kg.

Le facteur de conversion (FC) est calculé en divisant le poids vif (RND) par le poids transformé (GGT).

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

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

Les facteurs de conversion pour les différents thonidés, requins et autres espèces accessoires sont présentés aux tableaux ([tableau 7](#), [tableau 8](#) et [tableau 9](#)) (Source: IOTC 2005 *Biological data on tuna-like species gathered at the IOTC Secretariat: Status Report*) et des exemples donnés dans l'[encadré 20](#) et l'[encadré 21](#). Ces facteurs devront être appliqués aux poids des produits déclarés à bord afin de vérifier les poids des captures déclarés dans les registres de prises quotidiens.

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

Quatre-vingt tonnes de patudo débarquées d'un palangrier.

→ Le livre de pêche a enregistré approximativement 88 tonnes.

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

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



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



Il convient de noter que pour les mêmes espèces, différents facteurs de conversion peuvent également s'appliquer. Les facteurs utilisés pour convertir le poids transformé en poids vif ont été publiés par la FAO (1992) et par l'ICCAT.

Durant le processus de déchargement, les inspecteurs rencontreront principalement des produits transformés et devront appliquer les facteurs de conversion ou d'extrapolation standard pour calculer les poids vifs des captures afin de les comparer aux données de captures.

*Tableau 7 - Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces cibles*

Espèce	Nom commun	Transformation	Facteur d'extrapolation
YFT	Albacore	GGT	1,09
		HDD	1,43
BET	Patudo	GGT	1,09
		HDD	1,43
SBF	Thon rouge du sud	GGT	1,15
		HDD	1,43
ALB	Germon [thon blanc]	GGT	1,1
SKJ	Listao	GGT	1,09

**Procédures de mise en œuvre des mesures**

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

*Tableau 8 - Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces de requins*

Espèce	Nom commun	Transformation	Facteur d'extrapolation
BLS	Requin noir (requin soyeux)	HDD	1,33
BSH	Peau bleue	HDD	1,33
		GGT	1,13
BTS	Renard à gros yeux	GGT	1,13
FAL	Requin soyeux (requin noir)	HDD	1,33
		TAL	1,55
		GGT	1,13
MSK	Requin maquereau, requin-taupe commun, requin blanc	HDD	1,33
		PDD	1,55
SKH	Requins NCA	TAL	1,55
		GGT	1,13
		HDD	1,33
SPY	Requin marteau	HDD	1,33
THR	Requin-renard NCA	HDD	1,33
TIG	Requin tigre commun	HDD	1,33

*Tableau 9 - Facteurs de conversion et codes de transformation pour les espèces de prises accessoires*

Espèces	Nom commun	Transformation	Facteur d'extrapolation
BIL	Porte-épée	GGT	1,33
		TAL	1,43
BLM	Marlin noir (Marlin blanc; WM)	GGT	1,33
		TAL	1,43
BLZ	Marlin bleu indopacifique (BUM)	GGT	1,13
		TAL	1,43
MLS	Marlin rayé	GGT	1,13
		TAL	1,2
SFA	Voilier indopacifique	HDD	1,33
		GGT	1,13
		TAL	1,43
LEC	Escolier noir	HDD	1,33
OIL	Rouvet	HDD	1,33
		GGT	1,13
SSD	Aiguillat nez court	HDD	1,33
SSP	Makaire à rostre court	HDD	1,43
SWO	Espadon	HDD	1,33
		GGT	1,18
		TAL	1,43
WAH	Thazard-bâtard	HDD	1,33
		GGT	1,13
BILL	Poissons porte-épée NCA	GGT	1,13
		PDD	1,43
MARL	Makaires NCA	GGT	1,13
		TAL	1,43

Le *tableau 8* est particulièrement important pour permettre à l'inspecteur de vérifier le poids des nageoires par rapport au poids des carcasses à bord pour en assurer la conformité (Résolution 17/05 par rapport aux limites de 5 pour cent). Il est à noter que la Résolution de la CTOI est quelque peu faible en ce qu'il s'agit du poids des nageoires et des carcasses individuelles, mais

si elle est révisée pour permettre de convertir tous les poids en poids vifs et humides, cela réduirait d'autant plus la quantité de prises accessoires de requins dans l'océan Indien.

## **4.4 Conception et spécifications des engins de pêche**

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

Il devrait être facile d'accéder et d'identifier des éléments comme les radio-balises, les vire-lignes et vire-filets, et les tambours à filet qui sont plus évidents et fixés en permanence. Cependant, une grande partie des engins sera rangée ou couverte et il s'avérerait peut-être difficile pour les inspecteurs d'identifier et de mesurer les composants de ces engins.

La Demande préalable d'entrée au port (AREP) comporte la liste des engins de pêche à bord. L'autorisation de pêche délivrée au navire par son État du pavillon et/ou la licence délivrée par un État côtier doit également préciser le type d'engin que pourrait utiliser le navire. L'équipe d'inspection devra vérifier ces informations et inspecter l'engin pour s'assurer qu'il soit le même que celui qui a été autorisé et vérifier s'il a été utilisé récemment. Si l'on découvre un engin qui n'a été ni déclaré ni autorisé, ainsi que des preuves attestant de son usage récent, cela pourrait constituer la preuve que le navire s'est livré à la pêche INDNR.

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

Les navires de pêche faisant escale dans les ports de la région de l'océan Indien peuvent provenir d'une zone étendue, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région de l'océan Indien et déployer divers engins de pêche (*figure 31*). Cependant, il est fort probable que la majorité des navires proviennent de flottes pêchant dans la région CTOI et ciblant les thons et les espèces apparentées. Les quatre principaux engins de pêche industriels utilisés dans ces pêcheries sont décrits ci-dessous:



Source: CTOI, 2021

Figure 31: Principaux engins de pêche utilisés dans les pêcheries de la CTOI.

Les engins associés tels que des Dispositifs de concentration de Poissons (DCP) et les bouées sonar peuvent aussi être observés à la fois sur les navires de pêche et les navires de support (*figure 32* et *figure 33*).



©CTOI

Figure 32: Bouées de DCP rangées sur le pont supérieur d'un sennear



©CTOI

Figure 33: Calage d'un DCP dérivant par un sennear

D'autres pêcheries régionales ou dont les navires proviennent de zones situées en dehors de la région CTOI peuvent utiliser les engins suivants:

- le chalut démersal pour crevettes et poissons;
- la palangre démersale;
- le chalut pélagique;
- les filets maillants démersaux.

Les inspecteurs devraient bien comprendre la façon dont ces engins sont utilisés et être en mesure d'identifier et d'enregistrer les caractéristiques des différents composants des engins. Des descriptions détaillées de ces engins de pêche figurent au *tableau 10* et à l'annexe 11.

#### **4.4.2 Palangre pélagique**

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

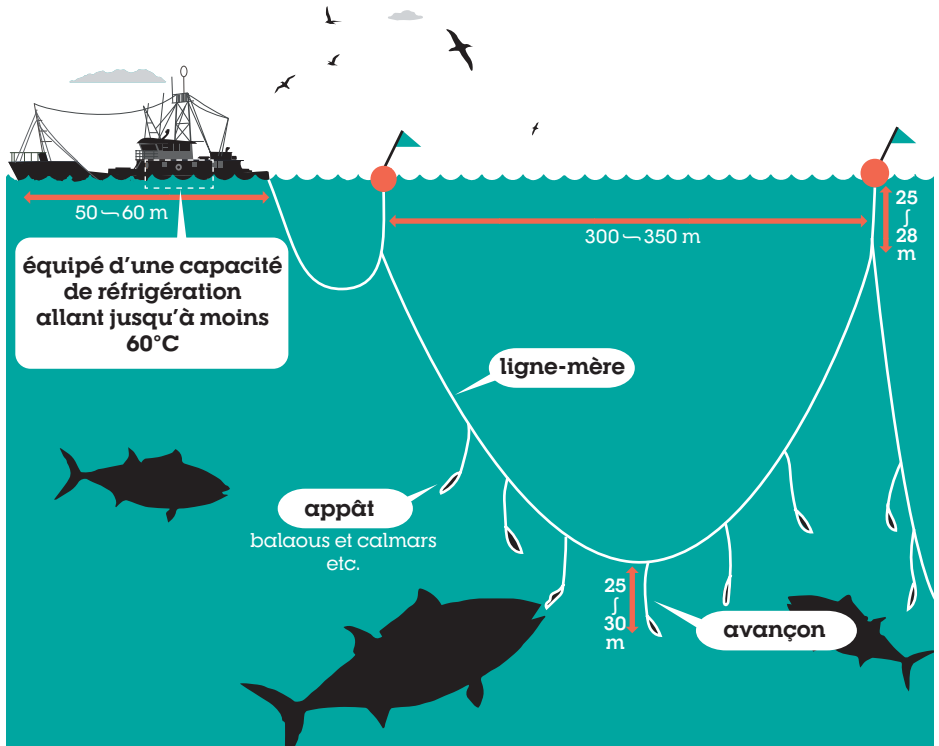


Figure 34: Principales composantes d'une palangre dérivante

#### 4.4.3 Senneurs thoniers industriels

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

Le filet de senne (*figure 35*) peut mesurer de 1 500 à 2 000 m de long et de 120 à 250 m de profondeur. Le bord supérieur du filet est maintenu à la surface à l'aide de bouées et une chaîne ou des plombs sont attachés au bas du filet pour le lester. Des anneaux métalliques (bagues coulissantes) sont attachés à la chaîne et un câble en acier (filin) passe à travers les anneaux. Le câble en acier peut être tiré pour fermer ou «bourser» le filet par-dessous. Lorsqu'il n'est pas utilisé, le filet est empilé sur la poupe du navire, prêt à être calé et est clairement visible. Un petit bateau puissant (skiff) est utilisé pour aider à étendre le filet autour d'un banc de poissons et est hissé à l'arrière du filet. Une poulie motrice hydraulique fixée à l'extrémité d'une longue perche sert à virer le filet à bord et à l'arrière du navire jusqu'à la prochaine calée.



Figure 35: Senneur thonier océanique au cours d'une opération de pêche dans l'océan Indien



#### 4.4.4 Canneurs

La pêche à la canne (*figure 36*) cible les bancs de poissons à la surface semblables à ceux pêchés par les senneurs. L'engin est composé d'une canne à laquelle est attachée une ligne. Les cannes sont composées de bois (comprenant le bambou) et de plus en plus de fibre de verre. Dans les pêcheries industrielles, les canneurs pêchant le thon peuvent mesurer de 15 à près de 40 mètres de long avec des dispositions particulières pour utiliser autant de cannes possibles sur le côté de l'embarcation et pour garder des appâts à bord, dans les meilleures conditions, et vivants si possible. Les cales à poissons sont divisées en une cale centrale et en plus petites cales ou réservoirs. La cale principale est utilisée pour conserver les prises et est habituellement réfrigérée sur les grands navires. Les plus petites embarcations peuvent utiliser de la glace pour conserver les prises sur des sorties plus courtes.



©CTOI

Figure 36: Canneur durant une opération de pêche dans l'océan Indien

#### **4.4.5 Filet maillant**

Les filets dérivants ou les filets maillants (*figure 37* et *figure 38*) se composent d'une série de panneaux de filets qui sont en suspension dans la colonne d'eau. Il s'agit d'une méthode de pêche passive qui n'utilise pas d'appât ni ne capture activement le poisson. Le poisson nage dans le filet et s'y enchevêtre. Les filets maillants sont généralement répartis en trois catégories: les filets fixes (ancrés), les filets dérivants et les trémails.

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

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



©CTOI



©CTOI

**Figure 37:** Filet maillant dérivant de plus de 2,5 km à bord d'un fileyeur thonier opérant dans l'océan Indien

**Figure 38:** Rouleau/guide utilisé sur les thoniers utilisant le filet maillant

#### 4.4.6 Navires équipés d'engins de pêche alternatifs

Dans une large mesure, le type de navire, la construction et l'agencement des engins fixes tels les vire-lignes ou les vire-filets, fourniront une première indication du type d'engin le plus susceptible de se trouver à bord. Les navires hautement spécialisés comme les senneurs à senne coulissante ne seront probablement pas en mesure d'utiliser d'engins de pêche alternatifs sans apporter de modifications importantes et clairement visibles au navire.




En revanche, un navire conçu pour le déploiement et la remontée de palangres peut être adapté pour utiliser des filets maillants sans nécessiter de modification notable. Le navire peut enlever le vire-ligne (une extension au cabestan) et le rouleau à filet et les ranger sous des bâches pour qu'ils ne soient pas facilement visibles ou reconnus. Les navires qui ont été conçus à l'origine pour le chalutage peuvent convenir à l'utilisation d'équipements de remontée de filets maillants ou de palangres tout en conservant leurs chaluts et leurs panneaux de chalut à bord. Les chalutiers ciblant les poissons démersaux peuvent également être modifiés pour cibler les crevettes en modifiant les filets et la ralingue sans avoir à modifier les treuils de chalut ou les tambours.




Il est important que les équipes d'inspection puissent identifier les différents engins de pêche et associer chacun d'entre eux au matériel utilisé pour les déployer. Avant de commencer une inspection, une liste de contrôle peut être préparée en fonction des informations reçues sur le type d'engins qui pourraient se trouver sur le navire à inspecter. Si, selon des rapports reçus, le navire se serait livré à la pêche en utilisant des engins de pêche interdits, l'équipe d'inspection peut redoubler ses efforts pour chercher et rassembler des preuves à l'appui de ces rapports. Le *tableau 10* fournit un guide qui peut être préparé avant de mener l'inspection afin d'attirer l'attention sur certains endroits précis à bord où pourraient se trouver les composants des engins de pêche.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien


Tableau 10 - Liste de contrôle des composants des engins de pêche pouvant être identifiés sur les navires de pêche dans les principaux secteurs de pêche

Navire	Engins de pêche	Emplacement à bord	
Seneur	Filet à senne coulissante	Empilé à l'arrière, avec des anneaux sur le côté bâbord et des flotteurs sur le côté tribord.	
	Skiff	Sur la poupe derrière le filet.	
	Poulie motrice «power block»	Sur le vérin hydraulique sur le côté bâbord.	
	Deux treuils coulissants métalliques	Situés l'un à côté de l'autre sur le côté tribord à l'arrière de la passerelle.	




Navire	Engins de pêche	Emplacement à bord		
Palangrier (pélagique / thonier)	Cuve principale de stockage de lignes	<p>Type de ligne: Monofilaments tressés Cordage à quatre brins tortillés et goudronnés Pont supérieur à l'arrière de la passerelle. Souvent recouvert. Système hydraulique pour étendre la ligne fixée au-dessus de la cuve</p>		
	Paniers contenant des lignes secondaires / des bas de ligne et des hameçons	<p>Rangés soit sur le pont supérieur ou près de la poupe. Ces paniers seront recouverts pour les protéger du soleil ou peuvent se trouver dans des compartiments de rangement. [enroulés et composés d'un mélange de lignes monofilament, multifilament et de fils sekiyama]. Vérifier les bas de ligne acier sur les hameçons.</p>	 <p>Hameçon circulaire    Hameçon thon du Japon    Hameçon J    Hameçon Terracina</p>	
	Vire-ligne	Sur le côté tribord de la passerelle le long du plat-bord arrière.		
	Vireuse / Bobine d'avantons	Sur le côté tribord à proximité du vire-ligne.		
	Lanceur de ligne	Situé juste contre le plat-bord arrière.		
	Lance-amarre	Situé au plat-bord arrière à côté du lanceur de ligne.		

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien


Navire	Engins de pêche	Emplacement à bord	
Mono système	Tambour d'enroulement principal	Grand tambour d'un diamètre d'environ 6 mm en monofilaments de nylon. Sur le pont de halage à l'avant de la passerelle côté bâbord. [Note: ces systèmes ne nécessitent pas de vire-ligne distinct].	
	Bas de ligne	Rangés dans de grandes cuves avec des crochets fixés autour. Habituellement en monofilament. Rangés soit sur le pont supérieur ou près de la poupe, ils seront recouverts pour être protégés du soleil, ou peuvent se trouver dans des compartiments de rangement.	
	Fils de moulinets	Les fils des moulinets sont installés près de la poupe.	



Navire	Engins de pêche	Emplacement à bord	
Autres engins à vérifier à bord des palangriers	Radiobalises	<p><i>Souvent rangées, (avec ou sans antenne connectée,) sur le pont supérieur directement derrière la passerelle.</i></p> <p><i>Ces bouées doivent être marquées conformément à la Résolution CTOI 19/04: «Chaque CPC s'assurera que ses navires de pêche autorisés à pêcher dans la zone de compétence de la CTOI sont marqués de façon qu'ils puissent être promptement identifiés, conformément aux standards généralement acceptés comme les Spécifications types du marquage et de l'identification des bateaux de pêche de la FAO».</i></p>	
	Flotteurs en polymère striés	<p>Rangés dans une cage, en général sur le pont supérieur à l'arrière de la passerelle. Ces bouées doivent également être marquées conformément à la Résolution CTOI 19/04.</p>	
	Dégorgeoirs & coupe-lignes	<p>Ceux-ci seront rangés avec les gaffes et les harpons. Se trouvent souvent dans le compartiment de rangement en avant du pont de halage.</p>	

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Navire	Engins de pêche	Emplacement à bord		
Palangriers démersaux  Lignes doubles et lignes de fond	Ligne-mère	Corde flottante épaisse de 16 à 22 mm de diamètre. Rangée dans un grand bac habituellement près de la poupe où s'effectuent les montages de lignes et de filets.		
	Ligne de fond de la ligne de pêche	<p>Rangées dans des corbeilles ou des caisses, à environ 200 mètres, avec au moins 100 hameçons.</p> <p>Rangées dans des compartiments près de la poupe où s'effectuent les montages de lignes et de filets. Peuvent également se trouver à proximité de la station de halage où les lignes sont réparées et reconditionnées.</p> <p>Des sections de lignes de fond, de 2 à 4 mètres de long, sont également rangées dans des bacs ou des caisses, auxquelles sont attachés moins de hameçons. Les hameçons sont souvent fixés à une seule agrafe en grappes de 3 à 7 hameçons</p>		
	Poids ou pierres	Le poids moyen se situe entre 5 et 10 kg. Ceux-ci peuvent être des pierres rondes regroupées dans un sac en filet ou des poids en béton cylindriques ou carrés. Certains navires peuvent également utiliser des maillons de chaîne en acier ou des poids en fonte en forme de gouttes.		
	Vire-ligne	Un palangrier démersal composé de deux lignes aura un cabestan ou un grand haleur de corde pour la ligne-mère et un vire-ligne pour la ligne de fond situé l'un à côté de l'autre dans une station de halage de palangre sur le côté tribord à l'avant de la passerelle.		
Ligne unique ou automatique	Magasins	Les hameçons sont attachés à une seule ligne-mère d'un diamètre d'environ 12 mm. Les hameçons sont suspendus à une tringle (magasin), pouvant contenir jusqu'à 1 000 hameçons. Les magasins sont stockés dans un compartiment situé à la poupe.		
	Distributeur automatique d'appâts	Situé à la position du montage à la poupe.		



Navire	Engins de pêche	Emplacement à bord
Autres équipements de palangriers	Ancre	Les palangriers composés d'une ligne ou de deux lignes utilisent des ancre de 40 à 80 kg constitués de rail d'acier lourd et contiennent souvent des profilés en acier courts qui forment des angles pour faciliter l'adhérence sur le fond marin.
	Bouées de surface	Des radiobalises semblables aux palangriers pélagiques, rangées sur le pont supérieur. Des bouées en plastique ayant une capacité d'environ 60 litres en général. Celles-ci peuvent être dégonflées et rangées dans des compartiments en-dessous du pont pour les protéger du soleil.
Filet maillant	Rangement des filets maillants	Les filets maillants sont rangés dans des bacs similaires à ceux des palangres. Ils sont situés près de la poupe et sont prêts à être calés.
	Rouleau guide	Un grand rouleau peut se trouver de l'autre côté de la poupe, avec des rails élevés sur les côtés pour faciliter le calage du filet.
	Dispositif de halage de filet	Un long tambour cabestan [jusqu'à un mètre de long] utilisé pour remonter le filet est habituellement placé sur le côté tribord à l'avant de la passerelle.
	Glissière (canal de guidage) de filets	Un tuyau de grand diamètre ou un canal ouvert courant le long du côté tribord, utilisé pour guider la remontée du filet à son bac de rangement près de la poupe.
Chaluts démersaux et chaluts pélagiques (de moyenne profondeur) pour la pêche de poissons	Chalut	Le chalut sera plié, en principe, sur le pont de chalutage, juste derrière la passerelle. S'agissant des chalutiers de taille petite ou moyenne, le filet sera fort probablement enroulé sur un tambour à filet. Plié sur le pont ou enroulé sur un tambour à filet, le cul de chalut sera plus accessible. Cela facilitera la mesure du maillage du cul de chalut si nécessaire.
	Engrenage / bobines et dispositifs «trémis de roche»	Le matériel de pêche le plus lourd est souvent empilé sur les côtés du pont de chalutage.
	Tambours de halage	Les deux principaux tambours de halage sont situés de chaque côté du pont de chalutage, et la fune mène à de grands rouleaux suspendus au-dessus du plat-bord arrière.
	Panneaux de chalut	En entrant dans un port, de nombreux chalutiers hissent les panneaux de chalut à bord sur le pont de chalutage. Le type de panneau peut aider à faire la distinction entre un chalutier pélagique ou un chalutier démersal.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Chalut démersal crevettier	Chalutage à perche	Des plus petits filets maintenus en position ouverte par des poutres striées. Comme plusieurs (jusqu'à quatre) filets peuvent être remorqués à n'importe quel moment, ils sont susceptibles d'être démontés et rangés en entrepôt. Les poutres striées (jusqu'à 3 mètres de long) seront empilées sur le pont supérieur près de la poupe.
	Vérins stabilisateurs	Un chalutier à perche se distingue souvent par deux stabilisateurs utilisés pour remorquer plusieurs filets. Ceux-ci seront rangés à bord lorsque le navire entre dans le port et doivent être clairement visibles sur les côtés bâbord et tribord.
	Chalutier crevettier conventionnel	Certains chalutiers crevettiers sont modifiés à partir de chalutiers démersaux classiques et remorquent un seul filet en utilisant des panneaux pour le garder ouvert. L'engin est plus léger que celui conçu pour pêcher les poissons et le cul de chalut aura un maillage nettement plus petit.

## 4.5 Équipement de navigation

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

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

Tous les navires inspectés doivent être équipés d'une série de systèmes de navigation et de communication électronique à bord (*tableau 11*), qui devrait inclure les éléments présentés en *figure 39* et *figure 40*.



Source: CTOI, 2021

Figure 39: Quelques systèmes de navigation et communication



Les équipements de communication perfectionnés incluraient probablement des systèmes satellitaires informatisés comme Inmarsat et, sur les senneurs, une gamme de systèmes et d'équipements sonar sophistiqués pour interroger les bouées sonar sur les DCP. Le matériel électronique de navigation de base susceptible de se trouver sur tous les navires de pêche figure au [tableau 11](#) et la [figure 41](#). En cas de soupçons de fausses déclarations ou de falsification des données de position de la part d'un navire, un spécialiste peut être appelé à télécharger des informations à partir de traceurs ou de systèmes de navigation informatisés.



©CTOI

Figure 40: Systèmes de navigation électronique et de communication à bord d'un senneur

*Tableau 11 - Équipement de base pour la navigation et la communication que l'on peut trouver sur la passerelle de tous les navires de pêche*

<p><b>Boussoles magnétiques / compas gyroscopiques</b></p>	<p>Une boussole pointe toujours vers le nord et est utilisée pour indiquer la direction lorsqu'on navigue d'un endroit à l'autre. Deux principaux types de boussole peuvent être trouvés sur le pont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ La boussole magnétique, qui est affectée par le champ magnétique de la terre et qui est indépendante de toute source d'énergie;</li> <li>→ Le compas gyroscopique, qui est un compas mécanique nécessitant de l'énergie pour fonctionner.</li> </ul>
<p><b>Pilote automatique</b></p> 	<p>Le pilote automatique est utilisé pour gouverner le navire sur un cap précis. Le pilote automatique lit électroniquement la boussole et contrôle le gouvernail.</p>
<p><b>GPS / traceurs</b></p> 	<p>Le GPS (système de localisation mondial) utilise des satellites pour donner la position précise du navire de pêche à tout moment.</p> <p>Les satellites en orbite autour de la terre sont utilisés pour déterminer les positions exactes sur la surface de la terre à l'aide d'un appareil GPS. Les appareils GPS indiquent une position en latitude et en longitude qui est affichée en «degrés, minutes et points de minutes».</p> <p>Note: La plupart des appareils GPS enregistrent les positions en degrés, en minutes et en décimales de minutes. Les points d'une minute peuvent être reconvertis en secondes en multipliant par 60. Sinon, les secondes peuvent être converties en décimales de minute en divisant les secondes par 60.</p> <p>Par exemple:</p> <p>30" = 30 / 60 = 0,500 d'une minute  20" = 20 / 60 = 0,333 d'une minute  50" = 50 / 60 = 0,833 d'une minute</p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



Un traceur GPS est une carte électronique qui peut indiquer la trajectoire d'un navire de pêche et lui tracer également un parcours. Il peut être relié au GPS ou fonctionner de manière indépendante à l'aide de satellites. Il peut aussi afficher la position du navire à tout moment.

Le traceur a l'avantage de mémoriser et de sauvegarder les trajectoires des navires de pêche. Ces données peuvent également être copiées et transférées à d'autres appareils et être analysées.

### Radar



Le radar utilise des ondes radio qui réfléchissent, sur leur trajectoire, des objets dans une plage spécifique autour d'un navire. Le radar peut indiquer d'autres navires de pêche ou le littoral dans les moments d'obscurité ou de faible visibilité.

### Échosondeur



Un échosondeur émet une onde sonore vers le bas depuis le dessous du navire et le temps que prend la réflexion depuis le fond marin (écho) jusqu'au navire indique la profondeur de l'eau. Les ondes sonores rebondissent aussi sur les poissons et peuvent ainsi aider le capitaine à localiser les bancs de poissons. La profondeur sur un échosondeur peut être enregistrée soit en mètres (m) soit en brasses (fm) et il est très important de noter en quelles unités la profondeur est enregistrée. À noter: 1 brasses = 1,83 m

Les échosondeurs modernes sont aussi équipés d'installations pour intégrer la position aux profondeurs enregistrées et celles-ci sont enregistrées dans le système et peuvent être remémorisées.

**Radios VHF**

Deux types de radios sont utilisés:

1. La VHF (très haute fréquence), dont la plage est limitée et utilisée pour les communications locales jusqu'à environ 25 milles.

**Radio HF**

2. La MF & HF (moyenne fréquence & haute fréquence) pour la communication sur de plus longues distances de plus de 1 000 milles.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Matériel de communication et systèmes satellitaires informatisés à bord d'un navire transporteur.



©CTOI



©CTOI



©CTOI

Figure 41: Équipement de communication et systèmes satellite digitalisés sur un transporteur



## 4.6 Systèmes de surveillance des navires

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

Les systèmes de SSN assurent une fonction importante dans les programmes SCS lorsque les pays exigent dans leur législation que les navires doivent installer un SSN et le maintenir opérationnel en permanence lorsqu'ils se livrent à la pêche ou à des activités y afférentes et en permanence lorsqu'ils se trouvent dans des zones relevant de la juridiction nationale. Il peut également être demandé aux navires du pavillon de maintenir le SSN opérationnel à tout moment dans les zones au-delà de la juridiction nationale.

Le système permet aux organismes de surveillance de suivre les mouvements de leurs navires, les zones pêchées et, surtout, peut indiquer quand et où un navire rentre au port. Il convient de noter qu'un SSN fournit uniquement des données de localisation sur les navires de pêche conformes ayant, à leur bord, des unités. Les navires qui ne disposent pas de licence et ceux ne possédant pas de SSN et qui pratiquent la pêche INDNR ne seront pas repérés. Le système SSN ne peut donc pas remplacer les mesures de SCS conventionnelles.

Le paragraphe 1 de la Recommandation 15/03 de la CTOI stipule ce qui suit:

*«Chaque partie contractante et partie coopérante non contractante devra adopter un système de surveillance des navires par satellite («SSN») pour tous les navires battant son pavillon de 24 mètres de longueur hors-tout ou plus ou, dans le cas des navires de moins de 24 mètres, ceux qui opèrent dans les eaux hors de la zone économique exclusive de leur État du pavillon pêchant des espèces couvertes par l'Accord CTOI dans la zone de compétence de la CTOI».*

Le paragraphe 5 stipule que:

«Les informations collectées devront inclure:

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

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

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

#### 4.6.1 Types et fonctions des SSN

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

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

Les SSN peuvent être généralement divisés en deux grandes catégories:

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

Le système de communication contient des rapports de position et d'autres messages provenant de l'équipement de bord - SSN, à travers des lignes terrestres et aériennes, au CSP. Selon l'intervalle auquel sont transmises les positions, les données peuvent être analysées pour déterminer le cap et la vitesse du navire. Le fait d'être en mesure d'interroger le navire et d'obtenir des données à des intervalles plus courts présente l'avantage de pouvoir obtenir, à tout moment, des informations plus détaillées et précises sur les activités des navires. Le paragraphe 7 de la Résolution CTOI 15/03 stipule que:

*«Chaque CPC devra s'assurer que les informations mentionnées à l'alinéa 5 soient transmises au CSP au moins toutes les 4 heures. Chaque CPC devra s'assurer également que les capitaines des navires de pêche battant son pavillon font en sorte que le(s) dispositif(s) de suivi par satellite soit (soient) opérationnel(s) en permanence.»*

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

## **Argos**

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

Le système Argos (*figure 42* et *encadré 22*) résulte d'une coopération franco-américaine impliquant le CNES, la NOAA, avec le soutien de la NASA (National Aeronautics and Space Administration) et la CLS (Collecte Localisation Satellites), l'exploitant du système. En 2006, Eumetsat (Organisation européenne pour l'exploitation des satellites météorologiques) a rejoint le Comité des opérations.

Les satellites en orbite polaire fournissent une bonne couverture en haute latitude et communiquent à sens unique entre les navires et les postes à terre (les communications bidirectionnelles sont prévues). Les positions Argos sont fournies des deux façons suivantes: les positions GPS pour les appareils de bord qui ont un GPS intégré, et les positions calculées en mesurant l'effet

Doppler pour les unités équipées de GPS et celles qui n'en possèdent pas. Le matériel de bord relié au système Argos est fabriqué par plusieurs entreprises (Source: <http://www.argos-system.org>).

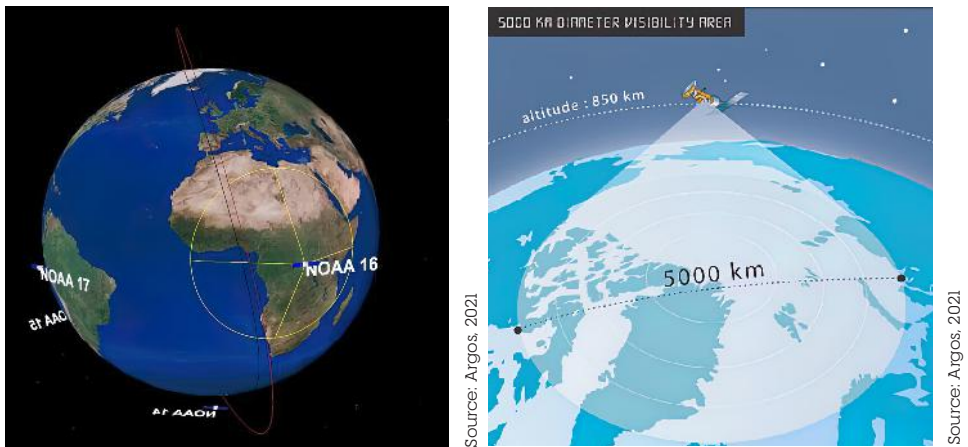


Figure 42: Constellation et couverture des satellites Argos (source Argos)

### Encadré 22 | Le système Argos

- six satellites opérationnels: K, L, M, N, N', Metop;
- satellites en orbite polaire;
- un orbite dure environ 100 minutes;
- altitude: 850 kms;
- zone au sol: 5 000 kms de diamètre;
- durée moyenne de survol d'un satellite = 10 minutes.

### **Inmarsat**

La compagnie a été fondée en 1979 au nom de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellite (Inmarsat), une organisation internationale sans but lucratif créée à l'initiative de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), organisme des Nations Unies, aux fins d'établir un réseau de communications par satellite pour la communauté maritime (*figure 43* et *encadré 23*).

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

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

#### **Encadré 23 | Le système Inmarsat**

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

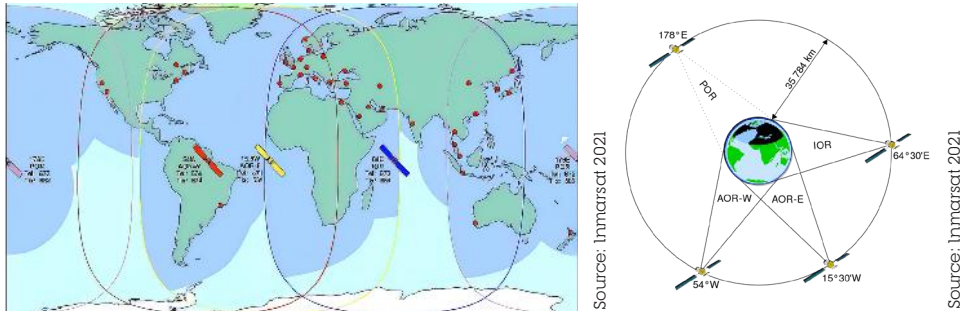
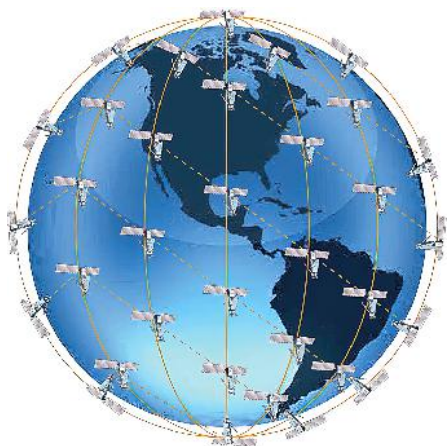


Figure 43: Constellation et couverture des satellites Inmarsat

## Iridium

La constellation de satellites Iridium (*figure 44* et *encadré 24*) est un grand groupe de satellites qui offrent une couverture voix et données pour les téléphones et les téléavertisseurs par satellite et les émetteurs-récepteurs intégrés sur toute la surface de la Terre.

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



Source: Iridium 2021



Source: Iridium 2021

Figure 44: Constellation et couverture des satellites Iridium

### Encadré 24 | Le système Iridium

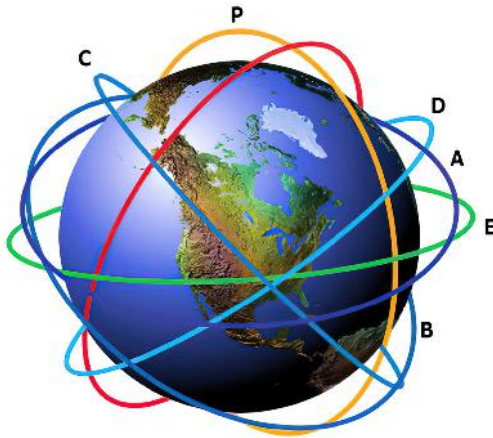
Le signal est retransmis d'un satellite à un autre avant d'être téléchargé et traité à Phoenix, en Arizona:

- soixante-six satellites entre 780 et 800 km d'altitude;
- six plans orbitaux;
- fréquence = bandes Ka et L.



## Orbcomm et Qualcomm

Le système Orbcomm (*figure 45*) emploie plusieurs satellites en orbite terrestre basse. Les stations terriennes Orbcomm traitent les communications mondiales de données bidirectionnelles. Qualcomm fournit deux types de programmes SSN - Boatracs et EutelTRACS. Les rapports de position sont fournis des deux façons suivantes: les positions GPS pour les appareils de bord dotés d'un GPS intégré, et les positions calculées en mesurant l'effet Doppler (pour les unités avec et sans GPS). EutelTRACS couvre l'Europe et les parties adjacentes de l'océan Atlantique, de la Méditerranée et du Moyen-Orient. Boatracs couvre l'Amérique du Nord et les parties adjacentes de l'océan Atlantique. Les systèmes Qualcomm fournissent des communications bidirectionnelles.



### **Plan satellital**

*TOUT satellite à porter AIS*

**Plans A, B, C et D:** (45 Deg)

*Quatre à six satellites*

**Plan E:** (Équatorial)

*Un satellite*

**Plan P:** (Polair)

*Un à deux satellites*

Figure 45: Constellation et couverture des satellites Orbcomm

## 4.6.2 Guide d'identification des SSN

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

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

### ***Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3022D***

Thrane & Thrane comprend les unités Sailor 3022D ou CapSat ré-étiquetées, qui semblent être celles qui sont les plus couramment installées. L'unité Sailor 3022D est semblable au Thrane & Thrane 3022 D mais est de couleur vert olive (*figure 46*).



©CTOI



©CTOI



©CTOI

Les dimensions du terminal sont L 180 x l 165 x H 50 mm pour un poids de 2,9 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 122 Ø x L 178 mm pour un poids de 0,9 kg.

**Figure 46:** Unité et antenne Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3022D

### ***Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3026S Mini C***

Inmarsat-C est un système de communication qui permet à l'utilisateur d'envoyer et de recevoir des données depuis et vers des terminaux mobiles. Le système Inmarsat-C permet d'atteindre des zones lointaines où les autres méthodes de communications sont impossibles. Le réseau de satellites Inmarsat-C assure la liaison entre le terminal mobile et le bureau de destination. Il utilise quatre satellites géostationnaires pour couvrir le monde entier. La couverture de la liaison de données satellitaires est assurée entre 70° Nord et 70° Sud. Étant donné que les régions polaires ne peuvent pas être observées à partir des satellites géostationnaires, ces régions ne sont pas couvertes.

La famille mini Capsat TT-3026M/S/D (*figure 47*) comporte trois modèles différents. Le TT-3026S inclut des fonctionnalités de réception EGC SafetyNet et FleetNet. Il est en pleine conformité avec les dernières spécifications Inmarsat-C pour la SOLAS/le SMDSM en ce qui concerne la détresse, intègre le transfert des données bidirectionnelles par fax et e-mail vers les destinations dans le monde entier, la déclaration de données et de position à de multiples destinations et des intervalles de temps. Le Système de Surveillance des Navires intégré permet la déclaration de la position basée sur les événements.

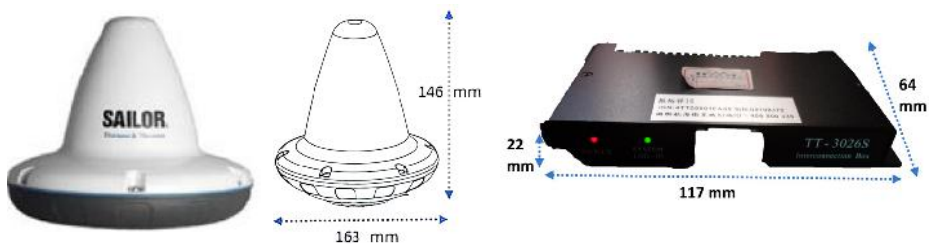
## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



©CTOI

©CTOI



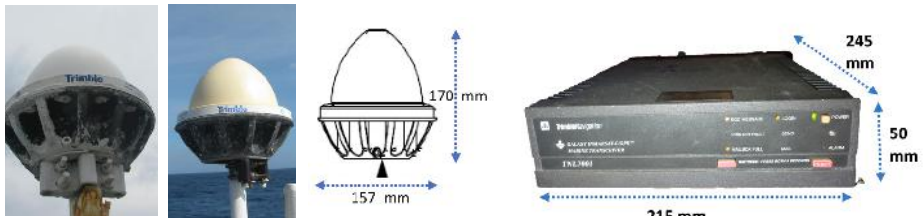
©CTOI

Les dimensions du terminal sont L 117 x l 64 x H 22 mm pour un poids de 0,3 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 163 Ø x L 146 mm pour un poids de 1,1 kg.

Figure 47: Unité et antenne Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3026S Mini C

### Trimble Galaxy

Galaxy (figure 48) permet aux utilisateurs d'accéder au service de messagerie bidirectionnelle d'Inmarsat-C à partir de pratiquement n'importe quel point dans le monde. Les utilisateurs maritimes peuvent échanger des messages avec leurs bureaux et d'autres navires en utilisant les transmissions 5 bits, 7 bits ou 8 bits. Les messages peuvent être envoyés via télex, email internet, fax ou PSDN. Ces unités sont installées sur de nombreux thoniers de la flottille de Taiwan, province de Chine.



Les dimensions du terminal sont L 245 x l 125 x H 50 mm pour un poids de 2,9 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 157 Ø x L 170 mm pour un poids de 2 kg.

Figure 48: Unité et antenne Trimble Galaxy

## Argos

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

De nombreux émetteurs de SSN Argos, de types différents, ont été commercialisés. Ils sont généralement vendus sous le nom générique de MAR GE (MAR GE RB, MAR GE, MAR GE V2, MAR GE V3, LEO, Vela). Le modèle le plus courant disponible sur le marché de nos jours est le MAR GE V2.

## Argos MARGE

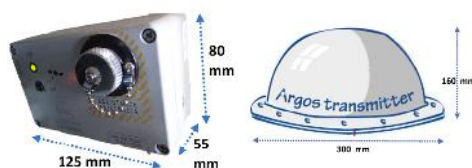
L'émetteur Argos-GPS MAR-GE (*figure 49*) est spécialement conçu pour la surveillance des navires de pêche. Il transmet automatiquement la position, la vitesse et le cap du navire de pêche au système satellitaire Argos. Le MAR-GE peut aussi transmettre les rapports de capture qui incluent les espèces et quantités de poissons avec un terminal de données. Il a une couverture mondiale totale (du pôle nord au pôle sud), un positionnement de secours par le système satellitaire Argos et une batterie de secours en cas de panne électrique de la carte principale.



©CTOI



©CTOI



©CTOI

Les dimensions du terminal sont 125 x 80 x 55 mm pour un poids de 0,50 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 300 Ø x H 160 mm pour un poids de 2,4 kg.

Figure 49: Unité et antenne MARGE

## Argos MARGE V2

L'émetteur Argos-GPS MAR-GE V2 (*figure 50*) est spécialement conçu pour la surveillance des navires de pêche. Il transmet automatiquement la position, la vitesse et le cap du navire de pêche au système satellitaire Argos. Le MAR-GE V2 peut aussi transmettre les rapports de capture qui incluent les espèces et quantités de poissons avec un terminal de données Psion ou un PC.



Les dimensions du terminal sont L 150 x l 60 x H 100 mm pour un poids de 0,48 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 165 Ø x H 135 mm pour un poids de 1,45 kg.

*Figure 50: Unité et antenne MARGE GE V2*



## Argos (Seimac) FVT

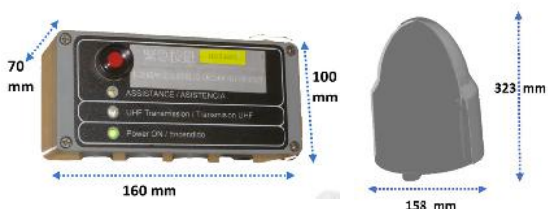
Le FVT (*figure 51*) acquiert les positions GPS du navire de pêche à partir d'un récepteur GPS intégré et transmet ces positions via le système satellitaire ARGOS. Le FVT a une couverture totale depuis le pôle nord jusqu'au pôle sud avec des positions toutes les heures ou toutes les demi-heures.



©CTOI



©CTOI



©CTOI

Les dimensions du terminal sont L.160 x l.100 x H 70 mm pour un poids de 0,50 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 158 Ø x H 323 pour un poids de 2,8 kg.

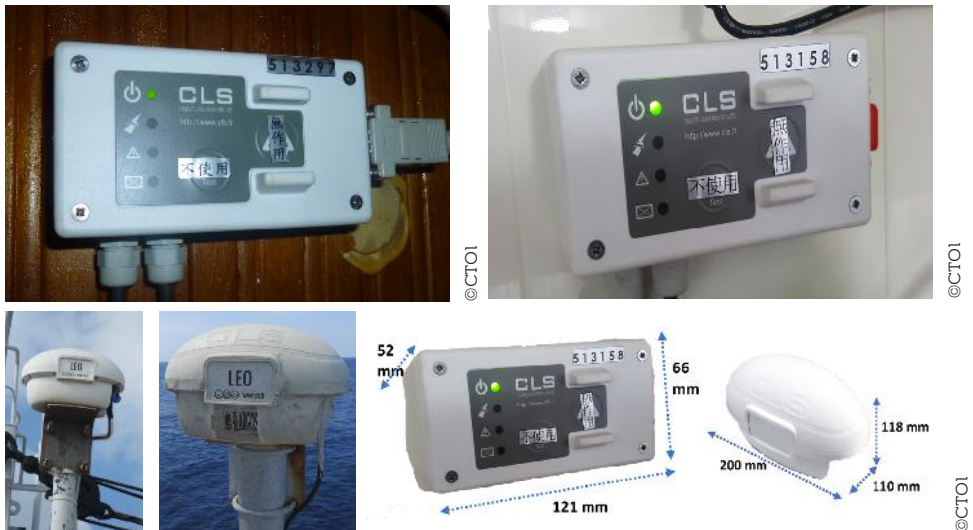
*Figure 51: Unité et antenne Seimac*

## Argos CLS LEO

Le LEO (*figure 52*) a une couverture mondiale et les fonctionnalités suivantes: rapports de position en temps réel (avec vitesse et cap), gestion des zones (géo-repérage), contrôle des coûts de diffusion par zone (au port) et CONTRÔLE À DISTANCE (consultation des paramètres du terminal: allumé, éteint, batterie branchée, etc.), modification des réglages du terminal (fréquence de déclaration...), positions sur demande (interrogation), consulta-



tion des positions archivées (mode de rediffusion de la localisation), surveillance par capteurs. Les fonctions d'ALARME sont: alarmes déclenchées par des événements géographiques (entrée/sortie de zone, navire au port ou stationnaire) ou en cas de modification des paramètres techniques (perte de signal Iridium ou GPS, panne d'alimentation électrique, batterie de secours allumée/éteinte...). Il dispose de localisation par satellite à l'échelle mondiale, de carnets de pêche et d'email (Iridium), avec une mémoire de données pouvant aller jusqu'à 90 jours.



Les dimensions du terminal sont L 121 x l 66 x H 52 mm pour un poids de 145 g.  
Les dimensions de l'antenne sont L 200 x l 110 x H 118 mm pour un poids de 762 g.

Figure 52: Unité et antenne LEO

## CLS VELA

Le VELA (figure 53) est un émetteur ARGOS/GPS, spécialement conçu pour la surveillance des navires de pêche. Il transmet automatiquement la position, la vitesse et le cap du navire par la constellation de satellites Argos. Le VELA a une couverture mondiale totale (du pôle nord jusqu'au pôle sud), les positions GPS sont déclarées à intervalles réguliers (toutes les 60 minutes),

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

sa conception robuste est conçue pour des environnements extrêmes et la durée de vie de la batterie est de 48 h en cas de panne électrique de la carte principale. Le terminal VELA est une solution de localisation des bateaux et des flottilles. Il a été pensé pour la localisation maritime à bord des bateaux équipés du dôme IP66. La position, la vitesse et le cap des navires sont transmis par la constellation de satellites Argos, élaborés par diverses agences spatiales internationales. La raison pour laquelle le terminal VELA est bien plus abordable est qu'il utilise les transmissions ARGOS qui ne sont pas en temps réel mais il répond à son objectif de localiser les navires de manière suffisante. Même si la localisation est retardée, il est possible d'obtenir une position toutes les 15 minutes en cas de besoin.



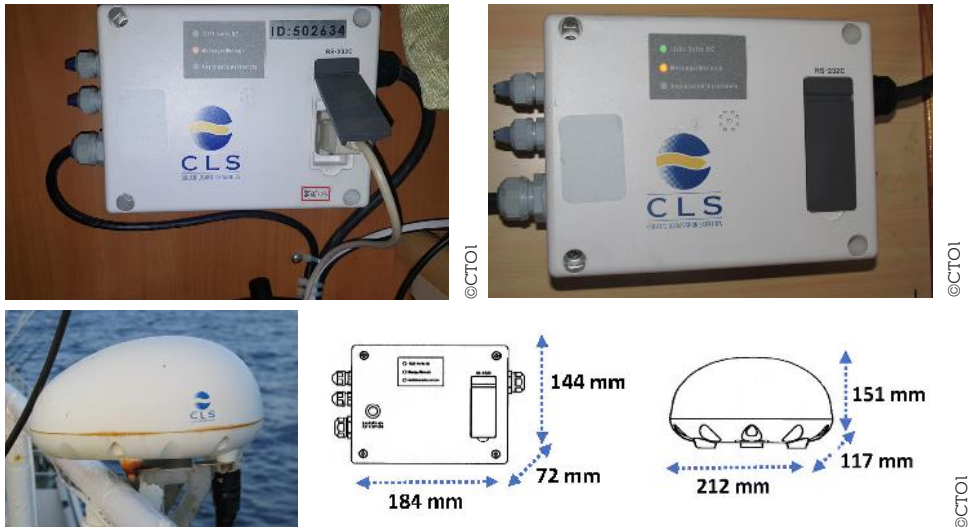
Les dimensions du terminal sont L 148 x l 160 x H 40 mm pour un poids de 0,9 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 130 Ø x L 330 mm pour un poids de 1,5 kg.

Figure 53: Unité et antenne CLS VELA

### CLS Thorium TST-100 (Iridium)

Les composants électroniques de l'unité Thoriu, TST (*figure 54*) sont entièrement enfermés dans l'antenne de l'unité en forme de dôme. Il est installé à l'extérieur avec une bonne vue du ciel - le plus souvent au-dessus de la passerelle.

Un boîtier de raccordement est monté dans la cabine de façon à permettre des communications bidirectionnelles et des diagnostics à distance grâce aux petites lumières LED. Le rapport de position GPS est envoyé à intervalles réguliers (toutes les 6 heures, toutes les 3 heures, toutes les heures, toutes les 30 minutes, toutes les 15 minutes). La position GPS sur demande (interrogation), la vitesse et le cap du navire sont également transmis. Le temps de transmission est de moins de 5 minutes (95 pour cent).

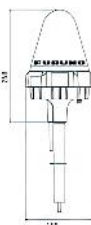
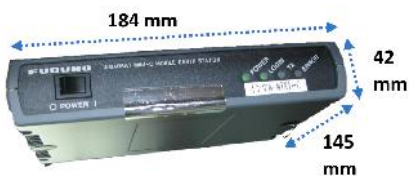


Les dimensions du terminal sont L 184 x l 144 x H 72 mm pour un poids de 500 g.  
Les dimensions de l'antenne sont L 212 x H 151 x l 117 mm pour un poids de 1,2 kg.

Figure 54: Unité et antenne Thorium TST

### **Furuno Felcom 16/19**

Le FELCOM19 (*figure 55*) se compose essentiellement d'une unité d'antenne et d'une unité de communication. Connecté à un PC, le FELCOM19 fournit l'ensemble des services de communication généraux pour les abonnés terrestres fixes et mobiles du réseau de communication Inmarsat C. Sa taille compacte permet de l'installer dans un espace restreint.



Les dimensions du terminal sont L 187 mm x l 145 mm x H 42 mm pour un poids de 1,2 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 156 Ø x L 258 mm pour un poids de 1,4 kg.

*Figure 55: Unité et antenne Furuno Felcom*

## Japan Radio Company (JRC) JUE-95VM

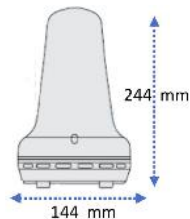
Avec le JUE-95VM Inmarsat C *figure 56*), VMS, JRC a développé un système de communication par satellite, compact et mobile permettant une localisation mondiale rapide et facile de la position précise des navires, en utilisant une messagerie de données bidirectionnelles. La surveillance des pêches est généralement onéreuse et complexe. Grâce à la remarquable solution de JRC, un système JUE-95VM compact, abordable et intégrant les dernières technologies, la surveillance des activités de pêche est d'un bon rapport coût-efficacité et d'une grande précision.



©CTOI



©CTOI



Les dimensions du terminal sont L 210 x l 150 x H 50 mm pour un poids de 1,3 kg.

Les dimensions de l'antenne sont 144 Ø x L 244 mm pour un poids de 1,5 kg.



©CTOI

Figure 56: Unité et antenne JRC JUE-95VM

### ***Thrane & Thrane (Sailor) Capsat (unité de contrôle du terminal 6194 antenne TT3027D)***

Le SAILOR 6194A TCU (*figure 57*) est un élément clé de la révolution mini-C car il s'agit d'un boîtier actif doté d'un petit micro-processeur qui peut gérer les réseaux NMEA, CAN et LAN. Une autre fonctionnalité incluse à la suite des retours des utilisateurs finaux est la présence de trois LED d'état qui peuvent fournir des informations sur le signal Inmarsat et la connexion, l'installation de GPS, l'identification du réseau de données (DNID) et le téléchargement de programmes. L'UNITÉ DE CONTRÔLE DU TERMINAL SAILOR 6194A EST UTILISÉE AUX FINS SUIVANTES: pour connecter les boutons d'alerte cachés à utiliser dans les systèmes d'alerte de sûreté du navire (SSA), ou les tableaux d'alarme non-SOLAS SAILOR 6108 ou les tableaux d'alarme SAILOR 3042E dans les systèmes de détresse non-SOLAS, pour connecter un terminal SAILOR 3027, qui dispose d'une interface CAN, avec tout autre équipement muni d'une interface Ethernet ou RS-232, pour exécuter des scripts personnalisés qui peuvent réagir à des événements enregistrés par l'unité de contrôle du terminal, par exemple dans les applications SCADA et pour la surveillance des navires. L'unité de contrôle du terminal est prise en charge par l'application de gestion Thrane LINK, un programme Windows qui garantit un suivi facile et la mise à jour logicielle des appareils connectés Cobham SATCOM prenant en charge Thrane LINK.



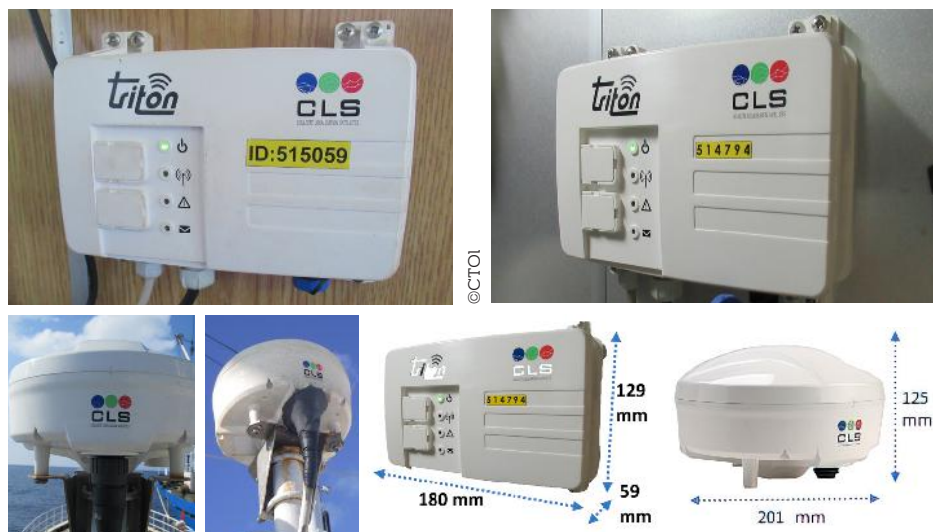
Les dimensions du terminal sont L 222 mm x l 110 mm x H 52 mm pour un poids de 1,3 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 157 Ø x 170 mm pour un poids de 1,1 kg.

*Figure 57: Unité et antenne du terminal Thrane & Thrane (Sailor) Capsat 6194*



### **CLS Triton (Iridium)**

Le Triton Advanced Terminal (*figure 58*) transmet automatiquement la position, la vitesse et le cap du navire via le système de satellites Iridium. Il est robuste, très fiable et facile à installer. La version Advanced dotée du boîtier de raccordement peut également émettre/recevoir sur demande les rapports de capture, des e-mails, des données météorologiques, etc. Il peut également se connecter à une tablette Android par Bluetooth ou à un ordinateur via un port USB. Inviolable: 1. Détecteur de manipulation si l'émetteur-récepteur est désinstallé, 2. Vis inviolables, 3. Détecteur de manipulation qui génère un message d'avertissement lorsque le dôme est ouvert.



Les dimensions du terminal sont L. 180 mm x l. 129 mm x 59 mm pour un poids de 0,36 kg. Les dimensions de l'antenne sont 201 Ø x 125 mm pour un poids de 1,65 kg.

*Figure 58: Unité et antenne CLS Triton (Iridium)*

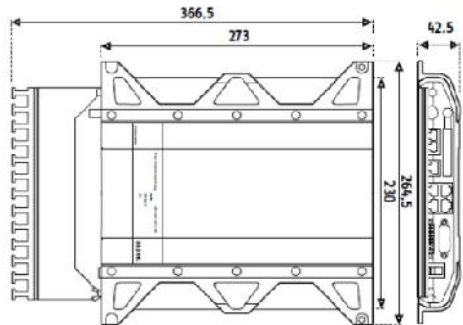


## Cobham/SAILOR 250 FLEETBROADBAND

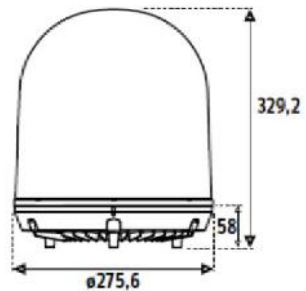
En plus d'exécuter une fonctionnalité de communication de bureau, de réseau privé virtuel (VPN) et d'utilisation d'applications IP, le SAILOR 250 Fleet Broadband (*figure 59*) peut être utilisé pour des applications dédiées de localisation et de télémétrie. Cette fonctionnalité de pointe peut accroître l'efficacité en garantissant que l'assistance à terre dispose de toutes les informations dont elle a besoin, depuis les données en temps réel sur les moteurs à des fins d'entretien jusqu'aux données de position pour la localisation et la gestion des flottilles.



©CTOI



©CTOI

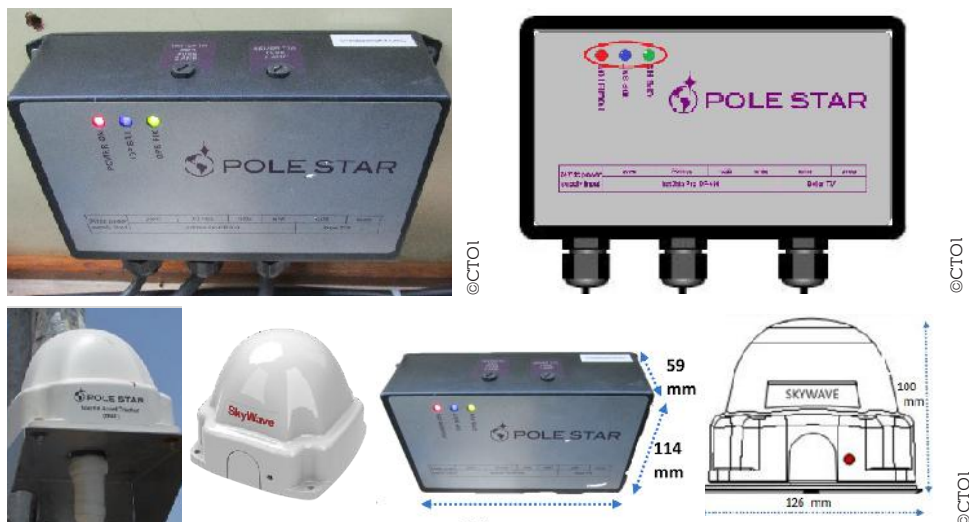


©CTOI

Les dimensions du terminal sont L 273 x l 264 x H 42,5 mm pour un poids de 2,5 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 275 Ø x H 329 mm pour un poids de 4,2 kg.

*Figure 59: Unité et antenne Cobham/SAILOR 250 FLEET BROADBAND*

**Pole Star MAT - IDP690 (figure 60)**



Les dimensions du terminal sont L 194 x l 114 x H 59 mm pour un poids de 0,48 kg.  
 Les dimensions de l'antenne sont L 125,8 x H 100,8 mm pour un poids de 0,46 kg.

**Figure 60:** Unité et antenne Pole Star MAT - IDP690

**BEAM Oceana 800**

L'Oceana 800 (figure 61) est muni d'un module GPS intégré qui peut fournir la localisation, la surveillance et la messagerie instantanée dans des applications maritimes avec divers types de navires. Le module GPS assure un positionnement précis et permet la localisation dans le monde entier. La fonction de localisation doit être configurée et activée sur l'Oceana 800 via le Falcon. Une fois allumé, la localisation et les messages instantanés peuvent être envoyés sur un numéro de portable, une adresse e-mail ou toute application de localisation via SMS/e-mail.



Les dimensions du terminal sont L 210 x l 150 x H 50 mm pour un poids de 1,3 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 224 Ø x H 144 mm pour un poids de 1,5 kg.

Figure 61: Unité et antenne BEAM Oceana 800

### Glocom GX-9

Le terminal utilisateur Glocom GX-9 (figure 62) a été conçu pour fournir une large gamme de services de communication aux propriétaires/opérateurs de navires de petite et moyenne taille, y compris des services vocaux et internet avec des données par paquets IP pouvant aller jusqu'à des téléchargements de 384 kbps sur un canal partagé.



©CTOI



©CTOI

Les dimensions du terminal sont l 275 x L 345 x H 50 mm pour un poids de 2,8 kg.  
Les dimensions de l'antenne sont 330 Ø x H 270 mm pour un poids de 3,9 kg.

*Figure 62: Unité et antenne Glocom GX-9*

### **Unités de SSN multiples à bord des navires**

Certains thoniers industriels disposent de deux unités de SSN différentes installées à bord (*figure 63* et *figure 64*). L'une des deux unités transmet les positions au CSP de l'État du pavillon et la deuxième unité de SSN transmet les positions au CSP de l'État côtier dans les eaux duquel le navire est autorisé à opérer. Ces deux unités sont équipées de petites lumières LED pour indiquer que les unités sont allumées. Cependant, cela n'indique pas le moment précis où l'unité transmet les données de SSN afin d'éviter que le signal ne soit volontairement brouillé. Ces unités auront une antenne en forme de dôme installée au-dessus de la passerelle. Les boîtiers de SSN représentés sur la photo sont les boîtiers de raccordement d'électricité.



Figure 63: Deux unités de SSN installées à bord d'un palangrier thonier (Thrane & Thrane 3022D INMARSAT et boîtier de raccordement de l'unité Trimble Galaxy)



Figure 64: Deux unités de SSN installées à bord d'un palangrier thonier (Thrane & Thrane 3022D INMARSAT et boîtier de raccordement de l'unité Argos MARGE)

#### 4.6.3. Moyens utilisés par un navire pour manipuler ou falsifier les données de SSN en vue d'empêcher la détection d'activités de pêche INDNR

Toute intervention ou manipulation physique de l'équipement du transpondeur à bord, destinée à falsifier les informations ou les données transmises en vue d'éviter la surveillance et la détection d'infractions potentielles, peut être regroupée dans les catégories en *figure 65*.



Source: CTOI 2021

Figure 65: Manipulation de l'équipement du transbordeur à bord pour falsifier les données transmises

### ***Blocage ou interruption des transmissions de données***

Il peut s'agir de la couverture de l'antenne (par exemple à l'aide d'un seau en métal), du revêtement de l'antenne avec une peinture à base de métal et/ou de la déconnexion ou du retrait du câble d'antenne. Si ces éléments font l'objet de soupçons par le CSP et/ou l'inspecteur, il conviendra d'inspecter en détail l'antenne et le câble d'antenne pour détecter les signes d'interférence, par exemple des résidus de peinture à base de métal auprès de l'antenne.

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

### ***Transmission de fausses données***

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

### ***Interruption de l'alimentation électrique***

Il s'agit soit de désactiver le transpondeur de la manière habituelle (*figure 67*) ou de retirer les câbles d'alimentation (*figure 66*). Il faut donc chercher, une nouvelle fois, des preuves d'interférence au niveau du câble. L'homologation dissuadera cela dans une certaine mesure, en spécifiant, par exemple, l'utilisation des unités équipées d'une alimentation auxiliaire par batterie qui continueront à transmettre même après que la source d'alimentation principale aura été interrompue, et aviseront le CSP de l'interruption de l'alimentation.



©CTOI

Figure 66: Boîtier de raccordement Argos avec interrupteur marche/arrêt



©CTOI

Figure 67: Boîtier de raccordement Argos éteint

### **Retrait physique du transpondeur**

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

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

### **Clonage du transpondeur**

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



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

#### **4.6.4. Inspection du SSN à bord des navires**

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

L'**encadré 25** présente une liste de contrôle ayant pour objectif de garantir que l'équipement de SSN réponde aux conditions de la Résolution CTOI 15/03.

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

1. L'unité de SSN doit être installée sur les navires de 24 mètres de LHT ou plus, ou dans le cas des navires de moins de 24 mètres, sur ceux qui opèrent dans les eaux hors de la Zone Économique Exclusive de leur État du pavillon pêchant des espèces couvertes par l'Accord CTOI dans la zone de compétence de la CTOI.
2. L'unité de SSN doit être placée dans des compartiments scellés et protégée par des sceaux officiels (ou des mécanismes) qui indiquent si l'unité a été ouverte ou compromise (inviolable). Vérifier s'il y a des indices de manipulation de l'unité, comme des bris de scellés, les égratignures sur les vis fermant hermétiquement l'unité, des preuves que des raccords de câble ont été enlevés.
3. L'unité de SSN doit être allumée lors de l'inspection et disposer d'une alimentation électrique fiable et / ou d'alimentations électriques internes auxiliaires.
4. L'état des câbles d'entrée et de sortie de l'unité doit être vérifié.
5. L'acheminement du câble d'autres unités devrait être vérifié.
6. L'état de l'antenne: des traces de peinture sur l'antenne ou sur les connecteurs attestent d'une récente manipulation.

## 4.7. Pouvoirs des inspecteurs des pêches

L'autorité de l'inspecteur des pêches peut être exercée sur l'ensemble du territoire et les eaux du pays et peut s'étendre aux navires de pêche dans des zones situées au-delà de la juridiction nationale. Les pouvoirs des inspecteurs sont décrits dans la législation des pêches et ils doivent connaître leurs pouvoirs exacts en vertu de la législation de leur pays.

Ces pouvoirs incluent généralement les éléments suivants: arraisonner les navires et accéder aux locaux à terre et réaliser les inspections; inspecter les navires, les licences, les autorisations, les registres et les documents, l'engin, la capture et l'équipement; demander des informations au capitaine et à l'équipage; et des pouvoirs généraux de recherche. L'autorité conférée aux inspecteurs doit leur permettre et leur donner le pouvoir de collecter et saisir les éléments de preuves nécessaires, en particulier s'il existe des motifs raisonnables de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes.

Le pouvoir de saisie et d'arrestation pourrait être inclus mais, dans le cas contraire, l'inspecteur doit être accompagné d'un fonctionnaire habilité à ce titre (par exemple un fonctionnaire des pêches autorisé ou un membre de la police ou de l'agence de défense).

Les inspecteurs doivent être munis et porter en permanence un identifiant attestant de leur nomination et de leurs pouvoirs en qualité d'inspecteur.

Les résultats obtenus en analysant les informations de la demande préalable d'entrée au port peuvent probablement fournir une première indication que le navire pourrait être impliqué dans la pêche INDNR (*encadré 26*) ou des activités y afférentes. Ils alerteront l'équipe d'inspection et les guideront éventuellement vers la source la plus probable de preuves requises pour confirmer ou infirmer ces soupçons. Cependant, il est aussi possible que la vérification des documents ainsi que l'inspection de l'engin et des captures révèlent des preuves de pêche INDNR ou d'activités y afférentes qu'on ne soupçonnait pas auparavant.

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

Lorsqu'il y a des raisons de soupçonner qu'un navire s'est engagé dans des activités de pêche INDNR, l'équipe d'inspection aura pour tâche importante de recueillir et d'enregistrer des éléments de preuves pour étayer ces soupçons. Les preuves devront être soumises au Secrétariat de la CTOI et à l'État du pavillon du navire et devront être judiciairement recevables.

En vertu de la Résolution CTOI 18/03 Visant à l'établissement d'une liste de navires présumés avoir exercé la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone de compétence de la CTOI, une CPC en possession d'informations indiquant qu'un ou plusieurs navires ont participé à des activités de pêche INDNR dans la zone de la CTOI durant les 24 mois précédent la réunion annuelle du Comité d'Application doit présenter une liste de ces navires au Secrétaire exécutif de la CTOI, à l'aide du Formulaire de déclaration CTOI d'activité illégale inclus à l'annexe 1. La liste doit être accompagnée des informations compilées par les inspections réalisées au port ou en mer et l'annexe 1 demande de joindre les documents associés, tels que les rapports d'arraisonnement.

L'annexe 1 réclame des informations sur les détails du navire et les éléments de la résolution CTOI qui ont été enfreints; les rapports d'inspection doivent contenir des preuves suffisantes à l'appui de la proposition d'inclusion du navire sur la liste.

L'inspecteur doit avoir de solides connaissances sur la façon de reconnaître, collecter, préserver et enregistrer les éléments de preuve et de maintenir la «*chaîne de conservation*» pour être conforme à la législation et aux procédures administratives ou judiciaires de son pays, et en tant que de besoin, aux exigences de la CTOI en matière d'inclusion des navires dans la liste.

La «*chaîne de conservation*» renvoie à la documentation ou aux enregistrements chronologiques qui reflètent l'ordre de conservation, de contrôle, de transfert, d'analyse et de traitement des preuves physiques ou électroniques. Les preuves présentées dans les procédures administratives ou judiciaires doivent être vérifiées en faisant rapport sur la chaîne de conservation.

Afin de préserver les preuves, il est important que les règles en matière de preuves soient strictement respectées conformément à la législation de l'État du port quant à la façon dont la matière première (films, cartes mémoire,

documents, etc.) est manipulée et entreposée. Les étapes généralement admises pour préserver des éléments de preuve sont présentés en *figure 68*.



Source : CTOI 2021

Figure 68: Préservation des preuves - principales étapes

Les inspecteurs peuvent également être tenus de se présenter comme témoins experts lorsque des procédures judiciaires ou administratives sont engagées à des fins de poursuites, d'indemnisation ou d'autres actions faisant la suite à l'infraction alléguée.

**Encadré 26 | Définition des activités de pêche INDNR par la CTOI**  
(Résolution 18/03)

Pour les besoins de cette résolution un navire est considéré comme s'étant engagé dans des activités de pêche INDNR lorsqu'une partie contractante ou une partie coopérante non contractante (ci-après appelée «CPC») a fourni des informations comme quoi ce navire, dans la zone de compétence de la CTOI et en relation avec des espèces couvertes par l'Accord CTOI ou par des mesures de conservation et de gestion de la CTOI:

- a. s'est engagé dans la pêche ou des activités liées à la pêche, et n'est inscrit ni sur le Registre des navires autorisés de la CTOI, conformément à la Résolution 15/04 [remplacée par la Résolution 19/04], ni sur la Liste des navires en activité; ou
- b. s'est engagé dans la pêche ou des activités liées à la pêche, alors que son État du pavillon ne dispose pas d'un quota, d'une limite des captures ou d'une allocation d'effort en vertu des mesures de conservation et de gestion de la CTOI, le cas échéant, sauf si ce navire bat le pavillon d'une CPC; ou
- c. n'a pas consigné ou déclaré ses prises, conformément aux mesures de conservation et de gestion de la CTOI, ou a fait de fausses déclarations; ou
- d. a capturé ou débarqué du poisson trop petit, en contravention des mesures de conservation et de gestion de la CTOI; ou
- e. s'est engagé dans la pêche ou des activités liées à la pêche durant des périodes de clôture de la pêche ou dans des zones fermées, en contravention des mesures de conservation et de gestion de la CTOI; ou
- f. a utilisé des engins prohibés, en contravention des mesures de conservation et de gestion de la CTOI; ou
- g. a transbordé du poisson, ou autrement participé à des opérations conjointes avec des navires de soutien ou de réapprovisionnement qui ne sont pas inclus sur le Registre des navires autorisés de la CTOI ou sur le Registre des navires autorisés à recevoir des transbordements en mer dans la zone de compétence de la CTOI; ou

- h. s'est engagé dans la pêche ou des activités liées à la pêche dans des eaux qui sont sous la juridiction nationale d'un État côtier sans la permission ou l'autorisation de cet État ou en contravention des lois et règlements nationaux de cet État côtier (sans porter atteinte aux droits souverains de l'État côtier concerné de prendre des mesures exécutoires à l'encontre dudit navire); ou
- i. s'est engagé dans la pêche ou des activités liées à la pêche alors qu'il était sans nationalité; ou
- j. s'est engagé dans la pêche ou des activités liées à la pêche en ayant intentionnellement falsifié ou caché ses marquages, son identité ou son immatriculation; ou
- k. s'est engagé dans des activités de pêche ou des activités liées à la pêche en contravention avec toute autre mesure contraignante de conservation et de gestion de la CTOI.

Chaque cas sera différent et les éléments de preuve peuvent varier d'un cas à l'autre. Les entrées dans les registres, les positions sur les cartes, les preuves de manipulation des appareils de SSN, le matériel informatique de navigation (sur les ordinateurs portables), les traceurs électroniques, etc., ainsi que toute espèce interdite et tout poisson soupçonné d'avoir été capturé de manière contraire aux conditions de la licence ou aux mesures de gestion seront considérés comme des éléments de preuve. D'autres preuves disponibles auprès du CSP peuvent comprendre les données de SSN (s'il en existe) ou toute observation de la mer nationale, des ressources aériennes ou d'une autre partie coopérante. De plus en plus de preuves sont acceptées et recevables dans les cas de pêche. Dans certains pays, les photos d'activités illégales prises par les avions, avalisées par le pilote de l'avion comme ayant été prises au moment et au lieu indiqués, sont des preuves recevables.

À l'appui des éléments de preuve concernant les activités de pêche INDNR, les éléments suivants, au moins, doivent être recueillis, y compris des copies, en mettant en évidence les entrées incorrectes (*figure 69*).

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



Figure 69: Préservation des preuves - collecte des documents

Des preuves photographiques des éléments se présentent en *figure 70*.





Figure 70: Préservation des preuves - éléments à photographier

#### 4.7.2. Audition, enregistrement et déclaration des témoins

Des appareils photographiques et des caméras vidéo sont utilisés pour photographier le marquage des navires, les documents, l'engin de pêche, l'équipement, les captures et les espaces de travail s'il y a lieu. Tout événement marquant survenu lors de l'inspection doit être photographié ou enregistré par vidéo pour servir de base à des preuves ultérieures.

Les enregistrements audio et vidéo doivent être étiquetés et enregistrés de manière sécurisée par l'inspecteur aux fins d'utilisation ultérieure. Ils peuvent être utilisés pour enregistrer les auditions du capitaine et des membres d'équipage. Cependant, il est essentiel :

- que le capitaine ou le membre d'équipage soit informé que l'audition est enregistrée;

- que le capitaine ou le membre d'équipage soit informé de ses droits avant que ne commence une audition, et en particulier si l'audition est susceptible d'être utilisée comme preuve lors d'une action en justice ultérieure;
- qu'il y ait toujours deux inspecteurs dans la salle d'audition;
- que le préambule de l'audition contienne une déclaration claire faite par l'inspecteur chargé de l'audition comme présenté dans l'encadré 27.

#### Encadré 27 | Exemple de la déclaration d'un inspecteur

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

Ce .... [DATE]..., à .... [HEURE]...,

J'interroge le capitaine du navire .... [NOM]... en ce qui concerne ... [NATURE DE L'INFRACTION OU DES INFRACTIONS POTENTIELLES et/ ou du respect général de la législation nationale et des mesures de la cto]...

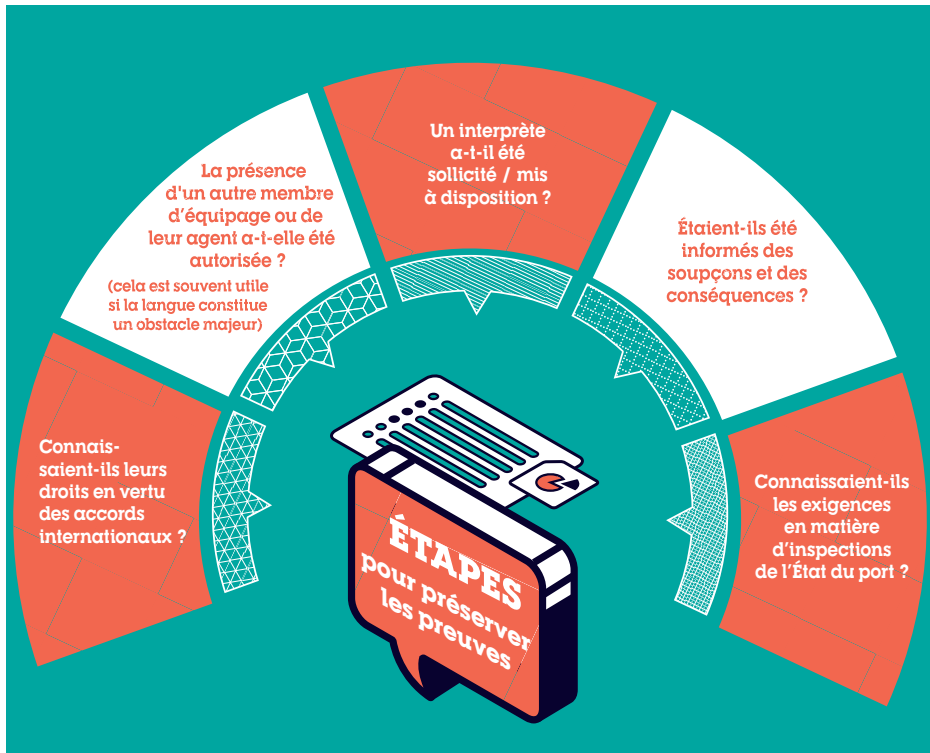
M. [NOM et poste DE LA PERSONNE INTERROGÉE] a été informé de ses droits juridiques et affirme les comprendre. Il participe volontairement à cette audition.

Sont également présents dans la salle... [NOM DE L'AUTRE INSPECTEUR ET DE TOUTE AUTRE PERSONNE présente DANS LA SALLE].

À la fin de l'audition, l'inspecteur doit conclure l'enregistrement en déclarant l'heure à laquelle s'achève l'audition. Des notes sur les principaux points de l'audition doivent être consignées dans un carnet de notes. Les enregistrements vidéo doivent afficher numériquement, dans la mesure du possible, la date et l'heure de l'enregistrement. Le titre ou l'étiquette de l'enregistrement

doit indiquer les participants, la date, l'heure, le lieu et doit être conservé de manière sécurisée.

Les auditions du capitaine du navire et des autres membres de l'équipage peuvent être source d'éléments de preuve essentiels (en supposant qu'elles soient volontaires). Hormis les dates, les heures, les noms et les signatures, d'autres directives plus importantes pour la réalisation des auditions sont présentées en *figure 71*.



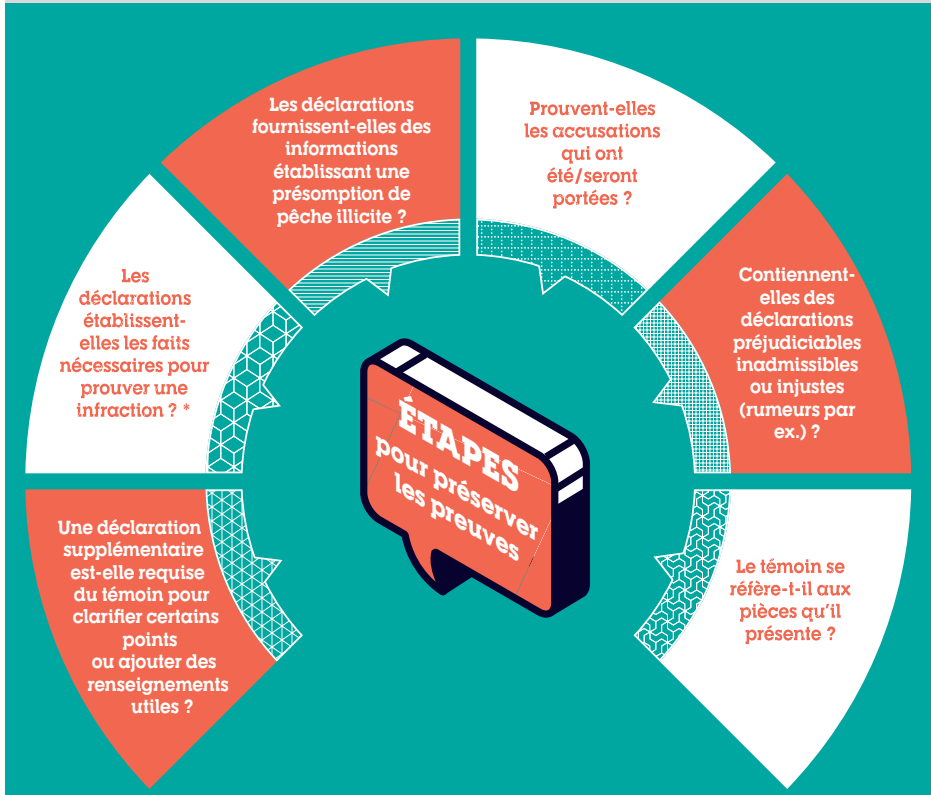
Source: CTOI 2021

Figure 71: Étapes pour préserver les preuves

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Les déclarations des témoins doivent être préparées et les originaux de toutes les déclarations des témoins doivent être en bonne et due forme et signés. Toutes les déclarations de témoins doivent être lues et les points en *figure 72* doivent être vérifiés.



Source : CTOI 2021

\*Certaines lois sur les pêches stipulent que 1) si un agent soupçonne que des poissons auxquels se réfère l'accusation ont été capturés (illégalement) dans une zone particulière des eaux; 2) qu'il est en mesure de présenter les preuves des motifs de ces soupçons; 3) que la Cour les considère raisonnables, en l'absence de la preuve du contraire, les poissons seront considérés comme ayant été pêchés de façon illégale.

Figure 72: Étapes pour préserver les preuves

Toutes notes et autres éléments de preuve recueillis par les inspecteurs seront essentiels pour étayer les enregistrements et les déclarations des témoins.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



©CTOI





## CHAPITRE 3



# PROCÉDURES

Mise en œuvre de la RMREP de la CTOI:

- demande préalable d'entrée au port;
- évaluation des risques, autorisation ou refus d'entrée au port;
- procédures opérationnelles standards pour l'inspection à bord du navire au port;
- suivi du débarquement et du transbordement au port;
- procédures de suivi et partage d'informations.

*Ce chapitre présente les principaux résultats et procédures nécessaires à la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI.*

*La première section présente les exigences relatives aux demandes préalables d'entrée au port soumises par un navire. Il décrit le processus d'analyse des risques qui doit être suivi pour chaque demande et explique les documents requis par la RMREP de la CTOI et le système e-PSM, à utiliser dans ce processus. Le résultat obtenu devrait permettre de guider le niveau d'inspection et de suivi à l'égard des navires qui reçoivent l'autorisation d'entrer dans un port.*

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

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



# 5

## Demande préalable d'entrée au port

### 5.1.

Évaluation de la demande d'entrée  
au port formulée par un navire

### 5.2.

Processus d'évaluation des risques

### 5.3.

Procédures d'évaluation de l'AREP

### 5.4.

Rapport d'évaluation des risques et guide pour remplir  
le formulaire «*Liste de contrôle- Évaluation de l'AREP*»

### 5.5.

Briefing précédant l'inspection

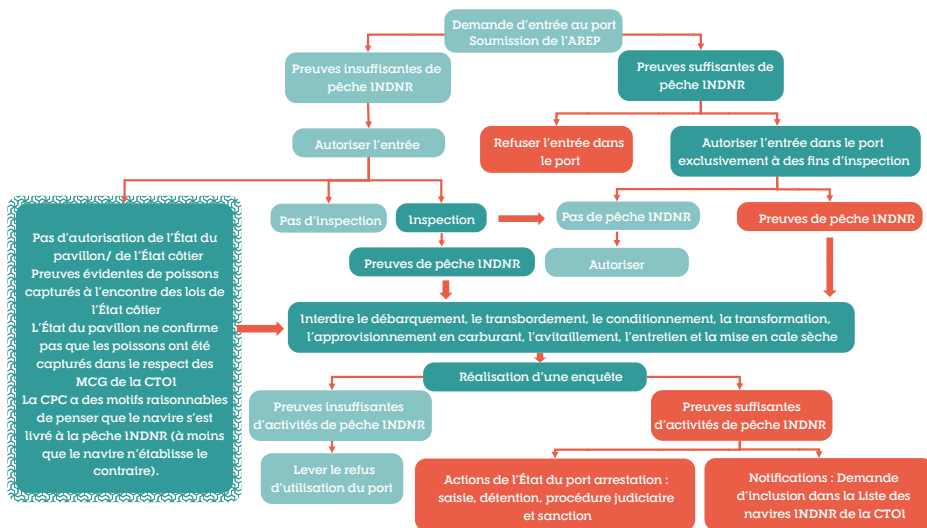


**E**n vertu de la RMREP de la CTOI, chaque CPC est tenue de désigner et de faire connaître les ports dans lesquels les navires étrangers peuvent demander à entrer. La CTOI tient à jour une liste des ports désignés concernés et les CPC doivent s'assurer qu'elles disposent des moyens suffisants pour mener des inspections dans les ports désignés.

---

Une demande préalable d'entrée au port doit être présentée par les navires pour entrer dans les ports désignés (en utilisant le formulaire d'AREP inclus à l'annexe I de la RMREP) au moins 24h avant l'entrée dans le port ou immédiatement après la fin des opérations de pêche, si la durée du trajet jusqu'au port est inférieure à 24h et que l'État du port dispose du temps suffisant pour étudier les informations. Elle établit la procédure de recherche et de vérification des antécédents et activités du navire avant d'être autorisé à entrer dans le port.

Si l'AREP apporte des preuves suffisantes établissant qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, en particulier si ce navire figure sur une liste de navires INDNR, la CPC doit interdire à ce navire d'entrer dans ses ports. Toutefois, l'entrée au port peut être autorisée exclusivement à des fins d'inspection et de prise d'autres mesures qui soient au moins aussi efficaces que l'interdiction d'entrée, et l'utilisation du port n'est alors pas autorisée.



Source: CTOI 2021

Figure 73: Processus sous-jacent aux mesures du ressort de l'État du port

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

L'AREP offre la possibilité aux autorités de l'État du port d'examiner et de vérifier les informations fournies par le navire et de déterminer si le navire, son propriétaire et/ou son capitaine se sont ou pourraient s'être livrés à des activités de pêche INDNR. La décision d'accorder l'entrée au port et/ou l'utilisation du port relève du droit de l'État du port qui exerce la souveraineté absolue sur ses ports. La RMREP de la CTOI reconnaît ce droit en stipulant qu'un navire ne peut entrer dans un port que s'il y est autorisé par l'État du port. La décision d'autoriser l'entrée au port dépend des résultats de l'évaluation de l'AREP.

La RMREP de la CTOI stipule, en outre, que chaque État du port pourra adopter des mesures plus strictes, y compris pour l'entrée au port et son utilisation, que celles prévues dans la Résolution. Les CPC pourront donc demander aux navires de soumettre davantage d'informations dans l'AREP que celles

requises au titre de l'ANNEXE I de la RMREP de la CTOI mais les CPC doivent se conformer aux exigences de la RMREP de la CTOI en ce qui concerne l'utilisation du système e-PSM, décrit précédemment au point 3.3.5.

L'évaluation de l'AREP par les autorités de l'État du port est donc une étape très importante dans la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI. La décision finale d'autoriser ou de refuser l'entrée au port doit se baser sur une analyse des risques détaillée. Un facteur de «risque» doit être attribué à chaque navire d'après les informations fournies et les informations complémentaires qui pourraient être obtenues par les autorités auprès de l'État du pavillon du navire, d'un autre État côtier, d'une ORGP ou de tout autre réseau ou organisation. Le processus d'évaluation des risques est décrit dans la partie suivante.

Dans le processus d'évaluation de l'AREP, deux étapes supplémentaires peuvent être suivies, tel que décrit dans la partie suivante. Elles sont intégrées au système d'e-PSM de la CTOI et impliquent la transmission de formulaires visant à une Demande d'informations complémentaires (RAI) et à une Notification au navire de pêche (NFV). Le système d'e-PSM fournit des instructions pour compléter, prévisualiser et recevoir les réponses aux formulaires. Il est indispensable qu'une solide coopération interinstitutionnelle soit mise en place, notamment des contacts et des communications limpides et efficaces, entre les autorités des pêches et les autres autorités, telles que les autorités responsables des ports, les douanes, l'immigration et les autorités chargées des questions juridiques et des mesures coercitives. Il doit être bien clair que l'entrée dans le port et l'utilisation du port par les navires de pêche et les navires de support (transporteurs de poissons qui n'ont pas été débarqués, navire ravitailleur, de ravitaillement en carburant, etc.) ne peuvent avoir lieu sans la décision ou l'approbation de l'autorité des pêches.

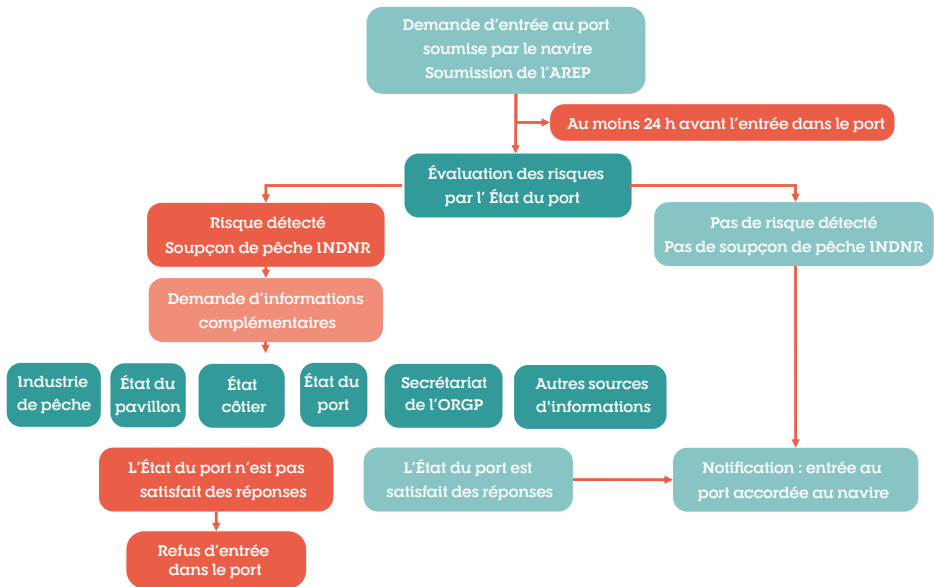
Il doit être demandé aux navires cherchant à entrer dans le port d'attendre à l'extérieur du port jusqu'à ce que les autorités des pêches ne soumettent une notification écrite au navire et aux institutions concernées.

L'entrée dans le port et l'utilisation du port (y compris des services portuaires) doivent être interdites jusqu'à ce que les autorités des pêches ne les aient autorisées.

Si un navire invoque un cas de force majeure ou de détresse, les autorités des pêches doivent être contactées immédiatement, dès réception de cette notification, afin de donner leur avis sur la véracité du motif invoqué. L'inspection doit être effectuée avant l'entrée dans le port et le navire devrait être autorisé à entrer dans le port.

En raison de la souveraineté absolue qu'exerce l'État du port sur ses ports, il n'est pas obligatoire d'autoriser les navires invoquant un cas de force majeure d'entrer dans le port. Par exemple, ils peuvent se voir refuser l'entrée s'ils présentent des menaces pour l'environnement, la sécurité, la santé, le bon ordre du port ou pour toute autre raison.

S'il est convenu d'autoriser l'entrée au port, le navire doit se rendre au port désigné et les autorités doivent être présentes à quai pour vérifier le cas de force majeure ou de détresse. L'utilisation du port doit être interdite au navire pour toute autre raison que celle invoquée pour le cas de force majeure, par exemple les débarquements, le changement d'équipage, l'approvisionnement ou les réparations ou toute autre activité connexe.



Source: CTOI 2021

Figure 74: Demande préalable d'entrée au port (AREP) et processus d'évaluation et de communication

Quatre documents facilitent et formalisent le processus d'évaluation pour l'entrée au port. Ils sont inclus aux annexes IV à VIII du présent manuel et dans l'application e-PSM, et sont résumés à la *figure 74* et l'*encadré 28* et comprennent:

- la demande préalable d'entrée au port (AREP);
- la liste de contrôle pour l'évaluation des AREP;
- la demande d'informations complémentaires à la suite d'une demande d'entrée au port (RAI-AREP);
- la notification au navire de pêche autorisant ou refusant l'entrée dans le port (NFV).

## Encadré 28 | Entrée au port - Exigences et procédures

### 1. Navire - Avant l'entrée au port

*Soumission de l'AREP pour un port désigné (à l'aide du système e-PSM de la CTOI tel que requis) au moins 24 heures avant l'entrée au port, ou moins en cas d'arrêt de la pêche sous réserve de laisser suffisamment de temps pour étudier l'AREP.*

*Toutes les informations requises doivent être fournies honnêtement.*

### 2. Autorités des pêches/du port - Procédures avant l'entrée au port

*Examinent les informations de l'AREP soumises par le navire, peuvent solliciter des informations complémentaires via:*

- le formulaire e-PSM de la CTOI Demande d'informations complémentaires - AREP ou via l'e-PSM;
- l'État du pavillon, l'État côtier, les ORGP, d'autres sources.

### 3. Évaluation des risques de l'AREP

### 4. Autorités des pêches/du port - Décision

*Communiquent leur décision au navire sur le formulaire e-PSM de la CTOI «Notification au navire de pêche».*

- autoriser l'entrée et envoyer l'autorisation d'entrée (à présenter à quai);
- autoriser l'entrée exclusivement à des fins d'inspection lorsqu'il existe des preuves suffisantes établissant une pêche INDNR ou à des activités y afférentes et prendre toute autre mesure qui soit aussi efficace que l'interdiction d'entrer dans le port pour lutter contre la pêche INDNR et les activités y afférentes et interdire d'utiliser le port;
- refuser l'entrée lorsqu'il existe des preuves suffisantes établissant une pêche INDNR ou à des activités y afférentes, y compris l'inclusion dans une Liste des navires INDNR d'une ORGP.

### 5. Communication/notification de la décision sur l'entrée au port

#### *Refus d'entrée au port*

- communiquer le refus au navire ou à son représentant.
- informer:
  - l'État du pavillon;
  - selon qu'il convient les États côtiers;
  - le Secrétariat de la CTOI (qui pourra en informer les autres ORGP).



*Interdire l'utilisation du port, prendre des mesures conformes à la législation nationale et au droit international.*

#### **Autorisation d'entrée au port**

*Communiquer l'autorisation au navire ou à son représentant.*

*Le navire ou son représentant doit présenter l'autorisation dès l'entrée au port.*

#### **6. Force majeure ou détresse**

*L'entrée au port peut être autorisée en cas de force majeure ou de détresse, exclusivement aux fins de prêter assistance à des personnes, à des bateaux ou à des aéronefs en danger ou en détresse.*

Il est essentiel d'établir des contacts et des communications limpides entre les autorités portuaires, les douanes, l'immigration et les autorités des pêches pour faire en sorte que ces dernières puissent contrôler l'accès au port ou l'interdiction d'entrée au port lorsque le port est le premier point de débarquement pour tous les navires de pêche et les navires transporteurs qui ont des poissons à bord. Le navire doit attendre à l'extérieur du port jusqu'à ce qu'une notification écrite des autorités des pêches ne soit remise au navire et aux institutions concernées, par exemple l'autorité portuaire, les douanes et l'immigration. L'utilisation du port ne doit pas être autorisée à un navire jusqu'à ce que les autorités des pêches ne l'y autorisent.

Il convient de rappeler que «*l'utilisation du port*» inclut le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson, ainsi que pour d'autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien ou la mise en cale sèche.

S'il a été décidé d'autoriser l'entrée au port en cas de force majeure ou de détresse, et gardant à l'esprit que de nombreux navires invoquent de faux motifs de force majeure pour accéder au port, les autorités des pêches doivent être présentes à quai pour vérifier le cas de force majeure ou de détresse avant toute utilisation du port, incluant le changement d'équipage, l'approvisionnement ou les réparations. Si le motif invoqué est recevable, le navire est autorisé à utiliser le port exclusivement pour le motif pour lequel la force majeure a été invoquée.

## **5.2. Processus d'évaluation des risques**

Le processus d'évaluation des risques consiste à vérifier les composantes des informations fournies dans l'AREP ainsi que toute information complémentaire reçue et à attribuer un niveau de risque à chacune d'entre elles pour déterminer la probabilité que le navire ait été impliqué ou associé à des activités de pêche INDNR.

Lors de la détermination des niveaux de risques et de la planification des inspections des navires présentant un risque élevé, les CPC doivent être conscientes que la Résolution de la CTOI prévoit des niveaux minimum d'inspection de 5 pour cent au moins des débarquements ou transbordements dans ses ports chaque année et que l'Accord de la FAO établit des priorités pour l'inspection. Celles-ci incluent les navires qui se sont vus refuser l'entrée dans un port ou l'utilisation du port, des demandes provenant d'autres États parties ou d'ORGP et les autres navires pour lesquels il existe de sérieuses raisons de soupçonner qu'ils se sont livrés à des activités de pêche INDNR.

Au regard de ces niveaux et de ces priorités, et afin de concentrer les efforts des inspecteurs disponible là où leur action pourrait être la plus efficace, le processus d'évaluation des risques est fondamental pour identifier les navires présentant un risque élevé lorsqu'il existe des soupçons ou des preuves suffisantes ou d'autres éléments de preuve d'activités de pêche INDNR.

Des exemples de critères permettant d'identifier les navires qui présentent un risque élevé et qui nécessitent donc une enquête ou une inspection approfondie, en se fondant sur les informations de l'AREP, sont indiqués en *encadré 29*.

### Encadré 29 | Exemples de critères permettant d'identifier les navires qui présentent un risque élevé

Exemple de critères	Navire présentant un risque élevé
<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Le navire n'est pas inclus dans le Registre CTOI des navires autorisés (Rés. 19/04)</li> <li><input type="checkbox"/> Le navire figure dans le Registre CTOI des navires autorisés mais a des antécédents d'activités de pêche INDNR et ne respecte pas la Résolution relative aux navires enregistrés en ce qui concerne les mesures prises par l'État du pavillon dans un tel cas, changement de propriété effective</li> <li><input type="checkbox"/> Changements de nom récents ou fréquents</li> <li><input type="checkbox"/> Changements de pavillon récents ou fréquents</li> <li><input type="checkbox"/> Changements de propriétaire récents ou fréquents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Les informations ne sont pas soumises par le navire ou sont fausses, incorrectes ou trompeuses</li> <li><input type="checkbox"/> Les efforts pour communiquer avec l'État du pavillon sont infructueux</li> <li><input type="checkbox"/> Registres de SSN/AIS non disponibles</li> <li><input type="checkbox"/> Les informations sur la dernière escale au port ne peuvent pas être vérifiées</li> <li><input type="checkbox"/> Autorisation de transbordement vers ou depuis un navire donateur non disponible</li> <li><input type="checkbox"/> Les déclarations de transbordement vers ou depuis un navire donateur ne sont pas disponibles ou sont incomplètes</li> </ul>

Source: CTOI 2021

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

du niveau de risque et leur indique les points qui nécessitent une attention particulière lors de l'inspection.

Elle est complétée dans l'application e-PSM par un cadre de Rapport d'évaluation des risques (RAR). Toutefois, le haut responsable (Secrétaire principal, par exemple) a l'entière discrétion de définir les critères utilisés au niveau national et de prendre une décision.

Comme mentionné ci-dessus, après la soumission de l'AREP et si davantage d'informations sont nécessaires, le système e-PSM fournit un formulaire de «*Demande d'informations complémentaires*» et explique le processus de remplissage et d'examen du formulaire et de réception des réponses (cf. annexe VIII).

De même, si l'AREP d'un navire ne remplit pas les critères ci-dessus et qu'il n'y a pas de raison de soupçonner des activités de pêche INDNR, le navire peut se voir attribuer un profil de risque faible, en particulier s'il transmet les informations vérifiables telles que celles-ci en *encadré 30*.

### Encadré 30 | Exemples de critères permettant d'identifier les navires qui présentent un risque faible

Exemple de critères pour	Un navire à risque faible
■	■
<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Autorisation de l'État du pavillon de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche</li> <li><input type="checkbox"/> Inclusion dans le Registre CTOI des navires autorisés, avec mention de tous les détails</li> <li><input type="checkbox"/> Autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche, exigée par un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Informations du carnet de pêche indiquant que le poisson à bord est conforme à l'autorisation applicable à bord</li> <li><input type="checkbox"/> Renseignements relatifs au navire et au propriétaire figurant dans le Registre CTOI des navires autorisés</li> </ul>

Source: CTOI 2021

Suite à l'évaluation de l'AREP (*figure 74*) et en fonction du risque perçu, la décision est communiquée aux navires sous forme de «*Notification au navire de pêche*» via le système d'e-PSM de la CTOI (annexe VII).

L'évaluation des risques peut conduire à trois résultats (*figure 75*):

- preuves suffisantes d'activités de pêche INDNR:
  - refuser l'entrée au port;
  - autoriser l'entrée au port mais exclusivement à des fins d'inspection et interdire toute autre utilisation du port;
  - lorsqu'un motif légitime de force majeure est invoqué, autoriser l'entrée au port exclusivement aux fins du motif invoqué et interdire toute autre utilisation du port.

- pas de preuves ou preuves insuffisantes d'activités de pêche INDNR:
- autoriser l'entrée au port, où l'inspection peut ou non avoir lieu.

Lorsqu'un navire se voit refuser l'autorisation d'entrer dans un port, les autorités de l'État du port doivent immédiatement informer le navire de cette décision et la communiquer à l'État du pavillon, aux États côtiers concernés, à la CTOI et aux organisations internationales pertinentes ainsi qu'aux autres États concernés qui pourraient avoir influencé la décision (*encadré 31*).

### Encadré 31 | Exigences / procédures à suivre par l'État du port concernant un navire qui s'est vu refuser l'entrée au port

Interdiction formelle d'utiliser le port imposée à un navire qui a été autorisé à entrer dans le port sans restrictions mais qui n'a pas été nécessairement inspecté si:

- Le navire n'est pas inclus dans le RAV de la CTOI ou figure dans la Liste des navires INDNR de la CTOI.
- Le navire n'est pas titulaire d'une autorisation de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par son État du pavillon.
- Le navire n'est pas titulaire d'une autorisation de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche requise par un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de sa juridiction ou s'il existe des indications manifestes que les poissons ont été capturés à l'encontre des exigences d'un État côtier.
- L'État du pavillon ne confirme pas, sur demande et dans un délai raisonnable, que les poissons ont été capturés en conformité avec les exigences de l'ORGP compétente.
- Il existe des motifs raisonnables de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes, à moins que le navire ne puisse établir:
  - qu'il agissait de manière compatible avec les résolutions de la CTOI pertinentes; ou
  - dans le cas d'apport de personnel, de carburant, d'engins et d'autres approvisionnements en mer, que le navire approvisionné n'était pas au moment de l'approvisionnement un navire qui s'était livré à la pêche INDNR.

Les services portuaires ne doivent pas être refusés:

- s'ils sont indispensables à la santé de l'équipage ou à la sécurité du navire, à condition que le besoin de ces services soit dûment prouvé; ou
- selon qu'il convient, pour la mise au rebut du navire.

Action / notification:

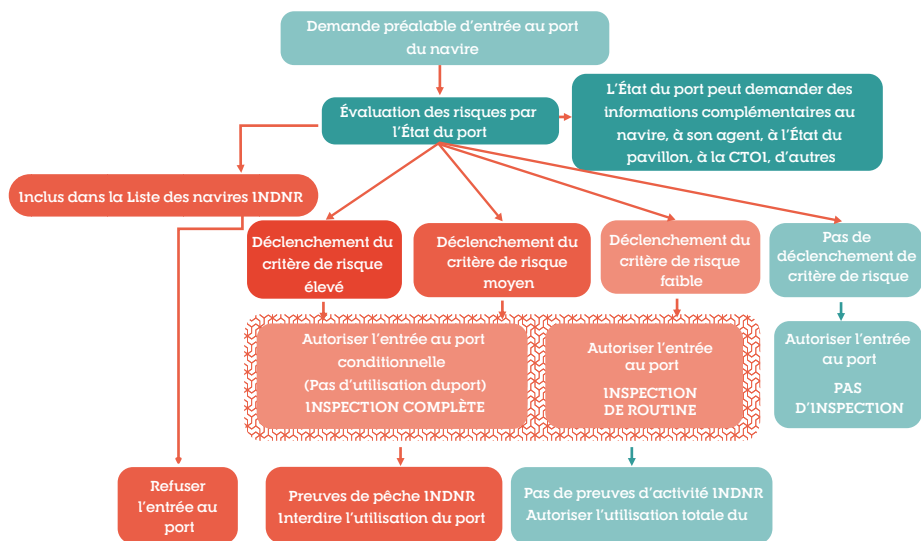
- Une notification de la décision d'interdire l'utilisation du port doit être remise dans les meilleurs délais à l'État du pavillon et aux autres institutions de l'État du port concernées, et, selon le cas, aux États côtiers concernés, à la CTOI ou aux autres ORGP et organisations internationales appropriées;
- L'activité INDNR doit être signalée à la CTOI pour inclusion dans la Liste des navires INDNR.

Levée de l'interdiction d'utilisation du port:

- Le refus de l'utilisation du port peut être annulé s'il existe des preuves suffisantes attestant que les motifs de l'interdiction étaient inadéquats ou erronés ou qu'ils ne s'appliquent plus. La notification de la levée de l'interdiction doit être remise à ceux qui avaient été informés de l'interdiction de l'utilisation du port.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



Source: CTOI 2021

Figure 75: Processus d'évaluation des risques

À la suite du processus d'évaluation des risques (figure 75), si l'entrée au port est autorisée et que l'État du port décide d'inspecter le navire, des recommandations seront formulées quant à l'inspection devant être menée à bord du navire. Les inspections portent généralement sur les points en figure 76).





Source: CTOI 2021

Figure 76: Principaux points ciblés par l'inspection au port

La RMREP de la CTOI exige que:

- chaque CPC inspecte chaque année au moins 5 pour cent des débarquements ou transbordements ayant lieu dans ses ports;
- les inspecteurs fassent tout leur possible pour éviter de retarder indûment le navire et s'assurer que celui-ci subit le moins d'interférences et de contretemps possibles et que la qualité du poisson n'est pas menacée.

La CPC du port pourra inviter les inspecteurs d'une autre CPC à accompagner ses propres inspecteurs et à observer l'inspection des opérations de débarquement ou transbordement des produits de la pêche capturés par les navires de pêche battant pavillon de l'autre CPC.

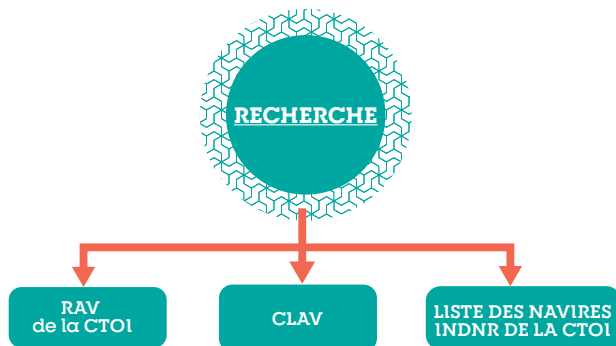
### 5.3. Procédures d'évaluation de l'AREP

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

**A**

#### Nom du navire de pêche

Source d'information recommandée:



Source: CTOI 2021

Figure 77: Sources d'informations recommandées


Rechercher dans les outils en ligne de la CTOI [<https://iotc.org/vessels>] les détails des navires pour accéder aux renseignements relatifs aux navires.

Ou consulter les outils en ligne de la liste consolidée des navires autorisés (CLAV): <http://clav.iotc.org>

Note: les navires de Taiwan, province de Chine, ne figurent pas sur le site web de la CTOI, pour toute demande d'information contacter le Secrétariat de la CTOI à l'adresse [IOTC-authorized.vessels@fao.org](mailto:IOTC-authorized.vessels@fao.org)

Coordonnées des listes des navires INDNR se trouvent en *tableau 12*.


*Tableau 12 - Pages pour les listes de navires INDNR*

	<b>CTOI:</b> <a href="http://www.iotc.org/English/iuu/search.php">http://www.iotc.org/English/iuu/search.php</a>
	<b>CCSBT:</b> <a href="https://www.ccsbt.org/sites/default/files/userfiles/file/docs_english/CCSBT_IUU_Vessel_List.pdf">https://www.ccsbt.org/sites/default/files/userfiles/file/docs_english/CCSBT_IUU_Vessel_List.pdf</a>
	<b>IATTC:</b> <a href="http://www.iatcc.org/VesselRegister/IUU.aspx?Lang=en">http://www.iatcc.org/VesselRegister/IUU.aspx?Lang=en</a>
	<b>NEAFC:</b> <a href="http://www.neafc.org/blist">http://www.neafc.org/blist</a>
	<b>ICCAT:</b> <a href="http://www.iccat.int/en/IUU.asp">http://www.iccat.int/en/IUU.asp</a>
	<b>CCAMLR:</b> <a href="https://www.ccamlr.org/en/compliance/illegal-unreported-and-unregulated-iuu-fishing">https://www.ccamlr.org/en/compliance/illegal-unreported-and-unregulated-iuu-fishing</a>
	<b>WCPFC:</b> <a href="https://www.wcpfc.int/wcpfc-iuu-vessel-list">https://www.wcpfc.int/wcpfc-iuu-vessel-list</a>
	<b>Norway:</b> <a href="http://www.fiskeridir.no/english/fisheries/norwegian-black-list">http://www.fiskeridir.no/english/fisheries/norwegian-black-list</a> (Maintien une «liste noire» de navires INDNR)

## Information ciblée

Il faut vérifier les champs suivants dans le formulaire de demande (*tableau 13*).

*Tableau 13 - Champs de l'AREP*

	État du pavillon
	Indicatif international d'appel radio
	ID du certificat d'immatriculation
	Type de SSN et Centre de Surveillance des Pêches
	Type de navire
	Propriétaire(s) du navire
	Numéro CTOI
	Engin de pêche indiqué dans l'autorisation de pêche


Historique du navire: le registre CTOI des navires autorisés fournira des détails dans quatre catégories d'informations: identification du navire, détails administratifs, caractéristiques du navire et historique du navire.

Rechercher un navire sur la liste/registre des navires autorisés d'une ORGP peut ne pas donner de résultat. Cela peut être dû à l'orthographe du nom du navire ou à une raison d'ordre administratif. Il est alors conseillé de contacter directement l'organisation (ORGP, par exemple) en fournissant les renseignements disponibles à partir de l'AREP.

### Processus de vérification

Si le navire ne figure pas dans le RAV de la CTOI, vérifier s'il est répertorié sur la liste des navires autorisés d'une autre ORGP (*tableau 14*).

*Tableau 14 - Vérifications si le navire ne se trouve pas sur la liste des navires autorisés*

	Noms précédents - dans les cas où il y a eu des changements fréquents de noms (vérifier tous les noms précédents sur les Listes des navires INDNR)
	Changements de pavillon fréquents
	Utiliser le numéro OMI (si disponible) pour vérifier par recoupement les autres listes
	Utiliser l'IRCS du navire pour la recherche et la vérification croisée.

*Il est à noter qu'un navire peut figurer sur plusieurs Listes des navires INDNR.*

Lorsqu'un navire qui figure déjà sur une liste INDNR change de pavillon, il est indispensable de contacter l'État du pavillon pour vérifier la nouvelle immatriculation ou changement de nom du navire (*encadré 32*) et lui demander s'il était au courant de l'historique INDNR du navire. Il est important de vérifier si le changement de pavillon a été accompagné d'un changement de propriétaire ou si les propriétaires précédents détiennent encore des parts dans le navire.

Enregistrer la réponse reçue de l'organisation. Si la réponse n'est toujours pas concluante, cela indiquera que le navire aurait peut-être tenté d'utiliser un faux nom. Dans ce cas, l'État du pavillon doit être contacté pour obtenir ses commentaires ou pour procéder à des vérifications complémentaires des identifiants du navire.

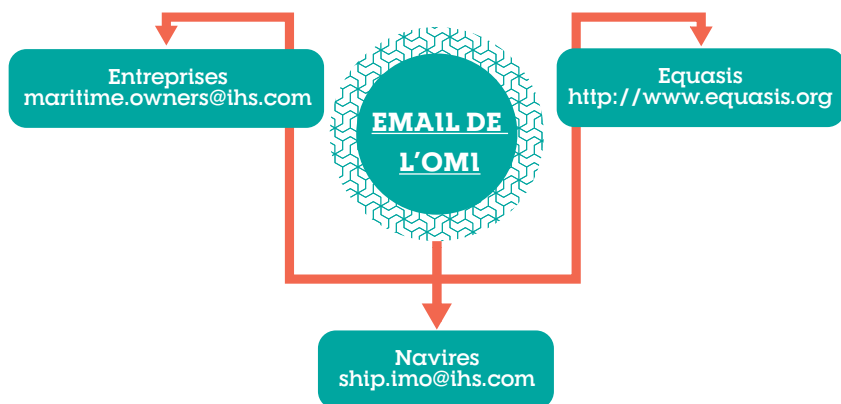
Au cas où l'État du pavillon ne répondrait pas, cela placerait le navire dans la catégorie de risque élevé. Si toute autre information fournie dans l'AREP est incorrecte ou invérifiable, cela constituerait des preuves suffisantes pour refuser l'entrée au port du navire.

**Encadré 32 | Exemple de changement de nom d'un navire de pêche**

Par exemple, un navire INDNR connu sous le nom de *Black Moon* portait précédemment les noms de *Dorita*, *Eolo*, *Magnus*, *Thule* et *Red Moon*. Ce navire était enregistré sous des noms différents sur plusieurs listes des navires INDNR. Il a utilisé un nouveau nom, l'«*Ina Maka*», pour pouvoir entrer au port. Toutefois, il affichait toujours l'Indicatif international d'appel radio (IRCS) du navire enregistré sous le nom de «*Black Moon*». (Source: Liste des navires INDNR de COLTO).

**B** **Numéro OMI**

Source d'information recommandée:



Source: CTOI 2021

Figure 78: Sources d'information pour le numéro OMI

Equasis est un outil visant à réduire les transports maritimes inférieurs aux normes. Il fournit des informations relatives à la sécurité sur les navires et les entreprises.

Site web: <http://www.equasis.org>

Fairplay assure une prestation de services après avoir reçu un formulaire de demande de numéro OMI complété.

Coordonnées: IHS Fairplay, Lombard House, 3 Princess Way Redhill, Surrey RH1 1UP Royaume-Uni.

Téléphone: +44 1737 379043.


Site web: <http://www.imonumbers.lrfairplay.com/>

E-mail: [data-audit@lrfairplay.com](mailto:data-audit@lrfairplay.com)

### Information ciblée

Fournir des détails pour vérifier les champs en **tableau 15** dans le formulaire de demande.

*Tableau 15 - Numéro IMO: informations ciblées*

	Port et date de la dernière escale
	État du pavillon actuel
	Indicatif international d'appel radio
	Propriétaire(s) du navire
	Nom précédent du navire
	Type de navire
	Coordonnées des personnes à contacter concernant le navire
	ID du certificat d'immatriculation
<p><i>Note: l'AIS peut aussi fournir des renseignements sur la dernière escale du navire et sur sa position actuelle.</i></p>	

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

## Processus de vérification

Vérifier par recoupement les informations des champs suivants du formulaire de l'AREP pour vérifier (*tableau 16*).

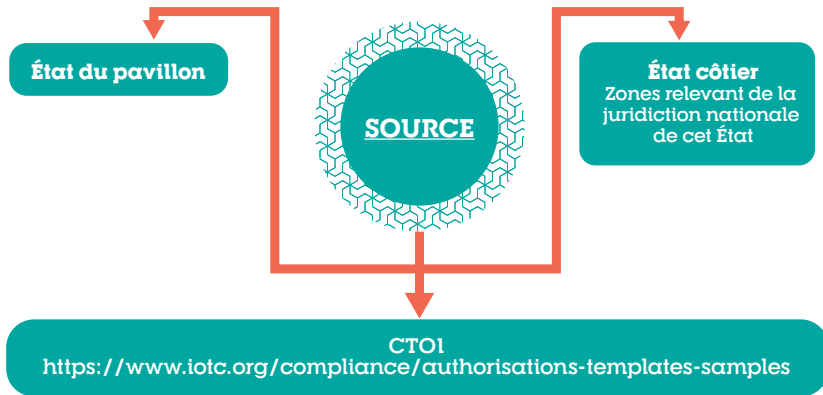
*Tableau 16 - Numéro IMO: vérification*

	Port et date de la dernière escale
	État du pavillon actuel
	Indicatif international d'appel radio
	Propriétaire(s) du navire
	Nom précédent du navire
	Type de navire
	Coordonnées des personnes à contacter concernant le navire
	ID du certificat d'immatriculation



## C Autorisations de pêche

Source d'information recommandée:



Source: CTOI 2021

Figure 79: Sources d'informations pour les autorisations de pêche

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

Rechercher sur le site web de la CTOI le modèle de l'ATF, le nom de l'Autorité compétente, le nom et les informations de contact du personnel de l'Autorité compétente, la signature du personnel de l'Autorité compétente, le sceau officiel de l'Autorité compétente:

<https://iotc.org/compliance/authorizations-templates-samples>

[Demande de connexion des CPC à [IOTC-Authorised-Vessels@fao.org](mailto:IOTC-Authorised-Vessels@fao.org)]


## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Information ciblée

Demander des renseignements au sujet de l'autorisation délivrée au navire en ce qui concerne les informations en **tableau 17**.

*Tableau 17 - Autorisations de pêche: informations ciblées*


	Identifiant
	Autorité émettrice
	Indicatif international d'appel radio
	Validité de la période autorisée
	Zone de pêche autorisée
	Espèce cible autorisée
	Engin
	Registres de SSN

Si le navire a pêché dans des zones relevant de la juridiction nationale d'un autre pays, demander des précisions sur l'autorisation délivrée par ce pays et répéter la procédure.

### Processus de vérification


Vérifier les informations fournies en **tableau 18**.

*Tableau 18 - Autorisation de pêche: vérification*

	Autorisation de pêche délivrée par les fonctionnaires accrédités de l'État du pavillon
	Zone de pêche autorisée par rapport à la zone où le navire aurait, semble-t-il, pêché
	Engin de pêche autorisé
	Période de validité de l'autorisation de pêche (Date à partir de/jusqu'à, année)
	Espèce cible autorisée (espèce ou groupe d'espèces)
	Exigences en matière de SSN (fréquence de déclaration, déclaration manuelle)

Tout écart constaté dans une ATF suffirait à éveiller des soupçons. Si la validité de l'autorisation de pêche de l'État du pavillon fournie par le navire dans l'AREP est mise en doute, contacter les autorités compétentes de l'État du pavillon et solliciter des précisions en ce qui concerne **tableau 19**.

*Tableau 19 - Autorisation de pêche: vérifier en cas de soupçons*

	Identifiant (numéro de série national de l'ATF/la licence de pêche)
	Validité de la période autorisée (ATF/licence de pêche)
	Zone de pêche autorisée (ATF/licence de pêche)
	Engin de pêche
	Autorité émettrice (ATF/licence de pêche)
	Indicatif international d'appel radio
	Espèce cible autorisée
	Registres de SSN

## D

### **Autorisation(s) de transbordement appropriée(s)**

#### **Source d'information recommandée:**

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

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


## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Information ciblée


Vérifier les informations suivantes relatives au navire en **tableau 20**.

*Tableau 20 - Autorisation de transbordement: informations ciblées sur les détails du navire*

	Nom du navire
	Numéro d'enregistrement CTOI
	Numéro d'immatriculation national
	Statut de l'autorisation
	État du pavillon
	Indicatif international d'appel radio

Vérifier les caractéristiques des navires, y compris l'historique du navire en **tableau 21**.


*Tableau 21 - Autorisation de transbordement: informations ciblées sur l'historique du navire*

	Type de navire
	Longueur du navire
	Tonnage du navire
	Engin utilisé par le navire
	Propriétaire du navire
	Opérateur du navire

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

## Processus de vérification (tableau 22)

Tableau 22 - Autorisation de transbordement: vérification

	Vérifier la validité et les informations détaillées concernant l'autorité compétente délivrant l'autorisation de transbordement
	Noter si le navire est inclus dans la Liste CTOI des navires transporteurs autorisés
	Recouper les données et vérifier les informations par rapport à celles de l'AREP
	Vérifier par recoupement l'autorisation de transbordement pour déterminer si la zone de l'autorisation de transbordement correspond à la position du transbordement
	Vérifier les dates par rapport à la période de validité du transbordement

### E

## Informations de transbordement concernant les navires donateurs

Source d'information recommandée:

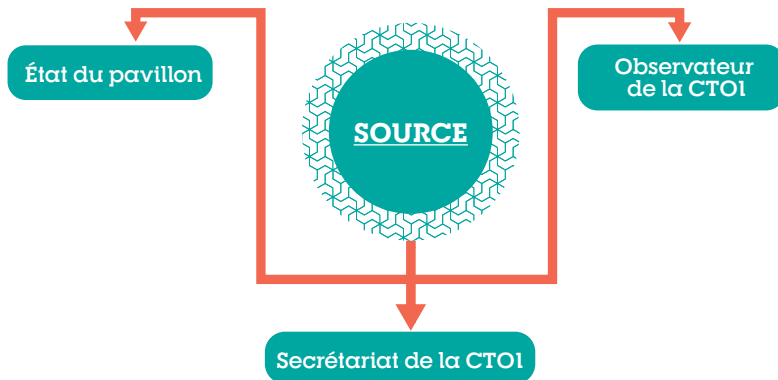


Figure 80: Sources d'informations sur le transbordement

— Demande préalable d'entrée au port —


## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

En cas de doute ou si l'information n'est pas fournie par l'État du pavillon ou si des copies ne sont pas soumises avec l'AREP, demander des renseignements au Secrétariat de la CTOI ([IOTC-transshipment@fao.org](mailto:IOTC-transshipment@fao.org)) et vérifier l'identité et l'information avec l'observateur de la CTOI affecté au navire ou avec le prestataire de services d'observateurs (*figure 80*).

### Information ciblée (*tableau 23*)


*Tableau 23 - Autorisation de transbordement: informations ciblées*

	Autorisation de transbordement originale fournie aux navires donateurs
	Déclarations de transbordement soumises par les navires donateurs
	Déclarations de transbordement soumises par le navire receveur

### Processus de vérification

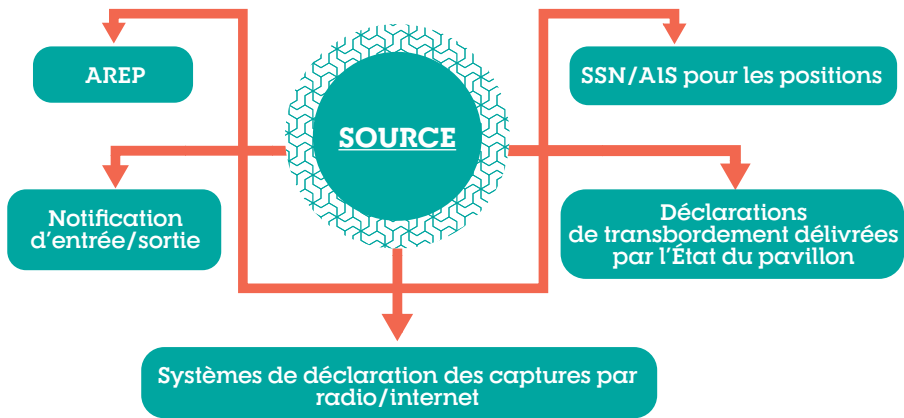
Si le navire transporteur fait escale au port, il est recommandé que l'État du port sollicite les déclarations de transbordement en fonction de *tableau 24*.

*Tableau 24 - Autorisation de transbordement: vérification*

	Vérifier que les déclarations sont à bord du navire transporteur et ont été communiquées au Secrétariat de la CTOI
	Vérifier les détails de la déclaration de transbordement: zone, espèce, date
	Vérifier que les déclarations de transbordement ont été signées par l'observateur de la CTOI affecté sur le navire transporteur

## F Capture totale à bord

Source d'information recommandée (figure 81)




Source: CTOI 2021


Figure 81: Sources d'informations pour captures totales à bord

Information ciblée (tableau 25)

Tableau 25 - Captures totales à bord: informations ciblées

	<p>Quantités totales de poissons à bord par code d'espèce et de produit.</p> <p>Zone de capture pour chaque espèce: haute mer et eaux relevant d'un État côtier</p>
---	---

**Processus de vérification (tableau 26)***Tableau 26 - Captures totales à bord: vérification*

	Zone de capture par rapport aux autorisations de pêche
	Vérifier que les espèces correspondent à celles indiquées sur l'autorisation de pêche
	Concernant les ailerons de requins, noter le pourcentage par rapport au poids total des troncs de requins
	La capture totale ne dépasse pas la quantité autorisée indiquée sur l'autorisation
	Vérifier la limite des prises accessoires par rapport au poids total des espèces cibles

#### **5.4. Rapport d'évaluation des risques et guide pour remplir le formulaire «Liste de contrôle-Évaluation de l'AREP»**

Le formulaire du Rapport d'évaluation des risques (RAR) du système e-PSM de la CTOI a été conçu pour actualiser et faciliter l'utilisation électronique de la Liste de contrôle pour l'évaluation des AREP, décrite ci-après. La Liste de contrôle est néanmoins toujours disponible pour une utilisation manuelle, en cas de besoin.

Le RAR et la Liste de contrôle sont réservés à l'usage interne de l'État du port afin d'enregistrer:

- les actions pertinentes (réception de l'AREP, par exemple);
- les informations pertinentes (navires figurant dans la Liste des navires INDNR ou dans la Liste des navires autorisés, par exemple);
- les communications pertinentes (avec l'État du pavillon, le navire, autres).



Dans le processus de décision quant à autoriser un navire à entrer dans le port, les résultats servent de base au briefing de l'équipe d'inspection et à l'avertir du niveau de risque et des points qui nécessitent une attention particulière au cours de l'inspection.

Le RAR et la Liste de contrôle comportent tous deux des champs pour la réception d'une AREP, les recherches sur les listes des navires des ORGP concernées (navires INDNR, navires autorisés) et les autorisations de pêche en cours de validité délivrées par l'État du pavillon. D'autres sources de renseignements sont également encouragées et dans les deux cas la liste n'est pas exhaustive.

Toutefois, ils diffèrent sur certains points car les champs du RAR incluent aussi:

- |   |   |
|---|---|
| → divergence d'identifiants du navire;                                  | → absence de réponse au RAI;                                |
| → refus précédemment opposé à l'entrée dans un port;                    | → informations détaillées sur les navires;                  |
| → fausse déclaration grave dans une déclaration précédente de captures; | → navire en activité;                                       |
| → SSN à bord;   | → historique du pavillon;                                   |
| → inclusion précédente dans une Liste des navires INDNR;                | → historique du propriétaire;                               |
| → propriétaire figurant dans une liste des navires INDNR;               | → licence de pêche dans les eaux relevant d'un État côtier; |
| → AREP précédente présentée dans ce port;                               | → transbordements en mer;                                   |
|   | → autorisation de pêche non-valide de l'État du pavillon.   |

Les champs de la Liste de contrôle incluent les éléments suivants qui ne figurent pas dans le formulaire de RAR:

- les autorisations de transbordement et informations concernant les navires donateurs;

- les recommandations sur l'accès au port et les inspections.


Lors du remplissage des formulaires, il est recommandé de rajouter toutes les informations pertinentes même si un champ spécifique n'est pas prévu à cet effet.

La Liste de contrôle en *tableau 27* est disponible à l'annexe VI. Les actions et instructions pour remplir le formulaire sont décrites ci-après pour chaque champ.

Instructions générales pour remplir le formulaire:

- date d'application de la mesure:
  - consigner la date à laquelle elle a été traitée en utilisant le format JJ/MM/AAAA;
  - si une mesure s'est échelonnée sur plus d'une journée, inscrire la date de début et de fin du processus;
  - si une demande d'informations complémentaires est formulée, consigner la date à laquelle la demande a été formulée, noter les moyens de transmission de la demande d'information, soit par fax, e-mail, ou téléphone. Consigner la date à laquelle une réponse a été reçue en retour.
- irrégularités potentielles, observations et résultats des mesures:
  - saisir en texte libre les résultats de la recherche ou du processus de vérification. Lorsque les informations ne sont pas concluantes ou en cas de soupçon d'informations falsifiées ou non concluantes, cela doit être mis en évidence afin de prendre des mesures supplémentaires ou mener d'autres enquêtes.

Tableau 27 - Liste de contrôle : évaluation d'une demande préalable d'entrée au port

		<b>LISTE DE CONTRÔLE</b> <b>ÉVALUATION D'UNE DEMANDE PRÉALABLE D'ENTRÉE AU PORT</b>	
Nom de l'agent	Inscrire le nom de l'agent des pêches	ID	Inscrire le numéro d'identification de l'agent des pêches
Rubriques / mesures	Date d'application de la mesure	Irrégularités potentielles/ observations/résultats des mesures	
<b>AREP reçue</b>	...../...../.....	Consigner la date et l'heure de réception de l'AREP. Note: → Comment la demande a-t-elle été adressée, par courriel, télécopie ou copie imprimée ? → Provient-elle directement du navire ou a-t-elle été délivrée par un agent ou par l'autorité des pêches du navire ou un autre organisme ?  Cocher la case appropriée (✓).	
<b>Nom du navire</b>	Inscrire le nom des navires		
<b>Pavillon</b>	Inscrire le pavillon		
<b>Numéro CTOI</b>	Inscrire le numéro CTOI		
<input type="checkbox"/> Premier port d'escale <input type="checkbox"/> Occasionnel <input type="checkbox"/> Régulier			
<b>Port et date de la dernière escale:</b>			
Inscrire la date et le nom ou code de la dernière escale			
<b>Objet de l'escale:</b>	<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation du poisson <input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Force majeure		Cocher l'objet de l'escale (✓).

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

<p><b>Vérification sur les listes des navires INDNR</b></p> <p>CTOI: <a href="http://www.iotc.org/English/iuu/search.php">www.iotc.org/English/iuu/search.php</a>          ICCAT: <a href="http://www.iccat.int/en/IUU.asp">www.iccat.int/en/IUU.asp</a>          CCSBT: <a href="http://www.ccsbt.org/en/content/ccsbt-record-authorized-vessels">www.ccsbt.org/en/content/ccsbt-record-authorized-vessels</a>          CCAMLR  <a href="http://www.ccamlr.org/en/compliance/non-contracting-party-iuu-vessel-list">www.ccamlr.org/en/compliance/non-contracting-party-iuu-vessel-list</a>          IATTC <a href="http://www.iattc.org/VesselRegister/IUU.aspx?Lang=en">www.iattc.org/VesselRegister/IUU.aspx?Lang=en</a>          WCPFC  <a href="http://www.wcpfc.int/vessels#IUU">www.wcpfc.int/vessels#IUU</a>          NEAFC  <a href="http://www.neafc.org/blist">www.neafc.org/blist</a>          OPRT tient à jour des liens vers quatre des principales ORGP)  <a href="http://www.tuna-org.org/vesselneg.htm">www.tuna-org.org/vesselneg.htm</a>          (tient à jour une «Liste noire» des navires INDNR)  <a href="http://www.fiskeridir.no/english/ fisheries/norwegian-black-list">www.fiskeridir.no/english/ fisheries/norwegian-black-list</a></p>	<p>---/---/---</p>	<p>Sur la liste des navires INDNR:</p>	<p><b>OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/></b></p> <p>Procédure suivie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ vérifier si le nom du navire est associé à toute liste des navires INDNR;</li> <li>→ noter les sites web consultés;</li> <li>→ procéder d'abord à une recherche électronique sur toutes les listes des navires INDNR disponibles en utilisant le nom du navire, l'IRCS et le numéro OMI.</li> </ul> <p>Si le nom du navire n'apparaît pas sur la liste positive de la CTOI ni sur aucune des listes des navires INDNR, contacter l'État du pavillon et vérifier s'il se trouve sur la liste positive d'une autre organisation.</p> <p>Aux termes de l'alinéa 7 de la Résolution 16/11, une demande d'informations complémentaires peut être envoyée à l'agent et / ou au navire et à l'État du pavillon.</p> <p>Vérifier si le navire a changé de noms et de pavillon et vérifier de nouveau si les noms précédents figurent sur les listes des navires INDNR.</p> <p>Lorsqu'un navire qui figure déjà sur une liste des navires INDNR change de pavillon, il est essentiel de contacter l'État du pavillon pour vérifier le nouvel enregistrement du navire et tenter de savoir si l'État du pavillon est au courant de l'historique INDNR du navire. Il est important de vérifier si le changement de pavillon a été accompagné d'un changement de propriétaire ou si les propriétaires précédents détiennent encore des parts dans le navire.</p>
<p><b>Vérification sur les listes positives</b></p>	<p>---/---/---</p>	<p>Sur la liste positive:</p>	<p><b>OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/></b></p> <p>Inscrire OUI s'il est enregistré sur une liste positive reconnue.          Note: les navires de Taiwan, province de Chine, ne figurent pas sur le site web de la CTOI. Par conséquent, il faut demander des renseignements auprès du Secrétariat de la CTOI à <a href="mailto:authorised.vessels@iotc.org">authorised.vessels@iotc.org</a></p>

<b>S'il ne figure pas sur les listes positives, contacter (√):</b>		
<input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> autres _____	---/---/---	Lorsqu'un navire ne figure pas sur une liste positive ni n'est répertorié sur une liste des navires INDNR, des informations supplémentaires peuvent être demandées à l'État du pavillon ou directement au navire ou à ses propriétaires.
<b>Réception de la réponse</b>	---/---/---	Commenter sur la réponse et sur la liste si le navire est répertorié sur une autre liste positive, ou sur la raison avancée au cas où il ne figurerait sur aucune liste.
<b>Autorisation de pêche de l'État du pavillon</b>	---/---/---	<p>Vérifier les détails concernant l'ATF ou les ATF délivrées au navire (si disponibles).</p> <p>Si le navire n'est pas déjà entré dans ce port et s'il n'y a aucun antécédent d'inspection du navire ayant eu lieu dans le port, il serait souhaitable de contacter les autorités des pêches de l'État du pavillon et de demander une copie de l'autorisation de pêche qui a été délivrée au navire. Le contenu de l'ATF peut être recoupé avec les informations fournies par le navire dans son AREP.</p> <p>Si le navire indique qu'il pêchait avec une licence de pêche obtenue d'un État côtier, ces documents devront donc être examinés attentivement pour en déterminer l'authenticité.</p> <p>Tout écart noté serait cause de soupçon.</p>
<b>Si l'ATF n'est pas fournie, contacter:</b>	---/---/---	Si le navire ne fournit pas de copie de l'autorisation de pêche dans l'AREP ou à la suite d'une nouvelle demande formulée au navire pour obtenir cette information, il faut alors noter si une communication a été tentée, ou établie avec l'État du pavillon ou les autorités des États côtiers.
<input type="checkbox"/> l'État du pavillon <input type="checkbox"/> l'État côtier	---/---/---	
<b>Réception de la réponse</b>	---/---/---	Noter les principaux aspects de la réponse, les observations relatives à l'exhaustivité et à la rapidité.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

<p><b>Autorisation de transbordement</b></p>	<p>---/---/----</p>	<p>La vérification des informations relatives aux autorisations de transbordements auprès des organisations de pêches concernées, de l'État du pavillon ou de l'État côtier concerné suivra la même procédure que la vérification de l'ATF. En outre, le navire transporteur doit faire l'objet d'une vérification croisée pour savoir s'il figure sur la liste positive ou sur la liste des navires INDNR des ORGP. Le transporteur doit figurer sur la liste CTOI des navires enregistrés pour pouvoir opérer dans la zone de compétence de la CTOI.</p>
<p><b>Si l'autorisation n'est pas fournie, contacter:</b></p> <p><input type="checkbox"/> l'État du pavillon <input type="checkbox"/> autre</p>	<p>---/---/----</p>	<p>Les détails de la réponse reçue de l'organisation doivent être consignés. Si la réponse n'est toujours pas concluante, cela indiquera que le navire aurait peut-être tenté d'utiliser un faux nom. Dans ce cas, l'État du pavillon doit être contacté pour obtenir ses commentaires ou pour procéder à des vérifications complémentaires des identifiants du navire. Au cas où l'État du pavillon ne répondrait pas, cela placerait le navire dans la catégorie de risque élevé. Si toute information fournie dans l'AREP s'avère incorrecte ou invérifiable, cela constituerait des preuves suffisantes pour refuser l'accès au port au navire.</p>
<p><b>Réception de la réponse</b></p>	<p>---/---/----</p>	<p>Noter les principaux aspects de la réponse, les observations relatives à l'exhaustivité (identifiant, autorité émettrice et période de validité) et à la rapidité.</p>
<p><b>Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs</b></p>	<p>---/---/----</p>	<p>Vérifier l'information relative aux transbordements sur les navires donateurs: pavillon, zone de capture, espèces Les navires donateurs doivent être vérifiés pour savoir s'ils figurent sur la liste positive ou sur la liste des navires INDNR de l'organisation de pêche concernée.</p>

<p><b>Si un navire donateur ne se trouve pas sur la liste positive, contacter:</b></p>	<p>___/___/_____</p>	<p>Si un navire donateur ne figure pas sur une liste positive et n'est pas enregistré sur une liste des navires INDNR, des informations supplémentaires peuvent être demandées à l'État du pavillon ou directement au navire de pêche ou à ses propriétaires.</p>
<p><input type="checkbox"/> l'État du pavillon <input type="checkbox"/> autre _____</p>		
<p><b>Réception de la réponse</b></p>	<p>___/___/_____</p>	<p>Noter les principaux aspects de la réponse, des observations sur l'exhaustivité (identifiant, autorité émettrice et période de validité) et à la rapidité.</p>
<p><b>Demande d'informations complémentaires</b></p>	<p>Oui <input type="checkbox"/></p> <p>___/___/_____</p> <p>Réponse reçue:</p> <p>___/___/_____</p> <p>Non <input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêche de l'État côtier (préciser): _____</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêche de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de transbordement de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Carnet de pêche depuis le ___/___/_____ jusqu'au ___/___/_____</p> <p><input type="checkbox"/> Certificat d'immatriculation du navire de pêche</p> <p><input type="checkbox"/> Déclarations de transbordement de la CTOI</p> <p><input type="checkbox"/> Registre SSN depuis le ___/___/_____ jusqu'au ___/___/_____</p> <p>Copie <input type="checkbox"/> du passeport <input type="checkbox"/> de la carte d'identité du capitaine du navire</p> <p><input type="checkbox"/> Autres documents: (préciser): _____</p> <p><i>Cocher (✓) les renseignements que vous avez demandés.</i></p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

<p><b>Recommandations sur l'accès au port</b></p>	<p>___/___/___</p>	<p><input type="checkbox"/> Autoriser l'entrée et l'utilisation des installations portuaires</p> <p><input type="checkbox"/> Autoriser l'entrée mais pas l'utilisation des installations portuaires jusqu'à ce que le navire n'y soit autorisé après avoir fait l'objet d'une inspection portuaire exhaustive (S'il n'y est pas autorisé, refuser l'utilisation des installations portuaires et appliquer les MREP pour contacter l'État du pavillon et d'autres États côtiers appropriés ainsi que le Secrétariat de la CTOI).</p> <p><input type="checkbox"/> Refuser l'entrée</p> <hr/> <p><i>Cocher (v) la case appropriée.</i></p>
<p><b>Si l'entrée est autorisée, formuler des recommandations pour les inspections</b></p>	<p>___/___/___</p>	<p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêche /de TRX de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de transbordement de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Carnet de pêche</p> <p><input type="checkbox"/> Engin de pêche et équipement associé</p> <p><input type="checkbox"/> Captures à bord</p> <p><input type="checkbox"/> Autres documents:</p> <p>-----</p> <hr/> <p><i>Cocher (v) la case appropriée en fonction des incohérences relevées lors de l'évaluation de l'AREP pour servir de base au briefing de l'équipe d'inspection et indiquer les points sur lesquels il convient d'apporter une attention particulière lors de l'inspection.</i></p>



## 5.5. Briefing précédant l'inspection


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

En fonction du niveau d'inspection requis, c'est-à-dire inspection complète comprenant les documents, les engins de pêche et les captures ou inspection de routine des documents et contrôle du débarquement des prises, le briefing permet à l'équipe d'inspection de préparer leur équipement et de pénétrer dans des compartiments fermés ou soumis à des températures extrêmement froides durant l'opération. Le briefing doit comprendre les éléments en *tableau 28*.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Tableau 28 - Orientation précédant l'inspection

	Des copies de la Demande préalable d'entrée au port (AREP) soumise par le navire
	Des copies de la Demande d'informations complémentaires à la suite d'une demande d'entrée au port (formulaire e-PSM)
	Des copies du RAR ou la Liste de contrôle pour l'AREP
	Des copies de la notification au navire de pêche (formulaire NFV e-PSM)
	Le mandat autorisant l'inspection, faisant référence à la législation du pays et aux résolutions pertinentes de la CTOI
	Le résumé de l'enquête d'après l'évaluation des risques, en notant en particulier les informations qui doivent être vérifiées et recevoir une attention particulière au cours du processus d'inspection
	Des copies des déclarations de transbordement lorsqu'elles sont disponibles
	Des copies des registres SSN/AIS lorsqu'ils sont disponibles
	La liste des engins de pêche et des quantités qui devraient se trouver à bord
	La liste des codes de produits et du poids des espèces cibles et des espèces accessoires que le navire a déclarées à bord
Les tableaux et les formules utilisés pour le calcul des mesures volumétriques des cales à poissons	

# 6

## Procédures opérationnelles standards - inspection à bord d'un navire

### 6.1.

Procédure de pré-embarquement

---

### 6.2.

Inspection à bord - procédures  
opérationnelles standards

---

### 6.3.

Suivi des débarquements et  
des transbordements au port

---

### 6.4.

Procédures, mesures et exigences  
de suivi et partage d'information

---

### 6.5.

Systèmes d'information des mesures  
du ressort de l'État du port

---



L'inspection à bord des navires de pêche au port joue un rôle central à l'appui de la détection de preuves de pêche INDNR ou d'activités y afférentes et de la mise en œuvre des exigences de la RMREP de la CTOI. Les niveaux et priorités de l'inspection sont inclus à la Partie 4 de la Résolution «*Inspections et actions de suivi*» qui prévoit les exigences indiquées ci-dessous:

- Chaque CPC inspecte chaque année au moins 5 pour cent des débarquements ou transbordements ayant lieu dans ses ports.
- Les inspections couvriront la surveillance de la totalité de l'opération de débarquement de transbordement et comprendront une vérification croisée des quantités par espèce indiquée dans la notification préalable de débarquement avec celles effectivement débarquées ou transbordées. Pour les transbordements, les informations doivent également être vérifiées par recoupement par rapport aux informations provenant de l'observateur de la CTOI affecté sur le navire transporteur. Lorsque le débarquement ou le transbordement sera terminé, l'inspecteur vérifiera et notera les quantités par espèces de poissons restant à bord.
- Les inspecteurs nationaux feront tout leur possible pour éviter de retarder indûment le navire et s'assurer que celui-ci subit le moins d'interférences et de contretemps possibles et que la qualité du poisson n'est pas menacée.
- La CPC du port pourra inviter les inspecteurs d'une autre CPC à accompagner ses propres inspecteurs et à observer l'inspection des opérations de débarquement ou transbordement des produits de la pêche capturés par les navires de pêche battant pavillon de l'autre CPC.

La Résolution requiert que les inspecteurs s'acquittent des fonctions énoncées à l'annexe II («*Procédures d'inspection de l'État du port*» en tant que norme minimale).

En outre, chaque Partie, en effectuant les inspections dans ses ports doit se conformer au paragraphe II de la RMREP de la CTOI («*Conduite des inspections*») et:

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

- veille à ce que les inspections soient réalisées par des inspecteurs dûment qualifiés et habilités à ces fins;
- veille à ce que, avant une inspection, les inspecteurs soient tenus de présenter au capitaine du navire une pièce adéquate attestant de leur qualité d'inspecteur;
- veille à ce que les inspecteurs puissent examiner toutes les zones pertinentes du navire, le poisson se trouvant à bord, les filets et tout autre engin de pêche et équipement, ainsi que tout document ou registre conservé à bord permettant de vérifier que les résolutions de conservation et de gestion sont respectées;
- exige que le capitaine du navire fournisse aux inspecteurs toute l'assistance et toute l'information nécessaires et leur montre, selon que de besoin, le matériel et les documents pertinents ou des copies, certifiées conformes, de ces derniers;
- en cas d'arrangements appropriés avec l'État du pavillon d'un navire, invite cet État du pavillon à participer à l'inspection;
- fait tous les efforts possibles afin d'éviter de retarder indûment le navire, de limiter le plus possible les interférences et les inconvénients, y compris toute présence inutile d'inspecteurs à bord, et d'éviter toute action de nature à compromettre la qualité du poisson se trouvant à bord;
- fait tous les efforts possibles afin de faciliter la communication avec le capitaine ou les principaux membres d'équipage du navire, y compris afin que l'inspecteur soit accompagné, selon qu'il convient et lorsque cela est nécessaire, par un interprète;
- veille à ce que les inspections soient menées de manière correcte, transparente et non discriminatoire et ne constituent un harcèlement pour aucun navire que ce soit;
- n'interfère pas avec la faculté du capitaine à communiquer avec les autorités de l'État du pavillon, conformément au droit international.

La législation et les procédures nationales ou un Protocole d'accord interinstitutionnel devraient désigner explicitement l'autorité chargée d'autoriser le navire à entrer dans le port et à utiliser le port à toutes fins prévues dans la RMREP de la CTOI et de réaliser les inspections initiales.

Il est recommandé que l'autorité des pêches joue, à cet égard, le rôle principal et qu'elle soit informée en permanence des déplacements du navire.

## 6.1. Procédure de pré-embarquement

### 6.1.1. Sélection des navires de pêche et évaluation des risques

Suite à l'évaluation de l'AREP et en fonction du risque perçu d'après les résultats du RAR ou de la Liste de contrôle, une décision finale est prise (*encadré 33* et *encadré 34*). Lorsqu'il existe:

- des preuves suffisantes de pêche INDNR ou d'activités y afférentes:
  - refuser l'entrée au port, sous réserve d'une demande valable soumise par le navire concernant la santé et la sécurité de l'équipage du navire ou un cas de force majeure pouvant mettre en danger le navire et l'équipage;
  - autoriser l'entrée au port exclusivement à des fins d'inspection et de prise de toute autre mesure appropriée mais refuser toute utilisation du port;
- des preuves insuffisantes de pêche INDNR ou d'activités y afférentes:
  - autoriser l'entrée au port et inspecter chaque année au moins 5 pour cent des débarquements ou transbordements ayant lieu dans les ports;
- un constat que le navire ne dispose pas de l'autorisation de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche requise par l'État du pavillon ou un État côtier, ou des preuves que le poisson détenu à bord a été capturé illégalement dans les eaux relevant d'un État côtier, ou si l'État du pavillon ne confirme pas que le poisson à bord a été capturé dans le respect des MCG d'une ORGP, ou s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes:
  - interdire l'utilisation du port, communiquer cette décision à l'État du pavillon, aux États côtiers concernés et à la CTOI, et si besoin, procéder à l'inspection;

- autoriser l'entrée dans le port dans le cadre d'un motif valable de force majeure ou de détresse si cela ne menace pas ou ne nuit pas à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et au bon ordre de l'État du port.

### Encadré 33 | Résultats de l'évaluation des risques

*Si le navire ne figure pas dans la Liste des navires INDNR ou s'il n'y a pas de preuves suffisantes de pêche INDNR ou d'activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, en fonction des résultats du RAR et/ou de la Liste de contrôle, il sera classé comme navire présentant un risque élevé, moyen ou faible, ce qui à son tour devrait influencer le processus d'inspection.*

#### **Risque élevé**

S'agissant d'un navire présentant un risque élevé, une inspection complète sera requise, comprenant:

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

Les conclusions de l'inspection détermineront si le navire sera autorisé ou non à utiliser d'autres installations portuaires. Si l'inspection permet de détecter des indices selon lesquels le navire se serait livré ou serait associé à la pêche INDNR, ce dernier peut se voir refuser l'accès à d'autres services portuaires, peut être immobilisé au port, et l'État du pavillon concerné ainsi que



les États côtiers et le Secrétariat de la CTOI en seront informés. Si les résultats de l'inspection ne sont pas concluants, il pourra être demandé au navire de soumettre des informations complémentaires pour vérifier qu'il n'a pas été associé à des activités de pêche INDNR.

Le navire n'aura pas accès aux services portuaires jusqu'à ce que ces informations ne soient obtenues. Si les résultats de l'inspection attestent que les captures et les méthodes de pêche sont conformes aux mesures de conservation de la CTOI, le navire sera alors autorisé à poursuivre le déchargement de ses captures et à utiliser les installations portuaires. Si le navire obtient l'autorisation de continuer à débarquer ses captures, on peut s'attendre à ce que déchargement soit entièrement suivi afin de vérifier les données statistiques fournies sur les captures.

### ***Risque moyen***

Un navire sera classé comme présentant un risque moyen lorsque certains des renseignements fournis ne peuvent, avec un degré élevé de certitude, être vérifiés ou sont incompatibles avec certaines informations recueillies dans la recherche de données. La procédure d'inspection traitera en premier lieu ces incohérences et, par conséquent, toute utilisation du port pourrait être interdite au navire concerné. Si les conclusions de l'inspection sont acceptables, le navire sera alors autorisé à poursuivre les activités portuaires qu'il a envisagées.

En fonction des résultats obtenus de la vérification des informations fournies dans la documentation du navire, la procédure d'inspection pourra être prolongée pour inclure une inspection des engins de pêche et des captures avant d'autoriser le début du déchargement. Si le navire obtient l'autorisation de continuer à débarquer ses captures, on peut s'attendre à ce que ses captures soient entièrement contrôlées afin de vérifier les statistiques fournies sur les captures.

### **Risque faible**

S'agissant des navires qui sont régulièrement entrés dans le port sans antécédents d'infractions, et si tous leurs renseignements ont été vérifiés, l'inspection pourra se limiter à une inspection de routine de leurs documents. En fonction de la taille du port et du nombre de navires qui y font escale, il est fort probable qu'une inspection complète ne s'applique pas à tous ces navires à chaque entrée au port. Selon les règlements de l'État du port, le débarquement des captures peut aussi faire l'objet d'un suivi.

#### **Encadré 34 | Catégories de risques assignées aux navires**

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

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

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

## **6.1.2. Préparation pour l'embarquement**

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

### ***Préparation des documents***

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

Les documents doivent comprendre ceux indiqués ci-après:

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

### ***Photographies des navires***

Un inventaire détaillé des photos numériques des navires est un outil précieux pour identifier formellement les navires et déterminer si les navires INDNR pourraient avoir changé de noms et de numéros d'immatriculation.

La structure physique du navire, la position relative de la passerelle, les bastingages, l'équipement, les réseaux d'antennes sont des éléments clés permettant d'identifier un navire. Des photos détaillées de la coque montrant des dommages matériels tels que des bosses ou des marques de soudure sont des caractéristiques clés qui peuvent être utilisées pour identifier formellement un navire, même après avoir subi des modifications ou avoir été repeint. Un dossier photographique de tous les navires faisant escale dans le port doit être créé et mis à jour et, le cas échéant, peut être partagé avec d'autres États du port et la CTOI.

### ***Communication et responsabilité de l'agent***

Le chef de l'équipe d'inspection doit disposer d'un moyen de communication (téléphone mobile ou radio) pour être en mesure de communiquer avec son bureau. Dans le processus d'inspection, cela permettra de demander des renseignements sur la documentation ou d'obtenir des conseils sur tous les aspects qui n'auraient pas été couverts dans la séance d'information préalable à l'inspection ou dans l'analyse de l'AREP.

Les communications préalables avec le navire se feront, dans la plupart des cas, à travers l'agent du navire. L'agent peut assurer la prestation de services de traduction et a plus de chances d'avoir des liens directs avec les opérateurs et/ou les propriétaires du navire. Les dispositions prises pour réaliser l'inspection et la présence de l'agent durant l'inspection peuvent favoriser la communication et le processus d'inspection. En l'absence de services de traduction, des «*fiches de traduction*» devront être utilisées pour demander les documents et communiquer sur le processus d'inspection des engins de pêche et des captures. Cela peut ralentir le processus et les inspecteurs doivent imposer un protocole rigoureux qui consisterait à faire preuve à la fois de fermeté et de patience, notamment lorsqu'il s'agit de communiquer avec un navire qui entreprend sa première escale portuaire.

### ***Protocole d'inspection***

#### ***Uniformes des inspecteurs***

L'allure et le port de l'uniforme sont des aspects importants à prendre en compte durant l'inspection d'un navire. L'uniforme représente le degré d'autorité qui confère toute son importance au processus d'inspection. Les inspecteurs, à travers l'autorité chargée de la gestion des pêches, représentent également leur État sur le navire. Toutefois, les aspects pratiques pour se

déplacer sur le navire doivent également être pris en compte. Il est concevable que les membres d'une équipe d'inspection comprenant plusieurs personnes puissent être habillés différemment: le chef de l'équipe d'inspection, dans un uniforme officiel pour faire les présentations et entreprendre l'inspection des documents, et les membres de l'équipe vêtus de vêtements plus appropriés pour se déplacer sur le navire pour inspecter les engins de pêche. L'inspection des cales réfrigérées nécessitera également des vêtements de protection appropriés.

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

### ***Protocole de présentation***

Le premier contact avec les membres de l'équipage du navire et le respect du protocole sont des aspects très importants dans la préparation du processus d'inspection complète. Ils mettent en lumière l'importance et le caractère significatif de l'inspection.

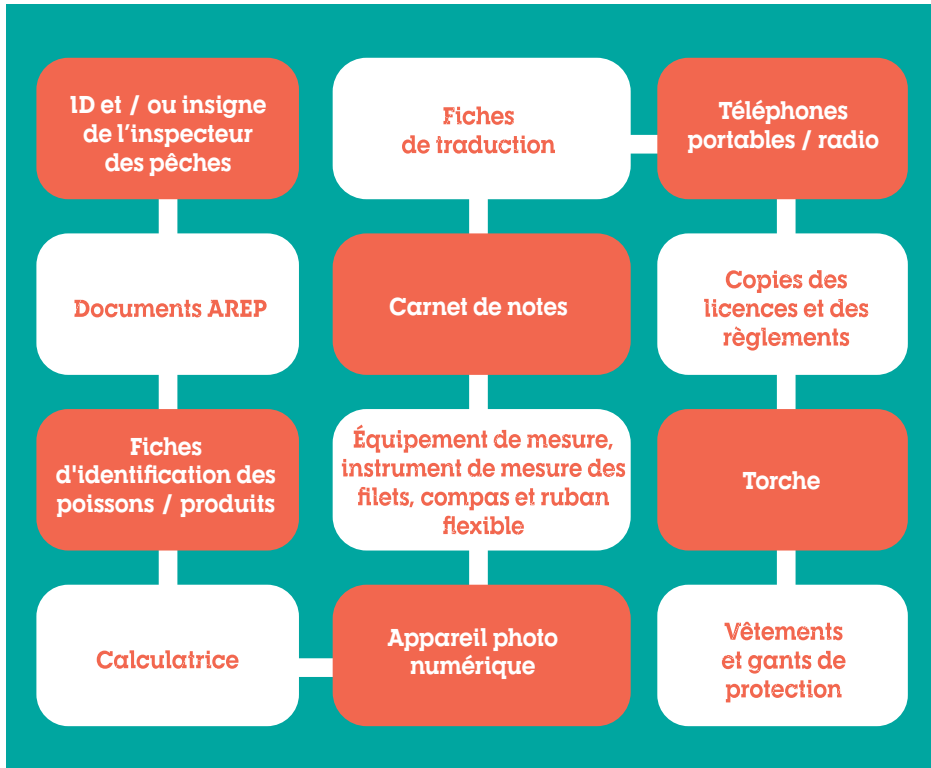
En montant à bord pour la première fois, si un officier ou un agent ne vient pas à la rencontre de l'inspecteur, ce dernier doit rester sur le quai ou à côté de la rampe d'embarquement et attendre qu'un représentant du navire le conduise à la passerelle. Les présentations et l'identification doivent avoir lieu indépendamment du fait que le navire ait été arraisonné antérieurement ou que les membres de l'équipage soient connus. Cela peut avoir des répercussions en cas de procédure judiciaire à la suite de toute infraction découverte et signalée après l'inspection.

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

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

### ***Trousse à outils des inspecteurs***

Les inspecteurs doivent être munis de documents, de guides d'identification et de l'équipement nécessaire pour enregistrer les détails des caractéristiques des engins de pêche et les mesurer. Une liste de contrôle de la trousse à outils que doit posséder un inspecteur pour effectuer une inspection à bord comprendrait les outils en *figure 82*.



Source: CTOI 2021

Figure 82: Boîte à outils de l'inspecteur

### ***Carnet de notes de l'inspecteur***

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

numériques sont prises, il est également important de les recouper avec les notes prises à ce moment.

## **6.2 Inspection à bord - procédures opérationnelles standards**

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

Les exigences détaillées des procédures d'inspection de l'État du port figurent à l'annexe 2 de la RMREP de la CTOI. Les procédures opérationnelles d'inspection proposées ci-dessous sont fournies à titre indicatif et doivent être élaborées, utilisées et modifiées par les équipes d'inspection en fonction de la situation au moment de l'inspection ou en fonction des conditions à bord. Elles sont divisées en deux parties décrites ci-dessous: inspection des documents et inspection physique.

#### **Inspection des documents**

L'inspection des documents à bord du navire de pêche implique que l'inspecteur vérifie:

- et recoupe les informations par rapport à l'évaluation de l'AREP;
- les informations recueillies lors de l'inspection des documents par rapport aux conclusions de l'inspection physique;
- les détails sur les opérations et les captures (carnet de pêche, par exemple) par rapport à celles qui ont été contrôlées à bord par les observateurs ou qui figurent dans les carnets de pêche, ou lors du processus de débarquement.

#### **Inspection physique**

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

- l'inspection des compartiments pour vérifier les engins, l'équipement ou les captures;



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

### **Formulaire du rapport d'inspection au port (annexe III de la RMREP de la CTOI)**

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

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

La RMREP de la CTOI stipule ce qui suit:

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

- a. à l'État du pavillon de tout navire ayant transbordé des captures vers le navire inspecté;
- b. aux CPC et États appropriés, y compris les États pour lesquels l'inspection a permis de constater que le navire s'était livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR dans les eaux relevant de leur juridiction nationale;
- c. à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.» (RPSM CTOI paragraphe 13.1);

Le Secrétariat de la CTOI est également tenu de transmettre «sans délai» les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées et de publier les rapports sur le site Web de la CTOI.

### **6.2.2 Inspection par l'État du port - Procédures opérationnelles standards**

Les procédures de réalisation de l'inspection au port d'un navire devraient soutenir la mise en œuvre de la législation nationale. La législation nationale, à son tour, devrait mettre en œuvre les MCG de la CTOI, mais cela n'est pas toujours le cas.

Les inspecteurs devraient connaître les exigences prévues à la fois dans la législation nationale et dans les MCG pertinentes de la CTOI et garder à l'esprit que seule la législation nationale peut servir de base à des procédures judiciaires ou administratives ultérieures engagées par l'État du port.

Les États du port devraient s'assurer que la législation nationale prévoit une solide base juridique décrivant clairement les infractions aux MCG pertinentes de la CTOI. Cela garantira que les mesures prises par les inspecteurs ont force exécutoire et assurera la conformité par le navire.

Toutefois, même si les MCG ne sont pas mises en œuvre dans la législation nationale, leurs exigences procédurales sont tout de même applicables aux CPC de la CTOI:

- aux **États du port** qui doivent appliquer les exigences de procédures et de déclaration des MCG;
- aux **États du pavillon** qui sont tenus d'exiger la coopération de leurs navires avec l'État du port au cours des inspections.

Les procédures d'inspection d'un navire de pêche au port comprennent plusieurs éléments clés qui demeurent immuables, mais les réponses du capitaine ou les faits exposés à bord peuvent aboutir à tout un ensemble de situations imprévues.

Les fiches de traduction contiennent tous les principaux éléments d'une inspection et peuvent être utilisés à titre de référence, tout en utilisant le formulaire d'inspection en annexe IX. Cependant, l'inspecteur à bord du

navire de pêche devra faire preuve de jugement professionnel sûr dans de nombreuses situations imprévues.

Les sections suivantes décrivent les étapes opérationnelles à suivre et les mesures comprises dans l'inspection d'un navire. Pour chaque étape, une référence est faite au champ qui doit être rempli dans le rapport d'inspection de la CTOI (se reporter, par exemple se reporter à l'encadré bleu à droite de la page qui renvoie à des nombres tels que 1 à 6).

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

Les navires de support comprennent les navires qui placent et récupèrent les DCP utilisés dans la pêche à la senne. Ces navires n'auront, à leur bord, ni des captures ni des engins de pêche, de sorte que les inspections concerneront les informations relatives à la licence, à la documentation du navire, au respect des MCG de la CTOI relatives à la gestion des DCP et au statut du navire sur la Liste positive et la Liste des navires INDNR des ORGP.

### ***Instructions générales sur la procédure à suivre au cours de l'inspection au port***

Les encadrés de cette partie fournissent des exemples d'infractions aux Résolutions de la CTOI que les inspecteurs sont tenus de consigner. Cela est important pour la déclaration à la CTOI. Toutefois, en cas de dépôt d'accusations ou si une procédure judiciaire est engagée au niveau national, les Résolutions de la CTOI doivent tout d'abord être mises en œuvre dans la législation des pêches du pays. Les inspecteurs doivent vérifier que c'est le cas, notamment en demandant conseil aux autorités juridiques compétentes. Les étapes et leurs détails sont présentés en *tableau 29*.

Tableau 29 - Étapes pendant l'inspection, et leurs détails

DÉPART	<b>A</b> Avant l'embarquement	Prendre des photos des marquages des navires (poupe, flanc et proue), du réseau d'antennes au-dessus de la passerelle et des drapeaux hissés.
	<b>B</b> Embarquement à bord du navire de pêche	Se présenter au capitaine, présenter une pièce d'identité professionnelle et un mandat légal, demander la coopération du capitaine, demander l'AREP et l'autorisation d'entrer dans le port, faire un bref exposé sur la procédure d'inspection.
PORT INSPECTION PROCEDURES	<b>C</b> Espace de travail	Demander au capitaine d'indiquer un endroit pour travailler et analyser les documents.
	<b>D</b> Informations sur le navire et immatriculation par l'État du pavillon	Vérifier l'authenticité / la validité des documents du navire par rapport aux spécimens / AREP. Vérifier les marques d'identification / caractéristiques du navire par rapport aux informations contenues dans les documents du navire et dans le RAV de la CTOI.
	<b>E</b> Nom, adresse des propriétaires, du propriétaire effectif, des opérateurs	Vérifier les informations détaillées fournies dans l'AREP. Vérifier les divergences par rapport aux listes CTOI des navires autorisés et, si possible, au numéro OMI.
	<b>F</b> Nom, adresse du capitaine, du capitaine de pêche et de l'agent	Demander l'ID du capitaine, du capitaine de pêche et de l'agent. Les vérifier par rapport aux informations fournies dans l'AREP.
	<b>G</b> Inspection de l'unité SSN, du circuit d'alimentation et du transpondeur	Vérifier que le SSN est installé à bord de navires de 24 mètres de LHT ou plus ou des navires de moins de 24 mètres qui opèrent en dehors de la ZEE de leur État du pavillon pêchant des espèces CTOI dans la zone CTOI et vérifier que le SSN est placé dans des compartiments scellés et protégé par des sceaux ou mécanismes inviolables, vérifier les branchements de l'alimentation et de l'alimentation de secours, vérifier que les lumières LED sont allumés, les câbles d'entrée, l'antenne.
	<b>H</b> Statut au sein des ORGP	Vérifier le statut du navire dans la liste positive et la liste des navires INDNR des ORGP.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

PORT INSPECTION PROCEDURES	<b>I</b> Autorisation de pêche (ATF)	Vérifier l'ATF obtenue de l'État du pavillon et la licence de pêche obtenue de l'État côtier: authenticité, validité, zone d'opération, engins, et autres spécimens. Vérifier s'il y a une modification apportée à l'ATF.
	<b>J</b> Autorisations de transbordement	Vérifier l'authenticité, la validité et la zone d'opération par rapport à l'autorisation de transbordement.
	<b>K</b> Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs	Examiner la documentation concernant tous les transbordements. Vérifier le statut des navires donateurs sur le RAV et la Liste des navires INDNR de la CTOI.
	<b>L</b> Évaluation des captures débarquées	Enregistrer les poids indiqués des prises à débarquer avant le début du déchargement. Les vérifier par rapport aux poids estimés déterminés à partir des estimations faites lors du suivi des déchargements.
	<b>M</b> Captures restées à bord - inspection des cales	Demander au capitaine de communiquer la quantité de poissons restés à bord du navire, par espèce. Estimer la quantité des captures dans les cales.
	<b>N</b> Examen des carnets de pêche	La capitaine doit présenter les registres de pêche, de congélation et d'ingénierie. Recouper les zones d'opération détaillées dans les registres de pêche par rapport à l'information contenue dans l'AREP et aux zones de pêche autorisées.
	<b>O</b> Systèmes de documentation des captures et informations commerciales	Recouper les poids déclarés des espèces à bord par rapport aux systèmes de documentation des captures. Les poids indiqués dans les documents de capture doivent correspondre aux poids des prises débarquées.
	<b>P</b> Engins de pêche	Examiner les informations sur le type de navire et les engins de pêche autorisés dans l'AREP et mener une inspection détaillée des engins de pêche à bord. Vérifier que les engins et les caractéristiques des engins sont conformes aux autorisations et licences délivrées au navire. Fouiller le navire à la recherche d'éventuels engins de pêche illicites.

FIN	<b>Q</b> Espèces protégées et menacées	<p>Inspecter les coupe-fils, les dégorgeoirs et les épuisettes utilisés pour relâcher les tortues marines. Vérifier si le navire a, à son bord, un dispositif d'effarouchement des oiseaux (ligne tori). Vérifier la présence d'ailerons de requins et déterminer le pourcentage d'ailerons.</p> <p>Vérifier la présence à bord de troncs ou d'ailerons de requins-renards.</p>
	<b>R</b> Achèvement du rapport	L'équipe d'inspection doit recouper les conclusions de l'inspection. Un exemplaire du rapport d'inspection doit être remis au capitaine.
	<b>S</b> Signatures du rapport d'inspection	L'inspecteur des pêches et le capitaine du navire signent le rapport d'inspection. Demander au capitaine s'il a des motifs de plaintes.

## A Avant l'arraisonnement

1 à 6 / 8 à 9

### Mesures à prendre

<b>1</b>	Prendre des photos de la poupe, du flanc et de la proue; et de la coque des deux côtés du navire. Le flanc du navire peut souvent être photographié depuis une jetée de l'autre côté, puis en zoomant sur la coque.
<b>2</b>	Prendre des photos détaillées (zoom avant) du réseau d'antenne au-dessus de la passerelle et du/des drapeau(x) hissé(s).
<b>3</b>	Enregistrer le nom et les numéros peints sur la proue et la poupe et tout numéro alphanumérique affiché à côté de la passerelle qui pourrait inclure l'indicatif international d'appel radio, le numéro de la licence de pêche, le numéro d'immatriculation national, le port d'immatriculation, le numéro OMI.

Le formulaire B du rapport d'inspection sur l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI (annexe X) fournit les champs nécessaires à l'enregistrement des informations relatives au marquage d'un navire de pêche (*figure 83*). Il permet à l'inspecteur d'y inscrire les marquages affichés sur la poupe, les côtés bâbord et tribord concernant le nom, le numéro d'immatriculation et l'IRCS du navire.



Figure 83: Marquage confus sur la poupe d'un palangrier qui nécessite une enquête plus approfondie lors de l'inspection

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

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

©CTOI

B

## Embarquement à bord du navire de pêche qui doit être inspecté (encadré 35)

1 à 6 / 8 à 9

### Mesures à prendre

1	Vérifier tout signe d'hostilité à bord du navire avant d'y monter.
2	Si le capitaine n'est pas présent pour vous accueillir, demander à être conduit auprès de lui.
3	Se présenter en donnant son nom, institution/administration et titre « <i>Inspecteur des pêches de (pays)...</i> ».
4	Remettre au capitaine votre carte d'identité professionnelle et faire référence au mandat légal d'entreprendre l'inspection au port.
5	Demander de coopérer avec l'équipe d'inspection.
6	Demander au capitaine du navire de confirmer l'objet de l'escale et de l'accès au port.
7	S'il ne l'a pas déjà fait, demander au capitaine de présenter son autorisation d'entrée.



8

Faire un bref exposé sur le processus d'inspection qui sera effectuée et des éventuelles conséquences si des irrégularités sont constatées (interdiction de l'utilisation des ports, mesures exécutoires du ressort de l'État du port, inclusion du navire dans la Liste des navires INDNR de la CTOI).

9

Consigner dans le formulaire la date et l'heure de votre arrivée à bord.

### Encadré 35 | Exemples d'infractions à la RMREP de la CTOI à la suite de l'embarquement des inspecteurs sur un navire de pêche

#### *Paragraphe 7.2 de la RMREP de la CTOI*

**Le capitaine ou l'agent n'avaient pas présenté l'autorisation d'entrée au port dès l'arrivée du navire au port.**

**Le Paragraphe 17.1 de la RMREP de la CTOI requiert que chaque CPC demande aux navires autorisés à battre son pavillon de coopérer avec l'État du port aux inspections effectuées. En général, la législation nationale requiert la coopération avec les inspections, interdit de faire entrave aux inspections, etc.**

*Si le capitaine ne coopère pas avec l'équipe d'inspection, vous devez le prévenir que l'absence de coopération à cette procédure judiciaire pourrait donner lieu à des mesures à son encontre. Vous devez expliquer que cette attitude constitue une infraction à la législation nationale des pêches et à la RMREP de la CTOI.*

**Demandez une nouvelle fois au capitaine s'il est disposé à coopérer. Si la réponse est toujours négative, la procédure d'inspection s'arrête. Vous devez en informer votre autorité des pêches et attendre de nouvelles instructions.**

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

## **C** *Espace de travail*

### Mesures à prendre

**1**

Demander au capitaine de vous fournir un endroit convenable pour travailler et analyser les documents.

Cela peut être la table à cartes, la salle de radio ou un endroit pratique sur la passerelle.

## **D** *Informations sur le navire et immatriculation par l'État du pavillon (encadré 36)*

**11 à 18**

### Mesures à prendre

**1**

Demander les documents relatifs à l'immatriculation du navire, les certificats de navigation, de tonnage et de sécurité et tout autre document disponible qui contribuerait à la vérification des informations contenues dans l'AREP.

**2**

Vérifier l'authenticité et la validité des documents par rapport aux spécimens (si disponibles).

**3**

Recouper les informations disponibles avec les conclusions de l'évaluation de l'AREP.

**4**

Recouper les marquages extérieurs du navire avec les informations sur le navire, y compris le nom du navire, son numéro d'immatriculation national, l'indicatif international d'appel radio et, si disponible, le numéro OMI.

**5**

Recouper les caractéristiques du navire des documents avec les informations du navire figurant dans le Registre CTOI des navires autorisés, y compris la longueur hors tout (LHT), le tonnage brut (TB), le numéro d'immatriculation national et l'indicatif international d'appel radio.

**6**

Poser des questions sur toute divergence constatée et enregistrer les réponses et tout élément de preuve qui pourrait découler du processus de vérification

**7**

Faire des copies ou prendre des photos des documents qui contiennent des informations qui ne correspondent pas aux marquages extérieurs ou au Registre CTOI des navires autorisés

Les marquages externes du navire de pêche enregistrés dans l'étape A doivent être vérifiés par rapport aux informations sur le navire contenues dans les documents à bord et par rapport aux informations enregistrées dans le Registre CTOI des navires autorisés.

Une vérification doit également être effectuée par rapport à la législation nationale si elle comporte des dispositions plus spécifiques en ce qui concerne le marquage obligatoire devant être affiché sur le navire de pêche et les documents qui doivent être présents à bord.

Tout marquage modifié, falsifié, effacé ou dissimulé sur le navire doit être corrigé et est subordonné au départ du port pour sa prochaine sortie de pêche.

Vous pouvez demander les rapports d'inspection précédents qui vous orienteront dans le processus d'inspection.

### Encadré 36 | Exemples d'infractions à la Résolution CTOI 19/04 en ce qui concerne les informations sur le navire et l'immatriculation par l'État du pavillon

- Un document relatif au navire n'est pas disponible à bord - paragraphe 2.α de la Résolution CTOI 19/04.
- Un document relatif au navire n'a pas été délivré par l'autorité compétente de l'État du pavillon - Article 2.α. de la Résolution CTOI 19/04.
- Les marquages externes du navire de pêche (nom, numéro national d'immatriculation, IRCS) ne correspondent pas aux informations figurant sur les documents du navire - paragraphe 3 de la Résolution CTOI 19/04.
- Les marquages externes du navire de pêche sont modifiés, falsifiés, effacés ou dissimulés de telle sorte que le navire ne peut pas être réellement identifié - paragraphe 3 de la Résolution CTOI 19/04.

**E** **Nom, adresse, coordonnées des propriétaires, du (des) propriétaire(s) effectif(s) et des opérateurs****19, 20 et 21****Mesures à prendre**

- 1 Consigner les informations relatives aux propriétaires, au(x) propriétaire(s) effectif(s) et aux opérateurs du navire (ex.: à partir des documents d'immatriculation et de sécurité du navire).
- 2 Recouper ces informations avec celles fournies dans l'AREP.
- 3 Vérifier toute divergence constatée à partir des informations enregistrées dans la liste des navires autorisés de la CTOI et du numéro OMI, si disponible.

Le nom du (des) propriétaire(s) peut être vérifié par recoupement par rapport aux informations sur le(s) propriétaire(s) dans la Liste des navires INDNR des ORGP, y compris dans la Liste des navires INDNR antérieure. Tout propriétaire dont un navire est déjà inclus dans une Liste des navires INDNR d'une ORGP placerait automatiquement le navire inspecté dans la catégorie de risque élevé. La vérification par recoupement entre les données relatives aux propriétaires par rapport à la Liste des navires INDNR des ORGP aurait pu avoir été effectuée lors de l'analyse de l'AREP.

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

**22, 23 et 24**

### Mesures à prendre

<b>1</b>	Demander les documents d'identification du capitaine du navire, du capitaine de pêche et de l'agent. Il devrait s'agir de l'original de leur passeport, ou de documents d'identification maritimes internationaux. [Remarque: aucune copie ne sera acceptée], faire une copie ou prendre une photo du passeport ou de la carte d'identité nationale.
<b>2</b>	Demander une copie de la liste de l'équipage.
<b>3</b>	Vérifier par recoupement les informations relatives au capitaine par rapport à celles fournies dans l'AREP.

## **G** *Système de Surveillance des Navires (encadré 37)*

**25**

### Mesures à prendre

Installation à bord et état de fonctionnement du SSN	
<b>1</b>	Vérifier si le SSN est obligatoire (navires de 24 mètres LHT ou plus, ou navires de moins de 24 mètres opérant en dehors de la ZEE de leur État du pavillon et pêchant des espèces CTOI dans la zone CTOI – Résolution CTOI 15/03) ou si le navire est autorisé à pêcher dans les eaux d'un État côtier, vérifier la licence de pêche ou l'accord de pêche en ce qui concerne les conditions du SSN.
<b>2</b>	Demander au capitaine d'assister à la vérification de l'installation SSN sur le navire (boîtiers de raccordement, antenne et câbles).
<b>3</b>	Vérifier que le système est installé à bord et vérifier s'il y a un ou plusieurs dispositifs de SSN. Noter la marque, le modèle et le numéro de série.
<b>4</b>	Vérifier physiquement le(s) dispositif(s) de SSN: l'installation, que l'appareil est placé dans un compartiment scellé, protégé par des sceaux officiels (scellés inviolables), l'alimentation électrique et l'alimentation de secours, les voyants LED indiquant que l'appareil est sous tension (figure 84), tout câble d'entrée pour le positionnement intégré.
<b>5</b>	Vérifier l'antenne au-dessus de la passerelle et tout résidu de peinture sur l'antenne.
<b>6</b>	Vérifier la connexion des câbles et si possible, que celle-ci est conforme au câble d'antenne dans l'unité.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Défaillance du SSN

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

### Altération du SSN

- 1 Relever tout indice d'altération du dispositif à bord: connexion du GPS externe au dispositif de SSN, câble endommagé, brouillage du signal GPS, alimentation électrique non interrompue.
- 2 Prendre des photos.



Figure 84: Boîtier de raccordement Argos éteint

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

©CTOI

Une vérification doit également être effectuée par rapport à la législation nationale si elle comporte des dispositions plus spécifiques en ce qui concerne le SSN.

Dans le cas où une CPC a des informations lui permettant de suspecter qu'un dispositif embarqué de surveillance de navire a été compromis, elle devra immédiatement en notifier le Secrétaire et l'État du pavillon du navire concerné (annexe 1 paragraphe A - Résolution CTOI 15/03).

### Encadré 37 | Exemple d'infractions à la Résolution CTOI 15/03 en ce qui concerne le système de surveillance des navires

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

## H Statut au sein des ORGP (encadré 38)

26

### Mesures à prendre

<b>1</b>	Déterminer et vérifier le statut du navire au sein de la CTOI (ou de toute autre ORGP) à partir des autorisations de pêche à bord. Ces informations devraient également correspondre aux documents délivrés par l'État du pavillon.
<b>2</b>	Demander au capitaine si lors de la sortie de pêche actuelle, le navire s'est livré à la pêche ou à des activités liées à la pêche dans la zone relevant d'une autre ORGP (CCAMLR, CCSBT, ICCAT, WCPFC par exemple) et s'il y a à bord des poissons capturés dans ladite zone. Enregistrer la zone ORGP en question et vérifier par recoupement les positions de pêche dans le carnet de pêche et le journal de navigation.
<b>3</b>	Si des positions de pêche concordent avec la zone de compétence d'une autre ORGP, vérifier le statut du navire sur la liste des navires autorisés de l'ORGP concernée. Demander au capitaine pourquoi le navire n'est pas enregistré auprès de l'ORGP concernée et consigner ses réponses. Obtenir du capitaine la quantité de poissons capturés dans la zone ORGP se trouvant à bord.

Les informations relatives au statut du navire quant à son inclusion sur la liste positive ou la liste des navires INDNR auraient dû déjà être déterminées lors de l'analyse de l'AREP.

S'il s'avère qu'une activité de pêche a été menée dans la zone d'une autre ORGP ou des zones relevant de la juridiction nationale d'un État côtier, et que le navire n'est pas enregistré auprès de cette ORGP ou ne dispose pas de l'autorisation requise par l'État côtier pour pêcher dans ses eaux, informer l'ORGP concernée, l'État du pavillon du navire, l'État côtier et le Secrétariat de la CTOI des résultats de l'enquête.

### Encadré 38 | Exemple d'infractions aux exigences de la CTOI en matière d'enregistrement sur le RAV

*Le navire se livre à la pêche ou à des activités liées à la pêche de thon et d'espèces apparentées dans la zone de compétence de la CTOI mais ne figure pas dans le registre CTOI des navires autorisés (Résolution 13/02).*

## 1 Autorisation de pêche (encadré 39)

27

### Mesures à prendre

Examiner les autorisations de pêche à bord du navire, en prenant particulièrement note de la durée de validité, de la zone d'opération et des espèces cibles et accessoires autorisées. L'inspection devrait inclure les actions suivantes.

- 1 Demander au capitaine de présenter l'autorisation de pêche (ATF) délivrée par l'État du pavillon du navire, qui comprend l'autorisation de pêche en haute mer, dans des zones relevant des ORGP.
- 2 Demander au capitaine de présenter les licences de pêche délivrées par les États côtiers ayant accordé au navire la permission de pêcher dans leur ZEE.
- 3 Vérifier l'authenticité, la validité et la zone d'opération de l'ATF et de la licence de pêche. Si disponibles, vérifier l'authenticité et la validité des documents accompagnant les spécimens.
- 4 Vérifier si des modifications ont été apportées à l'ATF. Toute modification apportée à l'ATF doit être certifiée par une autorité compétente de l'État du pavillon.
- 5 Si le navire opérerait dans la ZEE de l'État du port, vérifier si les conditions de la licence de pêche sont respectées: espèces, engins de pêche, rapports de captures, registres de SSN, restrictions au niveau des prises accessoires/rejets.



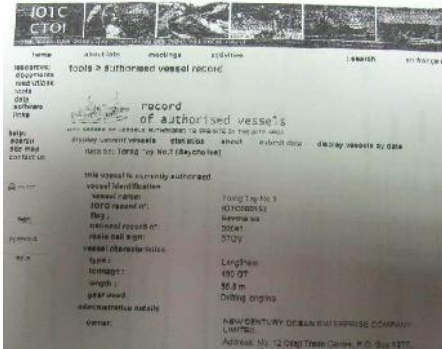


Figure 85: ATF présentée par le capitaine: impression web du Registre CTOI des navires autorisés du navire inspecté

Si le capitaine n'est pas en mesure de présenter une ATF ou une licence de pêche (figure 85) en cours de validité, la raison de ce manquement doit être consignée dans le carnet.

Toute ATF délivrée par un État de pavillon doit se trouver à bord du navire de pêche lors de l'inspection (Résolution 19/04).

En cas d'une modification de l'ATF non certifiée par l'autorité compétente de l'État du pavillon, demander au capitaine de s'expliquer et consigner la réponse dans le carnet.

Toute ATF délivrée par un État de pavillon doit mentionner «zone CTOI» comme zone d'opération. Les licences de pêche délivrées par un État côtier doivent s'appliquer entièrement ou en partie aux zones relevant de leurs juridictions maritimes (ZEE, par exemple).

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

### Encadré 39 | Exemples d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne l'autorisation de pêche

- Le navire ne dispose pas de l'autorisation valide et applicable requise par son État du pavillon de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche (paragraphe 2 - Résolution 19/04).
- Le navire ne dispose pas de l'autorisation valide et applicable requise par un État côtier de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche en ce qui concerne les zones relevant de sa juridiction nationale.

**J** **Autorisations de transbordement (encadré 40)****28****Mesures à prendre**

Examiner la documentation relative à toutes les opérations de transbordement, en prenant particulièrement note des autorisations délivrées par les CPC et les autorités des pêches compétentes aux navires donateurs et aux navires receveurs et vérifier par recoupement les quantités prétendument transbordées par rapport aux déclarations soumises par les navires à leurs autorités des pêches et à la CTOI et dans la mesure du possible, aux données de l'observateur de la CTOI (si disponibles).

**1**

Demander au capitaine si le LSTLV a procédé à une (des) opération(s) de transbordement en mer (en haute mer ou dans la ZEE d'un État côtier) et le nom du (des) navire(s) impliqué(s). Demander la position, la date, l'heure et la quantité de poissons. Le cas échéant, demander au capitaine de présenter la déclaration de transbordement de la CTOI.

**2**

Demander au capitaine de présenter l'autorisation de transbordement délivrée par l'État du pavillon du navire, comprenant l'autorisation de procéder à des transbordements en haute mer dans des zones de l'ORGP et/ou délivrée par les États côtiers ayant accordé au navire la permission de procéder à une opération de transbordement dans leur ZEE.

**3**

Vérifier l'authenticité, la validité et la zone d'opération de l'autorisation de transbordement.

**4**

Demander à consulter le journal des communications pour vérifier par recoupement la position de l'/des opération(s) de transbordement et les détails du navire receveur et vérifier s'il y a des traces de communication avec d'autres navires. Demander au capitaine de justifier cette communication (ex.: avitaillement, approvisionnement en carburant) et vérifier le statut de ces navires sur la liste positive de la CTOI et la liste des navires INDNR des ORGP.

**Encadré 40 | Exemple d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne l'autorisation de transbordement**

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

Les LSTLV doivent respecter trois règles fondamentales en matière de transbordement en mer (paragraphe 12, 13 et 14 de la Résolution 19/06):

- Les LSTLV ne sont pas autorisés à procéder à des transbordements en mer sauf s'ils ont obtenu une autorisation préalable de leur État du pavillon (les États du pavillon ne doivent autoriser que les navires transporteurs figurant dans le Registre CTOI des navires transporteurs autorisés; les navires transporteurs ne figurant pas sur ce registre sont considérés comme n'étant pas autorisés à recevoir des thons, des espèces apparentées et des requins dans les opérations de transbordement en mer). Pour recevoir l'autorisation préalable de transbordement, le capitaine et/ou le propriétaire du LSTLV doit communiquer les informations suivantes aux autorités de son État du pavillon au moins 24 heures avant le transbordement prévu:
  - a. nom du LSTLV, son numéro dans le registre CTOI des navires et son numéro OMI, s'il en détient un;
  - b. nom du navire transporteur, son numéro dans le registre CTOI des navires transporteurs autorisés à recevoir des transbordements dans la zone de compétence de la CTOI, son numéro OMI et le produit devant être transbordé;
  - c. tonnage par produit devant être transbordé;
  - d. date et lieu du transbordement;
  - e. localisation géographique des prises (paragraphe 13).
- Le LSTLV concerné doit compléter et transmettre à son État du pavillon, au plus tard 15 jours après le transbordement, la déclaration de transbordement de la CTOI ainsi que son numéro dans le Registre CTOI des navires de pêche, conformément au format établi en annexe III de la Résolution (paragraphe 14).

Les transbordements par des LSTLV ayant lieu dans les eaux relevant de la juridiction des CPC doivent préalablement avoir été autorisés par l'État côtier concerné (Résolution 19/06, paragraphe 12).

## **K** Informations sur les transbordements intéressants les navires donateurs (encadré 4I)

**28**

### Mesures à prendre

Cette étape concerne le navire receveur. Examiner la documentation relative à toutes les opérations de transbordement, en prenant particulièrement note des autorisations délivrées par les CPC et les autorités des pêches compétentes aux navires donateurs et aux navires receveurs et vérifier par recoupement les quantités prétendument transbordées par rapport aux déclarations soumises par les navires à leurs autorités des pêches et à la CTOI.

1	Demander au capitaine si le navire a procédé à une (des) opération(s) de transbordement en mer (en haute mer ou dans la ZEE d'un État côtier) et le nom du (des) navire(s) impliqué(s).
2	Demander la position, la date, l'heure et la quantité de poissons et, le cas échéant, demander au capitaine de présenter les déclarations de transbordement de la CTOI.
3	Demander au capitaine de rencontrer l'observateur de la CTOI à bord du navire transporteur et demander à l'observateur de la CTOI de fournir la liste des navires de pêche ayant procédé à des transbordements sur le navire transporteur, incluant la position, la date, l'heure et la quantité de poissons transbordés ainsi que toute irrégularité constatée par l'observateur.
4	Vérifier par recoupement les informations fournies par le capitaine du navire transporteur par rapport à celles fournies par l'observateur CTOI. En cas de divergence, interroger le capitaine et consigner sa réponse dans le rapport d'inspection et/ou le carnet.
5	Vérifier le statut du navire receveur et des navires donateurs sur la liste positive et la liste des navires INDNR de la CTOI, ou des autres ORGP si nécessaire (pour déterminer le statut des navires, contacter le Secrétariat de la CTOI à <a href="mailto:transhipment@iotc.org">transhipment@iotc.org</a> ).
6	Vérifier la déclaration de transbordement impliquant le navire transporteur et les navires donateurs, y compris que son format est conforme à celui du formulaire CTOI visé à la Résolution 19/06, et que toutes les déclarations de transbordement ont bien été soumises au Secrétariat de la CTOI (contacter le Secrétariat de la CTOI à <a href="mailto:IOTC-transhipment@fao.org">IOTC-transhipment@fao.org</a> ).
7	Vérifier que l'observateur a signé les déclarations de transbordement.

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

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

#### Encadré 41 | Exemple d'infraction aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne les navires donateurs

*Le navire receveur et/ou le LSTLV ont procédé à des opérations de transbordement et n'est/ne sont pas inscrit(s) au registre CTOI des navires de pêche/ transporteurs autorisés. (Résolution 19/06).*

## L Évaluation des captures débarquées

30

### Mesures à prendre

Lorsque des navires sont autorisés à débarquer leurs prises, des procédures de suivi standards doivent être respectées pour le débarquement dans une infrastructure à terre ou le transbordement vers un autre navire. Les quantités et espèces peuvent être évaluées avec précision à l'aide de balances suspendues à un crochet de grue et en prélevant un sous-échantillon d'une portion représentative des poissons débarqués. Consigner le poids déclaré des captures à débarquer avant le début de l'opération de débarquement et comparer cette information avec le poids de produits reçus soit par les navires transporteurs ou l'entrepôt frigorifique à terre.

Vérifier par recoupement ces informations par rapport aux poids estimés déterminés par des évaluations visuelles lors du suivi du processus de débarquement. Toute divergence importante par rapport aux poids totaux ou à la composition des espèces doit être immédiatement notée et questionnée. Consigner le détail des réponses obtenues dans le carnet.

Limite de taille: les CPC s'abstiendront de retenir à bord, transborder, débarquer, tout spécimen inférieur à 60 cm de longueur maxillaire inférieur-fourche (LJFL) de toute espèce de marlin rayé (*Tetrapturus audax*), de marlin noir (*Makaira indica*), de marlin bleu (*Makaira nigricans*) et de voilier indopacifique (*Istiophorus platypterus*) (Résolution CTOI 18/05).

Se reporter à la section 6.3 sur le suivi du déchargement qui décrit en détail la procédure de suivi des débarquements et de transbordements au port.

## **M** Captures conservées à bord - inspection des cales

**31**

### Mesures à prendre

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

L'inspection des captures conservées à bord doit être réalisée par deux inspecteurs des pêches. Lors des inspections de cales, toutes les précautions de sécurité et exigences en termes de tenue vestimentaire doivent être scrupuleusement respectées. En entrant dans la cale, utiliser les informations sur ses dimensions comme référence ainsi que le produit censé y être entreposé, une

comparaison rapide avec les quantités prévues peut déjà être effectuée. En cas d'écart notable entre la quantité de produits estimée dans une cale et la quantité déclarée, consigner le fait pour une enquête approfondie ultérieure si la permission de débarquer est accordée au navire. Le processus d'inspection des congélateurs à air pulsé est le même que celui des cales.

Sur les plus gros navires transporteurs, les poissons provenant de différents navires sont souvent entreposés dans des emplacements spécifiques, séparés par des filets. Lorsque ceux-ci sont accessibles, les produits et espèces peuvent être vérifiés par inspection visuelle et des échantillons des poids des cartons ou des produits de poissons transformés et conditionnés peuvent être prélevés pour vérifier que le poids des produits conditionnés n'est pas sous-déclaré ou incorrectement identifié.

À bord des senneurs thoniers, la quantité de poissons conservés dans de la saumure réfrigérée peut être estimée d'après une évaluation visuelle et les volumes connus de chaque cuve.

L'inspecteur doit être conscient du fait que les inspections de cales (*figure 86*) ne fournissent pas forcément des informations détaillées et précises, mais que toute disparité flagrante peut permettre d'orienter les efforts de suivi lors du processus de débarquement.



© Mozambique



© Mozambique

*Figures 86: Inspection des cales à poissons d'un palangrier thonier*

## **N** Examen des carnets de pêche (encadré 42, figure 87 et figure 88)

**32**

### Mesures à prendre

- 1 Demander au capitaine de présenter les journaux du navire incluant le carnet de pêche, le journal de navigation, de communications, le registre de transformation, de congélation et le journal de la salle des machines.
- 2 Prendre des photos.

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

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

### Format et informations à consigner

Vérifier les mesures de la CTOI en matière de carnet de pêche à respecter par tous les navires  
(Résolutions 19/04 et 15/01)

- 1 Vérifier que le carnet de pêche se trouve à bord lors de l'inspection.
- 2 Vérifier qu'un enregistrement original du carnet de pêche est à bord pour les 12 derniers mois.
- 3 Vérifier que le carnet de pêche a été rempli par opération de pêche et est à jour.



4	Vérifier que le carnet de pêche comprend des informations sur le navire, la sortie de pêche, la configuration de l'engin, l'exploitation du navire et la capture.
5	Vérifier que le carnet de pêche est relié avec des numéros de pages consécutifs.
6	Vérifier que les captures sont enregistrées en termes de nombre et de poids/d'espèce/d'opération de pêche et de type de transformation.
7	Vérifier que les rejets de thons, d'espèces apparentées et de requins sont enregistrés dans les remarques.

Vérifier les mesures de la CTOI en matière de carnet de pêche à respecter par les palangriers  
(Résolution 15/01):

1	Vérifier que le carnet de pêche contient les espèces principales: SBF, ALB, BET, YFT, SKJ, SWO, BUM, BLM, SFA, MLS.
2	Prendre des photos.

Vérifier les mesures de la CTOI en matière de carnet de pêche à respecter par les senneurs  
(Résolution 15/01)

1	Vérifier que le carnet de pêche contient les espèces principales: ALB, BET, YFT, SKJ.
2	Vérifier que le type d'association est enregistré: banc libre ou DCP.
3	Vérifier que le déploiement de DCP est enregistré.
4	Prendre des photos.

Vérifier les mesures de la CTOI en matière de carnet de pêche à respecter pour les navires  
utilisant le filet maillant (Résolution 15/01)

1	Vérifier que le carnet de pêche contient les espèces principales: SBF, ALB, BET, YFT, SKJ, LOT, FRI, KAW, COM, GUT, BLT, SWO, SFA, BIL.
2	Prendre des photos.

Vérifier les mesures de la CTOI en matière de carnet de pêche à respecter par les canneurs  
(Résolution 15/01)

1	Vérifier que le carnet de pêche contient les espèces principales: ALB, BET, YFT, SKJ, FRZ, KAW, COM, LOT.
2	Prendre des photos.

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

### Zone de capture et effort de pêche

1	Consulter le carnet de pêche et le journal de navigation et vérifier par recoupement les zones réelles des opérations détaillées dans le carnet de pêche par rapport aux informations fournies dans l'AREP et aux zones de pêche autorisées.
2	Toute entrée du carnet de pêche correspondant à une position dans les zones maritimes d'un État côtier doit être justifiée par une licence de pêche délivrée par l'État côtier (voir l'étape H).
3	Toute entrée du carnet de pêche correspondant à une position en haute mer doit être justifiée par une autorisation de pêche délivrée par l'État du pavillon (voir l'étape H).
4	Pour toute entrée du carnet de pêche correspondant à une position dans la zone d'une autre ORGP, voir l'étape G.
5	Si possible, consulter et vérifier les informations des documents électroniques, pouvant inclure: traceur GPS intégré à bord, avec sauvegarde informatique (c'est-à-dire Maxsea), registres de SSN de l'État du pavillon et/ou des ORGP, AIS, NAVTEX.

### Quantité de captures

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

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

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



Figure 87: Carnet de pêche au format CTOI

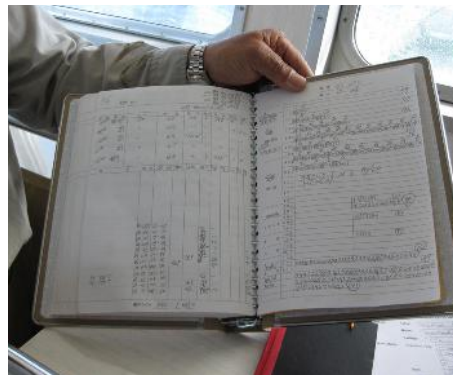


Figure 88: Carnet de pêche au format calendrier qui n'est pas conforme aux exigences de la CTOI

#### Encadré 42 | Exemple d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne le carnet de pêche

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

## **R** *Systèmes de documentation des captures et informations commerciales*

**33 et 34**

### Mesures à prendre

- 1 Vérifier par recoupement le poids déclaré des différentes espèces à bord par rapport aux systèmes de documentation des captures applicables: Document statistique de la CTOI pour le patudo ou Certificat de réexportation de patudo de la CTOI.
- 2 Vérifier que les poids indiqués dans les documents de capture correspondent aux volumes des prises à bord et/ou aux poids des prises débarquées.
- 3 Vérifier que le Document statistique de la CTOI pour le patudo est validé par un fonctionnaire du gouvernement ou toute autre personne ou institution habilitée de l'État du pavillon du navire ayant pêché le thon (Consulter la base de données de la CTOI pour trouver les institutions et personnes habilitées à valider les documents statistiques de la CTOI, <https://iotc.org/statdoc?user>).

Les captures de patudo par les senneurs à senne coulissante et les canneurs (à l'appât) principalement destinées aux conserveries de la région CTOI ne sont pas soumises à cette exigence de document statistique. Il est à noter que l'ICCAT dispose d'un programme de document statistique des captures de thon obèse et d'espadon et la CCSBT d'un système de documentation des captures de thon rouge du sud.

## **P** *Engins de pêche*

**35 et 36**

### Mesures à prendre

- 1 Vérifier que l'engin de pêche et ses caractéristiques sont conformes aux autorisations délivrées au navire (par l'État du pavillon et/ou l'État côtier le cas échéant).
- 2 Répertorier tous les engins de pêche inspectés et consigner en détail les quantités, engins, caractéristiques, types et matériaux (ex.: maillage, type d'hameçon, etc.).

Inspecter les engins de pêche rangés dans des compartiments et en réserve, en notant:

- 3 → si tout nouvel engin de rechange correspond à l'engin autorisé;
- toute indication qu'un engin illégal a été récemment utilisé, avec des preuves de récente utilisation. [Noter l'odeur et la moisissure, toutes deux caractéristiques d'engins rangés lorsqu'ils sont encore mouillés].

Vérifier les mesures de la CTOI en matière de marquage des engins de pêche à respecter par les palangriers (Résolution 19/04)

- 1 Lors de l'inspection de l'engin à bord du palangrier, vérifier que l'engin de pêche est muni le jour de balises à fanion et d'un réflecteur radar, et la nuit d'une bouée lumineuse, et que les bouées portent les lettres / numéros d'identification du navire.
- 2 Prendre des photos.

Vérifier les mesures de la CTOI en matière de marquage des DCP à respecter par les senneurs (Résolution 19/04)

- 1 Si le navire transporte des DCP, demander au capitaine de les inspecter et vérifier qu'ils sont marqués avec les lettres / numéros d'identification du navire.
- 2 Prendre des photos.

Vérifier les mesures de la CTOI en matière de filet dérivant – tous les navires (Résolution 17/07)

- 1 En cas de présence de grands filets dérivants à bord du navire, demander au capitaine si ces filets ont été utilisés en haute mer. Consigner sa réponse dans le rapport d'inspection ou le carnet.
- 2 Vérifier que les poids indiqués sur les documents de captures correspondent aux captures présentes à bord et/ou aux poids débarqués.
- 3 Vérifier que l'engin est rangé de manière à ne pas être facilement utilisable pour la pêche.
- 4 Vérifier si des positions de pêche et de captures en haute mer figurent dans le carnet de pêche.

Le Formulaire B du rapport d'inspection sur l'application des mesures de conservation et de gestion de la CTOI fournit les champs nécessaires à l'enregistrement des informations relatives aux engins de pêche (annexe X). Il permet à l'inspecteur de consigner les résultats de l'inspection de l'engin de

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

pêche. En vue de l'inspection, préparer une liste détaillée des engins que l'on s'attend à trouver à bord, à partir des informations fournies dans l'AREP.

### Encadré 43 | Exemple d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne les engins de pêche

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

R

## Espèces protégées et menacées (encadré 44)

Rapport d'inspection B

### Mesures à prendre

#### Tortues marines

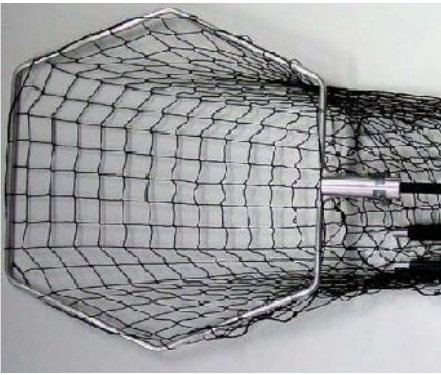
Vérifier les mesures de la CTOI relatives aux tortues marines (Résolution 12/04)

- 1 Vérifier si le carnet de pêche comporte des cas de capture de tortues marines.
- 2 Demander au capitaine de montrer les coupe-lignes, dégorgeoirs et salabardes utilisés pour remettre à l'eau les tortues marines (figure 89, figure 90, et figure 91).
- 3 Prendre des photos.



© NOAA

**Figure 89:** Équipement à manche long (de haut en bas): Dégorgeoir en forme de J, coupe-ligne et dégorgeoir pour hameçons avalés



© NOAA

**Figure 90:** Exemple d'épuisette utilisée pour hisser la tortue à bord



© NOAA

**Figure 91:** Hissage d'une tortue à bord d'un palangrier thonier à l'aide d'une épuisette

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

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Oiseaux de mer (figure 92 et figure 93)

Vérifier les mesures de la CTOI relatives aux oiseaux de mer (Résolution 12/06)	
1	Demander au capitaine si des oiseaux de mer ont été capturés et quelles sont les deux mesures d'atténuation utilisées sur le navire (filage de nuit avec un éclairage de pont minimal, dispositifs d'effarouchement des oiseaux - lignes tori, avançons lestés).
2	Vérifier la présence à bord d'un dispositif d'effarouchement des oiseaux « <i>ligne tori</i> ».
3	Prendre note de la construction, de la longueur des banderoles, du matériau, de la distance entre les banderoles et de la longueur totale. Vérifier si un objet remorqué est utilisé. Prendre note de toute utilisation récente.
4	Vérifier par recoupement dans le carnet de pêche les heures de filage pour déterminer si le filage se fait le jour ou la nuit.
5	Vérifier que les avançons sont lestés et dans ce cas, la distance entre l'hameçon et le poids approximatif.
6	Prendre des photos.

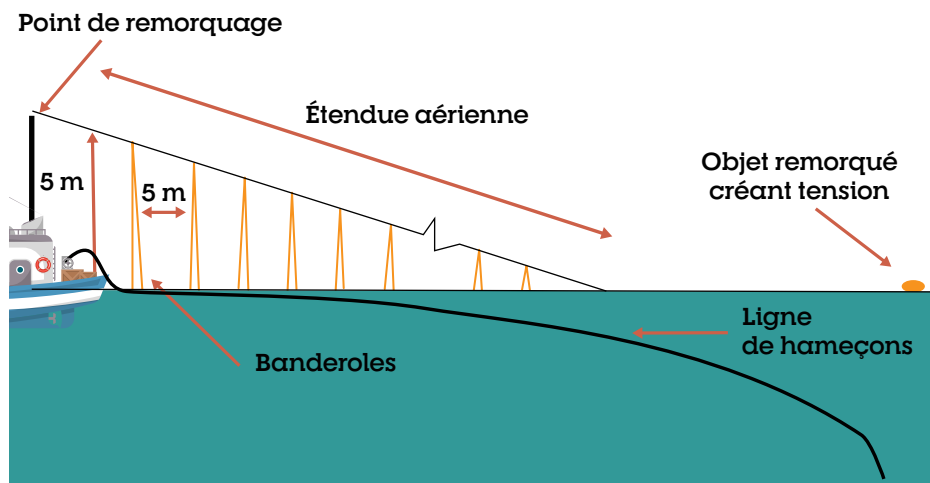


Figure 92: Illustration d'une ligne (à banderoles) d'effarouchement d'oiseaux

Source: CTOI 2021



Se reporter au tableau 1 de la Résolution CTOI 12/06 pour consulter l'ensemble des mesures d'atténuation et à son annexe 1 pour obtenir des directives supplémentaires relatives à la conception et au déploiement des lignes tori.



Figure 93: Les interactions avec les oiseaux de mer sont plus fréquentes en-deçà de S25°

### Ailerons de requins (figure 94, figure 95 et figure 96)

#### Vérifier les mesures de la CTOI relatives aux requins (Résolution 17/05)

- 1 Demander au capitaine de présenter les requins frais pour vérifier que les ailerons sont bien attachés ainsi que les requins congelés pour vérifier le poids total des requins et le poids des ailerons.
- 2 Vérifier par recoupement par rapport aux quantités de requins enregistrées dans le carnet de pêche.
- 3 Chercher des ailerons de requins et s'il y en a, déterminer le poids total et comparer au poids des carcasses de requins (débarquées) pour déterminer si le poids des ailerons dépasse 5 pour cent du poids total des carcasses.

Requins débarqués frais: Les CPC interdiront la découpe des nageoires des requins à bord des navires. Les CPC interdiront le débarquement, la rétention à bord, le transbordement et le transport d'ailerons de requins qui ne sont pas attachés naturellement à la carcasse du requin, jusqu'au premier point de débarquement.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Requins débarqués congelés: Les CPC qui n'appliquent pas le sous-alinéa pour tous les requins exigeront que leurs navires n'aient pas à bord des ailerons qui représentent plus de 5 pour cent du poids des requins à bord, jusqu'au premier point de débarquement. Les CPC qui n'exigent actuellement pas que les ailerons et les carcasses soient débarqués ensemble au premier débarquement prendront les mesures nécessaires pour assurer le respect du ratio de 5 pour cent par la certification, le suivi par un observateur ou d'autres mesures appropriées.



Figure 94: Ailerons de requins séchant sur le pont supérieur d'un navire

©CTOI

Les ailerons de requins peuvent être dissimulés dans n'importe quel compartiment du navire: cale à poisson, cabine de l'équipage, salle des machines, etc. Les ailerons de requins peuvent être stockés dans des sacs dans la cale et/ou séchés sur le pont et ensuite conservés au sec.

Effectuer des recherches dans les endroits du navire ayant un environnement sec et chaud, c'est là que sont généralement séchés les ailerons de requins (salle des machines et cheminée du navire).



Figure 95: Ailerons de requins dans des sacs

©CTOI



Figure 96: Ailerons de requins emballés

©CTOI

## Requins-renards (*figure 97*, et *figure 98*)

Vérifier les mesures de la CTOI relatives aux requins-renards (Résolution 12/09)	
1	Demander au capitaine si des requins-renards ont été capturés et conservés à bord.
2	Vérifier si le carnet de pêche comporte des cas de capture de requins-renards.
3	Lors de l'inspection des cales à poisson, chercher des carcasses ou ailerons de requins-renards, peser et consigner la quantité trouvée à bord.
4	Prendre des photos en utilisant des mesures de référence.

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

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



**Figure 97:** Aileron caudal d'un requin-renard, trouvé sur un palangrier thonier



**Figure 98:** Requins-renards capturés par un palangrier thonier

**Requins océaniques (figure 99)**

Vérifier les mesures de la CTOI relatives aux requins renards (Résolution 13/06)

- 1 Demander au capitaine si des requins océaniques ont été capturés et conservés à bord.
- 2 Vérifier si le carnet de pêche comporte des cas d'enregistrements de requins océaniques.
- 3 Lors de l'inspection des cales à poisson, chercher des carcasses ou ailerons de requins océaniques, peser et consigner la quantité trouvée à bord.
- 4 Prendre des photos en utilisant les mesures de référence.

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

Les CPC interdiront, comme mesure pilote temporaire, à tous les navires de pêche battant leur pavillon et inscrits sur le Registre CTOI des navires autorisés ou autorisés à pêcher en haute mer des thons ou des espèces apparentées gérés par la CTOI de retenir à bord, de transborder, débarquer ou stocker tout ou partie de carcasses de requins océaniques.



©CTOI

Figure 99: Requin océanique capturé par un palangrier

## Cétacés / requins-baleines (figure 100)

Vérifier les mesures de la CTOI relatives aux cétacés (Résolution 13/04) /requins-baleines (Résolution 13/05)

- 1 Demander au capitaine si un filet de senne a été calé autour d'un cétacé/requin-baleine et si l'animal avait été observé avant le début de la calée.
- 2 Demander au capitaine s'il a communiqué l'incident à l'autorité compétente de l'État du pavillon. Le rapport doit être présenté à l'inspecteur (par exemple e-mail, fax).
- 3 Vérifier si des cas de maillage sont enregistrés dans le carnet de pêche.



©CTOI



©CTOI

Figure 100: Les bancs de thon se regroupent souvent autour de cétacés ou de requins-baleines

## Raies du genre Mobulidae (figure 101 et encadré 44)

Vérifier les mesures de la CTOI relatives aux raies du genre Mobulidae (Résolution 19/03)

- 1 Demander au capitaine si des raies du genre Mobulidae ont été capturées et retenues à bord.
- 2 Vérifier si le carnet de pêche comporte des cas d'enregistrements de raies du genre Mobulidae.
- 3 Lors de l'inspection des cales de poissons, rechercher la présence de raies du genre Mobulidae, de carcasses ou de nageoires, peser et enregistrer la quantité trouvée à bord. Prendre des photos en utilisant les mesures de référence.



©CTOI



©CTOI

**Figure 101:** Les rates du genre *Mobulidae* sont inscrites à l'appendice I et II de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS) et sont également inscrites à l'appendice II de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES)

#### Encadré 44 | Exemple d'infractions aux Résolutions de la CTOI en ce qui concerne les espèces protégées et menacées

- Le navire ne transporte pas de coupe-lignes et/ou de dégorgeoirs et/ou de salabardes.
- Le poids des ailerons de requins représente plus de 5 pour cent du poids total des carcasses de requins.
- Il y a des requins-renards à bord du navire.
- Il y a des rates du genre *Mobulidae* à bord du navire.
- Il y a des requins océaniques à bord du navire.



## R Finalisation du rapport

**37, 38 et 39**

### Mesures à prendre

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

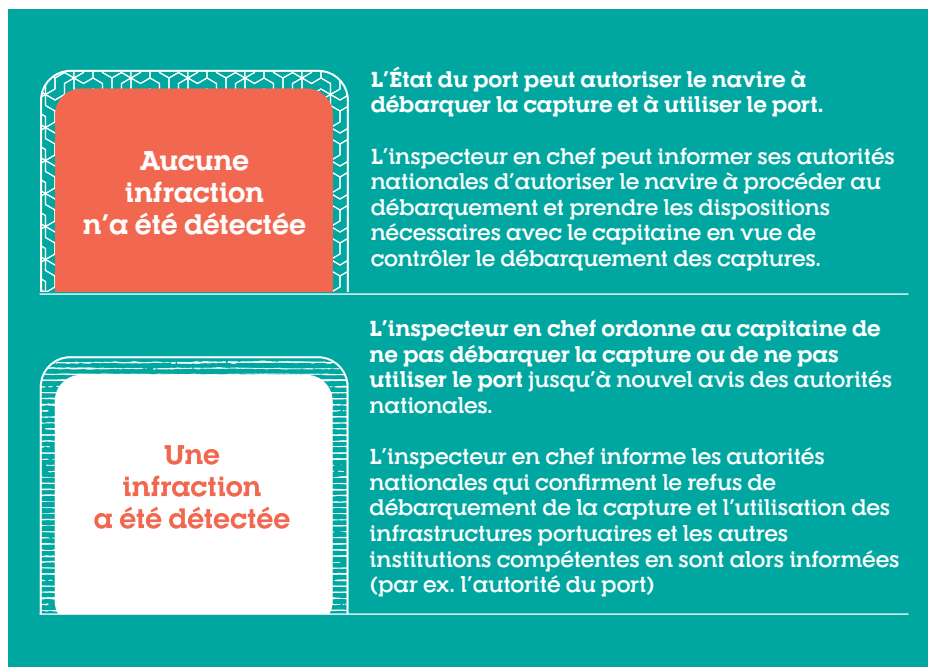
À la fin de l'inspection, une copie préliminaire des informations consignées doit être fournie au capitaine du navire.

En cas de divergences ou d'infractions flagrantes, celles-ci doivent être clairement répertoriées en faisant référence aux instruments juridiques nationaux et internationaux et aux résolutions CTOI pertinents. Tout commentaire et réaction du capitaine du navire/des membres de l'équipage doit être consigné.

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

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

À ce stade, l'État du port dispose de deux options, présentées en *figure 102*.



Source: CTOI 2021

*Figure 102: Résultats de l'inspection au port*

Si une infraction est détectée, l'État du port pourra prendre de nouvelles mesures à l'encontre du navire, du propriétaire et du capitaine au titre de la législation nationale et selon la nature de l'infraction. Cela pourrait inclure l'arrestation, la saisie et la confiscation éventuelle du navire, de la capture, de l'engin ou de l'équipement ou l'ordre de quitter le port. La réaction et le comportement du capitaine et de l'équipage suite à cette décision doivent être consignés: coopération, agressivité, hostilité, par exemple.

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



## S *Signature du rapport d'inspection*

39, 41 et 42

### Mesures à prendre

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

Demander au capitaine s'il a des plaintes à formuler quant à la manière dont l'inspection s'est déroulée. Toute plainte doit être notée, signée, datée et le tampon du navire y être apposé. Si, pour une raison quelconque, le capitaine refuse de signer, s'assurer qu'il y a un témoin de ce refus.

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

### 6.3 *Suivi des débarquements et des transbordements au port*

Les deux processus fondamentaux pour la mise en œuvre de la RMREP de la CTOI sont les suivants:

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

Les résultats de l'évaluation de l'AREP et du RAR servent de base pour déterminer si le navire peut entrer ou non dans le port. Si l'entrée au port est autorisée, elle doit activer les procédures d'inspection du débarquement ou du transbordement des captures. Cela est important pour valider les captures documentées et la composition des espèces enregistrées dans le(s) carnet(s) de pêche des navires ainsi que les déclarations de transbordement.

Les inspections des cales à poissons sur les senneurs ou des cales réfrigérées à bord des palangriers et des navires transporteurs sont difficiles à réaliser pour des raisons pratiques, et il est très peu probable qu'elles fournissent des informations précises sur le poids et les espèces à bord. Par conséquent, le suivi de l'ensemble du processus de débarquement ou de transbordement est une composante essentielle des tâches de «*l'équipe d'inspection*». Après le débarquement des captures du navire, les cales et les cuves doivent être inspectées pour enregistrer tout poisson restant à bord.

Il est important que les inspecteurs connaissent les produits et les procédures employées pour débarquer ou transborder les captures provenant des différents types de navires ainsi que les méthodes d'échantillonnage et de vérification du poids et de la composition des espèces. Ces connaissances permettent aux inspecteurs de planifier à l'avance le suivi de ces opérations au port et de les réaliser avec succès.

Par la suite, toutes les informations recueillies de l'opération de déchargement sont saisies dans le rapport d'inspection (champs 30 et 31) et comparées aux informations présentées dans l'AREP. Si, à ce stade, il existe des preuves indiquant que le navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes, ce dernier se verra refuser toute utilisation du port.

Pour l'essentiel, le déchargement à terre ou le transbordement sur un autre navire nécessite des procédures de suivi similaires. La principale différence est que le déchargement sur une installation à terre est susceptible de fournir d'autres moyens d'enregistrer la composition des espèces et le poids des prises débarquées (*figure 103*).

Le suivi du transbordement offre moins de possibilités de peser les poissons mais permet de vérifier le nombre de poissons et d'identifier les espèces, en mettant ainsi en avant tout niveau substantiel de fausse déclaration dans les carnets de pêche ou dans les déclarations de transbordement.

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



Figure 103: Poissons dans la cale d'un navire et opération de débarquement

### 6.3.1. Préparation et planification des opérations de déchargement

La planification préalable et la préparation des documents et du matériel sont des éléments essentiels à la réussite des inspections des États du port. Un examen minutieux de l'équipement et de la documentation devrait être préparé à l'avance, en tenant compte du type de navire, des captures et des conditions actuelles dans le port (*encadré 45*).

Lorsqu'elles réalisent les inspections, les CPC sont tenues de faire «*tous les efforts possibles afin d'éviter de retarder indûment le navire, de limiter le plus possible les interférences et les inconvénients, y compris toute présence inutile d'inspecteurs à bord, et d'éviter toute action de nature à compromettre la qualité du poisson se trouvant à bord*» (paragraphe 11.2(f) de la RMREP de la CTOI).

Toutefois, les inspecteurs ne doivent pas se laisser intimider par cette exigence ni subir les pressions exercées par les opérateurs des navires, en particulier lors de l'inspection de navires classés à risque «*élevé*» ou «*moyen*» dans l'évaluation de l'AREP ou lorsque l'inspection de la documentation des captures a éveillé des soupçons concernant de possibles fausses déclarations.

Les informations et documents de travail pour contrôler le déchargement se présentent en *figure 104*).

**Encadré 45 | Suivi du débarquement et du transbordement -  
préparation de la liste de contrôle**

**6. Documentation**

- Manifeste de cargaison / plan des cales / plan des curves
- Registres de captures et de produits
- Formulaire de données

**2. Équipement**

- Presse-papiers
- Balances
  - à bascule
  - suspendue à ressort
- Ruban à mesurer
- Compas
- Torche
- Appareil photo

**3. Vêtements de protection**

- Protection oculaire
- Casque rigide
- Gilet réfléchissant
- Bottes de sécurité
- Gants
- Combinaison pour zone de congélation

Les informations et documents de travail pour contrôler le déchargement se présentent en *figure 104*).



Source: CTOI 2021

Figure 104: Documents de travail essentiels pour préparer le suivi du débarquement de la capture d'un navire

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

Pour faciliter davantage le suivi, les inspecteurs doivent obtenir toute la documentation relative aux captures enregistrées et entreposées à bord, qui comprend ceux présentés en *figure 105*:



Source: CTOI, 2021

Figure 105: Documents de travail essentiels pour vérifier le suivi du débarquement de la capture d'un navire

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

### Stations de surveillance

Plusieurs postes clés peuvent être occupés en permanence pour suivre le débarquement (1 à 4), notamment les postes en *figure 106*:



Figure 106: Exemple de postes clés pour suivre le débarquement

Les postes de surveillance doivent dresser un tableau précis du produit débarqué, faciliter le dénombrement des unités et déterminer les poids et la composition des espèces. Lors du transbordement et du débarquement à terre, les inspecteurs doivent se placer là où ils pourront surveiller de visu le

poisson qui sera hissé hors de la cale, aussi longtemps que les palans seront visibles en l'air.

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

### ***Information et enregistrement***

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



Tableau 30 - Rapport CTOI d'inspection au port - Champs 30 et 31

No. de champ: 30	Évaluation des captures débarquées (quantité)
Espèces	<p>Le poisson débarqué devra être contrôlé et, le cas échéant, échantillonné pour vérifier le nombre et le poids de chaque espèce. Les espèces doivent être enregistrées en utilisant les codes alpha-3 ASFIS (connus sous le nom de codes FAO des espèces). Par exemple: <b>YFT</b> pour l'albacore (<i>Thunnus albacares</i>)</p>
Forme du produit	<p>La forme du produit de chaque espèce débarquée doit être enregistrée, qu'elle soit ou non transformée (ex., filets sans peau, sans arêtes et congelés; étêté, fendu et salé; entièrement réfrigéré en eau de mer).</p> <p>Les codes de transformation des différentes espèces sont fournis dans le guide d'identification des espèces.</p>
Zone (s) de capture	<p>Les inspecteurs doivent obtenir des registres des navires de la zone géographique / statistique pertinente où les captures débarquées ont été pêchées. Se reporter aux codes statistiques ou aux coordonnées géographiques utilisés pour déclarer les captures dans les carnets de pêche.</p>
Quantité déclarée	<p>Le navire doit déclarer la quantité de poisson (en espèces) qu'il a à son bord et la quantité qui sera débarquée. Cette information doit être fournie à l'inspecteur avant de débarquer tout produit et doit être consignée dans le rapport d'inspection.</p>
Quantité débarquée	<p>Les inspecteurs doivent déclarer, dans leurs rapports, la quantité qu'ils observent lors du déchargement (par espèce).</p>
Différence entre la quantité déclarée et la quantité débarquée	<p>Les inspecteurs doivent déterminer la différence entre la quantité déclarée de poisson et la quantité qu'ils observent lors du déchargement.</p> <p>Par exemple:  <i>YFT</i> déclarés pour le déchargement: <b>65 tonnes.</b>  <i>YFT</i> enregistrés par les inspecteurs lors du déchargement: 80 tonnes  <i>La différence équivaut à (80 – 65) 15 tonnes de plus que la quantité débarquée déclarée.</i></p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Tableau 30 - Rapport CTOI d'inspection au port - Champs 30 et 31

No. de champ: 31	Captures restées à bord (quantité)
Espèces	<p>Le poisson retenu à bord après le déchargement doit être énuméré par poids pour chaque espèce. Les espèces doivent être enregistrées en utilisant les codes alpha-3 ASFIS.</p> <p>Par exemple: <b>OIL</b> pour le rouvet (<i>Ruvettus prestiosus</i>)</p>
Forme du produit	<p>La forme du produit de chaque espèce débarquée doit être enregistrée, qu'elle soit transformée ou pas (<i>par exemple WHO pour les poissons entiers congelés. GGT pour les poissons sans queue, éviscérés et sans branchies</i>). D'autres produits pourraient être sans peau, sans arêtes et congelés; étêtés, fendus et salés; entièrement réfrigérés en eau de mer.</p> <p>Les codes de transformation des différentes espèces sont fournis dans le guide d'identification des espèces.</p>
Zone (s) de capture	<p>Les inspecteurs doivent connaître la zone géographique / statistique pertinente où les captures conservées à bord ont été prises. Se référer aux codes statistiques ou aux coordonnées géographiques utilisées pour déclarer les statistiques de captures.</p>
Quantité déclarée	<p>Le navire de pêche doit déclarer les quantités de poisson (par espèce) qu'il retiendra à bord.</p>
Quantité débarquée	<p>Les inspecteurs doivent enregistrer la quantité totale dont le débarquement a été suivi. Des moyens d'estimation doivent être mis à disposition pour aider à la vérification des chiffres calculés.</p> <p>Les inspecteurs doivent également déclarer la quantité (par espèce) qui, selon leur observation, a été retenue à bord. Cela nécessitera une inspection physique de la cale.</p>
Différence entre la quantité déclarée et la quantité débarquée	<p>La différence entre les quantités débarquées et retenues à bord qui sont déclarées, et les quantités qui, selon les observations, sont débarquées et conservées dans la cale.</p> <p>Ces différences doivent être consignées.</p>

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

#### Introduction

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

Les grands palangriers thoniers (LSTLV) ciblent les plus gros thons et espadons. Ces poissons sont transformés immédiatement après avoir été pêchés et sont congelés individuellement. Avant de les congeler, une petite corde est enroulée à travers la queue pour les rassembler et les débarquer tous ensemble.

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



©CTOI

Figure 107: Déchargement direct de thons.

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

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

1. Le transfert direct: lorsque le poisson, relié en «cordes d'unités de poissons» est hissé en dehors des cales du navire de pêche en utilisant la grue à quai ou la grue du transporteur (*figure 107, figure 108 et figure 110*).
2. Le transfert indirect: lorsque les «cordes d'unités de poissons» sont tout d'abord hissées en dehors de la cale à poissons à l'aide de l'engin de pêche à bord du navire et sont ensuite rassemblées sur une corde plus large pour être hissées hors du navire à l'aide de la grue à quai ou à bord du navire transporteur (*figure 111*).
3. Méthode indirecte: utilisation d'un filet à fret qui est rempli à bord du navire de pêche (*figure 109, figure 114*).



©CTOI

Figure 108: Petits lots de thons congelés



Figure 109: Transbordement de thons dans un filet à fret

©CTOI

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

Sur les navires où les écoutilles sont trop petites pour hisser directement les poissons, ces derniers sont d'abord hissés en petits lots sur le pont en utilisant l'équipement du navire. Cela donne une bonne oc-



© IOTC

Figure 110: Déchargement direct

casion de procéder au comptage des poissons et d'enregistrer les espèces. Certains de ces lots sont ensuite rassemblés pour être transférés à terre à l'aide de la grue de quai, ou pour être transbordés sur un navire transporteur.

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

Il est plus difficile de compter et d'identifier avec précision les poissons contenus dans le filet à fret lorsque celui-ci est levé hors de la cale. Les inspecteurs devront bien choisir leurs postes, en se plaçant soit là où le filet est rempli sur le navire de pêche, en gardant à l'esprit que cela pourrait avoir lieu dans la

cale du navire, ou surveiller le filet à fret lorsque celui-ci est abaissé à terre où les poissons peuvent être pesés et déballés.

Les opérations de transbordement offrent moins de moyens de compter et d'identifier les espèces. Les inspecteurs chargés du suivi des transbordements doivent se placer là où ils peuvent observer les poissons hissés hors de la cale du navire de pêche et où les cordes de poissons sont visibles en l'air pendant le temps maximum. Pendant tout le temps où les poissons sont visibles, une estimation précise du nombre de poissons ainsi que la composition par espèce doivent être déterminées. En raison de la méthode de transformation et étant donné que les poissons sont partiellement dissimulés lors de l'opération de hissage, il pourrait s'avérer impossible d'identifier les espèces avec précision. Dans ces situations, une agrégation de deux ou



plusieurs espèces peut être enregistrée. (Par exemple, l'albacore et le patudo combinés).

Les plus grands LSTLV qui ont à bord des poissons de qualité sashimi de grande valeur préféreront transférer directement le poisson de la cale du navire de pêche vers la cale du navire transporteur. Cela peut être un processus rapide durant lequel des cordes individuelles peuvent être visibles pendant moins d'une minute et souvent, les poissons sont dissimulés par de la brume entourant le palan.

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

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



*Figure III: Poissons rassemblés sur le pont d'un petit palangrier et opération de levage combiné transféré sur un navire transporteur*

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

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

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

L'évaluation indépendante et le degré de précision lors de la détermination des poids débarqués ou transbordés seront tributaires de la méthode utilisée (*figure 112, figure 113*). Il sera préférable de se baser sur les poids enregistrés séparément par l'inspecteur à l'aide d'une balance à crochet ou en pesant une sélection d'échantillons de poissons que d'utiliser seulement les données fournies par le navire. Cependant, l'utilisation de chacune de ces méthodes comporte des avantages et des inconvénients ainsi que des conséquences pratiques.





©CTOI



©CTOI



©CTOI



©CTOI

*Figure 112: Pesage de thons et de marlins rayés au port*

Une balance à crochet fonctionne de façon stable au port et la plupart des navires transporteurs l'utilise pour leurs propres registres. L'inconvénient est que si des espèces sont mélangées, le poids moyen pour une espèce spécifique ne peut être calculé. Cependant, il est souvent possible d'obtenir des poids exacts pour les espèces apparentées et dans le cas de cordes contenant une seule espèce, le poids moyen de cette espèce sera obtenu. Avec la coopération du navire de pêche, les poissons individuels peuvent aussi être pesés sur une balance à crochet (*figure 113*).



Figure 113: Balance à crochet

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

Le principal inconvénient de cette méthode réside dans la difficulté de peser les gros poissons (plus de 50 kg) qui sont aussi dangereux à manipuler à l'état congelé. Il faut

aussi tenir dûment compte de la détérioration d'un produit de grande valeur lorsqu'il est exposé à des températures élevées pendant une période prolongée.

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



©CTOI

La corde de poissons est hissée en dehors de la cale du navire de pêche.



©CTOI

La corde de poissons est placée sur le filet à fret.



©CTOI

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

Figure 114: Séries de photos illustrant un transbordement de thons dans un port

Les calculs reprenant les facteurs de conversion sont présentés en **encadré 46** et les procédures pour l'inspection et suivi de déchargements d'un palen-grier thonier sont résumés en **tableau 31**.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Encadré 46 | Suivi du débarquement et du transbordement - emploi du facteur de conversion

#### Résumé des observations des produits débarqués

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

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

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

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

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

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

**Code de transformation du germon GGT, facteur d'extrapolation 1,09**

**Poids de produit du germon débarqué enregistré 60 533 kg**

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

Tableau 31 - Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un palangrier thonier

Arrivée à bord du navire de pêche	Présentation et briefing avec le capitaine / capitaine de pêche / maître d'équipage par le chef de l'équipe d'inspection et présentation des identifications et des mandats des inspecteurs.
Demande de documentation	<p>Les inspecteurs chargés du contrôle du déchargement doivent demander:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ la confirmation des quantités à débarquer ou à transborder comme mentionné dans l'AREP;</li> <li>→ le plan de la cale à poissons indiquant les dimensions;</li> <li>→ le plan de chargement montrant l'emplacement, le volume et les espèces du produit dans la cale.</li> </ul>
Demande de précisions sur le plan et la procédure de déchargement	<p>Demander des précisions sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du déchargement des poissons de la cale à terre ou lors du transbordement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ noter si les poissons seront débarqués en cordes ou à l'aide d'un filet à fret;</li> <li>→ noter si la sélection de produits et d'espèces sera débarquée en plusieurs séquences. <i>Par exemple: les grands thons enfilés en cordes, transbordés sur un navire transporteur. Les prises accessoires débarquées à terre dans des filets à fret;</i></li> <li>→ discuter des possibilités de débarquer les espèces apparentées ensemble pour faciliter l'enregistrement de la composition des espèces capturées.</li> </ul>
Discussion sur l'échantillonnage prévu des captures pour vérifier les poids et la composition par espèce	<p>Discuter de la nécessité d'enregistrer des échantillons de poids et d'espèces.</p> <p>Déterminer où les points de contrôle seront mis en place et où l'échantillonnage peut avoir lieu afin de perturber le moins possible les opérations de déchargement.</p> <p>Demander si une balance à crochet sera utilisée et si c'est le cas, demander à l'utiliser.</p>
Inspection des cales avant de procéder au déchargement	<p>Effectuer une inspection préalable des cales et des compartiments où les poissons sont entreposés pour noter à quelle capacité ils sont remplis et prendre des photos.</p> <p>À ce stade, il convient de noter et d'enregistrer l'état de transformation et les espèces qui peuvent être identifiées.</p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Mise en place du/des poste(s) de surveillance

Choisir un poste où le poisson hissé hors de la cale peut être observé et comptabilisé et les espèces identifiées. Il faudrait envisager d'occuper plus d'un poste pour être en mesure d'observer le processus de déchargement.

En choisissant les postes, il convient de noter les exigences en matière de santé et de sécurité concernant les poissons tombant du palan ou l'effondrement de la grue (cela se produit souvent).

#### Postes éventuels:

- Sur le pont du navire de pêche sous le pont-abri avec une vue d'ensemble complète de l'écouille;
- Sur le pont du navire transporteur où le poisson peut être observé lorsqu'il est hissé hors de la cale du palangrier et déposé dans la cale du navire transporteur;
- Sur le quai avec une vue du pont et où les palans peuvent être observés lorsqu'ils sont en l'air et lorsqu'ils sont déposés à terre;
- Dans l'usine à terre où les palans sont déposés.

Note: les postes doivent permettre de lire le poids indiqué sur une balance à crochet si elle est fixée.

### Échantillonnage pour déterminer le poids moyen

**Balance à crochet fixée:** enregistrer le poids de chaque palan.

**Pas de balance à crochet:** à des intervalles aléatoires, demander le pesage d'un poisson ou d'un lot de poissons récupérés du palan.

- Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées par ordinateur pour faciliter ces sélections.
- Le poids peut être obtenu en utilisant une balance à crochet ou à bascule selon ce qui est disponible et la taille du poisson.
- On peut demander d'utiliser la balance à crochet pour peser les grands poissons.

<p>Échantillonnage pour déterminer la composition par espèce</p>	<p>Les thons de plus grande taille ayant subi une transformation d'une manière similaire peuvent être difficiles à identifier lorsqu'ils sont regroupés dans un seul palan. Ils pourraient être enregistrés de manière agrégée pour les différentes espèces.</p> <p><i>Exemple: YFT et BET mixtes.</i></p> <p>Pour déterminer le ratio des deux espèces, demander à ce qu'un palan aléatoirement choisi soit abaissé sur le pont et échantillonner les différentes espèces pour examiner de plus près la cavité stomacale. Le ratio du mélange des espèces peut être extrapolé au nombre total d'unités, mais cela ne fournira cependant qu'une indication approximative.</p>
<p>Contrôle des palans</p>	<p>En utilisant les formulaires de débarquement ou de transbordement, enregistrer les données relatives à chaque palan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ consigner la date / l'heure du premier palan;</li> <li>→ noter, pour chaque palan, le nombre de poissons, d'espèces et de produits;</li> <li>→ noter le poids de la balance à crochet (le cas échéant);</li> <li>→ numéroter chaque palan successivement du premier au dernier;</li> <li>→ prendre des photos des palans lorsque les espèces ne peuvent être clairement identifiées;</li> <li>→ noter les heures de début et de fin des interruptions de déchargement dues aux pauses repas ou à des difficultés techniques;</li> <li>→ noter la date / l'heure du dernier palan.</li> </ul>
<p>Fin des opérations de débarquement et de transbordement</p>	<p>Résumer les quantités débarquées enregistrées pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ les espèces;</li> <li>→ le code de transformation.</li> </ul> <p>Appliquer le facteur d'extrapolation pour les différents codes de transformation.</p> <p>Demander une copie du formulaire de déclaration de débarquement.</p> <p>Comparer les quantités enregistrées à celles déclarées par le navire de pêche et noter la différence.</p>



## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

<b>Inspection des cales</b>	<p>Demander à un officier de bord d'accompagner l'inspecteur durant l'inspection de la cale après les opérations de déchargement.</p> <p>Noter:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>→ les divisions des cales;</li><li>→ les compartiments de réfrigération au niveau du pont de pêche.</li></ul> <p>Enregistrer le nombre, les espèces et le poids des poissons restants dans la cale.</p> <p>Enregistrer comment les estimations des poissons restants sont déterminées:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>→ décompte visuel;</li><li>→ poissons pesés;</li><li>→ volume de la cale calculé et comparé au volume des poissons restants.</li></ul> <p>Photographier la cale vide ou les poissons restants dans la cale.</p> <p>Demander une déclaration au navire de la quantité de poissons restants dans la cale.</p> <p>Noter la différence entre les quantités enregistrées et déclarées.</p>
<b>Synthétisation</b>	Remplir les champs 30 et 31 du rapport d'inspection
<b>Compte-rendu avec le capitaine / capitaine de pêche du navire</b>	Faire un compte rendu avec les responsables à bord et leur remettre des copies des quantités contrôlées et enregistrées, en leur permettant d'y annexer leurs observations et signatures.



### 6.3.3. Déchargement des senneurs thoniers

#### Introduction

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



©CTOI

Figure 115: Inspection de la cale à poissons d'un senneur

Sur les senneurs industriels, les thons sont conservés dans des cuves de 20 à 40 tonnes chacune (total de 800 à 2 000 tonnes) et la congélation en saumure est maintenue à  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Sur les petits senneurs artisanaux, le thon est généralement conservé sous glace d'eau de mer.

Avant le déchargement, les inspecteurs doivent demander un «*plan de chargement des cuves*» comprenant les détails des captures dans chaque cuve. Cela les aidera à planifier l'échantillonnage des poissons à mesure que les cuves seront vidées (figure 115).

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

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

### ***Postes de surveillance***

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

Pour enregistrer les espèces et le poids débarqué, les inspecteurs doivent se placer dans un endroit où ils peuvent observer les poissons remontés hors des cuves ou chargés dans des filets à fret pour être hissés hors du navire de pêche (*figure 116*).

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

- mesure des longueurs (*figure 115*);
- sous-échantillonnage des poissons pour déterminer un poids unitaire moyen.



*Figure 116: Suivi du déchargement de thons sur un senneur thonier*

### **Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids moyen des poissons**

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

- estimer le volume de poissons en mètres cubes dans les cuves;
- compter le nombre de poissons débarqués en l'extrapolant par leur poids moyen;
- enregistrer le poids de chaque palan.

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

Les poissons hissés hors d'une cuve sont normalement acheminés sur un convoyeur jusqu'à l'endroit où ils seront déposés dans un filet à fret (*figure 117*) pour être débarqués à terre ou transportés sur un navire receveur. Le nombre de poissons peut être contrôlé soit en comptant tous les poissons durant leur passage sur le convoyeur pendant toute la durée du déchargement, ou en estimant le taux de déchargement (c.-à-d. le nombre par minute en comptant tous les poissons pour une durée déterminée et en multipliant le résultat par la durée totale prise pour vider la cuve).

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

Calculer le poids total de l'échantillon en ajoutant tous les poids des poissons échantillonnés dans la cuve. Le poids total est ensuite divisé par le nombre de poissons échantillonnés pour obtenir un poids moyen par poisson pour cette cuve en question. L'encadré 47 présente une méthode calculer le poids total.

Les opérateurs des senneurs ne peuvent enregistrer précisément leur capture totale qu'au moment du déchargement et ils peuvent aussi obtenir ces chiffres en enregistrant le poids de chaque palan à l'aide d'une balance à crochet ou d'une balance à bascule lorsque les poissons sont débarqués dans l'usine.

#### Encadré 47 | Suivi du débarquement et du transbordement - calcul du poids total

##### 1. Calcul du nombre total de poissons dans une cuve

*Dénombrement d'un échantillon: Quarante-cinq (45) poissons comptés par minute sur le convoyeur. Durée totale de fonctionnement du convoyeur: 15 minutes.*

*Le nombre total de poissons dans la cuve équivaut au nombre de poissons par minute multiplié par la durée totale de fonctionnement du convoyeur pour vider la cuve des poissons.*

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

##### 2. Échantillon et calcul du poids moyen par poisson

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

3. Le poids total des poissons dans la cuve équivaut au nombre total de poissons multiplié par le poids moyen des poissons.

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

### Détermination de la composition par espèce d'après un sous-échantillonnage visuel des poissons sur le convoyeur



Figure 117: Thons sur le tapis convoyeur d'un senneur

La composition par espèce des poissons débarqués ou transbordés doit être vérifiée pour la recouper avec les captures déclarées par les navires. Idéalement, le poisson peut être classé dans les diverses catégories d'espèces avant d'être débarqué et le poids de chaque espèce peut être enregistré lorsque les poissons sont hissés hors du navire.

Par ailleurs, des sous-échantillons des poissons débarqués doivent être prélevés pour estimer le ratio des diverses espèces. Cela peut se faire en enregistrant les espèces sur une période prédéterminée lorsque les poissons défilent sur le convoyeur,

ou en prélevant des échantillons aléatoires d'un nombre déterminé de poissons à intervalles réguliers. Ce ratio est ensuite extrapolé à la durée totale durant laquelle le convoyeur a été mis en marche pour vider la cuve, ou appliqué au nombre total de poissons débarqués enregistrés (*encadré 48*).

Autrement, il convient d'enregistrer la composition par espèce pour un palan individuel et extrapoler le ratio au nombre de palans nécessaire pour vider la cuve. Pour améliorer la précision, cette opération doit être répétée aussi souvent que possible.

Le suivi du déchargement peut également être réalisé à terre, en enregistrant le nombre de palans et le poids estimé par palan afin de calculer le tonnage total débarqué. *tableau 32* résume les procédures pour l'inspection et le suivi du déchargement d'un senneur thonier.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Encadré 48 | Détermination de la composition par espèce

*Par exemple, les espèces observées sur une période prédéterminée:*

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

*Calcul: Ratio de la durée d'observation*

*Le nombre total par espèce équivaut à:*

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

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

*= 135 SKJ*

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

Tableau 32 - Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un sennear thonier

Arrivée à bord du navire de pêche	Présentation et briefing avec le capitaine / capitaine de pêche / maître d'équipage par le chef de l'équipe d'inspection et présentation des identifications et des mandats des inspecteurs.
Demande de documentation	<p>Les inspecteurs chargés du suivi du déchargement doivent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ demander la confirmation des quantités à débarquer ou à transborder comme mentionné dans l'AREP;</li> <li>→ demander le «<i>plan de chargement de la cuve</i>»;</li> <li>→ noter les dimensions et le volume des cuves figurant sur le plan des cuves;</li> <li>→ noter les tailles des espèces et les nombres correspondants chargés dans chaque cuve;</li> <li>→ noter l'état des poissons conservés dans les cuves: congelés en saumure, réfrigérés en eau de mer.</li> </ul>
Demande de précisions sur le plan et la procédure de déchargement	<p>Demander des précisions sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du déchargement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ noter l'ordre selon lequel les cuves seront vidées de leurs poissons;</li> <li>→ discuter des possibilités de débarquer ensemble les espèces apparentées.</li> </ul>
Discussion de l'échantillonnage prévu des captures pour vérifier les poids et la composition par espèce	<p>Discuter de la nécessité d'enregistrer des échantillons de poids et d'espèces.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ déterminer où ces opérations peuvent avoir lieu afin de perturber le moins possible les opérations de déchargement;</li> <li>→ déterminer où les balances à bascule peuvent être installées et déterminer l'endroit pour mesurer les poissons;</li> <li>→ demander si une balance à crochet sera utilisée et si c'est le cas, demander à l'utiliser.</li> </ul>
Inspection des cales avant de procéder au déchargement	<p>Effectuer une inspection préalable des cuves à poisson et enregistrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ la quantité estimée des poissons dans chaque cuve;</li> <li>→ les tailles des poissons dans chaque cuve, par exemple, moins de 10 kg ou plus de 40 kg,</li> </ul> <p>Si possible, noter le mélange d'espèces dans une cuve et prendre des photos de chaque cuve avant qu'elle ne soit vidée.</p>

### Mise en place des postes de surveillance

Il convient de mettre en place des postes de surveillance où le déchargement ou le transbordement seront observés et où l'échantillonnage aura lieu. Il est préférable de prévoir plus d'un poste. Il faut aussi choisir un poste où les poissons hissés hors de la cale peuvent être contrôlés:

- à côté de la cuve pendant que les poissons sont hissés hors de la cuve et déposés sur un convoyeur;
- à côté du convoyeur avec pleine vue sur la séquence de levage hors de la cuve jusqu'à terre;
- sur le quai avec une vue du pont et où les palans peuvent être observés lorsqu'ils sont en l'air et lorsqu'ils sont déposés à terre;
- dans l'usine où les palans sont déposés.

Il faudrait envisager d'occuper plus d'un poste pour être en mesure d'observer le processus de déchargement: un poste pour échantillonner les poissons et un autre pour estimer le poids total débarqué.

En choisissant les postes, il convient de prendre note des exigences en matière de santé et de sécurité concernant les poissons qui tombent du palan ou l'effondrement de la grue (cela se produit souvent).

### Échantillonnage pour déterminer le poids moyen

En fonction du poste d'échantillonnage mis en place, sélectionner les poissons à intervalles aléatoires:

- Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées par ordinateur pour faciliter ces sélections.
- Le poids peut être obtenu en utilisant une balance à crochet ou à bascule selon ce qui est disponible et la taille du poisson.
- On peut demander d'utiliser la balance à crochet pour peser les grands poissons.

Le nombre de poissons échantillonnés sera déterminé par la variabilité de la taille (gamme de tailles) et le nombre total estimé de poissons à bord. Les plus petits poissons sont souvent de taille plus uniforme et un plus petit sous-échantillon peut être choisi pour fournir un poids moyen précis. Par exemple: la sélection d'un poisson sur chaque centaine.



<p style="text-align: center;"><b>Échantillonnage pour déterminer la composition par espèce</b></p>	<p>Cela peut se faire en enregistrant les espèces sur une durée prédéterminée pendant que les poissons sont déplacés ou en prenant des échantillons aléatoires de nombres fixes, à intervalles réguliers.</p> <p>Au mieux, si des poissons défilent sur un convoyeur, demander d'arrêter le convoyeur pendant un court moment et échantillonner une taille sur le convoyeur. Utiliser ce ratio extrapolé à la durée totale de fonctionnement du convoyeur pour vider la cuve.</p> <p>Une autre solution serait d'enregistrer la composition par espèce pour un palan individuel et d'extrapoler ce ratio au nombre de palans nécessaire pour vider la cuve.</p> <p>Pour améliorer l'exactitude, cette opération devrait être répétée autant de fois que possible.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Contrôle des palans</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ consigner la date / l'heure du premier palan;</li> <li>→ noter, pour chaque palan, le nombre de poissons, d'espèces et de produits;</li> <li>→ noter le poids de la balance à crochet (le cas échéant);</li> <li>→ numéroter chaque palan successivement du premier au dernier;</li> <li>→ noter les heures de début et de fin des interruptions de déchargement dues aux pauses repas ou à des difficultés techniques;</li> <li>→ noter la date / l'heure du dernier palan.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Fin des opérations de débarquement et de transbordement</b></p>	<p>Résumer les quantités débarquées enregistrées pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ les espèces;</li> <li>→ le code de transformation (il devrait y en avoir un pour les senneurs qui déchargent du poisson entier);</li> <li>→ appliquer le facteur d'extrapolation pour les différents codes de transformation.</li> </ul> <p>Demander une copie du formulaire de déclaration de déchargement.</p> <p>Comparer les quantités enregistrées à celles déclarées par le navire de pêche et noter la différence.</p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

<p>Inspection des cuves à poissons</p>	<p>Demander à un officier de bord d'accompagner l'inspecteur durant l'inspection des cuves après les déchargements.</p> <p>Noter le numéro de la cuve et estimer les quantités de poissons restants dans la cuve le cas échéant.</p> <p>Noter comment sont déterminées les estimations des poissons restants:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>→ décompte visuel;</li><li>→ poissons pesés;</li><li>→ volume de la cale calculé et comparé à la quantité de poissons restants.</li></ul> <p>Photographier les cuves vides ou les poissons restants dans la cale.</p> <p>Demander une déclaration au navire de la quantité de poissons restants dans la cale.</p> <p>Noter la différence entre les quantités enregistrées et les quantités déclarées.</p>
<p>Synthétisation</p>	<p>Remplir les champs 30 et 31 du rapport d'inspection</p>
<p>Compte-rendu avec le capitaine / capitaine de pêche du navire</p>	<p>Faire un compte rendu avec les responsables à bord et leur remettre des copies des quantités contrôlées et enregistrées, en leur permettant d'annexer leurs commentaires et signatures au rapport d'inspection.</p>

### **6.3.4. Déchargement des navires transporteurs**

#### **Introduction**

La RMREP de la CTOI exige le suivi de la totalité du débarquement ou du transbordement en provenance des navires transporteurs ainsi que des navires de pêche au port. Cela nécessite une vérification croisée des quantités par espèce enregistrées dans la notification préalable de débarquement avec les quantités par espèce débarquées ou transbordées, et à l'issue de cette opération, la vérification des quantités par espèce du poisson restant à bord.

Les navires transporteurs peuvent varier en taille, allant de moins de 100 tonnes à plus de 6 000 tonnes, et peuvent débarquer plus de 2 000 tonnes de poissons. Les plus grands navires transporteurs peuvent être équipés de plusieurs cales comportant plusieurs entreponts. Les plus petits transporteurs sont souvent des navires de pêche convertis qui entrent au port pour transborder sur un plus grand navire transporteur pour acheminer les marchandises vers les marchés internationaux.

La principale différence entre un navire transporteur et un navire de pêche est que, pour les navires transporteurs, tous les poissons à bord ont été obtenus de transbordements précédents et des détails précis sur chaque transbordement doivent être notés dans les numéros de champs 20 à 21 de l'AREP.

Une inspection réalisée dans un port a pour objectifs de vérifier les informations fournies dans l'AREP et de noter les résultats dans le rapport d'inspection (champs 28 et 29).

Les détails des exigences relatives au rapport comprennent:

| (Champ 28 - autorisation(s) de transbordement appropriée(s)), notamment:

- identifiant du navire donateur, (ex. No. CTOI);
- autorité émettrice de l'État du pavillon du navire.
- période validité de l'autorisation de transbordement;

(Champ 29 - Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs), notamment:

- nom du navire donateur;
- no. ID;
- forme de produit pour chaque espèce;
- quantités;
- état du pavillon;
- espèces transbordées;
- zone de capture.



©CTOI



©CTOI

*Figure 118: Poissons provenant de différents navires donateurs séparés dans la cale à poissons d'un navire transporteur*

Pour l'essentiel, le déchargement de poissons d'un navire transporteur est semblable à celui d'un navire de pêche, à l'exception que les quantités de poissons sont bien plus importantes. Il est aussi possible que des captures soient déchargées de plus d'une cale simultanément, de sorte que plusieurs postes devront être occupés en même temps pour contrôler toute l'opération. L'ensemble de l'opération nécessitera une équipe de personnel travaillant en rotation.

Plusieurs scénarios sont possibles lors du déchargement ou du transbordement entre navires transporteurs:

- les navires transporteurs dotés de plusieurs cales débarquant, à terre, des milliers de tonnes de poissons;
- les petits navires transporteurs débarquant, depuis une seule cale, moins de 1 000 tonnes;
- un navire transporteur transbordant sur un autre navire transporteur.

Les petits navires transporteurs effectuant des transbordements suivront essentiellement la même procédure de contrôle que celle pratiquée sur un palangrier. Le contrôle du déchargement de grands navires transporteurs possédant plusieurs cales sera plus complexe et nécessitera une planification détaillée.

Avant de démarrer le déchargement, des copies des documents essentiels suivants doivent être obtenus pour suivre de près la circulation des produits (*figure 119*).



Source: CTOI 2021

*Figure 119: Documents essentiels à rassembler avant de suivre le débarquement*

Le manifeste de cargaison détaillé indique l'emplacement des produits dans les cales correspondant aux détails pour chaque navire donateur (*figure 120*). Les poissons provenant de divers navires donateurs sont séparés dans les cales des navires transporteurs à l'aide de filets à fret (*figure 118*).



avec le conducteur de la grue facilitera l'immobilisation du palan pendant quelques secondes pour permettre de compter les poissons et de lire l'affichage de la balance à crochet avant que les poissons ne soient amenés à terre ou sur un navire receveur.

Lorsque les poissons sont débarqués à terre, un deuxième poste de surveillance peut être mis en place à l'endroit où les palans sont déposés. Ce poste peut aussi permettre de confirmer la composition par espèce et de prélever des échantillons d'unités pour obtenir des poids moyens.

### ***Procédures d'échantillonnage pour déterminer le poids moyen des poissons***

Pour déterminer les poids unitaires des différentes espèces qui sont déchargées, une ou plusieurs méthodes utilisées pour le déchargement des palangriers peuvent être appropriées. Cependant, le moyen le plus pratique et précis sera de fixer une balance à crochet au crochet de la grue et d'enregistrer le poids total d'un palan et le diviser par le nombre d'unités de poissons du palan (*encadré 49*). Une collaboration avec l'équipage du navire dans le but de charger une corde avec une seule espèce de poissons contribuera également à améliorer la précision.

Une autre méthode consisterait à utiliser le poids et les chiffres déclarés et de calculer les poids moyens et d'appliquer cela au nombre d'unités sur une corde pour obtenir le poids du palan. Cette méthode n'est pas une estimation indépendante des poids et se fonde sur le nombre précis d'unités pour vérifier les quantités déclarées étant débarquées ou transbordées.



©CTOI

*Figure 121: Déchargement d'une corde de thons*

**Encadré 49 | Calcul du poids unitaire des troncs dans une corde de poissons à l'aide d'une balance à crochet**

- enregistrer le nombre d'unités de poissons;
- enregistrer le poids total de la corde affiché sur la balance à crochet.

*Le poids moyen équivaut au poids total affiché sur la balance à crochet divisé par le nombre d'unités de poissons dans la corde.*

*Exemple:*

<i>Nombre d'unités</i>	<i>= 34</i>
<i>Lecture de la balance à crochet</i>	<i>= 1 649 kg</i>
<i>Poids unitaire moyen</i>	<i>= 1 649 / 34</i>
	<i>= 48,50 kg</i>

Différentes procédures pour le suivi de déchargements de transportateurs se présentent au [tableau 33](#).



*Tableau 33 - Procédures d'inspection et de suivi du déchargement d'un navire transporteur*

<p>Arrivée à bord du navire transporteur</p>	<p>Présentation et briefing avec le capitaine par le chef de l'équipe d'inspection et présentation des identifications et des mandats des inspecteurs.</p>
<p>Demande de documentation</p>	<p>Les inspecteurs chargés du suivi du déchargement doivent demander:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ la confirmation des quantités à débarquer comme mentionné dans l'AREP;</li> <li>→ le manifeste de cargaison et le plan et les dimensions de la cale;</li> <li>→ le plan de chargement indiquant l'emplacement des produits, les quantités et les espèces en ce qui concerne chaque navire donateur.</li> </ul>
<p>Demande de précisions sur le plan et la procédure de déchargement</p>	<p>Demander des précisions sur la méthode et les procédures qui seront suivies lors du déchargement. Noter l'ordre des cales à débarquer ainsi que les quantités et les origines des produits.</p>
<p>Discussion de l'échantillonnage prévu des captures pour vérifier les poids et la composition par espèce</p>	<p>Discuter de la nécessité d'enregistrer les échantillons de poids et d'espèces:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ déterminer où ces opérations peuvent avoir lieu afin de perturber le moins possible les opérations de déchargement et de ne pas compromettre la qualité des produits;</li> <li>→ demander si une balance à crochet sera utilisée.</li> </ul>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

<p>Inspection des cales avant de procéder au déchargement</p>	<p>Effectuer une inspection préalable de la cale et des compartiments où les poissons sont entreposés pour noter à quelle capacité ils sont remplis et prendre des photos.</p>
<p>Mise en place des postes de surveillance</p>	<p>Choisir un poste où le poisson hissé hors de la cale peut être observé et comptabilisé, les espèces identifiées, et la balance à crochet peut être lue.</p> <p>Il faudrait envisager d'occuper plus d'un poste pour être en mesure d'observer le processus de déchargement.</p> <p>En choisissant les postes, il convient de noter les exigences en matière de santé et de sécurité concernant les poissons tombant du palan ou l'effondrement de la grue (cela se produit souvent).</p> <p>Postes éventuels:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>→ sur le pont du navire transporteur où a lieu le déchargement ou le transbordement, à pleine vue de l'ouverture de l'écotille;</li><li>→ un autre poste permettant de lire le poids indiqué sur une balance à crochet.</li></ul> <p>Lorsqu'un navire transporteur effectue un transbordement sur un autre transporteur, un poste peut être installé permettant d'observer les poissons hissés hors de la cale du navire donateur jusqu'à celle du navire receveur.</p>
<p>Échantillonnage pour déterminer le poids moyen</p>	<p>À des intervalles aléatoires, demander le pesage d'un poisson ou d'un lot de poissons fixés au palan.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>→ Des tables de nombres aléatoires peuvent être générées par ordinateur pour faciliter ces sélections.</li><li>→ Le poids peut être obtenu en utilisant une balance à crochet ou à bascule selon ce qui est disponible et la taille du poisson.</li><li>→ On peut demander d'utiliser la balance à crochet pour peser les grands poissons.</li></ul>

<p>Échantillonnage pour déterminer la composition par espèce</p>	<p>Les produits de plusieurs espèces de thons (albacore et patudo) sont transformés de la même manière et il pourrait être difficile de les identifier parmi les espèces lorsqu'ils sont regroupés dans un seul palan. Ils peuvent ainsi être enregistrés de manière agrégée pour les diverses espèces. <b>Par exemple. YFT et BET mixtes.</b></p> <p>Pour déterminer le ratio des deux espèces, un palan donné peut être abaissé sur le pont et les inspecteurs peuvent échantillonner les différentes espèces d'après un examen approfondi des troncs.</p>
<p>Contrôle des palans</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ consigner la date / l'heure du premier palan;</li> <li>→ noter, pour chaque palan, le nombre de poissons, d'espèces et de produits;</li> <li>→ noter le poids de la balance à crochet (le cas échéant);</li> <li>→ numéroter chaque palan successivement du premier au dernier;</li> <li>→ prendre des photos des palans lorsque les espèces ne peuvent être clairement identifiées;</li> <li>→ noter les heures de début et de fin des interruptions de déchargement dues aux pauses repas ou à des difficultés techniques.</li> <li>→ noter la date / l'heure du dernier palan.</li> </ul>
<p>Fin des opérations de débarquement et de transbordement</p>	<p>Résumer les quantités débarquées enregistrées pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ chaque navire donateur, et noter:             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ le poids par espèce;</li> <li>→ le code de transformation.</li> </ul> </li> </ul> <p>Réclamer une copie des formulaires de déclaration des déchargements ou des transbordements.</p> <p>Comparer les quantités contrôlées aux quantités déclarées par le navire de pêche et noter la différence.</p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

<b>Inspection des cales</b>	<p>Demander à un officier de bord d'accompagner l'inspecteur durant l'inspection de la cale du navire transporteur après les déchargements.</p> <p>Noter les divisions des cales.</p> <p>Enregistrer:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>→ le nombre, les espèces et le poids des poissons restants dans la cale;</li><li>→ comment les estimations des poissons restants sont déterminées;<ul style="list-style-type: none"><li>→ décompte visuel;</li><li>→ poissons pesés.</li></ul></li></ul> <p>Calculer le volume de la cale et le comparer à la quantité de poissons restants.</p> <p>Photographier la cale vide ou les poissons restants dans la cale.</p> <p>Demander au navire une déclaration de la quantité de poissons restants dans la cale.</p> <p>Noter la différence entre les quantités enregistrées et déclarées.</p>
<b>Synthétisation</b>	Remplir les champs 30 et 31 du rapport d'inspection.
<b>Compte-rendu avec le capitaine / capitaine de pêche du navire</b>	Faire un compte rendu avec les responsables à bord et leur remettre des copies des quantités contrôlées et enregistrées, en leur permettant d'y annexer leurs commentaires et signatures.

### 6.3.5. *Formulaires d'échantillonnage*

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

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

Les formulaires de déchargement sont divisés en quatre sections:

- détails génériques sur le navire;
- données d'observation détaillées;
- données statistiques sur:
  - les périodes observées;
  - les poids des espèces et les codes des produits;
  - les informations relatives aux palans;
  - le résumé du total des captures.

Les deux formulaires de déchargement sont présentés en annexe XI.

## 6.4 *Procédures, mesures et exigences de suivi et partage d'information*

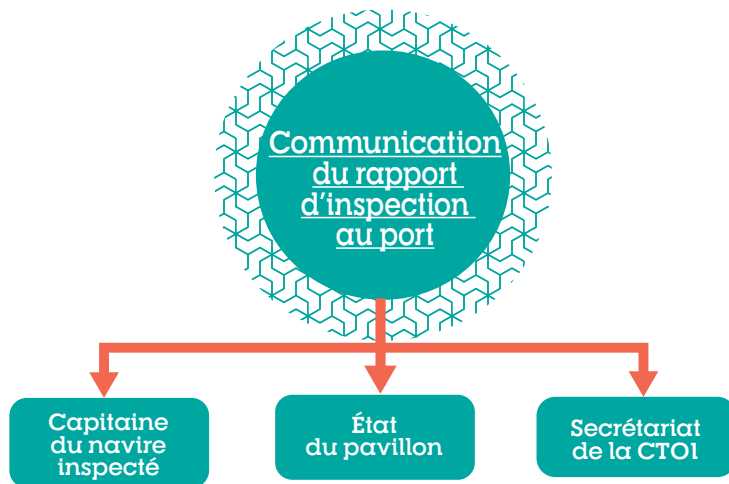
La RMREP de la CTOI prévoit des procédures, des mesures et d'autres exigences suite aux inspections ayant eu lieu et notamment:

- la communication des résultats des inspections;
- les mesures de l'État du port à la suite d'une inspection s'il existe de sérieuses raisons de penser que des activités de pêche IINDNR ou des activités y afférentes ont eu lieu;

- les informations sur le recours si des pertes et dommages sont survenus à la suite d'actions illégales présumées par l'État du port;
- les responsabilités de l'État du pavillon à l'égard des navires lorsque, d'après le rapport d'inspection, il existe de sérieuses raisons de penser que son navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes.

### **6.4.1. Rapport des résultats des inspections**

Dans un délai de trois jours ouvrés à la suite de l'inspection, la CPC est tenue de transmettre un exemplaire du rapport d'inspection (qui doit inclure, en tant que norme minimale, toutes les informations décrites à l'annexe III de la RMREP de la CTOI), et sur demande, des copies originales ou certifiées conformes par voie électronique à différents destinataires (*figure 122*).



Source: CTOI 2021

*Figure 122: Exigences en matière de rapports de la CPC procédant à l'inspection à la suite des inspections*

Le cas échéant, des copies doivent aussi être remises aux destinataires en *figure 123*.

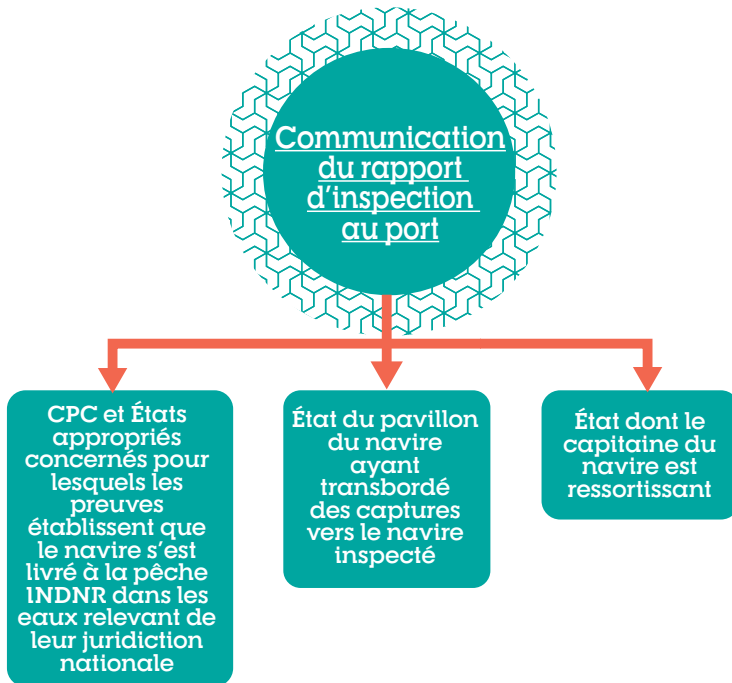


Figure 123: Exigences en matière de rapports à la suite des inspections

Le Secrétariat de la CTOI doit transmettre sans délai les rapports d'inspection aux ORGP concernées et les publier sur le site web de la CTOI (figure 124).



Source: CTOI 2021

Figure 124: Exigences en matière de rapports à la suite d'une inspection

#### 6.4.2. Mesures prises par l'État du port à la suite d'inspections

***Demander à l'État du pavillon de confirmer que la capture a été réalisée dans le respect des exigences de l'ORGP***

L'État du port est tenu de communiquer avec l'État du pavillon du navire pour confirmer que le poisson à bord a été capturé dans le respect des exigences applicables de l'ORGP concernée (par exemple la CTOI ou toute autre organisation). Comme indiqué précédemment au point 3.3.1, cela pourra être réalisé même avant l'inspection. **La RMREP de la CTOI requiert le refus de l'utilisation du port après l'entrée dans le port, sans inspection préliminaire requise, si l'État du pavillon ne confirme pas le respect dans un délai raisonnable.**



Pour faciliter ce processus, un formulaire spécifique a été conçu: «*Demande de confirmation à l'État du pavillon que la capture est conforme aux exigences de l'ORG*» (annexe XII). Ce formulaire permet à l'État du port de demander des informations à l'État du pavillon sur:

- l'autorisation de pêche de l'État du pavillon;
- l'autorisation de transbordement de l'État du pavillon;
- le carnet de pêche;
- le certificat d'immatriculation du navire de pêche;
- les déclarations de transbordement de la CTOI (opérations de transbordement avec les navires donateurs);
- le registre de SSN;
- toute autre information/documentation concernant les irrégularités.

Suite à la demande de l'État du port, l'État du pavillon doit répondre à l'État du port dans le délai prescrit par ce dernier. La RMREP de la CTOI ne définit pas de délai précis mais demande à l'État du pavillon de répondre «*dans un délai raisonnable*».

Une norme internationale de 3 jours ouvrés est établie pour la réception d'une réponse de la part de l'État du pavillon dans l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons dans des circonstances similaires et elle est recommandée comme «*un délai raisonnable*» pour les mesures du ressort de l'État du port. (L'ANUSP stipule que si, après arraisonnement et inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à une activité contraire aux MCG d'une ORGP, l'État qui a procédé à l'inspection rassemble des éléments de preuve, et informe l'État du pavillon de l'infraction présumée; l'État du pavillon répond à la notification dans un délai de trois jours ouvrés).

Si l'État du pavillon ne répond pas dans le délai indiqué sur le formulaire, l'État du port doit refuser l'utilisation du port conformément au paragraphe 9.1 de la RMREP de la CTOI.

En pratique, si les informations soumises par l'État du pavillon ne semblent pas confirmer la conformité ou semblent fausses, incomplètes ou trompeuses, l'État du port doit réaliser de nouvelles enquêtes en vue d'établir de sérieuses raisons de penser que les exigences applicables de l'ORGP n'ont pas été respectées avant d'interdire l'utilisation du port.

### Refus d'utilisation du port et notifications

Lorsque à l'issue d'une inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes, la CPC qui procède à l'inspection est tenue d'émettre certaines notifications et de refuser au navire l'utilisation du port (*figure 125*). (Partie 4, paragraphe 15 de la RMREP de la CTOI).

Cela inclut toutes les inspections qui ont eu lieu, tout en notant que l'utilisation du port a pu déjà être refusée sans inspection dans les conditions prévues au paragraphe 9.1 de la RMREP, comme expliqué aux points 3.3.1(c) et 6.1.1 ci-dessus<sup>16</sup>.

L'État du port doit, en conformité avec le droit international, refuser l'utilisation de ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson ainsi que pour les autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche.

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

Lorsque les résultats de l'inspection apportent des preuves évidentes attestant que le navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, la CPC qui procède à l'inspection doit informer dans les meilleurs délais de ses conclusions:

<sup>16</sup> Ces conditions sont les suivantes:

- le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par son État du pavillon;
- le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État;
- des indications manifestes ont été reçues selon lesquelles le poisson se trouvant à bord a été pris en contravention des exigences applicables d'un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État;
- l'État du pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable, à la demande de l'État du port, que le poisson se trouvant à bord a été pris dans le respect des exigences applicables d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente;
- il y a des motifs raisonnables de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, y compris en soutien d'un navire qui a également pris part à la pêche INDNR.

- l'État du pavillon;
- le Secrétariat de la CTOI;

et selon le cas:

- les États côtiers concernés;
- les organisations régionales de gestion des pêches pertinentes;
- l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.

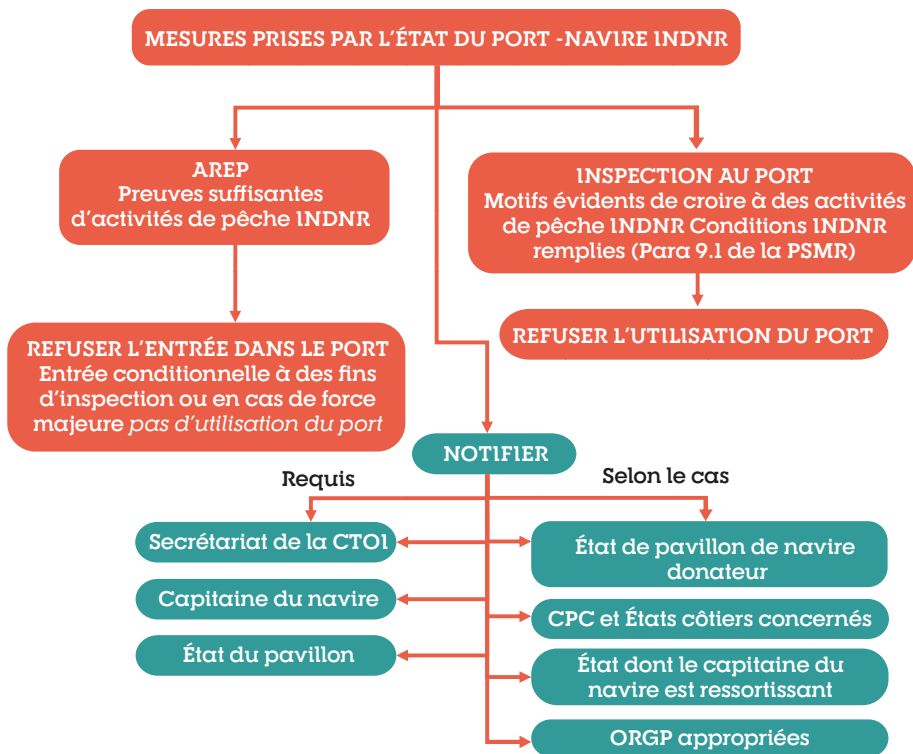


Figure 125: Mesures prises par l'État du port lorsque les preuves attestent de pêche INDNR ou d'activités y afférentes

L'État du port peut refuser au navire en question l'utilisation de son port si cela n'a pas déjà été fait. La législation nationale peut également prévoir que toute personne qui prête son assistance à un navire pour utiliser le port, lorsque son utilisation a été refusée, commet un délit.

En plus du refus de l'utilisation du port, la RMREP de la CTOI reconnaît que l'État du port peut prendre des mesures additionnelles qui soient conformes au droit international. Elles peuvent inclure l'ouverture d'une procédure judiciaire ou administrative à l'encontre du navire en vertu de la législation nationale et des sanctions que l'État du pavillon du navire a expressément demandées ou auxquelles il a consenti.

***Mesures prises par l'État du port à l'encontre du navire:  
inspection, enquêtes, arrestation, saisie et détention,  
caution et amendes/sanctions***

Selon le type et la gravité de l'infraction et des amendes et sanctions prévues dans la législation nationale pour l'infraction commise, et en fonction de la nature du système d'application (administratif, civil ou pénal), l'État du port peut souhaiter imposer des sanctions supplémentaires au navire, au propriétaire ou au capitaine (ces personnes sont souvent définies comme «l'opérateur» du navire dans certaines législations des pêches) ou à l'agent.

Les amendes et sanctions peuvent aller de l'imposition d'une amende administrative ou d'une amende infligée par le tribunal jusqu'à l'arrestation du ou des contrevenants, la détention, la saisie et la confiscation du navire et de son engin, de l'équipement et de la capture ainsi que d'autres sanctions prévues dans la législation nationale, comme une interdiction de séjour interdisant au capitaine ou au navire d'entrer dans les eaux nationales pendant un certain délai. Des procédures visant à inclure le navire dans la Liste des navires INDNR peuvent aussi être engagées. Comme décrit ci-dessus, les navires étrangers peuvent faire l'objet d'une inspection au port afin de vérifier qu'ils respectent la législation nationale, les MCG de la CTOI, les MCG des autres ORGP concernées, les exigences des États côtiers dans lesquels le navire s'est livré à la pêche ou à des activités y afférentes et les lois et accords internationaux applicables. La non-conformité potentielle avec les exigences de l'État du pavillon peut également être notée.

À ce titre, les inspecteurs et gestionnaires du port doivent connaître certains délits potentiels qui pourraient figurer dans la législation nationale, y compris:

- toute infraction à une MCG de l'ORGP compétente (dont sont membres l'État du port et l'État du pavillon);
- l'importation, la commercialisation, l'achat, la vente ou l'exportation de poissons capturés à l'encontre des lois d'un autre État;
- des délits relatifs à la pêche INDNR et à des activités y afférentes.

Si à tout moment au cours du processus d'inspection, les informations soumises ou les preuves collectées indiquent qu'une pêche INDNR ou des activités y afférentes *«pourraient»* avoir lieu, ou avoir eu lieu, l'inspection au port passe en phase d'enquête et de compilation de preuves si cela n'a pas déjà été fait (cf. Chapitre 2, point 4.7).

### **Enquêtes**

Lorsque l'inspection au port passe à cette étape, les inspecteurs doivent en être conscients et être plus méticuleux dans leur travail et noter soigneusement leurs actions, les documents vérifiés et les éléments de preuve recueillis, qui pourraient être utilisés pour prouver l'infraction présumée.

Il convient de se rappeler que le recueil d'éléments de preuves a pour but d'étayer une infraction *«présumée»*, qui n'est pas encore prouvée. Par conséquent, le capitaine et l'équipage du navire ne doivent pas être traités comme des contrevenants mais comme des *«personnes faisant l'objet d'enquêtes»*. Durant cette étape, les inspecteurs doivent tout vérifier et s'assurer que les autorités supérieures ont été informées et soutiennent les activités d'enquête.

Après l'analyse initiale des preuves et au terme de discussions avec les autorités supérieures et, si nécessaire, avec des procureurs, une décision peut alors être prise en vue d'immobiliser le navire et son équipage pour une enquête plus approfondie. À ce stade, il n'est pas nécessaire de procéder à l'arrestation du capitaine et de l'équipage s'ils coopèrent, mais leurs passeports et leurs livrets maritimes sont confisqués.

Durant une phase d'enquête plus poussée, il est pratique courante que l'équipage quitte le navire et soit placé à quai sous la surveillance des inspecteurs pendant que l'enquête suit son cours. Cette procédure a pour objet de préserver les éléments de preuve à bord et de veiller à ce qu'ils ne soient pas falsifiés ou détruits durant l'enquête. Si nécessaire, des membres de l'équipage peuvent être priés d'accompagner les enquêteurs pendant cette phase de l'enquête.

Selon les éléments de preuve recueillis et de la gravité de l'infraction présumée, des mesures supplémentaires peuvent être prises qui aboutiront aux procédures d'arrestation formelles du capitaine et des principaux membres de l'équipage. D'habitude, les membres restants de l'équipage sont soumis aux services de l'immigration et libérés ou renvoyés à leurs ports d'attache. Le navire, l'équipement, les engins de pêche et les captures à bord sont, en général, saisis officiellement en attendant la décision judiciaire de l'affaire concernant la présomption de pêche INDNR ou d'activités y afférentes.

Des procédures strictes doivent être suivies pour sécuriser le navire, l'équipement, l'engin de pêche et les captures. À ce stade, une erreur fréquente réside dans l'incapacité de faire un inventaire complet et détaillé du navire, de l'équipement, de l'engin de pêche et des captures à bord. Il est fortement recommandé que cet inventaire soit effectué en utilisant des enregistrements vidéo et audio pour chaque cabine et espace et pour l'espace travail du navire. Dans la plupart des cas, le composant périssable de la capture est mis aux enchères pour réduire les frais d'entreposage et est vendu à des prix se rapprochant le plus possible des prix de marché. Les revenus tirés de cette procédure sont versés dans un compte de l'État jusqu'à résolution de l'affaire.

Au cas où les infractions présumées ne sont pas prouvées dans le cadre du système législatif ou administratif, les opérateurs (propriétaire, capitaine, toute personne physique ou morale exerçant son contrôle) pourront récupérer le navire, l'équipement, l'engin et la capture. La législation nationale peut stipuler:

- que le navire, l'équipement et l'engin:
  - doivent être restitués dans les mêmes conditions que lors de la confiscation/saisie;
  - doivent être maintenus à un niveau de qualité raisonnable;

- que toute personne exerçant le pouvoir légitime en vertu de cette Loi n'est pas tenue responsable pour toute altération ou détérioration de la qualité du poissons ou de tout autre élément saisi, confisqué ou immobilisé.

Les inspecteurs doivent savoir quelles normes de traitement s'appliquent aux éléments saisis/confisqués dans leur pays.

Si l'une des deux premières normes figurent dans la législation nationale et que les éléments ont été endommagés ou sont manquants, l'État du port pourra être tenu responsable des dommages. C'est pour cette raison que des procédures très strictes et minutieuses doivent être suivies s'il est décidé de saisir le navire et tout son équipement, engin et capture.

### **Arrestation**

Si la législation nationale le permet et selon les circonstances, un inspecteur des pêches peut procéder à l'arrestation d'un contrevenant s'il a des motifs raisonnables de croire que ce dernier a commis une infraction. Avant de procéder à une arrestation, l'inspecteur des pêches (ou toute autre personne habilitée à procéder à une arrestation) doit tenir compte du fait qu'une arrestation n'est pas une punition, et ne devrait donc pas être plus agressif ou répressif que nécessaire. Le pouvoir d'arrestation doit être exercé avec prudence car l'autorité des pêches peut être tenue responsable des actes de son inspecteur des pêches qui ne relèvent pas de l'autorité de l'inspecteur. Il est important de s'assurer que tous les éléments nécessaires à une arrestation soient établis avant de prendre une telle action contre l'auteur présumé.

Il est recommandé de respecter strictement les procédures de base pour l'arrestation d'un contrevenant. L'inspecteur des pêches doit se présenter en tant qu'inspecteur des pêches, déclarer clairement au suspect en vertu de quel(s) article(s) de la législation nationale il est inculpé, et s'assurer que le suspect comprenne l'inculpation spécifique.

Si ce dernier coopère, l'inspecteur peut prendre possession du passeport et du livret maritime (s'il est habilité à ce titre en vertu de la législation) de la personne inculpée. L'usage de la force n'est pas requis, ni l'utilisation de menottes. La législation et les procédures nationales doivent fournir des directives en matière d'usage de la force, qui doit généralement être proportionné à la situation et au besoin. Le contrevenant présumé est conduit

pour être inculpé officiellement et peut être détenu en résidence surveillée à la charge de l'agent du navire et en garantissant qu'il se présentera aux autorités selon les exigences de l'affaire.

S'il s'avère nécessaire d'interroger le contrevenant, ce dernier doit être informé de ses droits avant d'être interrogé. Avant l'interrogatoire, afin de préserver la recevabilité de la déclaration à l'encontre du contrevenant dans une instance, l'inspecteur des pêches doit avertir ce dernier qu'il a le droit de garder le silence, que tout ce qu'il dit pourra être retenu à charge contre lui, qu'il a droit à la présence d'un avocat avant et pendant l'interrogatoire et qu'il a le droit, s'il ne peut se permettre les services d'un avocat, d'avoir recours à un avocat commis d'office pour le représenter, avant et pendant l'interrogatoire. Toute procédure d'interrogatoire exige la présence d'au moins deux inspecteurs.

Les principales raisons de placer une personne en état d'arrestation après avoir déterminé qu'une infraction a été commise est de sécuriser ou préserver la preuve de l'infraction ou une preuve y relative, et d'empêcher que l'infraction se poursuive ou se répète ou qu'une autre infraction soit commise (ex. agression).

### **Saisie et détention**

Lorsqu'un navire est saisi, il peut rester sous la garde de l'autorité des pêches ou de quelque autre autorité de sécurité désignée qui sera responsable du maintien de la sécurité et d'une surveillance permanente (24h/24 7j/7) du navire saisi. Personne ne doit être autorisé à monter à bord du navire saisi, à l'exception des représentants de l'État du port, de l'agent du navire ou du représentant légal. Deux inspecteurs des pêches doivent être placés à bord du navire saisi pour s'assurer que personne ne le quitte ou n'y monte à bord sans autorisation écrite, et pour surveiller les activités à bord du navire.

En cas de saisie des captures, de l'engin de pêche ou d'autres équipements, ceux-ci seront marqués d'un sceau du gouvernement. Les articles saisis passent sous la responsabilité de l'autorité des pêches et toutes les dispositions doivent être prises pour les protéger. La garde des articles saisis peut être assurée en les débarquant et en les entreposant conformément à la législation nationale, ils pourraient par exemple être stockés au nom de l'autorité des pêches dans un entrepôt commercial sécurisé ou sur la propriété de l'autorité des pêches.



Dans le cas d'une saisie d'articles périssables, la législation nationale prévoit en générale une procédure particulière. Il est courant que le tribunal ordonne qu'ils soient vendus aux enchères au prix le plus proche ou supérieur au prix actuel et que les revenus provenant de la vente soient placés dans un compte séquestre, avec intérêts, jusqu'au règlement final du cas. Les biens saisis et les fonds placés dans le compte séquestre peuvent être cédés à l'État du port ou restitués à l'accusé à l'issue de l'affaire, mais dans l'intervalle, leur sécurité demeure celle de l'État du port.

### ***Cautions et autres garanties financières***

Il convient de consulter la législation nationale des pêches ou toute autre législation applicable en ce qui concerne les critères de libération d'un navire saisi et de son équipage contre caution ou d'autres garanties financières. La caution sera rejetée si le navire ne remplit pas les conditions relatives à l'établissement subséquent de sa participation aux activités de pêche INN-DNR. Il convient également de consulter la législation nationale en ce qui concerne:

- toute période maximum de saisie ou de détention d'articles ou de personnes;
- les exigences relatives à la libération des articles, pour savoir par exemple, si après la libération d'un navire, tout élément illégal comme l'engin et la capture (y compris les fonds bloqués provenant de la vente et mis en séquestre).

L'Article 73(2) de la CNUDM («*Mise en application des lois et règlements de l'État côtier*») stipule que lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire étranger aurait fait l'objet et à la libération de son équipage **détenus pour des infractions aux pêches commises dans la ZEE**. Le Tribunal international du droit de la mer a compétence sur les affaires lorsqu'une caution raisonnable ou une autre garantie financière n'a pas été déposée (Article 292) et plusieurs affaires ont été portées devant le Tribunal pour une prompt libération lorsque cela n'a pas déjà été fait. Le Tribunal a généralement adopté une position très rigoureuse sur cette exigence et ordonné la prompt libération.

Toutefois, si un navire ou son équipage n'ont pas été arrêtés pour des infractions commises dans la ZEE ce cas ne relève pas de cette disposition.

«La prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou libération de son équipage» peut présenter des risques dès le dépôt d'une caution ou autre garantie suffisante si cela n'est pas géré de la façon opportune; après le dépôt d'une caution, les navires ne reviennent pas toujours pour les procédures finales ou les fonds ne sont pas reçus par l'État du port. Le montant et la procédure de dépôt de la caution sont essentiels et un délai raisonnable doit être prévu pour s'assurer qu'ils répondent à l'objectif visé par la CNUDM. En attendant, les navires doivent être immobilisés afin qu'ils ne quittent pas le port de façon illégale.

L'expérience de certaines CPC en développement illustre les risques encourus.

Dans un cas, à la suite d'excellentes négociations faites de bonne foi et d'un accord conclu par l'État du port pour la libération du navire et de son équipage, une caution a été reçue sous forme de caution bancaire. Cependant, immédiatement après la libération du navire, l'accord a été réfuté, la caution bancaire n'a pas été honorée et les accusations ont alors été contestées par le contrevenant présumé.

Dès lors, l'État du port en développement n'avait guère de moyens de faire pression sur le contrevenant présumé, sauf de le proposer pour inclusion dans la Liste des navires INDNR et solliciter la coopération régionale pour immobiliser le navire et le reconduire dans l'État du port aux fins de poursuites.

Dans un autre cas, en ce qui concerne un palangrier, la caution a été déposée mais l'amende en instance de 4,5 millions d'USD n'a pas été versée.

Le calcul de la valeur d'une caution ou caution bancaire pourrait être détaillé dans votre législation nationale régissant la pêche ou les poursuites judiciaires/administratives pertinentes et doit être géré par les responsables compétents de votre administration et/ou le bureau du procureur général. Les critères déterminant la gravité de l'infraction (noté au point suivant «Amendes et sanctions») doivent être pris en considération et la valeur maximale de l'amende ou des amendes applicable(s), le navire, l'équipement,

l'engin et la capture doivent être estimés et appliqués en tant que condition non négociable. L'estimation du navire et de la capture est généralement réalisée par un expert et il est recommandé d'étudier le prix actuel du marché pour les principales espèces commerciales.

Les modalités de paiement de la caution et de la libération du navire ou de son équipage doivent être inflexibles. Certains éléments pourraient inclure une garantie de paiement par l'ambassade de l'État du pavillon, la désignation d'une banque nationale pour la réception du paiement, la confirmation par la banque nationale que les fonds ont été reçus et qu'ils sont bloqués à moins d'avoir reçu l'autorisation du tribunal ou de toute autre autorité désignée. La libération ne peut avoir lieu que dès que la banque réceptrice confirme que les fonds ont été transférés à la banque.

Ce qui importe, on le souligne une fois de plus, c'est que le navire soit immobilisé en toute sécurité et de façon sécurisée, que le navire et tout ce qui se trouve à son bord demeurent au port, sans changement, et conformément à une norme qui pourrait être prévue dans la législation nationale. Si les captures ont été saisies, il faut éviter qu'elles ne se détériorent, comme indiqué précédemment, ou qu'elles soient mises aux enchères avec les produits placés sous séquestre.

Il convient de rappeler qu'une charge complète provenant d'un senneur thonier (destinée à l'industrie de la mise en conserve) ou d'un palangrier (thon de qualité sashimi) peut représenter des millions de dollars et que les propriétaires du navire perdront à jamais le droit de la revendiquer s'ils sont reconnus coupables.

Au cours des procédures décrites ci-dessus, qui impliquent des décisions sur la saisie, la détention, l'arrestation et la libération sur dépôt de caution, les gestionnaires et inspecteurs doivent savoir que la Résolution CTO1 07/01 vise à promouvoir le respect des MCG par les ressortissants des CPC.

Il convient de rappeler à l'État du pavillon ses responsabilités au titre de cette Résolution, qui incluent l'exercice d'un contrôle efficace sur ses ressortissants. Le terme «*ressortissants*» inclut les navires du pavillon et les personnes et le terme «*personnes*» inclut à la fois les personnes physiques (individus) et les personnes morales (entreprises, associations, etc.) Les responsabilités de l'État du pavillon incluent l'exercice d'un contrôle efficace sur ses ressortissants.

Cette Résolution a pour objectif d'améliorer la coopération entre les CPC en facilitant la prise de mesures à l'encontre de personnes physiques ou morales placées sous leur juridiction qui se sont livrées à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes. Elle exprime des préoccupations liées à la participation de ces personnes à des activités qui vont à l'encontre des MCG, comme le transbordement, le transport et le commerce de captures illégales, leur présence à bord ou leur participation à la gestion desdits navires. Les CPC sont en outre encouragées à rechercher la collaboration des industries placées sous leur juridiction.

La Résolution demande aux CPC d'enquêter sur les allégations et/ou les rapports concernant la participation de toute personne à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes, placée sous leur juridiction, et de prendre des actions en réponse à toute activité avérée.

### **Amendes et sanctions**

Les amendes et sanctions qui peuvent être imposées par les tribunaux ou les procédures administratives sont décrites dans la législation nationale. Elles peuvent être infligées aux opérateurs (généralement définis comme *«toute personne en charge ou responsable des opérations, de la direction ou du contrôle d'un navire, y compris le propriétaire, l'affrètement, le capitaine et le bénéficiaire de bénéfices économiques ou financiers résultant des opérations du navire»*), selon le cas, aux agents mais généralement pas aux membres d'équipage.

La législation peut comporter des directives visant à déterminer la valeur de l'amende et à l'imposition d'une sanction. Les critères peuvent être comme suit:

- la gravité de l'infraction;
- la valeur du navire et de l'engin de pêche;
- la valeur de la capture à bord;
- la valeur de la capture illégale si elle peut être calculée;
- la fréquence des infractions;
- l'impact sur l'environnement;
- la coopération du contrevenant.

Certaines lois nationales stipulent que «*si la capture illégale ne peut pas être calculée, toute la capture à bord est supposée être une capture illégale*».

Les sanctions peuvent aller de la confiscation du navire, de l'équipement, de l'engin, de la capture, etc. jusqu'à des interdictions de séjour à l'encontre du navire/capitaine, le doublement des amendes maximales pour les personnes morales, la révocation de la licence du navire et l'imposition d'amendes individuelles pour chaque jour où l'infraction a été commise.

Comme noté précédemment, en ce qui concerne la détention et remise en liberté des ressortissants étrangers, l'Article 73 de la CNUDM («*Mise en application des lois et règlements de l'État côtier*») requiert que pour les navires et leur équipage arrêtés dans la ZEE, lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage, et interdit l'emprisonnement des étrangers pour des infractions à la législation de la pêche, à moins que les États concernés n'en conviennent autrement.

Il est recommandé que les CPC État du port développent un programme de critères pour évaluer les amendes et sanctions opportunes pour servir de guide à l'autorité de poursuite. Les autorités légales et des pêches devraient coopérer à cette fin. L'objectif de ces critères est d'obtenir des amendes et sanctions uniformes et équitables qui ne dépendent pas du procureur assigné à l'affaire ou de la région du pays où les infractions ont eu lieu.

Toutefois, il est entendu que la décision sur l'amende/sanction reste à l'entière discrétion du pouvoir judiciaire. À ce titre, il pourrait s'avérer utile de porter à la connaissance du pouvoir judiciaire les conséquences pratiques de la pêche INDNR ainsi que les normes internationales et les meilleures pratiques pour établir les amendes et sanctions. Des initiatives de sensibilisation régionales ou autres pourraient être menées à cet effet.

### ***Demande d'inclusion dans la Liste des navires INDNR de la CTOI***

En vertu de la Résolution CTOI 18/03 Visant à l'établissement d'une liste de navires présumés avoir exercé la pêche illicite, non déclarée et non règlementée dans la zone de compétence de la CTOI, la CPC État du port peut demander l'inclusion d'un navire dans la Liste des navires INDNR de la CTOI. Le processus de déclaration implique l'utilisation du formulaire de

déclaration CTOI d'activité illégale (annexe 1 de la Résolution 18/03) accompagné des preuves à l'appui de la présomption d'activité de pêche INDNR.

Le formulaire de déclaration comporte 4 sections, décrites ci-après.

- La Section A requiert des informations sur les navires et les incidents des activités illégales ainsi que la description des résultats des actions prises.
- La Section B requiert des informations sur chaque élément individuel de la Résolution CTOI 18/03 qui a été enfreint. Les détails pertinents sont requis, dont la date, le lieu et la source de l'information. De plus amples informations peuvent être fournies en pièce jointe si nécessaire.
- La Section C requiert la liste des documents associés qui sont joints (par exemple, rapport d'inspection au port, document du navire, poursuites judiciaires, photographies).
- La Section D prévoit un choix de trois actions recommandées:
  - notification uniquement au Secrétariat. Pas d'autre action recommandée;
  - notification au Secrétariat. Notification recommandée à l'État du pavillon;
  - recommandation d'inclusion sur la Liste INDNR de la CTOI.

Note: le formulaire CTOI de déclaration d'activité illégale peut être téléchargé à partir du site web de la CTOI ([www.iotc.org](http://www.iotc.org)) ou demandé par courriel au Secrétariat de la CTOI à [iotc-secretariat@fao.org](mailto:iotc-secretariat@fao.org).

### **Informations concernant les recours dans l'État du port**

La CPC État du port doit fournir à la CPC État du pavillon toute information relative aux éventuelles voies de recours prévues par ses lois et règlements nationaux à l'égard des mesures prises par ladite CPC en vertu des sections 7, 9, 11 ou 15 de la RMREP de la CTOI, concernant:

- l'entrée au port, l'autorisation et le refus d'entrée;
- l'utilisation des ports;

- la conduite des inspections;
- les mesures prises par l'État du port à la suite d'une inspection.

Les informations doivent décrire les services publics ou les institutions judiciaires disponibles pour les recours et indiquer s'il existe un droit de réparation prévu par ses lois et règlements nationaux, en cas de perte ou dommage subis du fait de tout acte de la CPC État du port dont l'illégalité est alléguée.

Chaque CPC tient à la disposition du public et fournit au propriétaire, à l'opérateur, au capitaine ou au représentant d'un navire, sur demande écrite, ces informations. La CPC informe l'État du pavillon, le propriétaire, l'opérateur, le capitaine ou le représentant, selon le cas, de l'issue de tout recours de ce genre. Lorsque d'autres Parties, États ou organisations internationales ont été informées de la décision prise précédemment concernant les quatre paragraphes décrits ci-dessus, la CPC les informe de toute modification de sa décision.

### **6.4.3 Rôle et responsabilités de l'État du pavillon**

La RMREP de la CTOI décrit le rôle et les responsabilités des CPC État du pavillon dans le cadre des mesures du ressort de l'État du port lorsque leurs navires cherchent à entrer dans un port étranger ou qu'ils s'y trouvent. Le rôle de l'État du pavillon a été présenté au point 3.3.2.

**Suite à donner à une inspection effectuée par l'État du port** Si, après une inspection par l'État du port, une CPC l'État du pavillon reçoit un rapport d'inspection indiquant qu'il existe de sérieuses raisons de croire qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, elle procède immédiatement à une enquête approfondie et, à la lumière de preuves suffisantes, prend des mesures d'application sans délai, conformément à sa législation.

Les mesures prises par l'État du pavillon pourraient inclure la suspension de l'autorisation et la radiation du Registre des navires autorisés de la CTOI.

En outre, chaque CPC de la CTOI, en sa qualité d'État du pavillon, fait rapport sur les mesures qu'elle a prises à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon pour lesquels il a été établi qu'ils se sont livrés à des activités de pêche INDNR, faisant suite à une inspection réalisée par l'État du port. Ces

rapports doivent être soumis aux autres CPC, aux États du port appropriés et, le cas échéant, aux autres États et ORGP appropriés, ainsi qu'à la FAO.

**Coopération avec les États du port.** Chaque CPC État du pavillon doit demander aux navires autorisés à battre son pavillon de coopérer avec l'État du port aux inspections effectuées en vertu de la RMREP de la CTOI.

**Demander à l'État du port de procéder à l'inspection et de prendre des mesures.** Lorsqu'une CPC État du pavillon a de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités y afférentes et qu'il cherche à entrer dans le port d'un autre État, ou qu'il s'y trouve, elle demande, le cas échéant, à cet État d'inspecter le navire ou de prendre toute autre mesure compatible avec la RMREP de la CTOI.

**Encourager les navires du pavillon à utiliser les ports qui sont en conformité.** Chaque CPC État du pavillon doit encourager les navires autorisés à battre son pavillon à débarquer, transborder, conditionner et transformer le poisson et à utiliser les autres services portuaires dans les ports des États qui agissent conformément à la RMREP de la CTOI, ou d'une manière qui lui soit compatible. (Les CPC sont encouragées à élaborer des procédures justes, transparentes et non discriminatoires pour identifier tout État qui pourrait ne pas se comporter conformément à la Résolution ou d'une manière qui lui soit compatible).

#### **6.4.4 Rôles du Secrétariat de la CTOI**

Le Secrétariat de la CTOI est tenu de publier certaines informations sur son site web y compris, dans une section sécurisée de celui-ci, des copies de tous les rapports d'inspection au port transmis par les CPC État du port. Il doit publier en outre:

- la liste des ports désignés;
- les périodes de notification préalable définies par chaque CPC;
- les informations concernant les autorités compétentes désignées dans chaque port de chaque CPC;
- une copie vierge du formulaire CTOI de Rapport d'inspection au port. Tous les formulaires relatifs à un débarquement ou un trans-



bordement donné seront publiés de façon groupée et le Secrétariat transmettra les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées.

## **6.5 Systèmes d'information des mesures du ressort de l'État du port**

Un élément clé de la RMREP de la CTOI est la disponibilité et l'échange électroniques des informations entre les CPC à l'appui de la mise en œuvre et de l'application. Ces informations doivent couvrir toutes les activités relevant de la Résolution, dont la pêche, les activités y afférentes, la déclaration, les inspections et autres.

Le AMREP de la FAO établissait un système permettant l'échange électronique d'informations (Article 16) et demande aux parties, lorsque cela est possible, d'établir un système de communication permettant l'échange électronique direct d'information, en tenant dûment compte des exigences appropriées en matière de confidentialité. Les informations doivent être communiquées à travers un mécanisme conforme à l'annexe D du AMREP (annexe IV de la RMREP de la CTOI).

L'objectif initial d'inclure cette disposition dans le AMREP de la FAO était de servir de base à un mécanisme de communication international qui pourrait être développé à l'avenir. Les CPC sont tenues, au titre de l'annexe IV, de:

- s'efforcer de mettre en place un système de communication informatisé;
- établir, dans toute la mesure possible, des sites web pour diffuser la liste des ports désignés conformément au point 5.1 ainsi que les mesures prises conformément aux dispositions pertinentes de la RMREP;
- identifier, dans toute la mesure possible, chaque rapport d'inspection par un numéro de référence unique commençant par le code alpha-3 de l'État du port et l'identifiant de l'institution émettrice;
- utiliser, dans toute la mesure possible, les codes internationaux détaillés ci-dessous dans la demande préalable d'entrée au port et les résultats de l'inspection d'un navire qui a été autorisé à entrer dans un port et assurer la conversion de tout autre code dans le système international.

Le code international doit comprendre les éléments suivants (se reporter également à l'annexe XIII):

- pays / territoires: code pays ISO-3166 alpha-3;
- espèces: code alpha-3 ASFIS (aussi appelé code alpha-3 FAO);
- types de navires: code ISSCFV (aussi appelé code alpha-3 FAO);
- types d'engins de pêche: code ISSCFG (aussi appelé code alpha FAO).

L'application e-PSM de la CTOI, décrite au point 3.3.5, adopte ces exigences et inclut des informations sur: la présentation du processus d'e-PSM, la liste des fichiers des navires, le rapport d'évaluation des risques, le processus d'AREP, le processus d'inspection au port, le processus de suivi des transbordements, le partage d'un fichier sur navire et le statut du fichier du navire. Elle comporte aussi des descriptions détaillées de tous les champs utilisés dans le processus d'AREP et dans le processus d'inspection au port.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



©CTOI

# 7

## Annexes



## ANNEXE I:

# Résolution CTOI 16/11 Sur des mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée

### La Commission des thons de l'océan Indien (CTOI),

PROFONDÉMENT PRÉOCCUPÉE par la persistance de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans la zone de compétence de la CTOI ainsi que par ses effets adverses sur les stocks de poissons, les écosystèmes marins, les moyens d'existence des pêcheurs légitimes, en particulier dans les petits États insulaires en développement, ainsi que le besoin croissant de sécurité alimentaire sur une base mondiale;

CONSCIENTE du rôle de l'État du port dans l'adoption de mesures efficaces visant à promouvoir l'exploitation durable et la conservation à long terme des ressources biologiques marines;

RECONNAISSANT que les mesures visant à lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée devraient être fondées sur la responsabilité principale des États du pavillon et recourir à toute la juridiction disponible conformément au droit international, y compris les mesures du ressort de l'État du port, les mesures du ressort de l'État côtier, les mesures relatives au marché et les mesures visant à veiller à ce que les nationaux ne soutiennent pas, ni ne se livrent à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée;

RECONNAISSANT que les mesures du ressort de l'État du port constituent un moyen puissant et d'un bon rapport coût-efficacité pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée;

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

CONSCIENTE de la nécessité d'accroître la coordination aux niveaux régional et interrégional afin de combattre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée par le biais des mesures du ressort de l'État du port;

RECONNAISSANT la nécessité de prêter assistance aux pays en développement, en particulier aux petits États insulaires en développement, pour l'adoption et la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port;

AYANT À L'ESPRIT l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée qui a été adopté et ouvert à ratification dans le cadre de la FAO en novembre 2009 et désirant appliquer cet Accord de manière efficace dans la zone de compétence de la CTOI;

CONSIDÉRANT que, dans l'exercice de leur souveraineté sur les ports situés sur leur territoire, les parties contractantes et parties coopérantes non contractantes (ci-après appelées «CPC») peuvent adopter des mesures plus strictes, conformément au droit international;

RAPPELANT les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, ci-après dénommée la «Convention»;

RAPPELANT l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs du 4 décembre 1985, l'Accord de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des résolutions internationales de conservation et de gestion du 24 novembre 1993 et le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO de 1995;

RECONNAISSANT les avancées récentes dans le développement d'un système de communication informatique comme prévu dans l'annexe IV de la Résolution 10/11 [remplacée par la Résolution 16/11] Sur des mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, appelé «*application e-PSM*» (mesures du ressort de l'État du port électroniques) et l'organisation d'un programme de formations nationales sur l'utilisation de cette application;



ASSURANT la montée en puissance et la transition progressive vers l'utilisation complète de l'application e-PSM, conçue pour faciliter l'application de cette résolution;

ADOpte ce qui suit, conformément à l'alinéa 1 de l'article IX de l'Accord portant création de la CTOI.

## PARTIE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### 1 Emploi des termes

Aux fins de la présente résolution:

- a. On entend par «*poissons*» toutes les espèces de poissons hautement migrateurs couverts par l'Accord portant création de la CTOI;
- b. On entend par «*pêche*» la recherche, l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou le prélèvement de poisson ou toute activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle aboutisse à l'attraction, à la localisation, à la capture, à la prise ou au prélèvement de poisson;
- c. On entend par «*activités liées à la pêche*» toute opération de soutien, ou de préparation, aux fins de la pêche, y compris le débarquement, le conditionnement, la transformation, le transbordement ou le transport des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués dans un port, ainsi que l'apport de personnel et la fourniture de carburant, d'engins et d'autres provisions en mer;
- d. L'expression «*pêche illicite, non déclarée et non réglementée*» désigne les activités définies au paragraphe 1 de la résolution 09/03 [remplacée par la résolution 11/03 puis par la résolution 17/03];
- e. Le terme «*port*» englobe les terminaux au large ainsi que les autres installations servant au débarquement, au transbordement, au conditionnement, à la transformation, à l'approvisionnement en carburant ou à l'avitaillement;
- f. Par «*navire*» on entend tout navire, vaisseau de quelque type que ce soit ou bateau utilisé ou équipé pour être utilisé, ou prévu pour être utilisé, pour la pêche ou pour des activités liées à la pêche.

## **2 Objectif**

La présente résolution a pour objet de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche grâce à l'application de mesures du ressort de l'État du port efficaces visant à contrôler les prélèvements de poissons dans la zone de compétence de la CTOI et d'assurer, ce faisant, la conservation à long terme et l'exploitation durable de ces ressources et des écosystèmes marins.

## **3 Application**

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

- a.** des navires d'un État voisin se livrant à une pêche artisanale de subsistance, à condition que l'État du port et l'État du pavillon coopèrent pour faire en sorte que ces navires ne se livrent pas à la pêche ni à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, et
- b.** des navires cargo qui ne transportent pas de poisson ou qui transportent seulement du poisson ou, s'ils en transportent, seulement du poisson qui a été débarqué auparavant, à condition qu'il n'existe pas de sérieuses raisons permettant de soupçonner que ces navires se sont livrés à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

**3.2** La présente résolution est appliquée de manière équitable, transparente et non discriminatoire, de manière compatible avec le droit international.

**3.3** Chaque CPC pourra utiliser le système e-PSM, disponible via le site Web de la CTOI, pour mettre en œuvre cette résolution. Une période d'essai de trois, à partir de 2016, sera allouée pour permettre la mise en œuvre d'un programme de formation complet et des améliorations et nouveaux développements. Les CPC encourageront toutes les parties prenantes (représentants des navires, États du port et États du pavillon) à utiliser, dans la mesure du possible, l'application e-PSM pour se conformer à cette résolution et à fournir des commentaires et de suggestions contribuant à son développement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Après cette date, la possibilité de soumettre une demande préalable d'entrée au port manuellement, comme prévu par l'Article 6, restera, en cas d'accès à Internet impossible pour une raison quelconque.

#### 4 Intégration et coordination au niveau national

Dans toute la mesure possible, chaque CPC:

- a. intègre ou coordonne les mesures du ressort de l'État du port liées à la pêche dans le système plus vaste de contrôles exercés par l'État du port sur les pêches;
- b. intègre les mesures du ressort de l'État du port dans un ensemble d'autres mesures visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR en tenant compte, selon qu'il convient, du Plan d'action international de la FAO de 2001 visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR; et
- c. prend des mesures pour assurer l'échange d'informations entre organismes nationaux compétents et pour coordonner les activités de ces organismes relatives à la mise en œuvre de la présente résolution de conservation et de gestion.

## PARTIE 2

### ENTRÉE AU PORT

#### 5 Désignation des ports

**5.1** Chaque CPC désigne et fait connaître les ports dans lesquels les navires peuvent demander à entrer en vertu de la présente résolution. Chaque CPC communique une liste des ports concernés au Secrétariat de la CTOI avant le 31 décembre 2010, qui la publiera sur le site Web de la CTOI.

**5.2** Dans toute la mesure possible, chaque CPC fait en sorte que chaque port qu'elle a désigné et fait connaître, conformément au point 5.1, dispose de moyens suffisants pour mener des inspections en vertu de la présente résolution.

#### 6 Demande préalable d'entrée au port

**6.1** Chaque CPC exige, avant d'autoriser à un navire l'entrée dans son port, que lui soit communiquée l'information requise à l'annexe 1.

**6.2** Chaque CPC exige que l'information visée au point 6.1 soit communiquée au moins 24h avant l'entrée au port ou immédiatement après la fin des opérations de pêche, si la durée du trajet jusqu'au port est inférieure à 24h. Dans le second cas, l'État du port doit avoir suffisamment

de temps pour examiner les informations susmentionnées.

## **7 Autorisation ou refus d'entrée au port**

**7.1** Sur la base de l'information pertinente requise en vertu de la section 6, ainsi que de toute autre information qu'elle peut requérir afin de déterminer si le navire cherchant à entrer dans son port s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, chaque CPC décide d'autoriser, ou de refuser, l'entrée dans son port du navire en question et communique sa décision au navire ou à son représentant.

**7.2** Dans le cas d'une autorisation d'entrée, le capitaine ou le représentant du navire est tenu de présenter l'autorisation d'entrée au port aux autorités compétentes de la CPC dès son arrivée au port.

**7.3** Dans le cas d'un refus d'entrée dans le port, chaque CPC communique sa décision prise en vertu du point 7.1 à l'État du pavillon du navire et, selon qu'il convient et dans la mesure du possible, aux États côtiers concernés et au Secrétariat de la CTOI. Le Secrétariat de la CTOI pourra, s'il l'estime utile à la lutte globale contre la pêche INDNR, communiquer cette décision aux secrétariats des autres ORGP.

**7.4** Sans préjudice du point 7.1, lorsqu'une CPC dispose de preuves suffisantes pour établir que le navire cherchant à entrer dans ses ports s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, en particulier si ce navire figure sur une liste de navires s'étant livrés à une telle pêche ou à des activités liées à cette pêche adoptée par une organisation régionale de gestion des pêches conformément aux règles et procédures de cette organisation et au droit international, la CPC interdit au navire d'entrer dans ses ports.

**7.5** Nonobstant les points 7.3 et 7.4, une CPC peut autoriser un navire visé par ces paragraphes à entrer dans ses ports exclusivement afin de l'inspecter et de prendre d'autres mesures appropriées conformes au droit international qui soient au moins aussi efficaces que l'interdiction d'entrer dans le port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

**7.6** Lorsqu'un navire visé aux points 7.4 ou 7.5 se trouve au port pour quelque raison que ce soit, la CPC interdit au navire en question d'utiliser ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson ainsi que pour d'autres services portuaires, tels que, entre autres, l'approvisionnement en carburant et

l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche. Les points 9.2 et 9.3 s'appliquent dans ces cas, mutatis mutandis. L'interdiction d'utiliser les ports à ces fins est prise conformément au droit international.

## **8 Force majeure ou détresse**

Rien dans la présente résolution ne fait obstacle à l'entrée au port des navires en cas de force majeure ou de détresse, conformément au droit international, ni n'empêche un État du port d'autoriser l'entrée d'un navire dans un port de son ressort exclusivement aux fins de prêter assistance à des personnes, à des bateaux ou à des aéronefs en danger ou en détresse.

## **PARTIE 3**

### **UTILISATION DES PORTS**

#### **9 Utilisation des ports**

**9.1** Lorsqu'une CPC autorise un navire à entrer dans ses ports, elle n'autorise pas ce navire, conformément à ses législation et réglementation et de manière compatible avec le droit international, y compris la présente résolution de conservation et de gestion, à utiliser ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson qui n'a pas été débarqué antérieurement ainsi que pour d'autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien ou le passage en cale sèche, si:

- a.** la CPC constate que le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par son État du pavillon;
- b.** la CPC constate que le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable de se livrer à la pêche ou à des activités liées à la pêche exigée par un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État;
- c.** la CPC reçoit des indications manifestes que le poisson se trouvant à bord a été pris en contravention des exigences applicables d'un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale de cet État;
- d.** l'État du pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable, à la demande de l'État du port, que le poisson se trouvant à bord a été pris dans le respect des exigences applicables d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente; ou
- e.** la CPC a des motifs raisonnables de penser que le navire s'est livré, de quelque autre manière, à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, y compris en soutien d'un navire visé au point 7.4, à moins que le navire ne puisse établir:
  - i.** qu'il agissait de manière compatible avec les résolutions de la CTOI pertinentes; ou
  - ii.** dans le cas d'apport de personnel, de carburant, d'engins et d'autres approvisionnements en mer, que le navire approvisionné n'était pas au moment de l'approvisionnement un navire visé au point 7.4.

**9.2** Nonobstant le point 9.1, une CPC n'interdit pas à un navire visé audit point d'utiliser les services de ses ports lorsqu'ils sont:

- a. indispensables à la sécurité ou à la santé de l'équipage ou à la sécurité du navire, à condition que le besoin de ces services soit dûment prouvé; ou,
- b. selon qu'il convient, pour la mise au rebut du navire.

**9.3** Lorsqu'une CPC interdit l'utilisation de ses ports conformément au présent paragraphe, elle notifie cette mesure dans les meilleurs délais à l'État du pavillon et, selon le cas, aux États côtiers, à la CTOI ou aux autres organisations régionales de gestion des pêches compétentes et autres organisations internationales appropriés.

**9.4** Une CPC ne lève son interdiction d'utiliser son port prise à l'égard d'un navire en vertu du point 9.1 que s'il existe des preuves suffisantes attestant que les motifs de l'interdiction sont inadéquats ou erronés ou qu'ils ne s'appliquent plus.

**9.5** Lorsqu'une CPC lève l'interdiction mentionnée au point 9.4, elle le notifie dans les meilleurs délais à ceux qui avaient été informés de l'interdiction en vertu du point 9.3.

## PARTIE 4

### INSPECTIONS ET ACTIONS DE SUIVI

#### 10 Niveaux et priorités en matière d'inspection

**10.1** Chaque CPC inspecte chaque année au moins 5 pour cent des débarquements ou transbordements ayant lieu dans ses ports.

**10.2** Les inspections couvriront la surveillance de la totalité de l'opération de débarquement de transbordement et comprendront une vérification croisée des quantités par espèce indiquée dans la notification préalable de débarquement avec celles effectivement débarquées ou transbordées. Lorsque le débarquement ou le transbordement sera terminé, l'inspecteur vérifiera et notera les quantités par espèces de poissons restant à bord.

**10.3** Les inspecteurs nationaux feront tout leur possible pour éviter de retarder indûment le navire et s'assurer que celui-ci subit le moins d'interférences et de contretemps possibles et que la qualité du poisson n'est pas menacée.

**10.4** La CPC du port pourra inviter les inspecteurs d'une autre CPC à accompagner ses propres inspecteurs et à observer l'inspection des opérations de débarquement ou transbordement des produits de la pêche capturés par les navires de pêche battant pavillon de l'autre CPC.

## **11 Conduite des inspections**

**11.1** Chaque CPC fait en sorte que ses inspecteurs s'acquittent des fonctions énoncées à l'annexe 11 en tant que norme minimale.

**11.2** Chaque Partie, en effectuant les inspections dans ses ports:

- a.** veille à ce que les inspections soient réalisées par des inspecteurs dûment qualifiés et habilités à ces fins, compte tenu en particulier des dispositions de la section 14;
- b.** veille à ce que, avant une inspection, les inspecteurs soient tenus de présenter au capitaine du navire une pièce adéquate attestant de leur qualité d'inspecteur;
- c.** veille à ce que les inspecteurs puissent examiner toutes les zones pertinentes du navire, le poisson se trouvant à bord, les filets et tout autre engin de pêche et équipement, ainsi que tout document ou registre conservé à bord permettant de vérifier que les résolutions de conservation et de gestion sont respectées;
- d.** exige que le capitaine du navire fournisse aux inspecteurs toute l'assistance et toute l'information nécessaires et leur montre, selon que de besoin, le matériel et les documents pertinents ou des copies, certifiées conformes, de ces derniers;
- e.** en cas d'arrangements appropriés avec l'État du pavillon d'un navire, invite cet État du pavillon à participer à l'inspection;
- f.** fait tous les efforts possibles afin d'éviter de retarder indûment le navire, de limiter le plus possible les interférences et les inconvénients, y compris toute présence inutile d'inspecteurs à bord, et d'éviter toute action de nature à compromettre la qualité du poisson se trouvant à bord;
- g.** fait tous les efforts possibles afin de faciliter la communication avec le capitaine ou les principaux membres d'équipage du navire, y compris afin que l'inspecteur soit accompagné, selon qu'il convient et lorsque cela est nécessaire, par un interprète;
- h.** veille à ce que les inspections soient menées de manière correcte, transparente et non discriminatoire et ne constituent un harcèlement pour aucun navire que ce soit; et



- i. n'interfère pas avec la faculté du capitaine à communiquer avec les autorités de l'État du pavillon, conformément au droit international.

## 12 Résultats des inspections

Chaque CPC joint, au minimum, l'information requise à l'annexe III au rapport écrit sur les résultats de chaque inspection.

## 13 Transmission des résultats de l'inspection

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

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

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

## 14 Formation des inspecteurs

Chaque CPC veille à ce que ses inspecteurs soient correctement formés en prenant en compte les lignes directrices pour la formation des inspecteurs qui figurent à l'annexe V. Les CPC s'efforcent de coopérer à cet égard.

## 15 Mesures prises par l'État du port à la suite d'une inspection

**15.1** Lorsque à l'issue d'une inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, la CPC qui procède à l'inspection:

- a. informe dans les meilleurs délais de ses conclusions l'État du pavillon du navire, le Secrétariat de la CTOI et, selon le cas, les États côtiers, organisations régionales de gestion des pêches compétentes, ainsi que l'État dont le capitaine du navire est ressortissant;

- b. refuse au navire en question l'utilisation de son port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson qui n'a pas été débarqué antérieurement, ainsi que pour les autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche, si ces mesures n'ont pas été déjà prises à l'égard de ce navire, de manière compatible avec la présente résolution de conservation et de gestion.

**15.2** Nonobstant le point 15.1, une CPC ne refuse pas à un navire visé par ce point l'utilisation des services du port qui sont indispensables à la santé ou à la sécurité de l'équipage ou à la sécurité du navire.

**15.3** Rien dans la présente résolution n'empêche une CPC de prendre des mesures qui soient conformes au droit international, outre celles spécifiées aux points 15.1 et 15.2, y compris les mesures que l'État du pavillon du navire a expressément demandées ou auxquelles il a consenti.

## **16 Informations concernant les recours dans l'État du port**

**16.1** Chaque CPC tient à la disposition du public et fournit au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine ou au représentant d'un navire, sur demande écrite, toute information relative aux éventuelles voies de recours prévues par ses lois et règlements nationaux à l'égard des mesures de l'État du port prises par ladite CPC en vertu des sections 7, 9, 11 ou 15 de la présente résolution, y compris l'information relative aux services publics et aux institutions judiciaires existant à cet effet, ainsi que l'information sur tout droit de réparation prévu par ses lois et règlements nationaux, en cas de perte ou dommage subis du fait de tout acte de la CPC dont l'illégalité est alléguée.

**16.2** La CPC informe l'État du pavillon, le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le représentant, selon le cas, de l'issue de tout recours de ce genre. Lorsque d'autres Parties, États ou organisations internationales ont été informées de la décision prise précédemment en vertu des sections 7, 9, 11 et 15 de la présente résolution, la CPC les informe de toute modification de sa décision.

## PARTIE 5

### RÔLE DES ÉTATS DU PAVILLON

#### 17 Rôle des CPC État du pavillon

**17.1** Chaque CPC demande aux navires autorisés à battre son pavillon de coopérer avec l'État du port aux inspections effectuées en vertu de la présente résolution.

**17.2** Lorsqu'une CPC a de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR et qu'il cherche à entrer dans le port d'un autre État, ou qu'il s'y trouve, elle demande, le cas échéant, à cet État d'inspecter le navire ou de prendre toute autre mesure compatible avec la présente résolution.

**17.3** Chaque CPC encourage les navires autorisés à battre son pavillon à débarquer, transborder, conditionner et transformer le poisson et à utiliser les autres services portuaires, dans les ports des États qui agissent conformément à la présente résolution, ou d'une manière qui lui soit compatible. Les CPC sont encouragées à élaborer des procédures justes, transparentes et non discriminatoires pour identifier tout État qui pourrait ne pas se comporter conformément à la présente résolution ou d'une manière qui lui soit compatible.

**17.4** Lorsqu'à la suite d'une inspection effectuée par l'État du port, une CPC qui est un État du pavillon reçoit un rapport d'inspection indiquant qu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, elle mène une enquête immédiate et complète sur la question et si elle dispose d'indications suffisantes, elle prend sans attendre les mesures coercitives prévues par ses lois et règlements.

**17.5** Chaque Partie, en sa qualité d'État du pavillon, fait rapport aux autres Parties, aux États du port appropriés et, le cas échéant, aux autres États et organisations régionales de gestion des pêches appropriés, ainsi qu'à l'OAA, sur les mesures qu'elle a prises à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon pour lesquels il a été établi, du fait des mesures du ressort de l'État du port prises en vertu de la présente résolution, qu'ils se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

**17.6** Chaque CPC veille à ce que les mesures appliquées aux navires autorisés à battre son pavillon soient au moins aussi efficaces que les mesures appliquées aux navires visés au point 3.1 pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.

## **PARTIE 6**

### **BESOINS DES ÉTATS EN DÉVELOPPEMENT**

#### **18 Besoins des États en développement**

**18.1** Les CPC reconnaissent pleinement les besoins particuliers des CPC qui sont des États en développement pour ce qui est de l'application de cette résolution. Dans ce but, la CTOI devrait fournir une assistance aux CPC qui sont des États en développement, notamment afin:

- a. de renforcer leur faculté, en particulier celle des moins avancés d'entre eux et celle des petits États insulaires en développement, d'établir un cadre juridique et de développer leur capacité en vue de l'application de mesures du ressort de l'État du port efficaces;
- b. de faciliter leur participation au sein de toute organisation internationale qui encourage l'élaboration et l'application efficaces des mesures du ressort de l'État du port;
- c. de faciliter l'assistance technique destinée à renforcer l'élaboration et l'application des mesures du ressort de l'État du port par ces États, en coordination avec les mécanismes internationaux appropriés.

**18.2** Les CPC tiennent dûment compte des besoins particuliers des CPC qui sont des États du port en développement, en particulier ceux des moins avancés d'entre eux et des petits États insulaires en développement, afin d'éviter qu'une charge excessive résultant de la mise en œuvre de la présente résolution ne soit transférée, directement ou indirectement, vers eux. Lorsqu'il est avéré qu'il y a eu transfert d'une charge excessive, les CPC coopèrent pour faciliter aux CPC concernées qui sont des États en développement l'exécution d'obligations spécifiques dans le cadre de la présente résolution.

**18.3** La CTOI évalue les besoins particuliers des CPC qui sont des États en développement concernant la mise en œuvre de la présente résolution.

**18.4** Les CPC de la CTOI coopèrent à l'établissement de mécanismes de financement appropriés visant à aider les États en développement pour

la mise en œuvre de la présente résolution. Ces mécanismes sont précisément affectés, entre autres:

- a. au développement et au renforcement des capacités, y compris en matière de suivi, de contrôle et de surveillance et aux fins de la formation aux niveaux national et régional des administrateurs des ports, inspecteurs, personnel de police et personnel juridique;
- b. aux activités de suivi, de contrôle, de surveillance et de vérification pertinentes aux mesures du ressort de l'État du port, y compris l'accès aux technologies et aux matériels; et
- c. à l'aide aux CPC qui sont des États en développement pour ce qui concerne les coûts des procédures de règlement des différends qui résultent des actions qu'elles ont prises en vertu de la présente résolution.

## PARTIE 7

### RÔLES DU SECRÉTARIAT

#### 19 Rôles du Secrétariat de la CTOI

**19.1** Le Secrétariat de la CTOI publiera sans délai sur le site Web de la CTOI:

- a. la liste des ports désignés;
- b. les périodes de notification préalable définies par chaque CPC;
- c. les informations concernant les autorités compétentes désignées dans chaque port de chaque CPC;
- d. une copie vierge du formulaire CTOI de Rapport d'inspection au port.

**19.2** Le Secrétariat de la CTOI publiera sans délai, dans une section sécurisée du site Web de la CTOI, des copies de tous les Rapport d'inspection au port transmis par les CPC.

**19.3** Tous les formulaires relatifs à un débarquement ou un transbordement donné seront publiés de façon groupée.

**19.4** Le Secrétariat de la CTOI transmettra sans délai les rapports d'inspection aux organisations régionales de gestion des pêches concernées.

**20** Cette résolution s'appliquera aux ports des CPC dans la zone de compétence de la CTOI. Les CPC situées en dehors de la zone de compétence de la CTOI s'efforceront d'appliquer cette résolution.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la *Commission des thons de l'océan Indien*

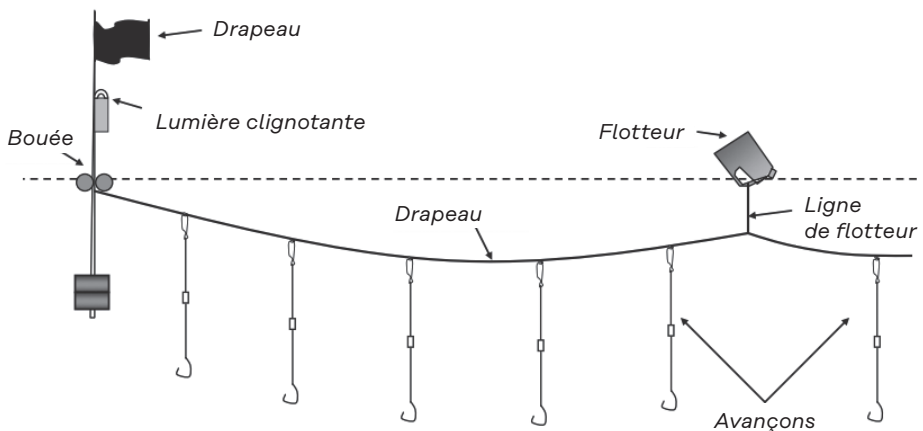
21 Cette résolution remplace la Résolution 10/11 Sur des mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

## ANNEXE II:

# Conception et caractéristiques des engins de pêche pouvant être rencontrés dans la région de l'océan Indien

### *La palangre pélagique*

Une palangre dérivante (palangre pélagique) se compose d'une ligne-mère maintenue à la surface ou à une certaine profondeur par des bouées ou flotteurs disposés à intervalles réguliers. Des avançons (aussi appelés lignes secondaires), terminés par des hameçons garnis d'appâts, sont montés sur la ligne-mère à des intervalles réguliers entre les bouées. La palangre peut mesurer de 20 à plus de 120 km de long.



## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Ligne-mère

Il existe deux systèmes de palangre distincts, différenciés par les spécifications et la méthode de stockage de la ligne-mère. Le premier utilise une ligne-mère en cordage goudronné toronné ou en nylon monofilament tressé. La ligne-mère est stockée dans de grandes bobines ou entreposée en tas dans un grand casier ou puits de stockage. Un «vire ligne» sur le côté tribord permet de remonter la ligne.

Le second système (parfois appelé le système «Mono») utilise une ligne-mère en nylon monofilament d'approximativement 6 mm de diamètre, rangée sur un large tambour ou une bobine.






### Avançons / Bas de ligne

Un avançon type fait entre 30 m à 50 m de long et est attaché à la ligne-mère par un clip en acier inoxydable. Les avançons peuvent être simples, composés d'un seul type de matériau de ligne entre le clip et l'hameçon ou plus complexes, avec plusieurs types de lignes et d'émerillons. Ces matériaux multiples comprennent généralement une section supérieure tressée en nylon/polyester, à laquelle est fixé un fil de monofilament terminé par un hameçon. Les différentes parties sont connectées par des émerillons baril, parfois lestés de plomb.

Sur les grands palangriers thoniers (LSTLV) les avançons sont généralement préparés en bobines et disposés dans des paniers. Sur les navires utilisant le système-mono, les avançons sont généralement composés de matériau uniforme et empilés dans de grands «bacs». Sur des navires utilisant des palangres plus courtes, les avançons et lignes de bouée sont enroulés sur de grosses bobines, empilées les unes sur les autres.







<p>Bouée-obus/ bouée rigide/ radiobalise/ bouée lumineuse</p>	<p>Les bouées ou flotteurs sont fixés à la ligne-mère par des lignes de bouée à intervalles réguliers pour la maintenir proche de la surface. La longueur des lignes de bouée peut varier en fonction de la profondeur de pêche souhaitée.</p> <p>Types de bouées:</p> <p>Les bouées rigides: elles sont en matière plastique rigide et capables de supporter la forte pression si un gros poisson les attire au fond.</p> <p>Les bouées-obus: elles sont en mousse de polyuréthane souple.</p> <p>Plusieurs «<i>bouées de marquage</i>», balises GPS, radiobalises, bouées lumineuses et réflecteurs radar (mâts porte-pavillon), sont utilisées séparément ou associées pour indiquer l'emplacement des engins de pêche et sont montées à intervalles fixes sur la ligne. Elles permettent également de localiser l'extrémité de la ligne en cas de coupure ou de cassure accidentelle.</p>	<p>Radiophare</p> 
<p>Types d'hameçons</p>	<p>Les formes et tailles des hameçons utilisés varient en fonction des espèces cibles.</p> <p>Les plus courants sont les hameçons à thon japonais (équipés d'un anneau), les hameçons circulaires et ceux en forme de «<i>J</i>».</p>	 <p>Hameçon circulaire    Hameçon thon du Japon    Hameçon J    Hameçon Terracina</p>
<p>Lanceur de ligne</p>	<p>Le lanceur de ligne est situé à la poupe et utilisé pour filer la ligne-mère à partir du tambour ou de son casier de stockage. Il déploie la ligne-mère à vitesse constante lors du filage, (m/s). Varier la vitesse de lancement de la ligne par rapport à celle du navire permet de contrôler la profondeur des hameçons.</p>	

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

<b>Vire-ligne</b>	Haleur de ligne-mère – utilise un mécanisme à commande hydraulique pour remonter l'engin à bord. Dispositif généralement utilisé par les navires utilisant une ligne-mère en cordage toronné ou en nylon monofilament tressé, entreposé en tas dans un grand casier ou un puits de stockage. Le vire-ligne se trouve généralement sur le côté tribord du navire.	
<b>Vireuse / Bobine d'avançons</b>	Une vireuse / bobine d'avançons enroule les avançons en cercles étroits et réguliers et permet de rapidement récupérer et ranger les avançons pour la prochaine opération de pêche.	
<b>Lanceur d'appâts (BCM)</b>	Le lanceur d'appâts est utilisé pour lancer les appâts loin du navire, hors de la zone de son sillage. Il est généralement situé à la poupe, sur le bastingage, du côté bâbord du lanceur de ligne.	

### *Pêche au thon industrielle à la senne coulissante*

La pêche au thon à la senne coulissante est une technique de pêche active qui consiste à encercler des bancs de thon au moyen d'un filet et de les emprisonner en le faisant coulisser; la senne est ensuite hissée à bord pour assécher la prise et créer une poche dans laquelle sont concentrés les poissons avant d'être salabardés. L'ensemble des opérations, du filage de la senne à la fin de son virage, est appelé un coup de senne.

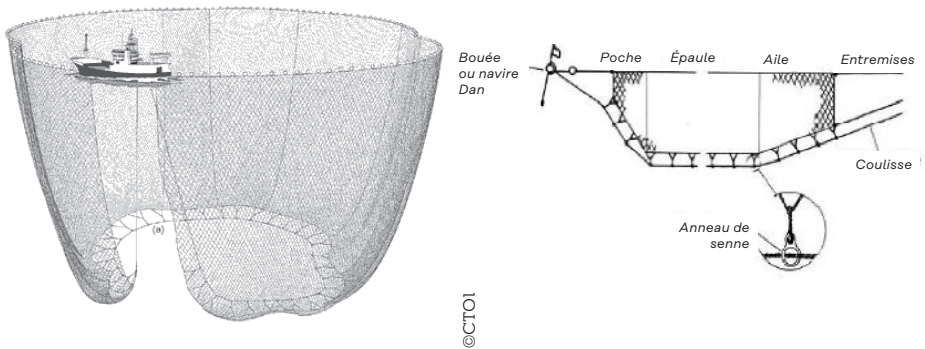
**Senne coulissante:** un mur de filet pouvant mesurer entre 1 500 et 2 000 m de long et 120 et 250 m de profondeur, équipé d'une ralingue supérieure de flotteurs pour maintenir le haut de la senne en surface et d'une chaîne montée sur son extrémité inférieure pour la lester. Des anneaux en acier (anneaux

de coulisse) sont fixés à la chaîne et un câble en acier (coulisse) est enfilé au travers pour permettre à un pêcheur de fermer le filet par le bas.

**Coulisse/câble:** le câble en acier traversant les anneaux de coulisse; le ha leur assure la fermeture de la partie inférieure du filet par boursage.

**Skiff:** une embarcation puissante d'approximativement 8 m de long, avec un moteur d'environ 600 CV, utilisée pour aider au déploiement du filet autour d'un banc de poissons.

**Treuil de halage:** une poulie motrice (power-block) hydraulique montée sur l'extrémité d'un gui est utilisée pour remonter le filet à bord et le ranger dans un bac à filet, prêt à servir pour le coup de pêche suivant.



Composants des engins de la pêche au thon à la senne coulissante

### Palangre démersale

La pêche à la palangre démersale est une technique de pêche passive qui consiste à attirer et capturer des poissons au moyen d'hameçons garnis d'appâts. Les palangres démersales sont lestées et cales jusqu'à ce qu'elles reposent sur le fond marin ou aussi près du fond que possible, et ancrées à chaque extrémité.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

La longueur des palangres démersales peut varier considérablement. Les palangres artisanales côtières peuvent ne porter que quelques centaines d'hameçons et s'étendre sur moins d'un kilomètre. Les plus grands palangriers commerciaux peuvent caler des lignes de 30 km de long, portant pas moins de 30 000 hameçons et mouillant à plus de 2 000 m de profondeur.

Il existe un certain nombre de variantes de palangres démersales:

- palangres simples (automatiques);
- palangres doubles (espagnoles);
- lignes de fond;
- lignes verticales.

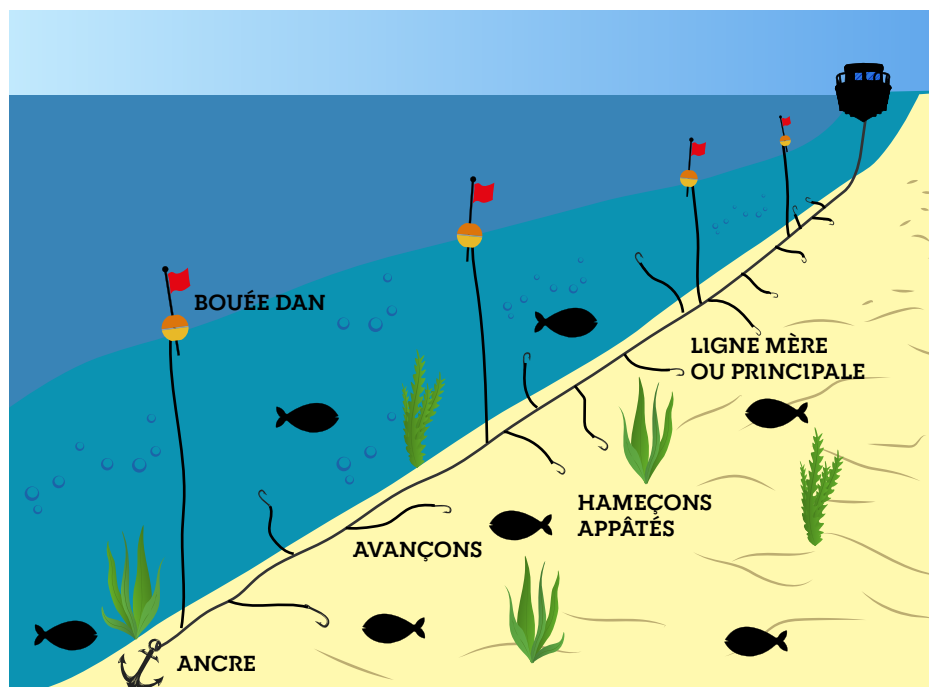


Illustration d'une palangre démersale (Source: Australie)

### **Système de palangre simple**

Comprend une ligne-mère unique sur laquelle sont montés des avançons à 1 ou 2 mètres d'intervalle. Généralement constitué de cordes ou de cordages qui ne flottent pas. Des lests peuvent être fixés à intervalles réguliers sur la ligne pour augmenter sa vitesse d'immersion et maintenir la ligne sur le fond marin. Les systèmes modernes, appelés palangres à lestage intégré, ont une âme en plomb intégrée à la ligne-mère pour alourdir la palangre.

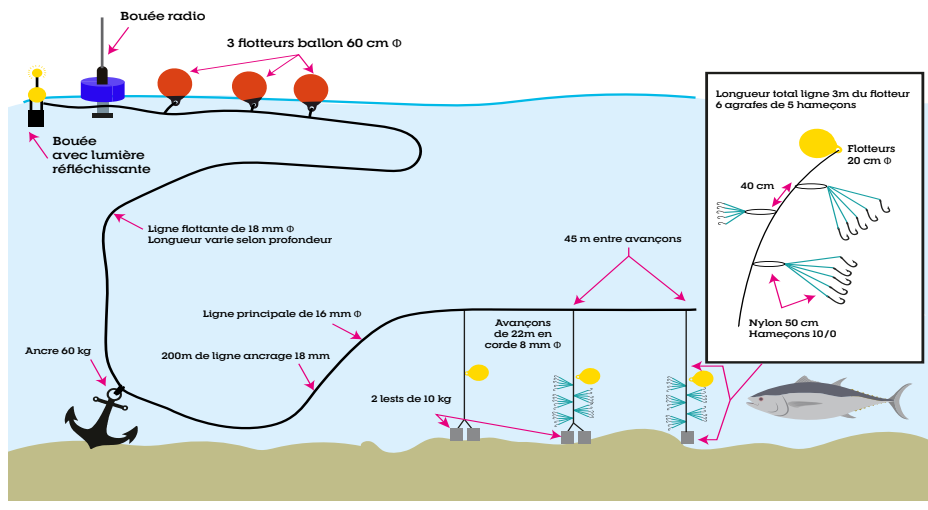
Le système de palangre simple peut être automatisé; un mécanisme d'ap-pâtage automatique permet d'amorcer et de relever un nombre important d'hameçons par rapport aux autres systèmes, et cela réduit également la taille de l'équipage requis.

Toutefois, l'utilisation de la palangre simple est limitée aux fonds marins relativement plats et meubles. Si la ligne se coince et se casse, elle peut être remontée en tirant sur l'extrémité opposée.

### **Système de palangre double**

Deux lignes sont posées ensemble, une ligne flottante supérieure (la ligne-mère) raccordée à une ligne inférieure / de pêche. Les deux lignes sont connectées à intervalles fixes par des lignes verticales de support (avançons). La ligne de pêche est alourdie par des lests, et des avançons et des hameçons y sont attachés à de courts intervalles de 1 ou 2 mètres. Si la ligne de pêche se coince et se casse, le virage peut se poursuivre à l'aide de la ligne flottante, et la prochaine ligne verticale de support récupérera l'extrémité rompue de la ligne inférieure. Peut être posé sur des fonds sales, là où les palangres simples ne peuvent pas être utilisées. Les systèmes de palangre double ne sont pas faciles à automatiser et requièrent une main-d'œuvre importante, donc un plus gros équipage.

## Système de ligne de fond



Source: CTOI 2021

Illustration configuration ligne de fond

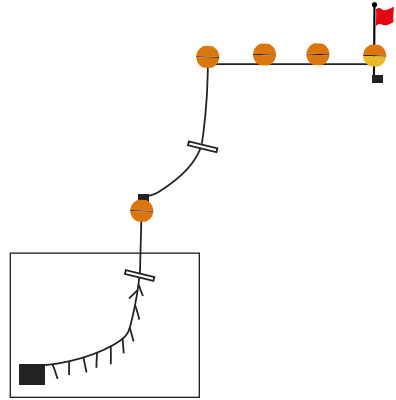
Variante du système de palangre double qui utilise une ligne supérieure flottante à laquelle sont suspendues des lignes secondaires de 25 mètres de long à intervalles réguliers de 20 à 50 mètres. Chaque ligne secondaire se termine par un avançon auquel sont fixés des hameçons ou des «bouquets» d'hameçons. L'extrémité de l'avançon est lestée pour l'alourdir. Les hameçons se retrouvent donc suspendus à la verticale au-dessus du fond marin. Un petit flotteur haute pression peut être monté en haut de l'avançon pour le tendre verticalement. La distance séparant les hameçons du fond est déterminée par la longueur de l'avançon et l'espacement des hameçons, mais ne dépasse généralement pas 3 à 4 mètres. Ce système peut être posé sur des fonds marins accidentés car il a peu de risque de se coincer. Il requiert une main-d'œuvre importante et ne peut être automatisé. Il permet l'ajout de mesures d'atténuation pour protéger les prises de la prédation par les mammifères marins.

### Ligne verticale

Mouillée à la verticale, la ligne est tendue par un flotteur à son extrémité supérieure et un lest à son extrémité inférieure. Une série d'hameçons fixés à des avançons y sont accrochés.



La longueur varie en fonction de la profondeur des eaux et la position des hameçons en fonction de la gamme de profondeur de l'espèce ciblée.

Peut être posée sur des monts ou pics sous-marins ou à proximité de pentes raides et de falaises, là où d'autres palangres ne peuvent pas mouiller.



Source: CTOI 2021

## Composants des engins de palangre démersale

<b>Magasins</b>	<p>Les palangres simples sont stockées en magasins pouvant accommoder jusqu'à 1 000 hameçons. Les hameçons sont accrochés à une rainure sur le magasin et lorsque la ligne est filée, ils glissent hors du rail et passent à travers un mécanisme d'appâtage automatique où ils sont amorcés avant de s'enfoncer dans l'eau. Les magasins sont connectés les uns aux autres lors de la manœuvre de filage.</p>	
<b>Nasses (paniers) / Casiers</b>	<p>Pour les systèmes de palangre double, des sections de la ligne de pêche sont regroupées en nasses, paniers ou casiers. Une nasse peut contenir plusieurs sections de la ligne de pêche. Les avançons et les hameçons sont fixés à intervalles définis (de 0,8 à 1,2 mètre). Les différentes sections de la ligne sont réunies à l'aide de courtes estropes et les lignes secondaires qui connectent la ligne de pêche à la ligne supérieure et aux lests sont attachées à ces raccordements. Les nasses ou paniers s'emboîtent les uns dans les autres et sont reliés afin de créer une ligne continue lors du filage.</p>	
<b>Avançons</b>	<p>Des avançons d'environ 25 mètres de long qui raccordent les lignes supérieure et inférieure et permettent à la ligne supérieure de flotter librement loin du fond. Elles sont attachées lors du filage de la ligne.</p>	
<b>Pierres</b>	<p>Les «pierres» sont des poids attachés à la palangre pour l'alourdir. À l'origine, il s'agissait de pierres rondes dans un morceau de vieux filet attachées à la ligne au moyen d'une courte estrope. De nos jours, de nombreux navires utilisent des lests en ciment (de 4 à 6 kg) avec une estrope coulée dans le ciment.</p>	







<p>Avançons/ lignes secondaires</p>	<p>Un avançon est un morceau de fil de pêche en nylon monofilament (d'environ un mètre de long) dont une extrémité est fixée à la palangre et l'autre à un hameçon.</p>	
<p>Lignes d'ancre &amp; Orins</p>	<p>L'intégralité de la palangre est ancrée à chaque extrémité à l'aide d'ancres ou de lests. Les lignes d'ancre (ou orins) relient les ancres aux bouées de marquage de surface.</p>	
<p>Bouées / Flotteurs</p>	<p>Les bouées en surface sont souvent appelées «<i>flotteurs</i>». Il y a généralement plusieurs bouées reliées les unes aux autres.</p>	
<p>Bouée Dan / Bouée lumineuse/ radiobalise</p>	<p>Une bouée Dan est une bouée avec une perche au centre; une extrémité de cette perche est lestée alors que l'autre porte un fanion et/ou une lumière pour la rendre repérable.</p>	

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Chalut

Chalutier de pêche arrière	Déploie et vire les filets à partir de la rampe à la poupe du navire. Peut opérer dans de mauvaises conditions climatiques, lancer et remonter le chalut, donc effectuer une prise, rapidement.	
Chalutier à pêche latérale	Déploie et vire les filets sur le côté.	
Chalutier à perche	Déploie des petits chaluts qui ciblent des petites espèces telles que les crevettes. Le filet est maintenu ouvert par une barre solide ou perche, et aucun panneau n'est requis.	
Rampe	Rampe inclinée sur la poupe d'un chalutier de pêche arrière utilisée pour déployer le filet et le remonter sur le pont de chalutage. On peut voir également les panneaux du chalut sur la photographie.	
Funes	Les principaux câbles (cordage en acier) utilisés pour remorquer le chalut.	
Bobines de fune / Treuils de chalut / Treuils auxiliaires à vapeur	Les funes sont halées à l'aide d'un treuil et rangées sur les bobines de fune; il y en a généralement une de chaque côté du pont de chalutage. Sur le pont, des petits treuils, des treuils de chalut ou « <i>treuils auxiliaires à vapeur</i> », sont utilisés pour relever et vider le filet.	
Tambour de chalut	En règle générale, le chalut est plus long que le pont de chalutage et pour le haler et le ranger, il est enroulé sur un tambour de chalut.	

<b>Portique</b>	Une structure spécifique aux chalutiers de pêche arrière. Il s'agit d'une structure haute transversale au pont de chalutage utilisée pour hisser le cul-de-chalut au-dessus des parcs et y répandre la capture.	
<b>Corde de dos</b>	Ralingue fixée à la partie supérieure de l'ouverture du chalut.	
<b>Bourrelet</b>	Ralingue fixée à la partie inférieure de l'ouverture du chalut.	
<b>Flotteurs de chalut</b>	Des flotteurs de chalut sont montés sur la corde de dos pour la soulever du fond et faciliter son ouverture verticale.	
<b>Cul-de-chalut</b>	Poche fermant le chalut dans laquelle s'amassent les poissons lors du chalutage. Généralement faite d'une nappe de filet plus solide qui peut s'ouvrir et donc être vidée par le bas.	

**Chalut**

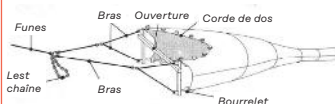
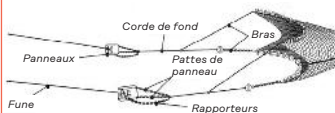
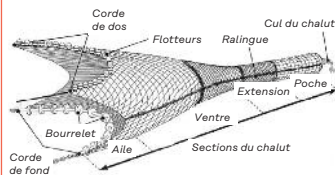
Les principales catégories de chalut sont:

**Chalut de fond**

**(chalut à panneaux):** forme un long triangle dont le côté le plus large, qui correspond à l'ouverture du chalut, rétrécit jusqu'à créer une poche étroite (ou le «cul-de-chalut»). *Traîné sur le fond marin et maintenu ouvert par deux «panneaux de chalut».*

**Chalut pélagique:** ressemble au chalut de fond mais est traîné en pleine eau, entre la surface et le fond marin. Des panneaux de chalut sont également utilisés pour ouvrir le chalut.

**Chalut à perche:** le filet est maintenu ouvert par une barre solide ou perche, et aucun panneau n'est requis.



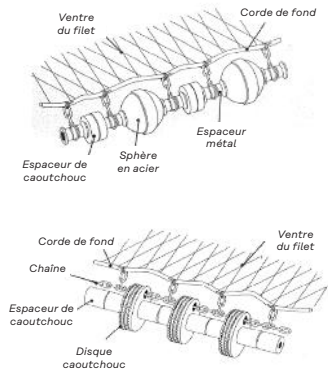
**Filet**

Le maillage du filet et son orientation varient en fonction des espèces ciblées et du type de chalut. L'orientation des mailles est généralement de type «losange» ou «carré». Le maillage et l'orientation varient également en fonction des différentes sections du chalut. Les nappes à mailles carrées sont insérées pour permettre aux petits poissons de s'échapper du filet car les mailles carrées ne se déforment pas lors du virage alors que les mailles de type losange ont tendance à se fermer lors de la remontée du chalut.

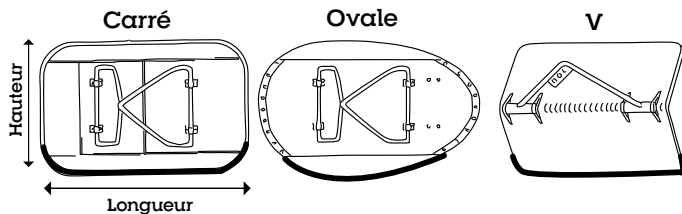


Diabolos /  
rondelles en  
caoutchouc /  
dispositif  
«trémie de  
roche»

Les diabolos sont des sphères en acier qui sont parfois attachés au bourrelet pour traîner le chalut sur des fonds rocaillieux. Des rondelles en caoutchouc de même taille sont placées entre chaque diabolo pour constituer un dispositif «trémie de roche» (qui rebondit sur la roche).



Panneaux  
de chalut



Deux panneaux de chalut sont fixés à son ouverture. L'orientation des panneaux et la pression de l'eau du courant sur les panneaux les écartent de manière perpendiculaire au mouvement de propulsion avant du navire, et donc ouvre le chalut. Il existe différents types de panneaux: Ovale, en V et Carré. Ils sont solidement renforcés pour le chalutage sur les fonds marins. Les chaluts pélagiques utilisent des panneaux pélagiques hydrodynamiques rectangulaires qui sont de conception plus légère, car ils ne touchent pas les fonds marins.

## **Filets maillants**

Les filets maillants se composent d'une série de nappes de filet suspendues dans la colonne d'eau. Il s'agit d'une méthode de pêche passive qui n'utilise aucun appât; les poissons ne sont pas capturés de manière active. En nageant, ils pénètrent dans le filet et se retrouvent emmêlés.

Les filets maillants peuvent être classés dans plusieurs grandes catégories: filets fixes, trémails et filets dérivants.

Un **filet fixe** est un filet maillant ancré.

Un **trémail** est formé de trois nappes superposées. Une nappe intérieure lâche, à petites mailles, est intercalée entre deux nappes extérieures qui sont plus tendues et ont des mailles plus larges. La nappe intérieure peut être en nylon torsadé ou nylon monofilament, alors que les nappes extérieures sont généralement en filaments de nylon torsadés.

**Un filet dérivant est un filet maillant qui n'est pas ancré. L'utilisation de grands filets dérivants, de plus de 2,5 kilomètres de long, a été interdite en vertu de la Résolution de l'Assemblée Générale des Nations Unies de 1991 et est actuellement interdite dans la zone de compétence de la CTOI au titre de la Résolution 17/07.**



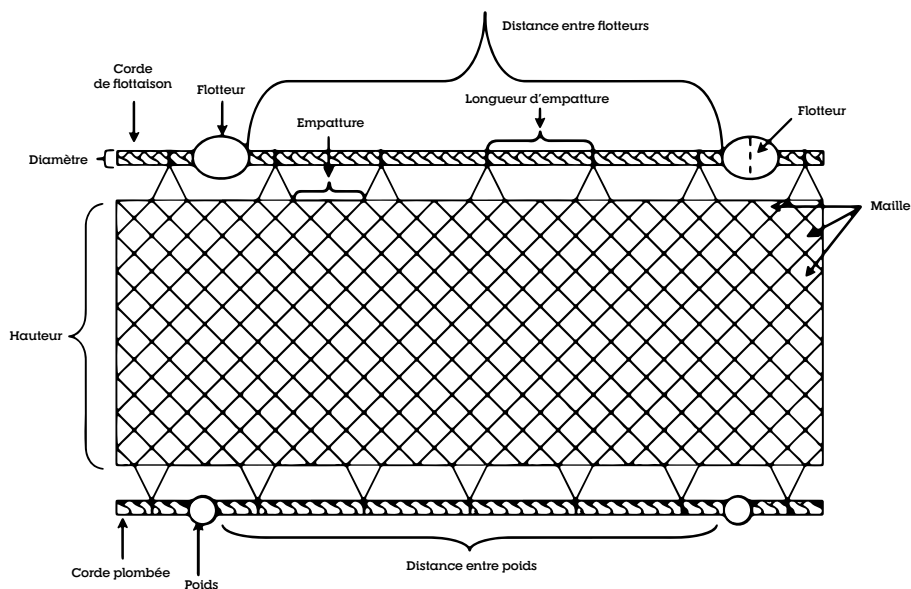
©CTOI

*Navire de pêche à filets maillants opérant dans l'océan Indien*

Les filets maillants capturent les poissons de trois manières différentes. Les poissons peuvent se retrouver coincés, retenus par une maille autour du corps; accrochés par les ouïes; ou emmêlés par les dents, les épines des nageoires ou toute autre partie saillante sans pour autant avoir pénétré la maille. Le maillage des filets maillants permet de sélectionner et de contrôler la taille des poissons capturés de manière très efficace. Les poissons qui sont plus petits que la maille du filet peuvent librement passer au travers alors que ceux, qui sont trop gros pour arriver à y enfoncer la tête jusqu'aux ouïes ont également peu de chances d'être capturés. Les trémails emmêlent aussi les poissons dans des trappes ou poches de filet. Cela se produit lorsque les poissons nagent à travers une des nappes extérieures, butent sur la nappe intérieure et se retrouvent transportés vers l'autre nappe extérieure, ce qui crée un effet de trappe ou de poche, les emprisonnant. Les trémails sont donc moins sélectifs en termes de la taille de ses prises.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



Source: CTOI 2021

Les filets maillants, y compris les trémails, sont très populaires à travers le monde, et utilisés pour la pêche côtière comme la pêche en mer surtout par les pêcheries artisanales. Dans les années 80, un certain nombre de pays faisaient usage considérable de filets dérivants en haute mer pour pêcher le thon. Toutefois, ces prises étaient également associées à un nombre élevé de captures accidentelles de mammifères marins et de tortues marines. En 1991, l'Assemblée Générale des Nations Unies a adopté la Résolution 46/215 qui demandait aux membres de la communauté internationale de mettre en œuvre les résolutions précédentes en exhortant les pays à interdire la pêche au filet dérivant et à s'assurer qu'un moratoire international à la pêche avec de grands filets dérivants pélagiques soit pleinement mis en œuvre en haute mer dans les océans et mers du monde avant le mois de décembre 1992.

757 navires enregistrés auprès de la CTOI pratiquent la pêche aux filets maillants.



Les filets maillants sont généralement composés de séries de nappes de filet, avec une ralingue inférieure lestée bordant le bas, et une ralingue supérieure à laquelle sont fixés des flotteurs. Ces nappes de filet sont disponibles sur le marché en «écheveaux» et tout navire peut facilement en stocker un grand nombre à bord pour fabriquer des filets en mer et remplacer ceux qui se perdent ou sont endommagés. La flottabilité de la ralingue supérieure (ligne de flotteurs) est assurée par de la mousse rigide, des bouées ovales ou cylindriques. La ralingue inférieure est lestée à l'aide de poids ou d'une corde avec âme en plomb intégrée. C'est la relation entre les flotteurs et la ralingue lestée qui détermine si le filet va flotter ou non.

Dans des eaux peu profondes, les filets fixes et trémails sont ancrés au fond marin et les lignes d'ancre en déterminent l'orientation verticale, alors que les filets dérivants sont eux mouillés à la surface ou juste en-dessous, ne sont pas ancrés et dérivent au gré des courants.

Les filets maillants sont fabriqués avec des brins de nylon monofilament et des matériaux multifilaments. La taille des mailles se mesure en étirant les mailles et en calculant la distance entre deux nœuds, en centimètres ou en millimètres. La distance qui sépare deux points de fixation du filet sur la ralingue supérieure est appelée la largeur de l'armement. Le rapport d'armement détermine la profondeur et la tension des nappes du filet. Ce ratio se calcule en divisant la longueur de filet attachée à la ralingue supérieure ou à la ralingue lestée par la longueur maximale du filet. On peut également le calculer en divisant la largeur d'armement d'une seule maille par sa longueur étirée. La taille et l'espacement des flotteurs sur la ralingue supérieure et des lests sur la ralingue inférieure dépendent également de la profondeur de pose du filet. Plusieurs nappes de filet peuvent être assemblées en un seul filet et plusieurs filets peuvent être connectés les uns aux autres pour former un filet plus long.

Les filets dérivants peuvent atteindre jusqu'à 60 km.

Sur les petits navires, les filets maillants sont manipulés à la main alors que sur les plus gros navires, des treuils hydrauliques/enrouleurs de filet sont employés pour manipuler et ranger les filets. Pour déterminer les prises par unités d'effort dans cette pêcherie, les observateurs devront collecter une série d'informations sur les caractéristiques du filet, la stratégie de pose ainsi que certaines caractéristiques du navire.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Un filet maillant de fond peut être défini comme étant un mur de filet ayant une ligne inférieure lestée pour le retenir sur le fond marin, et maintenu plus ou moins à la verticale par une ligne de flotteurs.

Autres appellations: filet de fond, filet maillant, filet emmêlant, trémail.

Nappe (écheveau) de filet: longueurs, profondeurs, maillages et matériaux divers, disponible chez les fabricants de filets.

Tessure: un certain nombre de nappes de filet connectées les unes aux autres en un dispositif de pêche unique pouvant être posé et viré.

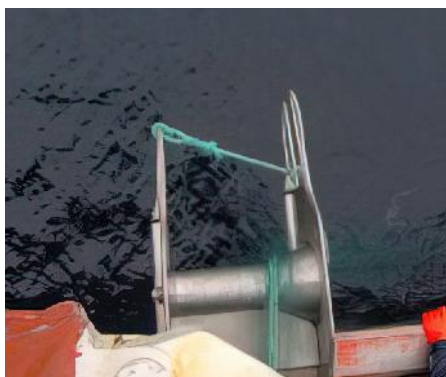
Ligne de flotteurs (ralingue supérieure): attachée à la rangée de mailles supérieure, et relie les nappes de filet entre elles pour en faire un filet plus long (tessure).

Ligne lestée (ralingue inférieure): cordage lesté attaché à la rangée de mailles inférieure, connectant un nombre défini de nappes de filet d'une tessure, conjointement avec la ligne de flotteurs.

Ancre et bouées d'extrémités: lests: ancre et bouées de marquage attachées à la fin de chaque tessure, (similaires ou identiques à celles utilisées pour marquer les extrémités d'une palangre).



Tambour ou enrouleur de filet utilisé pour haler le filet maillant

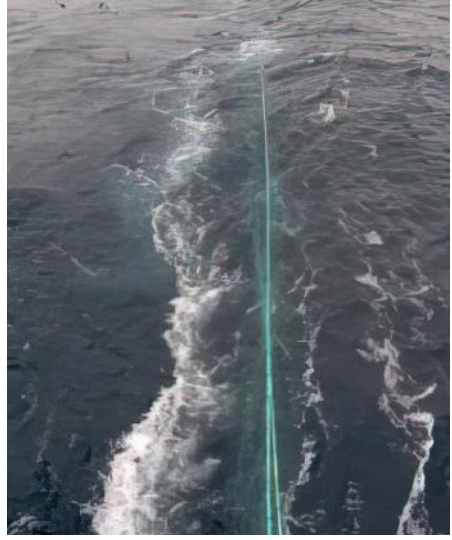


Guide permettant de remonter un filet maillant sur le navire par les côtés



©CTOI

*Glissière (ou canal) utilisée pour guider le filet de l'emplacement de virage à l'arrière du navire ou il sera rangé, prêt à être de nouveau déployé*



©CTOI

*Mouillage d'un filet maillant: ralingues supérieure et inférieure lestée visibles*



©CTOI

*Maillons de chaîne utilisés pour ancrer le filet*

## Pêche à la canne

La pêche à la canne se pratique à l'aide d'une ligne garnie d'un hameçon montée sur une canne. Les cannes sont en bois (incluant le bambou, construites avec un bambou refendu) et de plus en plus, en fibre de verre. En pêche industrielle, les «*canneurs*» qui pêchent le thon peuvent faire 15 à presque 40 mètres de long avec des installations spéciales qui leur permettent d'utiliser autant de cannes que possible sur le côté du navire et de stocker des appâts, si possibles vivants, dans les meilleures conditions. Les cales à poisson sont divisées en une cale principale centrale et de plus petits cales et réservoirs. La cale principale est utilisée pour conserver les captures et est généralement réfrigérée sur les plus gros navires. Les plus petits navires peuvent utiliser de la glace pour conserver les captures lors de sorties de pêche courtes.



©CTOI

*Canneur de la flotte des Maldives*



©CTOI

*Pêche à la canne avec pulvérisation d'eau*

Comme pour les opérations de pêche à senne coulissante, le plus gros de l'activité quotidienne des canneurs est consacré à la recherche des poissons; les manœuvres de pêche sont, elles, effectuées relativement rapidement. Toutefois, contrairement aux senneurs à senne coulissante, les canneurs passent également une partie considérable de leur temps à attraper des appâts vivants. Les zones de pêche au thon sont souvent éloignées des zones de pêche d'appâts, ce qui représente un défi majeur

pour cette technique de pêche. La pêche à l'appât se pratique dans des eaux abritées et cible des sardines, anchois et petits maquereaux. L'opération est souvent effectuée la nuit pour pouvoir attirer certaines espèces d'appâts à l'aide de lumières. Parfois, des lumières sous-marines sont également utilisées.

Des sennes coulissantes sont généralement utilisées pour capturer les espèces d'appâts les plus difficiles et sont déployées par le canneur, des skiffs ou depuis la plage. Des carrelets (filets «*boke-ami*») sont utilisés pour capturer les espèces d'appâts les plus fragiles. Ces filets sont déployés sur le côté du canneur. Les appâts sont transférés à l'aide d'épuisettes (méthode sèche) ou de seaux remplis d'eau (méthode humide) dans des réservoirs d'appâts où circule de l'eau de mer.

Les méthodes de recherche de thon sont similaires à celles utilisées par les senneurs à senne coulissantes et incluent:

- des sonars et des sondeurs permettant de détecter les bancs de poissons à proximité immédiate du navire et d'évaluer les caractéristiques du banc avant la pose du filet;
- la recherche des oiseaux marins associés aux bancs de thons;
- la recherche des bancs de dauphins ou d'autres mammifères marins;
- la localisation ou le déploiement de dispositifs de concentration de poissons (DCP), ou d'autres objets flottants tels que des troncs d'arbres ou des animaux morts sous lesquels les poissons sont susceptibles de se rassembler.

Une fois le banc repéré, le navire s'en approche à vitesse maximale. Le sonar indique si les thons sont présents, la taille des poissons et la densité du banc, tandis que l'échosondeur indique la profondeur du banc. Ces deux appareils sont étroitement surveillés durant l'opération.



## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Dès que le navire est positionné sur le banc, il s'arrête et les pulvérisateurs sont activés. Aussitôt que le banc approche la surface, l'ordre est donné de commencer à boêter. La combinaison de l'agitation de surface causée par l'eau pulvérisée et des appâts vivants crée chez les poissons une frénésie alimentaire. La pêche commence lorsque les thons sont vus proches de la surface ou en surface et des appâts vivants sont utilisés. Des leurres artificiels remplacent généralement les appâts vivants une fois la frénésie alimentaire déclenchée.

Les poissons accrochés sont sortis hors de l'eau très rapidement et plusieurs tonnes peuvent être ainsi capturées en un court laps de temps. Un seul pêcheur peut facilement remonter jusqu'à 15 kg de poissons. Les cannes sont souvent doublées pour remonter les poissons les plus lourds.



©CTOI

*Thon pêché à la canne et remonté à bord*

Des lignes spéciales sont également accrochées à l'extrémité des cannes, les reliant à des treuils lorsque des poissons particulièrement gros requièrent une puissance de levage supérieure.

Lorsque la pêche se déroule sur DCP, les premières captures sont en général composées de comètes saumon et de coryphènes. Ces poissons occupent la couche d'eau supérieure et doivent être pêchés avant pour permettre la capture des albacores et des listaos. La pêche peut parfois être interrompue avant que le banc ne soit épuisé et le navire dérive alors avec le banc. Différentes méthodes sont utilisées pour encourager les thons à se regrouper sous le canneur avant la prochaine manœuvre de pêche. Celles-ci incluent :

- pêcher de façon intensive mais sur de courtes périodes;
- activer les pulvérisateurs et boêter entre les sessions de pêche;
- dériver de jour comme de nuit;
- allumer de puissants projecteurs de pont pendant la nuit.

Les canneurs collaborent souvent avec les senneurs. Après avoir rempli leurs cales à poisson, ils peuvent passer un accord avec un senneur et lui indiquer l'emplacement du banc.



*Captures dans la cale d'un canneur*



*Captures sur le pont d'un canneur*

## *Canneur*

Les canneurs travaillant exclusivement pour les senneurs ne débarquent pas leurs propres prises et sont payés directement par la maison mère des senneurs. Ils dérivent avec un banc de thons associé jusqu'à ce qu'il soit suffisamment grand pour être commercialement rentable. Les canneurs déploient également des DCP pour le compte des senneurs.

La communication entre les groupes de navires travaillant ensemble peut leur permettre de couvrir plusieurs centaines de miles, les senneurs fournissant de précieuses informations météorologiques aux canneurs qui sont plus petits et plus vulnérables.



## ANNEXE III: Navigation, latitude et longitude

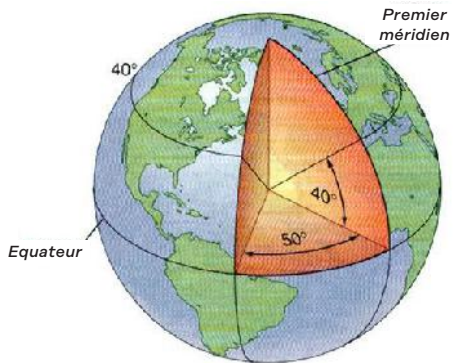
N'importe quelle position, n'importe où sur terre, peut être exprimée en degrés de latitude et de longitude. Les lignes de latitude mesurent les positions au nord et au sud de l'équateur et sont représentées par des lignes horizontales qui parcourent les cartes d'est en ouest (ou d'ouest en est). La ligne de l'équateur (latitude  $0^\circ$ ) fait le tour de la Terre; elle se trouve exactement à mi-chemin entre le pôle Nord et le pôle Sud, et divise la planète en un hémisphère nord et un hémisphère sud. D'un point de vue technique, les latitudes sont des mesures angulaires exprimées en degrés (marquées d'un  $^\circ$ ) qui vont de  $0^\circ$  à l'équateur (basse latitude) à  $90^\circ$  aux pôles nord et sud. Les latitudes ne peuvent pas dépasser  $90^\circ$  Nord ou Sud:

Symbole d'abréviation pour les latitudes situées au Nord de l'équateur (N);

Symbole d'abréviation pour les latitudes situées au Sud de l'équateur (S).

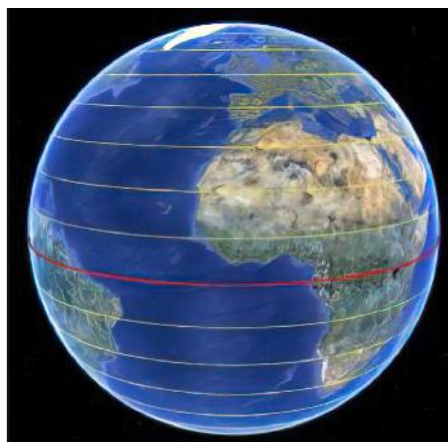
En navigation, les longitudes sont utilisées pour les mesures est-ouest. Des lignes qui parcourent une carte du nord au sud représentent des lignes de longitude constante.

Toutes les lignes de longitude se croisent aux pôles. Le méridien de «Greenwich» ou le «méridien d'origine» est la ligne de longitude (méridienne) qui passe à travers

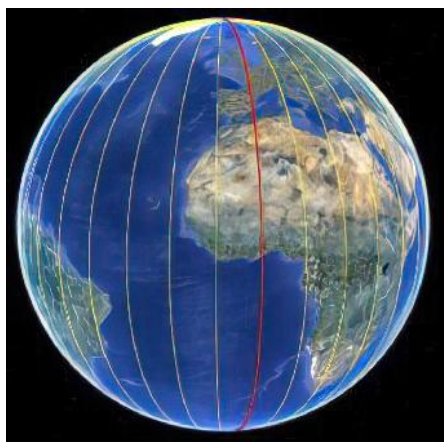


*Vue éclatée de la terre. La ligne est-ouest située à  $40^\circ$  au nord de l'équateur est la latitude  $40^\circ$  N, la ligne nord-sud située à  $50^\circ$  à l'ouest du méridien d'origine est la longitude  $50^\circ$  O*

l'Observatoire royal de Greenwich en Angleterre. Elle a été choisie comme la Longitude 0° et toutes les lignes de longitude sont mesurées en degrés à l'Est (E) ou à l'Ouest (O) de Greenwich jusqu'à un maximum de 180°. La ligne de longitude se trouvant à cette position est appelée la longitude 180° ou la ligne de changement de date. Le méridien de Greenwich et la ligne de longitude 180° divisent la terre en un hémisphère est et un hémisphère ouest.



Source: CTOI 2021



Source: CTOI 2021

Lignes de latitude

Lignes de longitude

À noter que les latitudes et les longitudes sont toutes deux mesurées en degrés (°) et en minutes (′), et divisions de minutes, ou secondes (″). Par exemple:  $34^{\circ} 21,5274' S$   $018^{\circ} 30,3789' E$ . Les décimales des minutes peuvent également être converties en secondes en les multipliant par 60, ex.  $34^{\circ} 21'31,644''S$  et  $18^{\circ}30'22,734''E$  pour pouvoir marquer plus facilement les positions sur une carte en projection de Mercator.

### Cartes de navigation

Une carte en projection de Mercator type montre une partie de la surface de la terre. Ces cartes de navigation sont orientées de sorte que le haut de la carte pointe toujours vers le Nord. Les lignes de latitude et de longitude sont des lignes droites; les lignes de latitude sont dessinées à l'horizontale sur

la carte [Est - Ouest] et les lignes de longitude sont dessinées à la verticale [Nord - Sud]. Les lignes de latitude et de longitude sont donc perpendiculaires (90°) les unes aux autres. Les unités de latitude sont inscrites sur les côtés, avec une valeur croissante en direction des pôles. Les unités de longitude sont inscrites en haut et au bas de la carte, avec un angle croissant en direction de l'Est ou de l'Ouest.

Toute position sur la carte peut être déterminée en traçant une ligne horizontale vers le côté de la carte pour obtenir sa latitude et en dessinant une ligne verticale allant de la position vers le haut ou le bas de la carte pour obtenir sa longitude.

### *Route et trajectoires de navire*

La route d'un navire indique la direction vers laquelle elle se dirige en termes de degrés. Elle est exprimée par une notation de trois chiffres, allant de 000 à 360 degrés, qui est obtenue à partir de la rose des vents marquée sur la carte.

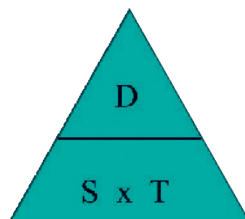
La route ou la trajectoire d'un navire peut être tracée sur une carte ou enregistrée sur un traceur électronique. Les systèmes de navigation électroniques permettent de sauvegarder les trajectoires sur le dispositif et souvent, de télécharger ces informations sur des appareils de stockage portatifs.

Ainsi, un inspecteur pourrait enregistrer une série de positions et les retracer sur la carte pour vérifier les mouvements d'un navire. De même, si le système utilisé sur le navire le permet, ses mouvements pourraient être copiés à partir du traceur ou de l'ordinateur employé pour la navigation. Ces informations pourraient alors être vérifiées par rapport aux données de SSN.

### *Vitesse et distance*

En termes de navigation, la distance se calcule en «mille marin» (*nm*) et la vitesse se mesure en «mille marin par heure» (noeud). Un mille marin est égal à 1,852 kilomètre. Par définition, un (1) mille marin est égal à une (1) minute de latitude et peut être mesuré à l'aide de l'échelle des latitudes se trouvant à gauche ou à droite de la carte. Toutefois, il est important de souligner qu'en raison de la projection (projection Mercator) des cartes de navigation de référence, la distance **ne peut être mesurée qu'à l'aide de l'échelle des latitudes la plus proche et non par rapport à l'échelle des longitudes.**

En théorie, la distance la plus courte entre deux points, peu importe leurs positions sur la surface de la planète, est l'arc de méridien, soit l'angle créé par les lignes reliant les deux points au centre de la terre. En cas de trajectoires rectilignes nord-sud où la longitude ne change pas, la même distance entre deux positions peut être calculée en déterminant la différence au niveau des latitudes (d-lat) en termes de minutes, ce qui équivaut à la distance en milles marins.



Calculer de manière précise la distance qui sépare deux positions ayant des latitudes et des longitudes différentes est un exercice autrement plus complexe qui requiert des formules d-lat et d-long.

$$A = \sin^2(d\text{-lat}/2) + \cos[\text{début lat}] * \cos[\text{fin lat}] * \sin(d\text{-long}/2)^2$$

$$C = 2 * (\text{atan2}[A^{0.5}, (1-A^{0.5})])$$

$$\text{Distance En kilomètres} = C * 6371$$

$$\text{En milles marins} = C * 3440$$

Toutefois, cette opération est facilitée sur les cartes Mercator car des compas à pointes sèches peuvent être utilisés pour mesurer la distance entre les deux points et à l'aide de l'échelle de latitudes la plus proche sur le côté de la carte, la distance en milles marins peut être obtenue.

Où:

$$\rightarrow d\text{-lat} = \text{latitude1} - \text{latitude2};$$

$$\rightarrow d\text{-long} = \text{longitude1} - \text{longitude 2};$$

La distance parcourue par un navire, sa vitesse ou le temps qu'il mettra pour naviguer d'une position à une autre, peuvent être calculés à l'aide d'équations (vitesse temps distance).

Vitesse	$V = D / T$ mils marins par heure (nœuds)
Temps	$T = D / V$ Temps en heures et / ou / minutes (h: min)
Distance	$D = V \times T$ mils marins (nm)

Il est peu probable que l'inspecteur ait à calculer des distances lors d'une inspection de routine. Toutefois, si, lorsque les coordonnées de deux positions sont comparées aux heures enregistrées, la distance parcourue semble indiquer que le navire bougeait à une vitesse improbable, cela doit être vérifié.

*Par exemple, un senneur à senne coulissante lance un filet alors que la position du navire est 14° 20' S et 080° 40E à 1800 et 6-heures plus tard, un second mouillage, correspondant à une nouvelle position de navire, soit 18° 00 S et 081° 00'E à 2400, est enregistré. La différence en termes de latitude entre ces deux positions est de 3° 40', ce qui équivaut approximativement à 220 mils marins. Pour parcourir une telle distance en six heures, la vitesse du navire devait excéder 36 nœuds. Est-ce un scénario possible ?*

### Fuseaux horaires

Un fuseau horaire est une zone de la surface terrestre où la même heure normale rythme les activités légales, commerciales et sociales. Sur certains navires, toutes les indications de temps se rapportent au fuseau horaire de l'État du pavillon ou du siège social de la société.

Lors de l'inspection des livres de pêche et des heures des coups de pêche, vérifier et demander dans quel fuseau horaire opérait le navire et si l'heure a été changée lors de la sortie de pêche. Ceci devra être pris en compte lors de la comparaison des heures de pêche aux différentes positions du navire. L'heure moyenne de Greenwich (Greenwich Mean Time - GMT), désormais appelée le temps universel coordonné (UTC), est l'heure au méridien origine de Greenwich et la référence commune choisie pour déterminer l'heure des activités de pêche, ex. les heures de positions SSN sont fournies en UTC et peuvent être ensuite converties en heure locale à l'aide de calculs de fuseau horaire.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Termes de navigation de base

TERME	SIGNIFICATION GÉNÉRALE
Tribord	Le côté droit du navire lorsqu'on regarde vers l'avant de celui-ci.
Bâbord	Le côté gauche du navire lorsqu'on regarde vers l'avant de celui-ci.
Avant	La partie avant du navire (c'est-à-dire en direction de la proue).
Arrière	La partie arrière du navire (c'est-à-dire en direction de la poupe).
Par le travers	La partie se trouvant au milieu du navire. La ligne du milieu qui traverse le navire de bâbord à tribord.
Dans la mâture	Généralement signifie monter dans la superstructure du mât.
Passerelle	Le compartiment ou la position d'où la navigation du navire est effectuée par le capitaine. La passerelle fournit une vue dégagée et permet de voir clairement ce qu'il y a devant le navire et sur les côtés; souvent même, elle fournit une vue à 360 degrés.
Pont	Tout «sol» sur lequel vous pouvez marcher à l'intérieur comme à l'extérieur du navire. En extérieur, il est souvent désigné par le terme Pont Supérieur.
Carte	Une carte marine du littoral indiquant les caractéristiques côtières importantes pouvant être utiles pour la navigation. Une carte marine indique également la profondeur des eaux à l'aide des courbes isobathes précises utilisées pour la navigation.
Mille marin (nm)	Un mille marin est par définition égal à une minute (1/60 d'un degré) de latitude au cours de toute ligne longitude. En expression de distance conventionnelle, cela équivaut à approximativement 2 020 yards ou 1,85 kilomètre. La mesure de référence pour les distances en matière de navigation maritime et aérienne car elle est basée sur les latitudes. Sur la carte en projection de Mercator, la distance peut être mesurée en utilisant l'échelle des latitudes se trouvant sur le côté et la mesure doit se faire sur la section de l'échelle la plus proche de la zone où les positions sont mesurées.
Nœud (nd)	Un nœud = 1 mille marin par heure. Il mesure la vitesse et non la distance.
Compas gyroscopique	Un compas très stable, à roue gyroscopique, qui recherche le nord géographique. Indique des relèvements et des routes vrais.
Compas magnétique	Un compas qui indique le pôle Nord magnétique. Sujet à des erreurs de Variation et de Déclinaison.
Passage au méridien	Le moment auquel le soleil n'est ni au Nord ni au Sud du navire (en fait, un midi propre au navire). À l'aide d'un sextant, la latitude exacte du navire peut être calculée en utilisant l'almanach nautique.
Le livre de bord du navire	Document sujet à contrôle, sous la responsabilité du capitaine. Il s'agit d'un document juridique et peut servir de preuve, y compris dans des procédures judiciaires. Toutes les activités du navire y sont enregistrées, ainsi que tous les rapports de navigation et opérations d'étalonnage d'équipements clés. Fausser ou modifier toute entrée du livre est un délit.

## ANNEXE IV: Formulaire

### *Demande préalable d'entrée au port (annexe I de la RMREP de la CTOI)*

DEMANDE PRÉALABLE D'ENTRÉE AU PORT			
1. Port d'escale envisagé	<input type="checkbox"/> (Saisir le nom du port) <input type="checkbox"/> (Saisir le nom du port) <input type="checkbox"/> Autre		
2. État du port	(Saisir le nom de l'État du port)		
3. Date et heure d'arrivée estimées	___/___/_____H_____mn		
4. Objet(s)	<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation du poisson <input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Force majeure		
5. Nom du port et date de la dernière escale	_____ / _____ / _____		
6. Nom du navire		7. État du pavillon	
8. Type de navire		9. IRCS	
10. Contact pour information sur le navire			
11. Propriétaire(s) du navire			
12. ID certificat d'immatriculation		13. ID OMI	
14. ID externe		15. ID CTOI	
16. SSN	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui: National <input type="checkbox"/> Oui ORGP(s)	Type:	

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

17. Dimensions du navire		Longueur		Largeur		Tirant d'eau		
18. Nom et nationalité du capitaine du navire								
19. Autorisations de pêche appropriées								
Identifiant	Délivrée par	Période de validité	Zone(s) de pêche		Espèces	Engin		
20. Autorisations de transbordement appropriées								
Identifiant		Délivrée par			Période de validité			
21. Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs								
Date	Lieu	Nom	État du pavillon	Numéro ID	Espèces	Produit	Zone de capture	Quantité
22. Captures totales à bord							23. Captures à débarquer	
Espèces		Produit		Zone de capture		Quantité	Quantité	



## Formulaire - Demande préalable d'entrée au port (application e-PSM)



### Advance Request for Entry in Port (AREP)

Vessel information			
Intended port of call	Port de Pointe des Galets		
Port of call state	France (EU)		
Estimated local date and time of arrival	22 April 21 - 01:45 UTC		
Purposes	- Landing		
Port of last port call / Date of last port call	MGSMS		19 Apr 2021
Vessel Name	Île Sainte Marie	Flag	Madagascar
Type of vessel	Cargo Freezers	IRCS	5RYX
Vessel contact information	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Master:</b> ANDRIAMAHERY Lalaina Michel [Madagascar] Phone: +261343548884 - Mobile: +262693906297 Email: harrys.spsm@yahoo.fr</li> <li>- <b>Owner:</b> Société de Peche de Saint Marie (SPSM) [Madagascar] Phone: +261343548884 - Mobile: +261343548821 - Fax: +261 Email: harrys.spsm@yahoo.fr</li> <li>- <b>Beneficial Operator:</b> Société de Peche de Sainte Marie (SPSM) [Madagascar] Phone: +261343548884 - Mobile: +261340548821 Email: spsmstainteMarie2@gmail.com</li> <li>- <b>Operator:</b> VANGHOU Jacques Philippe [Madagascar] Phone: +261343548802 Email: philippe.vanghou@spsm.mg</li> </ul>		
Certificate of Registry ID, NRN or CFR	TM11039	IMO ID	
External id	5RYX	IOTC ID	
VMS scope	Yes: national	VMS type	Inmarsat
Vessel dimensions (length/beam/draft)	24.95 / 10.16 / 3.00	Total Volume of Fish Hold(s) (m <sup>3</sup> )	0.00
Vessel master	ANDRIAMAHERY Lalaina Michel, Madagascar		
Types of gear	Unknown		
Port of registration	Toamasina, MG (MGTOA)		

Relevant Fishing authorisation(s)						
Identifier	Issued by	Valid from - Valid to	Fishing area(s)	Species	Gear	Type

Relevant Transhipment authorisation(s)		
Identifier	Issued by	Valid from - Valid to

Transhipment information									
Date	In Port / At Sea	Received/offloaded	Vessel name	Flag	ID number	Species	Product form	Catch area(s)	Quantity

Catch onboard and catch declared to be landed and/or transhipped					
Species	Product form	Catch area(s)	Quantity on board declared (Kg)	Quantity to be landed (Kg)	Quantity to be Transhipped (Kg)
Groundfishes (GRO)	Not elsewhere identified	Madagascar	3,374	3,374	0
Wahoo (WAH)	Not elsewhere identified	Madagascar	1,010	1,010	0
Groundfishes (GRO)	Fillet	Madagascar	1,135	1,135	0
Wahoo (WAH)	Fillet	Madagascar	400	400	0
Billfish mixed (BIL)	Loins	Madagascar	17	17	0
Indo-Pacific Sailfish (SFA)	Loins	Madagascar	70	70	0
Yellowfin tuna (YFT)	Loins	Madagascar	355	355	0
Yellowfin tuna (YFT)	Not elsewhere identified	Madagascar	1,020	1,020	0
Groundfishes (GRO)	Not elsewhere identified	Madagascar	405	405	0
Octopuses (OCZ)	Not elsewhere identified	Madagascar	6,012	6,012	0
Tropical spiny lobsters (SLV)	Not elsewhere identified	Madagascar	2,772	2,772	0
Groundfishes (GRO)	Whole/rounded - Not processed	Madagascar	2,059	2,059	0

Source: CTOI 2021

## ANNEXE V:

# Descriptions des champs de données et guide pour remplir la demande préalable d'entrée au port (annexe I de la RMREP de la CTOI)

N° Champ	Champ de données	Description du champ
1	Port d'escale envisagé	Enregistrer, en texte libre, le nom et le code du port dans lequel le navire demande à entrer.  Exemple: <i>Mombasa</i>
2	État du port	Enregistrer le nom de l'État du port en utilisant les codes pays/territoires ISO 3166 alpha-3.  Par exemple: MOZ (pour Mozambique)
3	Date et heure d'arrivée estimées	Consigner la date et l'heure d'arrivée estimées du navire aux limites du port. Le navire devra peut-être demander la permission ou solliciter la présence d'un pilote des autorités portuaires pour entrer dans le port.  Utiliser le format de date/heure: AAAA MM JJ / HH MM  Exemple: <b>2012 11 25 / 23 30</b>
4	Objet(s)	Consigner toutes les raisons pour lesquelles le navire demande l'accès au port: transbordement, conditionnement, transformation du poisson, approvisionnement en carburant, avitaillement, entretien, mise en cale sèche.  Les codes communément acceptés peuvent être utilisés. Exemple: LAN; TRX pour débarquement et transbordement
5	Nom du port et date de la dernière escale	Enregistrer en texte libre le nom ou le code du dernier port où le navire a fait escale et consigner la date de la dernière escale en utilisant le format AAAA MM JJ.  Exemple: <b>Durban 2012 07 23</b>

N° Champ	Champ de données	Description du champ
6	Nom du navire	Texte libre: Inscrire le nom complet du navire tel qu'il est immatriculé dans les documents pertinents de l'État du pavillon.  Exemple: <b>Koryo Maru -11</b>
7	État du pavillon	Enregistrer le nom de l'État du pavillon où le navire est immatriculé en utilisant les codes pays/territoires ISO 3166 alpha-3.  Exemple: <b>NZL</b> (pour Nouvelle Zélande)
8	Type de navire	Enregistrer en utilisant le code ISSCFV (aussi appelé codes FAO du type de navires).  Exemple: PS ( <b>pour senneur</b> ), LL (pour palangrier)
9	IRCS	Enregistrer l'indicatif international d'appel radio du navire assigné par les autorités nationales chargées de délivrer les licences  Exemple: <b>TTFC, MD66G, UDSF, CHDS</b>
10	Contact pour information sur le navire	Texte libre: noter les moyens de communiquer avec le navire, soit directement et / ou via l'agent du navire. Il est très important que les autorités de l'État du port puissent répondre à la demande du navire.  Les moyens de communication peuvent inclure: INMARSAT, fax, courriel, téléphone mobile  Exemple: Agent – M. Adams +3482456321 Numéros de <b>téléphone du navire: 81-3-5473-0513, Fax 81-3-5473-0523</b> Courriel <b><a href="mailto:ujc@unitedjpn.co.jp">ujc@unitedjpn.co.jp</a></b>
11	Propriétaire(s) du navire	Texte libre: Consigner les détails complets du propriétaire du navire ainsi que ses coordonnées.  Exemple: Propriétaire: <b>Wang Tat Corporation Pte Ltd,</b>  Adresse: <b>27-4,4-chome Shinbashi, Minato-ku, Tokyo Japan</b> Tél: <b>03-5473-0513</b> FAX: <b>03-5473-0523</b> COURRIEL: <b><a href="mailto:ujc@unitedjpn.co.jp">ujc@unitedjpn.co.jp</a></b>
12	ID certificat d'immatriculation	Consigner l'identification numérique ou alphanumérique de l'immatriculation du navire telle qu'elle a été délivrée par l'État du pavillon.  Exemple: <b>FRA000854430</b>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

N° Champ	Champ de données	Description du champ
13	ID navire OMI, si disponible	<p>Enregistrer (si disponible) le numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale et du Lloyds Register. Le numéro d'identification OMI est composé des trois lettres «<i>OMI</i>» suivies du numéro comportant sept chiffres.</p> <p style="text-align: right;">Exemple: <b>IMO1234567</b></p>
14	ID externe, si disponible	<p>Enregistrer en texte libre</p> <p>Nom du navire et port d'immatriculation; ce qui est une pratique internationale et, dans la plupart des cas, une exigence nationale. Le nom du navire sera affiché sur la proue et le nom du navire et le port d'immatriculation seront affichés sur la poupe.</p> <p style="text-align: right;">Exemple: <b>SEIWA / Panama</b></p> <p>IRCS (indicatifs d'appel radio de l'Union internationale des télécommunications); doivent être affichés sur les côtés bâbord et tribord de la superstructure du navire ou sur le flanc du navire. S'agissant des navires d'une longueur supérieure à 25m, la hauteur des lettres doit être d'au moins 1 m et l'épaisseur approx. 16 cm. Le lettrage doit être inscrit en blanc sur fond noir, ou en noir sur fond blanc. L'IRCS peut être écrit sous forme de lettres de l'alphabet.</p> <p style="text-align: right;">Exemple: <b>JAAL</b></p>
14	ID externe, si disponible (suite)	<p>Lorsque l'UIT (Union internationale des télécommunications) attribue un «<i>identifiant national</i>» à un pays, cela peut être affiché avec la licence ou le numéro d'immatriculation de l'État du pavillon. Dans ce cas, l'identifiant national sera séparé des autres caractères par un trait d'union.</p> <p style="text-align: center;">Par exemple: 9WA-9WZ (série de numéros attribués par l'UIT à la <i>Malaisie</i>)</p> <p>Numéro de licence ou d'immatriculation assigné par l'État du pavillon. Un État du pavillon peut aussi attribuer un numéro d'immatriculation et de licence pour identifier les navires. Ces identifications peuvent être affichées sous forme de lettres de l'alphabet ou de numéros et lettres d'immatriculation destinés à un secteur de pêche.</p> <p style="text-align: right;">Exemple:</p> <p style="text-align: center;"><b>ST473-LT</b> (le numéro d'immatriculation est le ST473 et le secteur de pêche est la pêche à la ligne et la pêche au <i>thon</i>)</p>
15	ID CTOI	<p>Enregistrer le numéro CTOI sous lequel le navire est immatriculé / autorisé par la CTOI</p> <p style="text-align: right;">Par exemple: <b>LOT008614</b></p>

N° Champ	Champ de données	Description du champ
16	SSN	<p>Vérifier si le navire est équipé d'un SSN;</p> <p>Oui: National- Noter s'il communique à l'État du pavillon des données en ce qui concerne l'autorisation de l'État du pavillon délivrée au navire</p> <p>Oui: ORGP - Noter si le SSN communique des données à l'ORGP soit directement ou via son État du pavillon</p> <p>Exemple:NON      OUI – National      Oui - ORGP</p>
	Type	<p>Enregistrer en texte libre le type de SSN.</p> <p>Exemple:INMARSAT-C      Argos      Euteltracs</p>
17	Dimensions du navire	<p>Enregistrer en texte libre et sous forme numérique.</p> <p>Il s'agit d'information standard requise pour entrer dans la plupart des ports pour des manœuvres d'accostage et le navire doit communiquer ses dimensions telles qu'elles figurent sur son document d'immatriculation.</p> <p>Exemple:LHT – 54 m      Largeur - 12 m      Tirant d'eau - 6,5 m</p>
18	Nom et nationalité du capitaine du navire	<p>Enregistrer en texte libre le nom du capitaine de pêche / capitaine du navire. (ou in absentia la personne à bord détenant la responsabilité juridique).</p> <p>La nationalité du capitaine de pêche, d'après les détails de son passeport, doit être consignée.</p> <p>Il convient de noter qu'un navire peut enregistrer les détails de deux capitaines lorsque ces postes sont occupés par deux personnes.</p>
19	Autorisation(s) de pêche appropriée(s)	<p>Il existe deux catégories d'autorisations de pêche:</p> <p>ATF obligatoire délivrée par son État du pavillon pour pêcher en haute mer et dans la zone d'une ORGP.</p> <p>Licence de pêche dont le navire a fait la demande auprès des États côtiers pour pêcher à l'intérieur de leurs ZEE (zones économiques exclusives).</p> <p>Enregistrer les détails de chaque autorisation de pêche qui correspondent aux zones, aux captures et aux engins de pêche à bord en ce qui concerne: le numéro d'identifiant, l'autorité émettrice, la période de validité, les zones de pêche, les espèces et les engins. Le navire doit posséder des autorisations en cours de validité (à jour).</p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

N° Champ	Champ de données	Description du champ
19	Identifiant	<p>Consigner l'identification numérique ou alphanumérique de l'autorisation de pêche (licence de pêche / permis / autorisation). Exemple: (Japon) Numéro de licence T1599 (Seychelles) SC2011_14</p>
	Délivrée par	<p>Enregistrer en texte libre le nom de l'autorité / l'institution / le ministère public concerné de l'État du pavillon ou l'État côtier qui délivre la licence / le permis / l'autorisation de pêche. Par exemple: Director of Fisheries Management Division, Fisheries Agency, Ministry of Agriculture Forestry and Fisheries, Government of Japan</p>
	Période de validité	<p>Enregistrer la date à laquelle l'autorisation de pêche viendra à expiration. Utiliser le format AAAA MM JJ <b>Exemple: 2017 07 31</b></p>
	Zone(s) de pêche	<p>Enregistrer en texte libre L'ATF de l'État du pavillon remise au navire doit indiquer sous quelle ORGP et dans quelles zones statistiques de la FAO le navire est autorisé à opérer. Enregistrer en texte libre Exemple 1: Océan Atlantique / océan Indien / océan Pacifique oriental Exemple 2: océan Indien (zones FAO 51 &amp; 57)</p> <p>L'ATF de l'État côtier ne peut autoriser le navire à opérer que dans sa ZEE. Des conditions peuvent aussi s'appliquer en ce qu'il s'agit de la distance à laquelle le navire est autorisé à pêcher par rapport à la côte, ou des zones d'exclusion des pêcheries. Exemple: ZEE tanzanienne (Pas à moins de 12 milles marins de la côte).</p>
	Espèces	<p>Enregistrer les détails sur les espèces de poissons répertoriées comme espèces cibles par chaque autorisation de pêche. Il est à noter que ces espèces peuvent être déclarées comme des groupes d'espèces. Enregistrer en texte libre Exemple: Thons et espèces apparentées (hormis le thon rouge)</p>
	Engin	<p>Enregistrer en texte libre ou en code ISSCFG (aussi appelé codes d'engins de pêche de la FAO) les engins de pêche autorisés / sous licence pouvant être utilisés par le navire. Exemple: Palangre ou (LL) Note: tout autre engin trouvé à bord qui n'est pas spécifié peut être considéré comme engin de pêche INDNR.</p>

N° Champ	Champ de données	Description du champ
20	Autorisation(s) de transbordement appropriée(s)	<p>Enregistrer les détails de chaque autorisation de transbordement qui correspond aux poissons que le navire a à son bord, ce qui comprend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ l'identifiant de chaque <i>autorisation</i>;</li> <li>→ les détails de l'autorité émettrice; et</li> <li>→ la période de validité de l'autorisation.</li> </ul>
	Identifiant	<p>Enregistrer l'identification numérique ou alphanumérique de l'autorisation / du permis / de la licence de transbordement. Enregistrer l'identifiant unique du transbordement.</p>
	Délivrée par	<p>Enregistrer en texte libre le nom de l'autorité / de l'institution / du ministère public approprié de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP délivrant la licence / le permis / l'autorisation de transbordement.</p> <p>Par exemple: <b>Tsuyoshi ONODERA, Far Seas Fisheries Division, Fisheries Agency of JAPAN</b></p>
	Période de validité	<p>Enregistrer les dates de début et de fin auxquelles un navire est autorisé à transborder.</p> <p>Format: Délivré JJ MM AAAA Expiration JJ MM AAAA.</p>
	Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs	<p>Cette rubrique du formulaire doit être remplie lorsque le navire faisant une demande d'entrée au port a embarqué des captures d'un / de navire(s) donateur(s) lors des opérations de transbordement.</p>
21	Date	<p>Enregistrer la date du transbordement. Format: JJ MM AAAA. Exemple: <b>21 10 2012</b></p>
	Lieu	<p>Enregistrer la position (latitude et longitude ou port) où ont eu lieu les transbordements</p> <p>Format; <b>Po<sup>sition</sup></b> - Latitude JJ MM (N ou S) / Longitude JJJ MM (E ou O) <b>ou nom du port en texte libre.</b></p> <p>Exemple: Position; <b>05o 45' S / 067o 15' E</b> <b>Port Cape Town</b></p>
	Nom	<p>Enregistrer en texte libre le nom complet du navire donateur d'où proviennent les poissons</p> <p>Exemple: <b>CHIYO MARU NO.18</b></p>
	État du pavillon	<p>Enregistrer l'État du pavillon du navire donateur. Utiliser les codes pays / territoires ISO 3166 alpha-3</p> <p>Exemple: <b>MOZ</b> (pour Mozambique)</p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures


du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

N° Champ	Champ de données	Description du champ
22	Captures totales à bord	Enregistrer le total des captures / produits à bord lorsque le navire entre au port. Les détails doivent comprendre: les espèces, les produits, la zone de capture et la quantité.
	Espèces	Enregistrer une liste complète des espèces à bord. Utiliser les codes des espèces de la FAO. Exemple: <b>YFT</b> pour Albacore <b>BET</b> pour Patudo
	Produit	Voir les codes des produits pour le transbordement
	Zone de capture	Voir l'enregistrement de la position / zone pour le transbordement
	Quantité	Enregistrer le poids de chaque espèce et produit. Enregistrer les poids en kilos (kg).
23	Captures à débarquer	Enregistrer les détails et la quantité des captures qui seront débarquées au port. e-PSM: enregistrer séparément la capture à débarquer et la capture à transborder.



## ANNEXE VI:

# Liste de contrôle – Évaluation de la Demande préalable d'entrée au port

		<b>LISTE DE CONTRÔLE</b> <b>ÉVALUATION DE LA DEMANDE PRÉALABLE D'ENTRÉE AU PORT</b>	
Nom de l'agent		ID	
Éléments / Actions	Date du début de l'action	Irrégularités éventuelles /commentaires / résultats des actions	
AREP reçue	...../...../.....		
Nom du navire			
Pavillon			
Numéro CTOI			
<input type="checkbox"/> Premier port d'escale <input type="checkbox"/> Occasionnel <input type="checkbox"/> Régulier			
Nom du port et date de la dernière escale:			
Objet de l'escale:	<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation du poisson <input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> <i>Force majeure</i>		

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Vérification sur les listes des navires INDNR (CTOI, ICCAT, CCSBT, IATTC, WCPFC, COLTO, NAFO, OPRT, UNION EUROPÉENNE, NORVÈGE)	___/___/___	Sur la liste des navires INDNR: Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Vérification sur les listes positives	___/___/___	Sur la liste positive: Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Si le navire ne figure pas sur les listes positives, contacter: <input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> autres _____	___/___/___	
Réception de la réponse	___/___/___	
Autorisation de pêche de l'État du pavillon	___/___/___	
Si l'autorisation n'est pas fournie, contacter: <input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> État côtier	___/___/___	
Autorisation de transbordement	___/___/___	
Si l'autorisation n'est pas fournie, contacter: <input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> autres _____	___/___/___	
Réception de la réponse	___/___/___	
Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs	___/___/___	
Navires donateurs pas sur la liste positive, contacter: <input type="checkbox"/> État du pavillon <input type="checkbox"/> autres _____	___/___/___	
Réception de la réponse	___/___/___	

<p>Demande d'informations complémentaires</p>	<p>Oui ___/___/____</p> <p>Réponse obtenue:</p> <p>___/___/____</p> <p>Non</p>	<p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêche de l'État côtier (spécifier): _____</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêche de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de transbordement de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Carnet de pêche</p> <p><input type="checkbox"/> Certificat d'immatriculation du navire de pêche</p> <p><input type="checkbox"/> Déclarations de transbordement de la CTOI</p> <p><input type="checkbox"/> Registre SSN depuis le ___/___/____ jusqu'au ___/___/____</p> <p><input type="checkbox"/> Passeport <input type="checkbox"/> Carte d'identité nationale du capitaine du navire</p> <p><input type="checkbox"/> Autres documents: (spécifier): _____</p>
<p>Recommandations</p>	<p>___/___/____</p>	<p><input type="checkbox"/> Autoriser l'entrée et l'utilisation des installations portuaires</p> <p><input type="checkbox"/> Autoriser l'entrée mais refuser l'utilisation des installations portuaires</p> <p><input type="checkbox"/> Refuser l'entrée</p>
<p>Si l'entrée est autorisée, recommandations pour inspections</p>	<p>___/___/____</p>	<p><input type="checkbox"/> Autorisation de pêche /TRX de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Autorisation de transbordement de l'État du pavillon</p> <p><input type="checkbox"/> Carnet de pêche</p> <p><input type="checkbox"/> Autres documents à bord</p> <p><input type="checkbox"/> Engins de pêche et équipements associés</p> <p><input type="checkbox"/> Autres documents: _____</p> <p><input type="checkbox"/> Captures à bord</p> <p><input type="checkbox"/> Autres: _____</p>

## ANNEXE VII:

# Notification à un navire de pêche suite à une Demande préalable d'entrée au port



### NOTIFICATION À UN NAVIRE DE PÊCHE SUITE À UNE DEMANDE D'ENTRÉE AU PORT

Date: \_\_\_\_\_

DE:

Nom de l'État du port	
Autorité compétente	

À:

Représentant du navire	
------------------------	--

#### InformationS SUR LE NAVIRE DE PÊCHE faisant une demande d'entrÉe au port

AREP reçue		Port d'escale			
Date et heure d'arrivée estimées	_____ / _____ / _____ H _____ mn				
Nom du navire		Pavillon du navire		IRCS	
Numéro CTOI		ID certificat d'immatriculation			

### DÉCISION DE L'ÉTAT DU PORT

La décision suivante a été prise à l'égard de la demande que vous avez soumise pour entrer au port

- Entrée au port autorisée
- Entrée au port autorisée – Utilisation des installations portuaires refusée
- Entrée au port refusée pour les raisons suivantes:
  - Navire de pêche sur la liste INDNR
  - Navire de pêche pas autorisé par l'État du pavillon
  - Navire de pêche pas sur la liste positive de l'ORGP: \_\_\_\_\_
  - Autre: \_\_\_\_\_

Nom de l'agent	Date et signature	Sceau officiel

### Transmis à:

<input type="checkbox"/> Douanes: ----- <input type="checkbox"/> Immigration: ----- <input type="checkbox"/> Autre autorité portuaire: ----- <input type="checkbox"/> Autres: -----	<input type="checkbox"/> État du pavillon: ----- <input type="checkbox"/> État côtier: ----- <input type="checkbox"/> ORP / ORGP: -----
--	--

## **ANNEXE VIII:**

# Demande d'informations complémentaires (suite à une AREP)



**DEMANDE D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES  
[SUITE À UNE AREP]  
(Résolution CTOI 16/11 – paragraphe 7 et 9)**

Date: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

DE:

État du port	
Autorité compétente	

À:

Nom du destinataire	
---------------------	--

Destinataires potentiels du RAI: État du pavillon, État côtier, État du port, agent, propriétaire effectif, propriétaire, opérateur, capitaine, capitaine de pêche, Secrétariat des ORGP, CPC.

### InformationS SUR LE NAVIRE DE PÊCHE FAISANT UNE DEMANDE D'ENTRÉE AU PORT

AREP reçue		Port d'escale	
Date et heure d'arrivée estimées	_____ / _____ / _____ H ____ mn		
Nom du navire		Pavillon du navire	IRCS
Numéro ORGP		ID certificat d'immatriculation	

### DEMANDE D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Vous êtes tenus de fournir les documents suivants à titre d'informations complétant la demande d'entrée au port.

- Autorisation de pêche de l'État côtier (spécifier): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- Autorisation de pêche  Autorisation de transbordement  
de l'État du pavillon de l'État du pavillon
- Carnet de pêche depuis le \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ jusqu'au \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_  Certificat  
d'immatriculation  
du navire de pêche
- Déclarations de transbordement
- Registre SSN depuis le \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ jusqu'au \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_
- Passeport  Carte d'identité nationale du capitaine du navire
- Autres documents: (spécifier): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- Il vous est demandé de confirmer que tous les poissons à bord du navire ont été capturés dans le respect de toutes les exigences applicables de l'organisation régionale de gestion des pêches (ORGP) compétente: \_\_\_\_\_, y compris de la CTOI. Afin de confirmer que les poissons à bord ont été capturés dans le respect des exigences applicables de l'ORGP, toutes les informations/tous les documents indiqués ci-dessous doivent être reçus dans un délai de \_\_\_\_\_ jours ouvrés suivant l'émission de la présente demande. Si cette confirmation n'est pas reçue dans le délai des jours ouvrés indiqué, le navire ne sera pas autorisé à utiliser le port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement, la transformation, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et le passage en cale sèche conformément au paragraphe 9.1 (d) de la Résolution CTOI 16/11

Nom de l'agent

Date et signature

Seau officiel

Nom de l'agent	Date et signature	Seau officiel

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Transmis à:

Douanes:

-----

Immigration:

-----

Autorité du port:

-----

Autres:

-----

État du pavillon:

-----

État côtier:

-----


ORP / ORGP:

-----



## ANNEXE IX:

# Formulaire du rapport d'inspection au port (annexe III de la RMREP de la CTOI) et guide pour remplir le formulaire

	<b>FORMULAIRE DE RAPPORT D'INSPECTION AU PORT</b>	1. N° du rapport d'inspection	2. État du port
3. Autorité chargée de l'inspection			
4. Nom et ID de l'inspecteur principal	5. Port d'inspection		
6. Début de l'inspection	7. Fin de l'inspection		
A <input type="text"/> M <input type="text"/> J <input type="text"/> HH <input type="text"/>	A <input type="text"/> M <input type="text"/> J <input type="text"/> HH <input type="text"/>		
8. Notification préalable reçue	9. Objet(s) de l'accès au port (✓)	<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation <input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Autres	
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			
10. Dernier port d'escale	Nom du port	État	Date
			A <input type="text"/> M <input type="text"/> J <input type="text"/>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

11. Nom du navire	12. État du pavillon	13. Type de navire

14. IRCS	15. ID certificat d'immatriculation	16. ID navire OMI	17. ID externe	18. Port d'immatriculation

19. Nom, adresse et coordonnées du / des propriétaire(s) du navire	20. Nom, adresse et coordonnées du/des propriétaire(s) effectif(s) (si différents du propriétaire du navire)	21. Nom, adresse et coordonnées de l' / des opérateur(s) (si différents du propriétaire du navire)

22. Nom et nationalité du capitaine du navire	23. Nom et nationalité du capitaine de pêche	24. Agent du navire

25. SSN	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Oui ORGP <input type="checkbox"/>	Type:	<input type="checkbox"/> Argos <input type="checkbox"/> Inmarsat <input type="checkbox"/> Iridium <input type="checkbox"/> Autres:
---------	--	-------	---

26. Statut vis-à-vis de la CTOI, y compris inclusion dans la liste des navires INDNR

Identifiant du navire	ORGP	Statut de l'État du pavillon	Navire sur liste autorisée	Navire sur liste des navires INDNR
			Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>

27. Autorisation(s) de pêcher appropriée(s)

Identifiant du navire	Délivrée par	Période de validité	Zone(s) de pêche	Espèce	Engin

28. Autorisation(s) de transbordement appropriée(s)		
Identifiant	Délivrée par	Période de validité

29. Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs						
Nom du navire	État du pavillon	N° ID	Espèce	Produit	Zone(s) de capture	Quantité

30. Évaluation des captures débarquées (quantité)					
Espèce	Produit	Zone(s) de capture	Quantité déclarée	Quantité débarquée	Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée

31. Captures restées à bord (quantité)					
Espèce	Produit	Zone(s) de capture	Quantité déclarée	Quantité restée à bord	Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité déterminée

32. Examen du / des carnet(s) de pêche et d'autres documents	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Observations	
33. Respect du / des système(s) de documentation des captures applicable(s)	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Observations	
34. Respect du / des système(s) d'information commerciale applicable(s)	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Observations	

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

35. Type d'engin utilisé		36. Engin examiné conformément au paragraphe e) de l'annexe 2	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Observations	
37. Conclusions de l'inspecteur					
38. Infraction(s) apparente(s) détectée(s), y compris référence aux instruments juridiques pertinents					
39. Observations du capitaine					
40. Mesures prises					
DATE ET SIGNATURE DES INSPECTEURS DES PÊCHES			DATE ET SIGNATURE DU CAPITAINE		

N° de Champ	Description des champs de données	Informations correspondantes
1.	N° rapport d'inspection	Numéro de série du rapport: [code pays]/ [code port] / [0001] / [Année]. Exemple: MOZ/BEW/0001/2013.
2	État du port	Nom et code de l'État du port.
3	Autorité chargée de l'inspection	Nom de l'autorité / agence / ministère public de l'État du port déployant le(s) inspecteur(s).
4	Nom et ID de l'inspecteur principal	Nom de l'inspecteur, s'il n'y en a qu'un, ou de l'inspecteur en chef de l'équipe d'inspection. ID – le numéro d'identification (carte) de l'inspecteur doit être ajouté.
5	Port d'inspection	Nom et code du port où a lieu l'inspection.
6	Début de l'inspection	Date et heure de début de la procédure d'inspection (format de date: AAAA MM JJ, et format d'heure: HH).
7	Fin de l'inspection	Date et heure de fin de la procédure d'inspection. (format de date: AAAA MM JJ, et format d'heure: HH).
8	Notification préalable reçue	La notification préalable d'entrée au port a-t-elle été reçue ? Oui Non
9	Objet(s) de l'accès au port	Quel est/sont l'objet / les objets de l'entrée au port ? Inclure une ou plusieurs des catégories ci-après: débarquement, transbordement, conditionnement, transformation, approvisionnement en carburant, avitaillement, entretien, mise en cale sèche, autres.
10	Nom du port et de l'État et date de la dernière escale	Texte libre. Nom ou code du port de la dernière escale du navire. Codes pays / territoires ISO 3166 alpha-3. Exemple: MOZ = Mozambique. Format de date: AAAA MM JJ
11	Nom du navire	Texte libre. Nom du navire tel qu'il est enregistré dans les documents de l'État du pavillon pertinent.
12	État du pavillon	Codes pays / territoires ISO 3166 alpha-3 Exemple: NZL pour Nouvelle Zélande.
13	Type de navire	Classification statistique internationale type des bateaux de pêche (ISSCFV), aussi appelée code alpha FAO  Exemple: TO = chalutier, LL = palangrier.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

N° de Champ	Description des champs de données	Informations correspondantes
14	IRCS	L'indicatif international d'appel radio du navire (IRCS) Exemple: TTFC, MD66G, UDSF, CHDS.
15	ID certificat d'immatriculation	L'identification numérique ou alphanumérique de l'immatriculation du navire délivrée par l'État du pavillon.
16	ID navire OMI	Numéro d'identification OMI / Lloyds Register des navires. «OMI» suivi du numéro à sept chiffres. Exemple: <b>IMO1234567</b>
17	ID externe	Enregistrer en texte libre <u>Nom du navire et port d'immatriculation:</u> Par exemple: <b>SEIWA Panama</b> <u>IRCS</u> (indicatif d'appel de l'Union internationale des télécommunications); l'IRCS peut être composé de lettres de l'alphabet. Par exemple: <b>JAAL</b> <u>Identifiant national.</u> Peut être affiché avec le numéro de licence ou d'immatriculation de l'État du pavillon. Par exemple: <b>9WA-9WZ</b> (l'UIT a attribué une série de numéros à la Malaisie) <u>Numéro de licence ou d'immatriculation attribué par l'État du pavillon.</u> Par exemple: <b>ST473-LT</b>
18	Port d'immatriculation	Texte libre. Nom ou code du port où le navire est immatriculé.
19	Nom, adresse et coordonnées du/des propriétaire(s) du navire	Texte libre. Nom de la/des personne(s) ou de la/des société(s) à qui appartient le navire.
20	Nom, adresse & coordonnées du/des propriétaire(s) effectif(s) (si différents du propriétaire du navire)	Texte libre. Nom du/des propriétaire(s) ayant le contrôle financier de la/des société(s) propriétaire(s), ou de la société de portefeuille contrôlant la propriété du navire.
21	Nom, adresse et coordonnées de l'/des opérateur(s) (si différents du propriétaire du navire)	Texte libre. Nom de la/des personne(s) ou de la/des société(s) contrôlant les décisions opérationnelles des activités du navire.

N° de Champ	Description des champs de données	Informations correspondantes
22	Nom et nationalité du capitaine du navire	Texte libre. Nom du capitaine / capitaine de pêche du navire (ou de la personne à bord détenant la responsabilité juridique).
23	Nom et nationalité du capitaine de pêche	Texte libre. Nom du responsable des opérations de pêche, si différent du capitaine.
24	Agent du navire	Texte libre. Nom de la/des personne(s) ou de la/des société(s) représentant les intérêts du navire, qu'il(s) soit/soient basé(s), ou non, dans l'État du port. Cette représentation peut inclure, ou non, la responsabilité juridique.
25	SSN	<p>Répondre «<i>Non</i>» si le navire n'est pas équipé de système de surveillance des navires (SSN) à bord.</p> <p>Répondre «<i>Oui: National</i>» si un équipement SSN est installé à bord en vertu des exigences de l'État du pavillon du navire;</p> <p>Répondre «<i>Oui: ORGP</i>» si un équipement SSN est installé à bord en vertu des exigences d'une ORGP.</p>
26	Statut au sein de la CTOI, y compris inclusion dans une liste des navires INDNR	<p>À remplir si le navire a opéré dans la zone de compétence d'une ORGP.</p> <p>→ Identifiant du navire – Identification numérique ou alphanumérique du navire délivrée par l'ORGP si disponible.</p> <p>→ ORGP Texte libre. Nom de l'/des ORGP.</p> <p>→ Statut de l'État du pavillon- Texte libre. Statut de l'État du pavillon en tant que membre de l'/des ORGP. «<i>PC</i>» pour partie contractante, «<i>Coop PNC</i>» pour partie coopérante non contractante ou «<i>PNC</i>» pour partie non contractante.</p> <p>→ Navire sur liste autorisée – Le navire est-il répertorié sur une liste de navires autorisés délivrée par l'ORGP pour opérer dans sa zone de compétence? Oui ou Non.</p> <p>→ Navire sur liste des navires INDNR - Le navire est-il répertorié sur une liste de navires INDNR délivrée par l'ORGP? <b>Oui ou Non.</b></p>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

N° de Champ	Description des champs de données	Informations correspondantes
27	<p>Autorisation(s) de pêche appropriée(s)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <i>Identifiant du navire</i></li> <li>→ <i>Délivrée par</i></li> <li>→ <i>Période de validité</i></li> <li>→ <i>Zone(s) de pêche</i></li> <li>→ <i>Espèces</i></li> <li>→ <i>Engins</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Identifiant du navire - Identification numérique ou alphanumérique de la licence / du permis / de l'autorisation de pêche.</li> <li>→ Délivrée par – Nom de l'autorité / institution/ ministère public de l'État du pavillon, de l'État côtier et / ou de l'ORGP délivrant la licence / le permis / l'autorisation de pêche.</li> <li>→ Période de validité - Date à laquelle la licence / le permis / l'autorisation de pêche viendra à expiration (format de date: AAAAMMJJ).</li> <li>→ Zone(s) de pêche – Zone géographique/statistique concernée où le navire est autorisé à opérer (ex. FAO 77, NAFO 3M, ICES 11b).</li> <li>→ Espèces – codes ASFIS alpha-3 (aussi appelé codes FAO des espèces) (ex., WHB pour le merlan bleu, SKA pour les raies, WRF pour le cernier commun).</li> <li>→ Engins – code ISSCFG (aussi appelé code FAO des engins de pêche) des engins autorisés/ayant un permis pour être utilisés par le navire (ex. OTB pour chalut de fond à panneaux).</li> </ul>
28	<p>Autorisation(s) de transbordement appropriées</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Identifiant du navire</li> <li>→ Délivrée par</li> <li>→ Période de validité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Identifiant - Identification numérique ou alphanumérique de la licence / du permis / de l'autorisation de transbordement.</li> <li>→ Délivrée par – Nom de l'autorité / institution / ministère public de l'État du pavillon, de l'État côtier et / ou de l'ORGP délivrant la licence / le permis / l'autorisation de transbordement.</li> <li>→ Période de validité – Date à laquelle la licence / le permis / l'autorisation de transbordement viendra à expiration. Format de date AAAAMMJJ.</li> </ul>



N° de Champ	Description des champs de données	Informations correspondantes
29	<p>Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <i>Nom du navire</i></li> <li>→ <i>État du pavillon</i></li> <li>→ <i>N° ID</i></li> <li>→ <i>Espèces</i></li> <li>→ <i>Produits</i></li> <li>→ <i>Zone(s) de capture</i></li> <li>→ <i>Quantité</i></li> </ul>	<p>Cette partie du rapport doit être remplie si le navire a débarqué des prises d'un/de navire(s) donateur(s) durant les opérations de transbordement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Nom du navire - Texte libre. Nom du navire donateur.</li> <li>→ État du pavillon – code pays / territoire ISO 3166 alpha-3 de l'État du pavillon du navire donateur.</li> <li>→ Numéro ID - Identification du navire donateur (IRCS ou numéro OMI).</li> <li>→ Espèces - codes ASFIS alpha- (aussi appelé code FAO des espèces) pour les espèces débarquées par le navire donateur.</li> <li>→ Produit – Condition des captures débarquées du navire donateur, transformées ou pas (ex., poissons entiers congelés; étêtés et éviscérés, sans queue, congelés).</li> <li>→ Zone(s) de capture - Zone géographique/statistique concernée où les captures ont été effectuées par le navire donateur (ex., US GOA 630, CCAMLR 48.6).</li> <li>→ Quantité – Quantité des captures débarquées du navire donateur, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</li> </ul>
30	<p>Évaluation des captures débarquées (quantité)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <i>Espèces</i></li> <li>→ <i>Produits</i></li> <li>→ <i>Zone(s) de capture</i></li> <li>→ <i>Quantité déclarée</i></li> <li>→ <i>Quantité débarquée</i></li> <li>→ <i>Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Espèces - codes ASFIS alpha-3 (aussi appelé code FAO des espèces) pour toutes les espèces débarquées.</li> <li>→ Produit - Condition des captures débarquées, transformées ou non (ex., filets congelés sans peau, sans arêtes; étêté; fendus et salés; réfrigérés dans de l'eau de mer).</li> <li>→ Zone(s) de capture - Zone géographique concernée où les poissons débarqués ont été capturés.</li> <li>→ Quantité déclarée – Quantité de captures débarquées déclarée par le capitaine dans la Notification préalable, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</li> <li>→ Quantité débarquée – Quantité de captures débarquées déterminée par les inspecteurs, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</li> <li>→ Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée, s'il en existe, en kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</li> </ul>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

N° de Champ	Description des champs de données	Informations correspondantes
31	<p>Captures restées à bord (quantité)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Espèces</li> <li>→ Produits</li> <li>→ Zone(s) de capture</li> <li>→ Quantité déclarée</li> <li>→ Quantité débarquée</li> <li>→ Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Espèces - codes ASFIS alpha-3 (aussi appelé code FAO des espèces) pour toutes les espèces débarquées.</li> <li>→ Produit - Condition des captures débarquées, transformées ou non (Voir produit au champ 30).</li> <li>→ Zone(s) de capture - Zone géographique concernée où les poissons débarqués ont été capturés.</li> <li>→ Quantité déclarée – Quantité de captures débarquées déclarée par le capitaine dans la Notification préalable, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</li> <li>→ Quantité débarquée - Quantité de captures débarquées déterminée par les inspecteurs, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être clairement identifiées.</li> <li>→ Différence entre quantité déclarée et quantité déterminée, s'il en existe, en kg.</li> </ul>
32	Examen du/ des carnet(s) de pêche et d'autres documents	<p><b>Oui ou Non</b>, selon que les carnets de pêche ont été examinés ou non.</p> <p>Texte libre pour observation des inspecteurs.</p>
33	Respect du/des système(s) de documentation des captures applicable(s)	<p><b>Oui ou Non</b>, selon que le navire est conforme aux systèmes de documentation des captures applicables.</p> <p>Texte libre pour observation des inspecteurs.</p>
34	Respect du/ des système(s) d'information commerciale applicable(s)	<p><b>Oui ou Non</b>, selon que le navire est conforme aux systèmes de documentation des captures applicables.</p> <p>Texte libre pour observation des inspecteurs.</p>
35	Type d'engin utilisé	<p>Texte libre. Nom (ou description) des engins trouvés à bord par l'/les inspecteur(s).</p> <p>Le code ISSCFG (aussi appelé code FAO des engins de pêche) peut être utilisé.</p>
36	Engin examiné conformément au paragraphe e) de l'annexe 2	<p><b>Oui ou non</b> selon que l'/les inspecteurs a/ont examiné l'/ les engin(s) suivant la procédure établie à l'annexe B.</p> <p>Texte libre pour observation des inspecteurs.</p>

N° de Champ	Description des champs de données	Informations correspondantes
37	Conclusion des inspecteurs	Texte libre. Description de l'ensemble des faits et conclusions pertinents déterminés par l'/les inspecteur(s) durant l'inspection.
38	Infraction(s) apparente(s) détectée(s), y compris référence aux instruments juridiques pertinents	Texte libre. Description de l'/des infraction(s) constatées par l'/les inspecteur(s). Mention claire de l'instrument juridique pertinent (ex., Article 19 d) du Schéma de contrôle et de coercition de la NEAFC.
39	Observations du capitaine	Texte libre. Toute observation du capitaine concernant le déroulement de l'inspection, les résultats de l'inspecteur ou les infractions alléguées.
40	Mesures prises	Texte libre. Description de l'/les inspecteur(s) de toutes les mesures prises à titre de suivi de l'inspection (ex., saisie de captures, saisie des engins de pêche, poursuite judiciaire, amende infligée).
	Date et signature des inspecteurs des pêches	
	Date et signature du capitaine	En signant le rapport, le capitaine ne fait qu'accuser réception de son exemplaire du rapport. Cette signature ne représente en aucun cas un aveu de culpabilité si des infractions apparentes ont été détectées par l'/les inspecteur(s).

## ANNEXE X:

# Formulaire du rapport d'inspection au port pour les exigences relatives aux MCG de la CTOI

### Respect des Mesures de Conservation et de Gestion de la CTOI

Carnet(s) de pêche		Résolution 19/04	
Le carnet de pêche national est présent à bord avec des pages consécutivement numérotées	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le registre original du carnet de pêche se trouve à bord depuis les 12 derniers mois	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
A été rempli par le capitaine / par opération de pêche	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Comprend des informations sur	Navire sortie de pêche configuration des engins opérations & captures du navire
		Le carnet de pêche est relié	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Les données du carnet de pêche ont été fournies par le capitaine de pêche à l'administration de l'État du pavillon O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> et à l'administration de l'État côtier O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/> (si le navire a pêché dans les eaux de cet État côtier)			
Palangriers		Résolution 15/01	
Le carnet de pêche contient les principales espèces	SBF <input type="checkbox"/> ALB <input type="checkbox"/> BET <input type="checkbox"/> YFT <input type="checkbox"/> SKJ <input type="checkbox"/> SWO <input type="checkbox"/> BUM <input type="checkbox"/> BLM <input type="checkbox"/> SFA <input type="checkbox"/> MLS <input type="checkbox"/>		
Captures enregistrées en nombre & poids / espèces / opération de pêche & type de transformation	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le rejet de thons, d'espèces apparentées et de requins figure dans la rubrique Observations	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Senneurs		Résolution 15/01	
Le carnet de pêche contient les principales espèces	ALB <input type="checkbox"/> BET <input type="checkbox"/> YFT <input type="checkbox"/> SKJ <input type="checkbox"/>		Le type d'association est enregistré
	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
Le déploiement de DCP est enregistré	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Captures enregistrées en nombre & poids / espèces / opération de pêche & type de transformation	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
		Le rejet de thons, d'espèces apparentées et de requins figure dans la rubrique Observations	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

Filets maillants		Résolution 15/01	
Le carnet de pêche contient les principales espèces	SBF <input type="checkbox"/> ALB <input type="checkbox"/> BET <input type="checkbox"/> YFT <input type="checkbox"/> SKJ <input type="checkbox"/> LOT <input type="checkbox"/> FRI <input type="checkbox"/> KAW <input type="checkbox"/> COM <input type="checkbox"/> GUT <input type="checkbox"/> SWO <input type="checkbox"/> SFA <input type="checkbox"/> BIL <input type="checkbox"/>		
Captures enregistrées en nombre & poids / espèces / opération de pêche & type de transformation	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le rejet de thons, d'espèces apparentées et de requins figure dans la rubrique Observations	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

Canneurs		Résolution 15/01	
Le carnet de pêche contient les principales espèces	SBF <input type="checkbox"/> ALB <input type="checkbox"/> BET <input type="checkbox"/> YFT <input type="checkbox"/> SKJ <input type="checkbox"/> FRZ <input type="checkbox"/> KAW <input type="checkbox"/> COM <input type="checkbox"/> LOT <input type="checkbox"/>		
Captures enregistrées en nombre & poids / espèces / opération de pêche & type de transformation	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le rejet de thons, d'espèces apparentées et de requins figure dans la rubrique Observations	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

Documents à bord		Résolution 19/04			
Autorisation de pêche et/ou de transbordement à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Délivrée par l'autorité compétente: O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Nom de l'autorité compétente	N° ID:	
Certificat d'immatriculation en cours de validité à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Délivrée par l'autorité compétente: O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Nom de l'autorité compétente	N° ID:	
Les documents contiennent	Nom du navire <input type="checkbox"/> Port & numéro d'immatriculation <input type="checkbox"/> IRCS <input type="checkbox"/>				
	Nom / adresses du propriétaire <input type="checkbox"/> Longueur du navire <input type="checkbox"/>				
	Nom & adresses de l'affrètement le cas échéant <input type="checkbox"/> Puissance motrice <input type="checkbox"/>				

Marquage des engins de pêche (Palangriers)		Résolution 19/04			
Engins de pêche munis le jour de balises à fanion ou de réflecteurs radars	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Engins de pêche munis la nuit de bouées lumineuses	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Bouées marquées de lettres et de chiffres de l'identifiant du navire	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

Filets maillants dérivants (tous les navires)		Résolution 17/07 interdisant l'utilisation des grands filets maillants dérivant en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI			
Le navire opère en haute mer dans la zone CTOI et est configuré pour utiliser de grands filets maillants dérivants	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Position du navire:			
Les filets maillants dérivants et les équipements de pêche connexes sont rangés et fixés de telle façon qu'ils ne sont pas facilement disponibles pour être utilisés pour la pêche			O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>		

Marquage des DCP (senneurs)		Résolution 19/04	
Le navire transporte-t-il des DCP ?	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Tous les DCP sont-ils marqués avec les lettres/chiffres de l'identifiant du navire ?	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

Marquage du navire de pêche		Résolution 19/04	
Marques d'identification sur le navire de pêche	<input type="checkbox"/> Numéro d'immatriculation national <input type="checkbox"/> Licence de pêche <input type="checkbox"/> IRCS <input type="checkbox"/> Nom du navire <input type="checkbox"/> Port d'immatriculation		
	<input type="checkbox"/> Autre marque (spécifier):		
Type de marquage	Marquage sur le navire	Les mêmes que celles du Registre CTOI	
Nom du navire		Poupe	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		Côté bâbord	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Numéro d'immatriculation national		Côté tribord	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		Côté bâbord	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
IRCS		Côté tribord	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		Côté bâbord	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Autres marques (spécifier):		Côté tribord	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		Côté bâbord	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		Côté tribord	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Système de surveillance des navires				Résolution 15/03	
Un dispositif de SSN est installé à bord du navire de pêche	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les positions du navire de pêche sont communiquées au CSP national	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le dispositif est situé dans une unité scellée et protégée par des sceaux officiels	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
L'antenne connectée au(x) dispositif(s) de surveillance par satellite n'est pas entravée	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	L'alimentation électrique du/des dispositif(s) de suivi par satellite n'est pas interrompue	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Le(s) système(s) de surveillance des navires (s) ne sont pas retirés du navire	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Toute défaillance technique a été communiquée à l'État du pavillon et/ou au Secrétariat	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Date:	
En cas de défaillance technique, le navire communique au CSP de l'État du pavillon l'identification du navire ainsi que la date et les positions du navire toutes les 4 heures par email, fax, télex, message téléphonique ou radio		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Par:	<input type="checkbox"/> courriel <input type="checkbox"/> fax <input type="checkbox"/> télex <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> message téléphonique <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> radio <input type="checkbox"/>
En cas de défaillance technique, le dispositif est réparé ou remplacé en l'espace d'un mois.	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Date de réparation:			

Tortues marines (tous les navires)							Résolution 12/04
Le carnet de pêche contient des informations relatives aux prises accidentelles des tortues marines (détails sur les espèces, le lieu de capture, les conditions, les mesures prises à bord et le lieu de remise en liberté)						O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	
Le navire transporte des coupe-lignes	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le navire transporte des dégorgeoirs	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le navire utilise des poissons entiers comme appât	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Le navire transporte des épuisettes	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>

Ailerons de requins (tous les navires)						Résolution 17/05
Les requins à bord sont pleinement utilisés (carcasses et ailerons présents à bord)	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Requins frais: Les ailerons ne sont pas attachés au corps	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poids du requin (kg):	Poids des ailerons (kg):	
		Requins congelés: Les ailerons présents à bord ne dépassent pas de 5 pour cent du poids des requins retenus à bord	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poids du requin (kg):	Poids des ailerons (kg):	

Poissons porte-épée marlin rayé, marlin noir, marlin bleu, voilier indopacifique (tous les navires)							Résolution 18/05
Le navire de pêche transporte à son bord des poissons porte-épée inférieur à 60 cm de longueur maxillaire inférieur-fourche (LJFL)	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poids (kg)	Espèce	Espèce	Espèce		

Requins-renards (tous les navires)						Résolution 12/09
Le navire de pêche transporte à son bord des requins-renards de la famille des Alopiidae	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Quantité à bord	PTH	BTH	ALV	

Requins océaniques (tous les navires)					Résolution 13/06
Le navire de pêche transporte à son bord des requins océaniques	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poids (kg)		Nombre	

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### Raies du genre *Mobulidae* (tous les navires) Résolution 19/03

Le navire de pêche transporte à son bord des raies du genre <i>Mobulidae</i>	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Poids (kg)		Nombre	
--	--	------------	--	--------	--

### Cétacés (senneurs) Résolution 13/04

Le navire de pêche a intentionnellement calé un filet de senne autour d'un cétacé	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date		Position du navire:	
---	--	------	--	---------------------	--

### Requins-baleines (senneurs) Résolution 13/05

Le navire de pêche a intentionnellement calé une senne autour d'un requin-baleine	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date		Position du navire:	
---	--	------	--	---------------------	--

### Oiseaux de mer (palangriers) Résolution 12/06

Les palangriers pêchant au sud du 25e parallèle sud utilisent au moins deux mesures d'atténuation	<input type="checkbox"/> Filage de nuit, avec un éclairage minimum du pont <input type="checkbox"/> Dispositifs d'effarouchement d'oiseaux (lignes tori) <input type="checkbox"/> Lestage des avançons				
---	--	--	--	--	--

#### Application des mesures d'atténuation aux normes techniques minimales (annexe 1 de la Résolution 12/06)

Pas de filage entre le crépuscule nautique et l'aube nautique. Éclairage du pont minimal	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Dispositif d'effarouchement des oiseaux déployé pendant le filage de la palangre afin d'empêcher les oiseaux de s'approcher des avançons	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>
--	--	--	--

### Bouées océanographiques (tous les navires) Résolution 11/02

Le navire de pêche a pêché intentionnellement dans un rayon d'un mille marin autour d'une bouée océanographique ou a interagi avec une telle bouée.	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date(s) et position(s) du navire:	
Le navire de pêche a remonté à bord une bouée océanographique au cours d'opérations de pêche dans la zone de compétence de la CTOI	O <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	Date(s) et position(s) du navire:	



## ANNEXE XI:

# Formulaire de suivi de débarquement et guide de remplissage du formulaire

	<b>FORMULAIRE A DE SUIVI DE DÉBARQUEMENT</b>	1. N° rapport d'inspection	2. État du port

### Informations générales

3. Nom et ID de l'inspecteur		4. Autorité chargée de l'inspection		5. Port d'inspection	
6. Nom du navire		7. Type de navire			
8. Numéro CTOI		9. IRCS			
10. Documents reçus (v)	<input type="checkbox"/> Plan d'aménagement des cales <input type="checkbox"/> Manifeste de cargaison <input type="checkbox"/> Déclaration des captures <input type="checkbox"/> Déclaration de déchargement				

### Résumé des opérations

	Début		Fin		13. Durée totale d'interruption (heure)
	Date	Heure	Date	Heure	
11. Opération					
12. Observé					
14. Pourcentage de déchargement contrôlé (Nombre d'heures totales du déchargement divisé par le nombre d'heures sous contrôle)					



No. de  
champ**FORMULAIRE A DE SUIVI DE DÉBARQUEMENT - Descriptions des champs**

Le FORMULAIRE A de suivi de débarquement est conçu pour consigner un résumé exhaustif des informations enregistrées sur l'ensemble des opérations de déchargement ou de transbordement. Il comprend les totaux de toutes les espèces et quantités enregistrées dans le FORMULAIRE B.

1	No. du rapport d'inspection	En fonction des procédures administratives et de l'archivage d'information des autorités des pêches, chaque inspection devrait se voir attribuer un « <i>numéro de rapport d'inspection unique</i> » qui facilitera l'archivage d'informations pour toute référence ultérieure.
2	État du port	Enregistrer le code pays ISO-3166 3-alpha-3 (Référence annexe XIII)
<b>Informations générales</b>		
3	Nom et ID de l'inspecteur	Enregistrer le(s) nom(s) de l'/des inspecteur(s) chargé(s) du contrôle du processus de débarquement ou de transbordement.
4	Autorité chargée de l'inspection	Enregistrer les détails officiels complets de l'autorité chargée de l'inspection
5	Port d'inspection	Enregistrer en texte libre le nom du port et inclure le code du port si disponible.
6	Nom du navire	Enregistrer le nom complet du navire, y compris tout suffixe alpha ou numérique. <i>Par exemple; Fukuseki Maru No.7</i>
7	Type de navire	Enregistrer le code du navire de pêche (code FAO alpha-3). (Référence annexe XIII) <i>Par exemple: LP (pour un canneur)</i>
8	No. CTOI	Enregistrer le numéro CTOI du navire
9	IRCS	Enregistrer l'indicatif international d'appel radio du navire.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

10	Documents reçus	Cocher la case correspondante pour tous les documents reçus du navire avant le déchargement.
	Plan d'aménagement des cales	Un plan des cales indiquant où le produit est rangé. Cela peut aussi correspondre aux différentes zones de capture et aux ATF qui ont été délivrées au navire. Les navires transporteurs séparent souvent les produits provenant de différents navires ou de sociétés à l'aide d'un filet et cela figure sur le plan de cale, en faisant référence à l'origine des poissons.
	Manifeste de cargaison	Un navire transporteur doit être en mesure de fournir un manifeste de cargaison qui répertorie tous les produits qu'il a à son bord et qu'il entend débarquer. Le manifeste de cargaison fournira des précisions quant à l'origine du produit ainsi que sa destination prévue.
	Déclarations des captures	Les navires de pêche doivent fournir des documents sur leurs captures totales à bord.
	Déclaration de déchargement	La déclaration de déchargement doit fournir des informations préalables sur la description des captures, des espèces et des produits à débarquer ou transborder. Une telle déclaration est applicable à un navire transporteur comme à un navire de pêche. Une déclaration finale du produit débarqué ou transbordé sera rédigée après l'opération.
<b>Résumé des opérations</b>		
11	Opérations	Consigner les date et heures de début et de fin de l'opération de déchargement / transbordement.
12	Observation	Consigner les dates et heures de début et de fin de suivi direct du déchargement ou du transbordement. Lorsque les opérations ne sont pas contrôlées en permanence, ces dates et heures doivent être enregistrées pour chaque période de suivi.
13	Durées d'interruption	Enregistrement en heures de la durée totale pendant laquelle les opérations ont été interrompues pour une raison quelconque. La durée d'interruption peut inclure le temps perdu durant: Une défaillance d'équipement, La pause repas, La rotation du service de nuit. Par exemple: 30 min d'interruption pour remplacer la balance à crochet 1 h 30 min (1:30) d'interruption pour les repas Durée totale d'interruption 2 heures (2:00) La durée entre le début et la fin des opérations, moins la durée d'interruption équivaut à la durée réelle de déchargement ou de transbordement durant laquelle les produits de la pêche sont déplacés.

14	Pourcentage du déchargement contrôlé	<p>Enregistrer le pourcentage de la durée réelle des opérations qui a été contrôlé. Cela équivaut à la durée totale des opérations contrôlées par les inspecteurs divisé par la durée totale de déchargement ou de transbordement.</p> <p><i>Par exemple;</i>          Durée totale des opérations contrôlées; 8 heures et 20 minutes (08:20)  <i>Durée totale des opérations (excluant la durée d'interruption) 12 heures et 40 min</i>  <i>Pourcentage des opérations contrôlées; 08:20 / 12:40</i>  <b>Équivaut à 65,79 pour cent</b></p>
Informations sur la destination		Enregistrer les quantités totales débarquées et / ou transbordées. Il est à noter qu'une partie des captures peut être transbordée et qu'une autre partie des captures peut être débarquée à terre.
15	À terre / Quantité totale	Enregistrer en texte libre le nom de l'usine ou de l'installation à terre qui reçoit le poisson ainsi que le poids total des produits déchargés dans cette installation.
16	Navire transporteur / Quantité totale	Enregistrer en texte libre le nom du navire transporteur qui reçoit le poisson ainsi que le poids total des produits transbordés sur ce transporteur.
Résumé des poissons débarqués		Résumé des espèces confondues, du nombre par espèce et du poids total par espèce pour l'ensemble du déchargement ou du transbordement. Il s'agira d'un résumé de toutes les données recueillies sur le <b>FORMULAIRE B DE SUIVI DE DÉBARQUEMENT</b>
17	Espèces	Enregistrer les codes ASFIS alpha-3 pour chaque espèce. <i>Par exemple: YFT</i>
18	Produit	Enregistrer le code produit approprié. Noter qu'il peut y avoir plus d'un produit pour une seule espèce. <i>Par exemple: les produits correspondant à l'espadon (SWO) peuvent inclure:</i> → WHO pour poisson entier → TAL pour carcasses sans tête ni nageoires mais avec pédoncule caudal.
19	Nombre de poissons	Enregistrer le nombre total d'unités enregistrées pour chaque espèce.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

20	Poids moyens des poissons	<p>Enregistrer le poids moyen de chaque unité d'espèce / de produit. Diverses méthodes peuvent être employées pour calculer un poids unitaire moyen. La méthode la plus précise serait de prélever des échantillons aléatoires et les peser de manière indépendante.</p> <p>→ Un seul palan contenant un nombre d'unités peut être pesé et divisé par le nombre d'unités. → Le nombre et le poids des prises déclarées peuvent être utilisés pour calculer un poids moyen.</p> <p>Par exemple; le poids total de SWO à débarquer est de 8,5 tonnes. <i>Nombre d'unités sur la liste: 145.</i> <i>Poids moyen = 8 500 divisé par 145</i> <i>Équivaut à 58,6 kg</i></p>
21	Poids total des poissons	<p>Enregistrer le poids total du produit par espèce débarquée ou transbordée. Le poids unitaire moyen multiplié par le nombre total d'unités contrôlées est utilisé pour obtenir le poids total.</p>







N° de champ

**FORMULAIRE B DE SUIVI DE DÉBARQUEMENT - Descriptions des champs**

Le FORMULAIRE B de suivi de débarquement est conçu pour consigner des informations détaillées du temps que consacrent les inspecteurs à contrôler les opérations de débarquement et de transbordement. Ce formulaire vise à saisir des données précises sur chaque palan de poissons déchargés d'un navire. Il s'agit de formulaires de collecte de données «en temps réel» et des pages supplémentaires sont ajoutées si nécessaire. Les en-têtes (champs 1 et 2) doivent être remplis sur chaque page.

1	N° de rapport d'inspection	Le N° de rapport d'inspection doit correspondre au <b>FORMULAIRE A DE SUIVI DE DÉCHARGEMENT</b> .
2	N° de formulaire de _____ de _____	<p>Plusieurs formulaires seront nécessaires pour suivre toute l'opération de déchargement et chaque formulaire doit être numéroté et refléter le nombre total de pages remplies.</p> <p><i>Par exemple: 3 sur 12 indiquerait qu'il s'agit de la troisième page sur un total de 12 pages utilisées pour contrôler la procédure de déchargement.</i></p> <p>En examinant les données à un stade ultérieur, s'il arrivait à manquer une ou des page(s) dans la séquence de pages, les autorités sauraient alors quelles est (sont) les pages manquantes.</p>
3	Début de période:	<p>Consigner le jour / mois / année et l'heure de début de chaque période de suivi.</p> <p><i>Il est à noter que cela pourrait correspondre aux interruptions prévues dans les opérations de déchargement pour les pauses repas ou les pauses pour rotation d'équipes de nuit. Format: jj/mm/aaaa hh: mm.</i></p>
4	Fin de période:	<p>Consigner le jour / mois / année et l'heure d'arrêt de la période de suivi.</p> <p><i>Format: jj/mm/aaaa hh: mm.</i></p>
5	Interrompu:	<p>Cocher la case OUI s'il y a eu des interruptions ou NON s'il n'y en a pas eu.</p> <p>Les interruptions enregistrées reflètent celles qui peuvent se produire durant la période de suivi enregistrée dans les champs 3 et 4.</p> <p>Une interruption dans le processus de déchargement peut être due à une panne d'équipement ou à des pauses de routine pour les repas. Certaines opérations de déchargement peuvent se dérouler sur plusieurs jours, comprenant donc des pauses pour rotation d'équipes de nuit.</p>
6	Nombre d'inspections	En cas d'interruptions de la procédure de suivi, en consigner le nombre.

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

7	Durée totale des interruptions	Enregistrer, en heures, la durée totale des interruptions.
8	Type d'opération:	Cocher la case appropriée si le navire débarque à terre ou effectue un transbordement, ou les deux.
	Nombre de poissons par corde/palan	Dans cette section sont enregistrées les informations sur chaque palan de poissons transférés hors du navire.
9	N° de palan	Démarrer une séquence de numérotation de chaque palan observé correspondant aux périodes de début et de fin de suivi enregistrées dans les champs (3) (4) plus haut.
10	Espèces	<p>Pour chaque palan, enregistrer les codes des espèces des poissons répertoriés.</p> <p>Il se peut qu'il ne soit pas toujours possible d'enregistrer des espèces spécifiques. Des agrégations d'espèces mixtes pourraient, par conséquent, être enregistrées.</p> <p>Par exemple: «SJK, ALB mixtes» (pour un mélange de petits listao et de germans dans un même palan) «LEK, OIL mixtes» (pour un mélange d'escolier noir et de rouvet)</p>
11	Produit	Enregistrer les codes des produits pour chaque espèce.
12	Nombre total	Estimer le nombre total d'unités rassemblées dans le palan.
13	Poids affiché sur la balance à crochet	Lorsqu'une «balance à crochet» est attachée au crochet de la grue, enregistrer le poids total du palan.

## ANNEXE XII:

# Demande d'informations complémentaires [à la suite d'une inspection au port]



### DEMANDE D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES [À LA SUITE D'UNE INSPECTION AU PORT]

(Résolution CTOI 16/11 – Paragraphe 7 et 9)

Date: \_\_/\_\_/\_\_\_\_\_

DE:

État du port	
Autorité compétente	

À:

Nom du destinataire	
---------------------	--

Destinataires potentiels du RAI: État du pavillon, État côtier, État du port, agent, propriétaire effectif, propriétaire, opérateur, capitaine, capitaine de pêche, Secrétariat des ORGP, CPC

InformationS SUR LE NAVIRE			
AREP reçue	___/___/_____	Port d'escale	Date d'entrée au port ___/___/_____
Objet de l'escale:	<input type="checkbox"/> Débarquement <input type="checkbox"/> Transbordement <input type="checkbox"/> Conditionnement <input type="checkbox"/> Transformation <input type="checkbox"/> Approvisionnement en carburant <input type="checkbox"/> Avitaillement <input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Mise en cale sèche <input type="checkbox"/> Force majeure		
Nom du navire		Pavillon du navire	IRCS
Numéro ORGP		ID Certificat d'immatriculation	

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien

### DEMANDE D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES/CONFIRMATION DU RESPECT DES EXIGENCES DE L'ORGP

Il vous est demandé de confirmer que tous les poissons à bord du navire ont été capturés dans le respect de toutes les exigences applicables de l'organisation régionale de gestion des pêches (ORGP) compétente: \_\_\_\_\_, y compris de la CTOI. Afin de confirmer que les poissons à bord ont été capturés dans le respect des exigences applicables de l'ORGP, toutes les informations/ tous les documents indiqués ci-dessous doivent être reçus dans un délai de \_\_\_\_\_ jours ouvrés suivant l'émission de la présente demande. Si cette confirmation n'est pas reçue dans le délai des jours ouvrés indiqué, le navire ne sera pas autorisé à utiliser le port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement, la transformation, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et le passage en cale sèche conformément au paragraphe 9.1 (d) de la Résolution CTOI 16/11

- Autorisation de pêche de l'État du pavillon  Autorisation de transbordement de l'État du pavillon
- Carnet de pêche: depuis le \_\_\_\_\_ jusqu'au \_\_\_\_\_  Certificat d'immatriculation du navire de pêche
- Déclarations de transbordement de l'ORGP (des opérations de transbordement avec les navires donateurs)
- Registre SSN depuis le \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_ jusqu'au \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_
- Autres informations / documents: (spécifier): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Nom de l'agent

Date et signature

Sceau officiel

Remis à:

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Douanes: _____               | <input type="checkbox"/> État du pavillon: _____   |
| <input type="checkbox"/> Immigration: _____           | <input type="checkbox"/> État côtier: _____        |
| <input type="checkbox"/> Autorité du port: _____      | <input type="checkbox"/> ORGP: _____               |
| <input type="checkbox"/> Police/Marine/Défense: _____ | <input type="checkbox"/> Autres (spécifier): _____ |

## ANNEXE XIII:

# Codes des pays, des engins de pêche, des navires de pêche et des espèces de la CTOI

### Code pays / territoires (Code ISO-3166 alpha-3)

Nom de pays	Code ISO ALPHA-3	Nom de pays	Code ISO ALPHA-3
Australie	AUS	Malaisie	MYS
Chine	CHN	Maldives	MDV
Comores	COM	Maurice	MUS
Érythrée	ERI	Mozambique	MOZ
Union européenne		Oman	OMN
France	FRA	Pakistan	PAK
Italie	ITA	Philippines	PHL
Portugal	PRT	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	GBR
Espagne	ESP	Sénégal	SEN
France (Territoires)	FRA	Seychelles	SYC
Inde	IND	Afrique du Sud	ZAF
Indonésie	IDN	Sri Lanka	LKA
Iran (République islamique d')	IRN	Soudan	SDN
Japon	JPN	République-Unie de Tanzanie	TZA
Kenya	KEN	Thaïlande	THA
République de Corée	KOR	Yémen	YEM
Madagascar	MDG		

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

Code engin de pêche	Type d'engin de pêche (FR)	Code engin de pêche	Type d'engin de pêche (FR)
BB	Canne	LLHA	Palangre et ligne à main
BBLI	Canne, ligne à main, ligne de traîne	LLLI	Palangre et ligne
BBTR	Canne, ligne de traîne	LLPS	Palangre dérivante, senne coulissante et piège
FLL	Palangrier glacier	LLTR	Palangre et ligne de traîne
GILL	Filets maillants	LLTW	Palangre et chalut
HABB	Ligne à main et canne	PS	Senne coulissante
HAND	Ligne à main	PSS	Senne côtière
HOOK	Canne, ligne à main, palangre, ligne de traîne	SJIG	Turlutte à encornet
LINE	Ligne	SUPP	Canneurs transporteurs
LISJ	Ligne et turlutte	TRAP	Pièges
LL	Palangre dérivante	TRAW	Chaluts de fond et/ou pélagiques
LLBH	Canne, ligne à main, palangre	TROL	Ligne de traîne
LLF	Palangre calée (fixe)	UNCL	Inconnu
LLGI	Palangre et filets maillants		

**Codes des navires de pêche**

Code navire	Type de navire (FR)	Code navire	Type de navire (FR)
BB	Canneurs	MU	Bateaux polyvalents
CF	Cargos congélateurs	PS	Senneurs à senne coulissante
GI	Bateaux à filets maillants	RT	Recherche-Formation
LB	Palangriers-canneurs	SP	Bateaux avitailleurs (senneurs à senne coulissante)
LC	Palangriers et navires transporteurs	TW	Chalutiers
LI	Ligneurs	UN	Inconnu
LL	Palangriers		

## Codes des espèces de la CTOI

Le tableau ci-dessous indique les codes alphanumériques standard (aussi appelés «*alpha-3*») pour les espèces sous mandat de la CTOI. Les noms français et scientifiques sont tirés de la nomenclature FAO.

Code	Nom français	Nom scientifique
ALB	Germon	<i>Thunnus alalunga</i>
BET	Patudo	<i>Thunnus obesus</i>
BFT	Thon rouge	<i>Thunnus thynnus thynnus</i>
BIL	Poissons épée	<i>Xiphoidei NEI*</i>
BIP	Bonite orientale	<i>Sarda orientalis</i>
BLM	Marlin noir	<i>Makaira indica</i>
BLT	Bonitou	<i>Auxis rochei</i>
BLZ	Marlin bleu indopacifique	<i>Makaira mazara</i>
COM	Thazard rayé	<i>Scomberomorus commersoni</i>
DOT	Thon à dents de chien	<i>Gymnosarda unicolor</i>
FRI	Auxide	<i>Auxis thazard</i>
FRZ	Auxides et bonitous	<i>Auxis spp.</i>
GUT	Thazard ponctué	<i>Scomberomorus guttatus</i>
KAW	Thonine orientale	<i>Euthynnus affinis</i>
KGX	Thazards NCA*	<i>Scomberini NCA*</i>
LOT	Thon mignon	<i>Thunnus tonggol</i>
MAR	Makaires NCA*	
MLS	Marlin rayé	<i>Tetrapturus audax</i>
OBL	Porte-épée, non classifié	
OTH	Autres NCA*	<i>Scombridae and Xiphoidei</i>
RSK	Requins mangeurs d'hommes	<i>Carcharinidae</i>
SBF	Thon rouge du Sud	<i>Thunnus maccoyii</i>
SFA	Voilier indopacifique	<i>Istiophorus platypterus</i>
SHK	Requin	
SKJ	Listao	<i>Katsuwonus pelamis</i>
SSP	Makaire à rostre court	<i>Tetrapterus angustirostris</i>
STS	Thazard cirrus	<i>Scomberomorus lineolatus</i>
SWO	Espadon	<i>Xiphias gladius</i>
TUN	Thons et bonites NCA*	<i>Thunnini and Sardini NCA*</i>
WAH	Thazard-bâtard	<i>Acanthocybium solandri</i>
YFT	Albacore	<i>Thunnus albacares</i>

\*NCA: non compris ailleurs

## Procédures de mise en œuvre des mesures

du ressort de l'État du port de la Commission des thons de l'océan Indien



©CTOI





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



**Organisation des Nations  
Unies pour l'alimentation  
et l'agriculture**

Viale delle Terme di Caracalla  
00153 Rome, Italie

Tél: +39 06 57051  
E-mail: [FAO-HQ@fao.org](mailto:FAO-HQ@fao.org)

[www.fao.org](http://www.fao.org)

**Commission des thons  
de l'océan Indien**

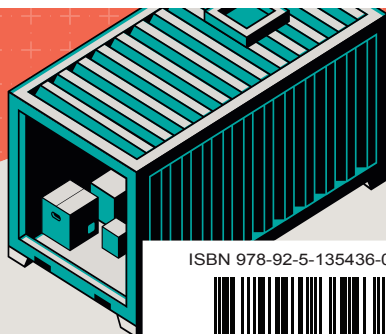
PO Box 1011, Victoria,  
Seychelles

Tél: + 248 422 54 94  
E-mail: [iotc-secretariat@fao.org](mailto:iotc-secretariat@fao.org)

[www.iotc.org](http://www.iotc.org)



Cofinancé par la CTOI, l'Union européenne et le projet SWIOFish2 de la Banque mondiale.



ISBN 978-92-5-135436-0



9 789251 354360

CB7113FR/1/02.22