



COMMISSION SOUS-RÉGIONALE DES PÊCHES
SUB-REGIONAL FISHERIES COMMISSION

Programme Régional des Pêches en Afrique de l'Ouest (PRAO)

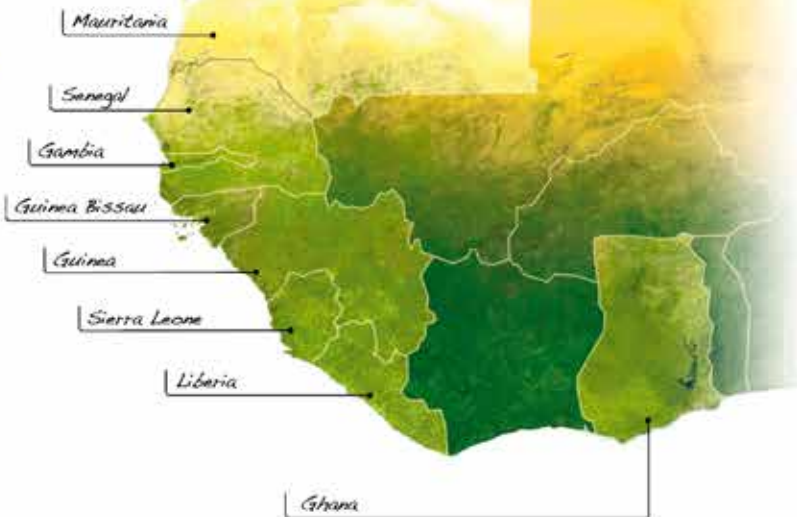
GUIDE OPERATIONNEL POUR L'APPLICATION DES MESURES DU RESSORT DE L'ETAT DU PORT



Concept/Impres - Niddi-Occident : 221 831 06 95 DNR



Cape Verde



GUIDE OPERATIONNEL POUR L'APPLICATION DES MESURES DU RESSORT DE L'ETAT DU PORT



SOMMAIRE

ABRÉVIATIONS 7

CHAPITRE 1 : INTRODUCTION 8

- 1.1. Cadre conceptuel des mesures du ressort de l'état du port 9
- 1.2. Objectifs du guide 9

CHAPITRE 2 : DEFINITIONS 9

- 2.1. L'expression « pêche illicite » s'applique aux activités : 9
- 2.2. L'expression « pêche non déclarée » s'applique aux activités de pêche : 9
- 2.3. L'expression « pêche non réglementée » s'applique aux activités de pêche : 10
- 2.4. La notion de port dans le contexte de l'accord 10
- 2.5. Navires concernés dans le cadre de l'accord 10
- 2.6. Résumé des mesures du ressort de l'état du port 11

CHAPITRE 3 : LES AGENTS CHARGÉS DES CONTRÔLES 12

- 3.1. L'autorité 12
- 3.2. Les inspecteurs/contrôleurs 12
- 3.3. Moyens de contrôle à la disposition des Etats 13

CHAPITRE 4 : CONDITIONNALITES 13

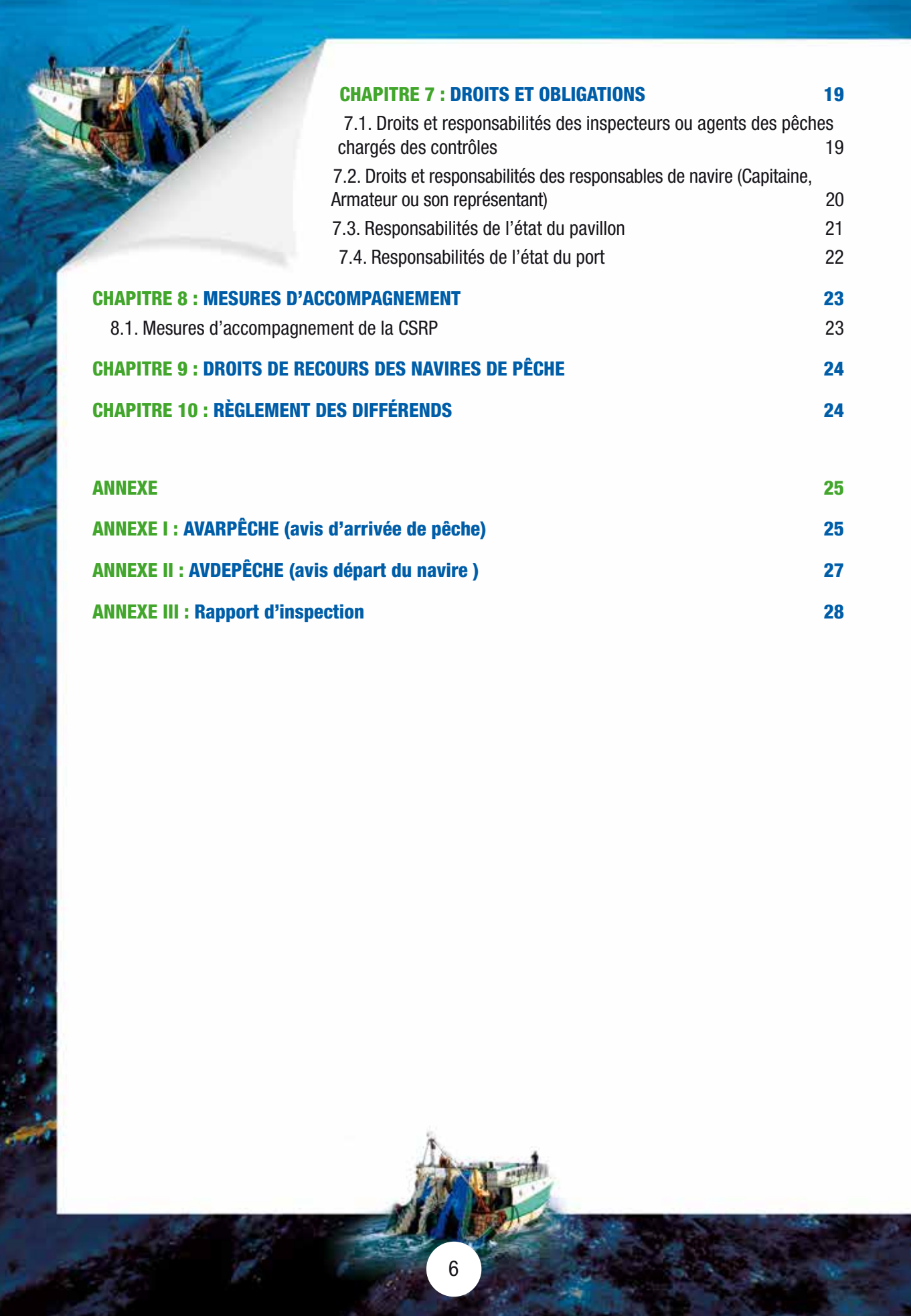
- 4.1. Conformité avec l'accord sur les mesures du ressort de l'état du port 13
- 4.2. Conditions complémentaires 14
- 4.3. Contraintes pour les Etats 14

CHAPITRE 5 : FORMALITÉS RELATIVES AUX NAVIRES 14

- 5.1. Les conditions d'accès d'un navire de pêche à un port de la sous-région 14
- 5.2. Conditions de sortie du port d'un navire de pêche 15
- 5.3. Formalités de contrôle dans les ports 15

CHAPITRE 6 : INSPECTION ET CONTRÔLE 16

- 6.1. Déroulement des inspections réglementaires du port 16
- 6.2. Déroulement des inspections de pêche 16
- 6.3. Les mesures retenues en présence d'un navire INN 17
- 6.4. Les infractions retenues dans le cadre des mesures du ressort de l'état du port 18
- 6.5. Les sanctions retenues pour ces types d'infraction 19



CHAPITRE 7 : DROITS ET OBLIGATIONS **19**

- 7.1. Droits et responsabilités des inspecteurs ou agents des pêches chargés des contrôles 19
- 7.2. Droits et responsabilités des responsables de navire (Capitaine, Armateur ou son représentant) 20
- 7.3. Responsabilités de l'état du pavillon 21
- 7.4. Responsabilités de l'état du port 22

CHAPITRE 8 : MESURES D'ACCOMPAGNEMENT **23**

- 8.1. Mesures d'accompagnement de la CSRP 23

CHAPITRE 9 : DROITS DE RECOURS DES NAVIRES DE PÊCHE **24**

CHAPITRE 10 : RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS **24**

ANNEXE **25**

ANNEXE I : AVARPÊCHE (avis d'arrivée de pêche) **25**

ANNEXE II : AVDEPÊCHE (avis départ du navire) **27**

ANNEXE III : Rapport d'inspection **28**

ABREVIATIONS

AIS	Système Automatique d'Information (SAI)
AVDEPÊCHE	Avis Départ Navire de Pêche
AVARNAV	Avis Arrivée Navire
AVARPÊCHE	Avis Arrivée Navire de Pêche
CMA	Conditions Minimales d'Accès
CSR	Commission Sous-Régionale des Pêches
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture
INN	Illicite, Non déclarée, Non réglementée
PRAO	Programme Régional des Pêches en Afrique de l'Ouest
SCC	Suivi, Contrôle et Surveillance
SSN	Système de Surveillance des Navires par Satellite
UCOS	Unité de Coordination des Opérations de Surveillance
VMS	Vessel Monitoring System



CHAPITRE 1.

INTRODUCTION :

Le 22 novembre 2009, la Conférence de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), a adopté l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port destiné à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non réglementée et non déclarée (pêche INN) dans tous les Etats membres.

La plupart des Etats membres de la Commission Sous-Régionale des Pêches (CSRP) et le Ghana plus le Libéria, bien que n'ayant pas encore adhéré à cet Accord, partagent pleinement l'esprit et les dispositions contenues dans ledit Accord et sont disposés à le mettre en œuvre. C'est le sens qu'il faut donner à l'élaboration d'un « Guide opérationnel pour la mise en œuvre des Mesures du Ressort de l'Etat du port » validé par ces Etats.

Elaboré de façon participative, ce Guide vise à renforcer et harmoniser, au niveau sous régional, les modalités pratiques d'application des mesures de contrôle qui incombent à l'Etat du Port. Dans cette lancée, il met également en œuvre le Titre 4 de la *Convention relative à la détermination des Conditions minimales d'accès et d'exploitation des ressources halieutiques à l'intérieur des zones maritimes sous juridiction des Etats membres de la CSRP (Convention CMA)*.

Ce Guide est un instrument de travail opérationnel destiné à tous les intervenants du secteur de la pêche. Il donne toutes les informations utiles, non seulement aux agents de contrôle, notamment en ce qui concerne leurs droits et obligations dans le cadre de l'exercice de leurs missions, mais également aux usagers du secteur maritime, notamment les armateurs, consignataires et capitaines de navires pour ce qui concerne leurs droits et leurs responsabilités concernant l'acte de contrôle.

Ce Guide a le mérite d'introduire des notions nouvelles pour faciliter son application, notamment (i) l'AVAR-PÊCHE (*Avis d'Arrivée des navires de Pêche*), (ii) l'AUTORITE (*responsable administratif habilité à retenir, dérouter, ou refuser l'accès d'un port à un navire soupçonné de pêche INN*). Il définit clairement : (i) les formalités de contrôle dans les ports (ii) les responsabilités des agents de contrôle (iii) les droits et devoirs des navires de pêches, capitaines ou représentant (iv) et la responsabilité des Etats, en tant qu'Etat du pavillon ou Etat du port. Il met également en valeur l'intérêt de disposer d'un cadre sous régional de coopération approprié comme la CSRP pour la mise en œuvre efficace et coordonnée des mesures dévolues à chaque Etat du port.

La CSRP s'est toujours impliquée dans la lutte contre la pêche INN compte tenu de l'ampleur de ce phénomène dans la sous région. Aujourd'hui, à travers le Programme Régional des Pêches en Afrique de l'Ouest (PRAO) financé par la Banque mondiale, nous sommes fiers de mettre ce Guide à la disposition des praticiens et administrateurs du secteur de la pêche. En le publiant, nous espérons qu'il devienne des orientations circonscrites pour l'espace CSRP plus le Ghana et le Liberia aux fins d'une mise en œuvre, à moindre coût, des Mesures du Ressort de l'Etat du Port.

1.1. Cadre conceptuel des mesures du ressort de l'état du port

Les dispositions contenues dans l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port sont un ensemble d'instruments de Suivi, Contrôle et Surveillance (SCS) conçus par la communauté internationale (FAO) et mis à la disposition des Etats pour lutter efficacement et de façon efficiente contre les actes de pêche illicite, non déclarée et non réglementée, menés par les navires nationaux et étrangers.

Ce dispositif qui est un *minimum standard*¹ s'adresse particulièrement aux Etats démunis de moyens de surveillance conséquents et dont les ressources halieutiques sont fortement agressées par les navires étrangers pratiquant la pêche illicite.

1.2. Objectifs du guide

Le Guide a pour objectifs de donner aux Etats membres, les outils nécessaires pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (Pêche INN), par une application effective, efficace et coordonnée des dispositions de l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port, afin de contribuer à la conservation à long terme et l'exploitation durable des ressources biologiques marines et des écosystèmes marins.

CHAPITRE 2.

DEFINITIONS :

2.1. L'expression « pêche illicite » s'applique aux activités :

- 1) menées par des navires nationaux ou étrangers dans les eaux maritimes placées sous la juridiction d'un Etat sans la permission de cet Etat ou en contravention de ses lois et règlements;
- 2) menées par un navire battant pavillon d'un Etat qui est partie contractante à une Organisation Régionale de Gestion des Pêches (ORGP) pertinente, mais qui opère en contravention des mesures de conservation et de gestion adoptées par ladite organisation et par lesquelles ledit Etat est lié ou des dispositions pertinentes du droit international; ou
- 3) contrevenant aux lois nationales ou aux obligations internationales, y compris celles contractées par des Etats coopérant avec une organisation régionale de gestion des pêches pertinente ;

¹Les dispositions dans cette convention sont des mesures minimales à prendre par les Etats, rien n'empêche aux organisations sous régionales de prendre des mesures plus efficaces et plus adaptées à leurs contextes et conformes au droit international de la mer.



2.2. L'expression « pêche non déclarée » s'applique aux activités de pêche :

- 1)** qui n'ont pas été déclarées ou qui ont été déclarées de manière inexacte aux autorités nationales compétentes, en contravention des lois et règlements nationaux; ou
- 2)** entreprises dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches pertinente et qui n'ont pas été déclarées ou qui ont fait l'objet d'une déclaration inexacte, en contravention des procédures de déclaration de cette organisation ;

2.3. L'expression « pêche non réglementée » s'applique aux activités de pêche :

- 1)** menées, dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches pertinente, par des navires de pêche sans nationalité, par des navires de pêche battant pavillon d'un État qui n'est pas partie à cette organisation ou par une unité de pêche ne se conformant pas ou contrevenant aux mesures de conservation et de gestion de cette organisation; ou
- 2)** menées dans des zones ou concernant des stocks de poissons pour lesquels il n'existe pas de mesures de conservation ni de gestion, par des navires de pêche, quand ces activités de pêche sont menées d'une façon non conforme aux dispositions prises par l'État pour la conservation des ressources biologiques marines en application du droit international ;

2.4. La notion de port dans le contexte de l'accord

Les références aux ports englobent les terminaux au large et ainsi que les installations servant au débarquement, au transbordement, à l'approvisionnement en carburant ou au ravitaillement. Les ports de pêche artisanale ne seront pas concernés par ce Guide.

2.5. Navires concernés dans le cadre de l'accord

Les références aux navires de pêche englobent tout navire utilisé pour la pêche ou devant servir à ces fins, y compris les navires de soutien, les navires transporteurs et tout autre navire participant directement à ces activités de pêche.

Les embarcations de pêche artisanale², bien que considérées comme navires de pêche selon la définition de la Convention sur le Droit de la Mer, bénéficient d'un traitement spécial dans le cadre de l'application des Mesures du Ressort de l'Etat du Port et selon les accords ou arrangements convenus entre les Etats voisins de la sous-région pour faire en sorte que ces embarcations ne pratiquent pas la pêche illicite.

²Les Etats voisins sont invités à signer des accords bilatéraux pour le contrôle des embarcations de pêche artisanale

2.6. Résumé des mesures du ressort de l'état du port

Ils visent à

a) Maintenir un système efficace de contrôle sur les navires étrangers en vue de rationaliser les mesures de conservation et de gestion ;

b) Exiger un préavis raisonnable aux navires désirant accéder au port, par la production d'un AVARPÊCHE³, (avis d'arrivée navire de pêche) indiquant toutes les informations utiles sur le navire, selon le modèle joint en annexe I. Tous les navires de pêche sont concernés à l'exception des navires glaciers de petit tonnage et des pirogues artisanales.

L'AVARPÊCHE d'un navire étranger est établi par l'agent du navire et / ou confirmé par l'Etat du pavillon⁴ ;

c) Exiger aux navires de pêche, avant de quitter le port, de signaler aux services des pêches par un AVDEPÊCHE⁵ (avis de départ de pêche du port des navires de pêche) leurs intentions de sortir au moins XXX heures avant leur appareillage selon le modèle joint en annexe II ;

d) Refuser l'accès aux ports désignés par chaque Etat à tous navires étrangers (navire de pêche et navire connexe), s'il est prouvé que ces navires se sont adonnés à la pêche illicite, à moins qu'il soit prouvé qu'ils n'ont pas pratiqué la pêche INN ou soutenu cette pratique ;

e) Inspecter les navires de pêche étrangers en établissant une priorité en fonction des informations pertinentes reçues⁶.

Enfin, il faudra associer autant que possible l'État du pavillon à la prise de décisions au cas où un navire est épinglé pour pêche INN.

³ L'AVARPÊCHE est un document nouveau, pour différencier et éviter toutes confusions avec l'AVARNAV qui est un document d'information produit par tous les navires qui entrent dans un port. L'AVARPÊCHE s'adresse uniquement aux navires de pêche et assimilés. Il est établi ou confirmé par l'Etat du pavillon.

⁴ Ceci est une amélioration sur la convention.

⁵ L'AVDEPÊCHE est aussi un document nouveau qui va permettre de contrôler, l'autorisation de pêche, l'autonomie des navires de pêche, et les emballages pour le contrôle des transbordements éventuels.

⁶ La Priorité des inspections est donnée : (i) aux navires qui n'ont pas été autorisés à accéder à un port ou à utiliser un port, conformément au présent Accord (ii) aux demandes d'autres Parties, États concernés ou organisations régionales de gestion des pêches souhaitant l'inspection de certains navires, en particulier lorsque ces demandes sont étayées par des preuves de pêche illicite, non déclarée et non réglementée par les navires en question (iii) aux autres navires pour lesquels il existe des indices manifestes permettant de suspecter qu'ils ont pratiqué ou appuyé des activités de pêche illicite, non déclarée ou non réglementée.



CHAPITRE 3.

LES AGENTS CHARGES DES CONTROLES :

3.1. L'autorité

Chaque pays, selon la réglementation et les pratiques en cours, désigne un responsable pour l'application et la mise en œuvre des dispositions contenues dans l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port, appelée « l'AUTORITÉ³ », seule habilitée (i) à retenir (ii) à dérouter (iii) à refuser l'accès du port à un navire soupçonné de pêche illicite ou d'avoir collaboré à cette activité. Elle est le point focal pour les autres Etats.

Cette AUTORITÉ différente de L'Autorité légale du Port de préférence doit posséder au moins les qualités suivantes :

- a) Etre expérimentée dans le domaine du contrôle des navires de pêche ou des navires connexes ;
- b) Comprendre le rôle et la place du SCS au sein des plans d'aménagement des pêcheries, le cadre de la gestion durable des ressources halieutiques ;
- c) Posséder une bonne connaissance des techniques de la pêche, des systèmes de navigation maritime et de l'utilisation des outils de nouvelles technologies ;
- d) Etre en mesure de caractériser le système halieutique à travers ses différentes composantes biologique, économique et sociale et leurs interactions qui déterminent les comportements des acteurs;
- e) Etre capable de trancher/solutionner rapidement une situation sur la base des informations recueillies auprès des agents de contrôle et des rapports d'inspection afin de prendre rapidement la meilleure décision.

3.2. Les inspecteurs / contrôleurs⁸ .

Ce sont tous les agents autorisés à contrôler les navires y compris, entre autres :

inspecteurs des pêches et/ou observateurs, agents chargés du contrôle sanitaire, officiers et officiers marinières de la Marine nationale, pilotes et équipage de l'avion de surveillance, inspecteurs de la Marine marchande, agents de Douane, de Police, de Gendarmerie maritime et des Eaux et Forêts. Ce sont généralement les agents habilités à contrôler l'ensemble des navires étrangers et nationaux en mer ou qui touchent un port d'un pays de la sous-région. Certains pays peuvent avoir d'autres corps assimilés habilités à contrôler les navires de pêche.

Tous ces agents de contrôle seront assermentés ou dûment mandatés selon les formes et conditions retenues dans chaque pays et portent normalement des marques d'identification reconnues.

Chaque pays veillera à ce que la sélection de ces agents soit des meilleurs possibles.

⁷ Refuser l'accès à un port, retenir ou dérouter un navire étranger soupçonné de pêche illicite, sont des actes d'une grande responsabilité aux conséquences graves. C'est à une Autorité suffisamment responsable qu'il faudra confier cette tâche.

⁸ Ces agents assermentés ou mandatés sont conscients qu'ils exercent une fonction extrêmement complexe mettant en jeu beaucoup d'intérêts matériels, sociaux et financiers qui peuvent conditionner la vie ou la faillite d'une entreprise de pêche ou brouiller des relations diplomatiques entre deux pays frères.

3.3. Moyens de contrôle à la disposition des états

Les Etats disposent de sources d'informations notamment les instruments ci-dessous pour le contrôle des navires de pêche :

- a) Les informations contenues dans les AVARPÊCHE fournies par l'agent du navire avant l'arrivée de ce dernier ;
- b) Les informations disponibles sur le plan international (liste des navires inscrits sur la liste rouge), registre international et sous-régional des navires de pêche ;
- c) La visite et l'inspection du navire par un personnel habilité et rompu aux tâches d'enquêtes pouvant confondre valablement un navire de pêche INN ;
- d) Les informations fournies par les inspecteurs de pêche sur les systèmes de SCS par satellite VMS, par l'AIS, les Radars de surveillance, et celles fournies par les observateurs embarqués ;
- e) La mise à contribution de l'Etat du pavillon et/ou de l'Etat côtier pour la fourniture des informations utiles et dans la prise de décisions.

CHAPITRE 4.

CONDITIONALITES

4.1. Conformité avec l'accord sur les mesures du ressort de l'état du port

- a) Adhérer à l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port et le ratifier. Certaines dispositions de la convention peuvent être reprises dans les lois internes du pays ;
- b) Exiger que l'ensemble des opérations de débarquement, de transbordement ou de ravitaillement des navires de pêche opérant sous son autorisation se passent à l'intérieur des ports ou rades du pays ou d'un pays Etat membre de la CSRP désigné, si les conditions nationales ne le permettent pas, en présence des corps de contrôle ;
- c) Désigner une AUTORITÉ ou une structure responsable du suivi et de l'application des dispositions contenues dans l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port, seule habilitée à retenir, dérouter, refuser l'accès du port et à poursuivre un navire soupçonné de pêche illicite ou d'avoir collaboré à cette activité. Cette AUTORITÉ doit être habilitée à prendre la meilleure décision à partir des informations reçues auprès des agents de contrôle ;
- d) Disposer d'une équipe d'inspecteurs ou de contrôleur selon le pays, dûment mandatés pour ce travail, suffisamment formés et hautement qualifiés pour analyser d'abord le contenu des AVAR-PÊCHE pour ensuite contrôler efficacement, avec transparence et sans discrimination les navires de pêche qui touchent un port de la sous-région et sans retarder ni perturber leurs activités normales ;
- e) Disposer de facilités de communication diverses capables de joindre facilement les pays de l'Etat du pavillon, les Etats côtiers, les organisations sous-régionales et internationales ;



f) Assurer aux navires étrangers la diligence de l'appareil judiciaire et administratif de l'Etat pour le traitement rapide, équitable, juste et sans discrimination des dossiers de pêche INN qui leur seront soumis ;

g) Coopérer avec l'Etat du pavillon, l'Etat côtier et les autres Etats pour le traitement diligenté des navires reconnus ou présumés coupables de pêche INN ;

h) Assurer la traçabilité de l'origine licite des produits pêchés et débarqués dans ses ports pour autoriser leurs accès aux marchés extérieurs.

4.2. Conditions complémentaires

Les Etats du Pavillon sont responsabilisés dans la lutte contre les actes de pêche illicite menés par les navires battant leur pavillon, ainsi ils sont tenus de suivre l'activité de leurs navires partout où ils évoluent pour valider, en cas de besoin, toutes informations utiles sur les activités desdits navires. Cette disposition n'enlève en rien le contrôle normal à effectuer par les autorités du port à l'arrivée du navire.

4.3. Contraintes pour les Etats

Deux contraintes non négligeables subsistent :

- La prise en charge des dispositions contenues dans l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port entraîne des charges nouvelles pour les Etats (formation du personnel, communication entre divers Etats, administration et gestion).
- L'obligation de veiller à la traçabilité des captures.

CHAPITRE 5.

FORMALITES RELATIVES AUX NAVIRES

5.1. Les conditions d'accès d'un navire de pêche à un port de la sous-région

L'agent d'un navire de pêche qui désire accéder à un port de la sous-région devra produire, notamment au moins 48 heures à l'avance, un AVARPÊCHE avec toutes les informations utiles (un modèle est joint en annexe I). Ce document est une *condition obligatoire d'accès* à un port de la sous-région, sauf en cas d'urgence de sûreté. Il doit être correctement établi par l'agent et transmis à tous les services de contrôle de l'Etat du Port et plus particulièrement à l'Autorité chargée du contrôle.

⁹Les Etats Africains avaient réclamé et obtenu qu'une assistance logistique ainsi que sur le plan de la formation, soit accordée aux Etats de faibles capacités incapables de prendre en charge correctement les dispositions contenues dans les Mesures Etats du Port. Les Etats doivent maintenant signer ou adhérer à cette convention pour pouvoir prétendre à cette assistance.

¹⁰L'AVARPÊCHE est un document qui ne remplace pas l'AVARNAV déjà prévu par les règlements du Port. C'est un document destiné aux services de contrôle de pêche des différents Etats, établi et transmis uniquement par L'Etat du pavillon.



Dans le cadre des dispositions contenues dans l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port, le refus d'accès au port et à ses installations à un navire de pêche, s'il n'est pas déjà dans le port, peut être pris si :

- a)** l'Etat du Port estime que le navire ne dispose pas d'une autorisation valable de pratiquer les activités de pêche ou les activités connexes exigées par un État côtier en ce qui concerne les zones relevant de la juridiction nationale dudit Etat ;
- b)** l'Etat du Port dispose de preuves manifestes que le poisson se trouvant à bord a été pris en contravention des exigences applicables dudit État relatives aux zones relevant de sa juridiction nationale ;
- c)** l'agent ne transmet pas dans un délai raisonnable l'AVARPÊCHE à l'État du Port ;
- d)** l'Etat du Port a des motifs valables de croire que le navire a pratiqué des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée ou des activités de pêche connexes, y compris l'appui d'un navire, à moins que le navire soit en mesure d'établir l'origine licite de ses produits.

Ce refus prononcé par un Etat membre reste valable dans les autres Etats en conformité avec la Convention relative à la détermination des Conditions Minimales d'Accès (CMA) .

5.2. Conditions de sortie du port d'un navire de pêche

Tout navire de pêche ou assimilé qui désire sortir d'un port pour se rendre en zone de pêche ou transiter vers un autre port doit signaler son intention aux services de la surveillance par un AVDEPÊCHE XXX heures avant son départ pour recevoir un bon de sortie daté et numéroté des services de pêche. De plus, le navire peut éventuellement subir une inspection de départ de pêche.

5.3. Formalités de contrôle dans les ports


Chaque Etat devra faire connaître les ports désignés par chaque Etat. Tous les navires de pêche qui accèdent à un port de la sous-région devront se soumettre à ces différents contrôles :

- a)** Contrôle Police et Immigration,
- b)** Contrôle sanitaire du personnel à bord,
- c)** Contrôle de douane, surtout le manifeste de déclaration des captures,

¹¹L'Etat du port ne sera pas tenu responsable des engagements pris au préalable et non honorés par le navire auprès des consignataires, manutentionnaires ou shipchangers du fait du refus d'accès au port ou de débarquement des produits.

¹²CMA : convention de la CSRP fixant les conditions d'accès à la ressource.

¹³L'AVDEPÊCHE nouvellement instauré vise à suivre l'activité des navires, notamment leurs autonomies, et surtout contrôler les ravitaillements ou transbordement éventuels. IL permet aussi de suivre les navires de transport de poisson de port en port.



d) Contrôle des services de pêche, notamment par les agents de la surveillance des pêches et les agents du contrôle de qualité.

Ces opérations de contrôle seront autant que possible coordonnées selon le règlement portuaire de chaque pays.

La satisfaction de tous ces différents contrôles peut être une condition obligatoire de l'autorisation à débarquer ses produits ou faire un transbordement, ou se ravitailler.

CHAPITRE 6.

INSPECTION ET CONTROLE

6.1. Déroulement des inspections réglementaires du port

Les inspections de Police, Immigration, Douane, et Santé sont des contrôles de routine effectués généralement dans tous les ports du monde. Chaque pays de la sous-région a sa propre réglementation intérieure du port. Ces inspections doivent se faire de façon organisée et en toute transparence.

Les infractions constatées par ces agents de contrôle pendant leurs inspections sont punies par les réglementations pertinentes.

6.2. Déroulement des inspections de pêche

L'inspection d'un navire de pêche est un exercice qui demande une bonne préparation au préalable, en commençant par l'exploitation correcte de l'AVARPÊCHE. Cette démarche permet d'avoir un bon aperçu sur le navire à inspecter et de réduire considérablement les temps d'inspection et les tracasseries éventuelles.

- a)** L'inspecteur de pêche, chef de mission, est tenu de présenter au capitaine du navire une pièce d'identification de son statut d'agent mandaté par l'Administration du pays pour effectuer cette inspection avec son équipe qui l'accompagne pour la mission ;
- b)** Le capitaine du navire est son seul interlocuteur et il est habilité à noter toutes les informations contenues dans ce document d'identification serviront de référence en cas de litige ;
- c)** L'inspecteur devra définir en collaboration avec le capitaine du navire la langue de travail. S'il y a risque d'incompréhension, le consignataire du navire sert d'interprète ou trouve un interprète à ses frais ;
- d)** L'inspecteur devra expliquer clairement au capitaine du navire son programme d'inspection, avec la liste des documents qu'il souhaite contrôler ainsi que les compartiments à visiter ;

¹⁴Une coordination entre les différents services de chaque pays sera nécessaire pour savoir qui donne l'autorisation de débarquer le produit.

e) Aucun local ou compartiment du navire ne peut être visité sans la présence d'un responsable du navire ;

f) Toutes les informations importantes recueillies pendant l'inspection devront être consignées dans un rapport d'inspection signé à la fin de l'inspection par l'inspecteur et le capitaine du navire. Ce dernier a la possibilité d'y mettre librement ses observations dans la langue qu'il maîtrise. Si l'inspecteur constate un refus de signer le rapport d'inspection par le capitaine, l'inspecteur devra le mentionner dans son rapport ;

g) Une copie du rapport, sous forme de souche du rapport original, est obligatoirement laissée à bord, avec des indications claires sur la conduite à tenir en cas de forte présomption de pêche illicite ou de collaboration à cette activité. Mention de l'inspection est toujours faite dans le journal de pêche ou journal de bord, selon le pays ;

h) Après chaque inspection montrant des indices concordants pouvant établir valablement qu'un navire de pêche s'est livré ou a collaboré à des activités de pêche illicite, l'inspecteur, en sa qualité de chef de mission, transmet immédiatement et sans délai les résultats de son rapport d'inspection, par tous les moyens à sa disposition, à l'AUTORITE du pays, seule habilitée à arrêter, à interdire l'accès ou les opérations, ou à dérouter un navire, dans le cadre des dispositions contenues dans l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port.

Si l'AUTORITE confirme les résultats du rapport de l'inspection, des mesures sont prises :


6.3. Les mesures retenues en présence d'un navire INN

1. Lorsqu'à l'issue d'une inspection, on a de bonnes raisons de croire qu'un navire de pêche ou navire connexe a pratiqué des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée, l'Etat du Port qui a procédé à l'inspection poursuit et sanctionne ce navire, si la législation de son pays a prévu expressément cette infraction dans les textes réglementaires internes,

2. Si la législation du pays ne l'a pas prévu, l'Etat du Port informe rapidement

- Les autorités portuaires et les forces de sécurité;
- l'État du pavillon du navire ;
- les États concernés, notamment aux États pour lesquels l'inspection a démontré que le navire s'était livré à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et à des activités de pêche connexes dans les eaux relevant de leurs juridictions nationales ;
- l'État dont le capitaine du navire est ressortissant ;
- les organisations régionales de gestion des pêches compétentes notamment la CSRP et les autres organisations internationales pertinentes, dont la FAO, selon les procédures et moyens dont il dispose.

¹⁵Les documents de visite : Journal de bord ; journal de pêche ; autorisation de pêche ;procès verbal dernière inspection du dernier port ; certificat de navigabilité ;assurance ; brevet de qualification capitaine.



3. Si le navire est déjà au port, refus au navire concerné à l'accès aux services du port notamment :

- le débarquement ;
- le transbordement ;
- le conditionnement ou la transformation du poisson qui n'a pas été débarqué antérieurement ;
- l'approvisionnement en carburant, pour effectuer une nouvelle marée ;
- le ravitaillement du navire pour une durée ne dépassant pas le temps de ralliement du navire à son port d'attache ;
- l'entretien et le passage en cale sèche.

L'Etat du Port ne refuse pas à un navire visé par ce paragraphe l'accès aux services du port qui sont indispensables à la santé et à la sécurité des équipages ou à la sécurité du navire.

Attention : le ravitaillement en eau , vivre et carburant peuvent être considérés comme des éléments de sécurité du navire.

4. Le navire reste immobilisé à ses frais jusqu'à ce l'Etat du pavillon réagisse pour indiquer les sanctions à prendre.

Si l'Etat du pavillon ne réagit pas après XXX jours /heures, l'Etat du Port sort le navire et informe l'organisation sous-régionale .

6.4. Les infractions retenues dans le cadre des mesures du ressort de l'état du port

- a)** Pêcher sans autorisation ;
- b)** Ne pas tenir de registre de pêche précis des captures et des données afférentes ;
- c)** Pêcher dans une zone interdite ou pendant la période de fermeture de la pêche ou dépasser son quota autorisé ;
- d)** Pêcher des stocks de poisson interdits à la capture ;

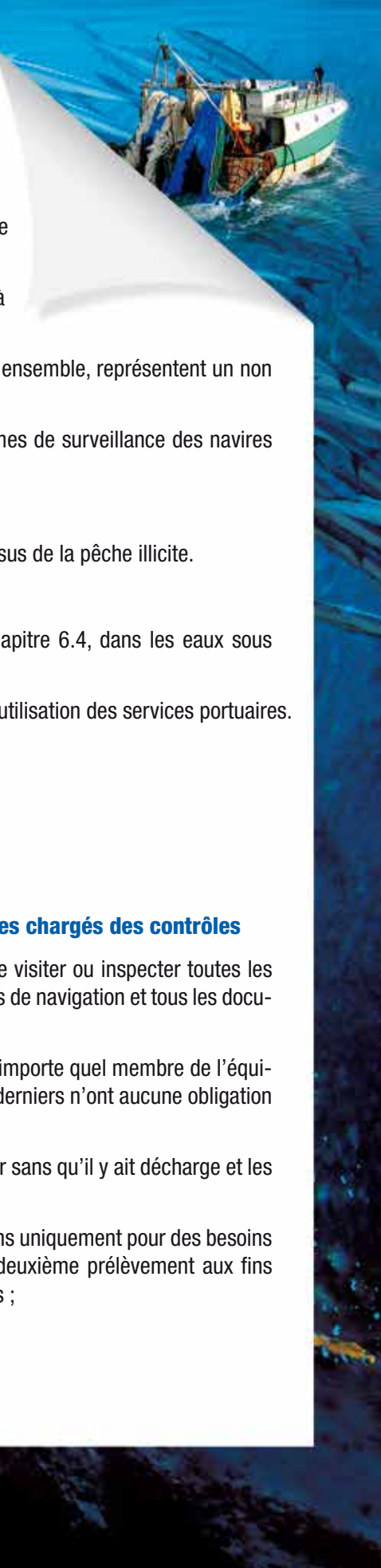
¹⁶Tous les frais découlants de cette opération de mobilisation du navire ,de gardiennage, de frais de communications pour joindre l'Etat côtier ou l'Etat du pavillon, et tous autres frais justifiés ayant un rapport avec la prise en charge du navire sont immédiatement remboursés par le navire ou son consignataire avant le départ du navire, sur présentation de facture avec les barèmes et systèmes retenus dans chaque port.

¹⁷Si l'Etat du pavillon ou l'Etat côtier ne réagit pas dans les 48heures, l'Etat du Port applique les mesures conservatoires si elles existent dans sa législation ou procède à la sortie du navire de son port et de ses eaux sous juridiction à ses frais avec son signalement à tous les ports de la sous région et à la CSRP . le refus d'accès à un port d'un pays est valable pour tous les ports de la sous région membres de cette convention.

L'Etat du port , ne sera pas tenu responsable des retards occasionnés par une réaction tardive de l'Etat du pavillon.

¹⁸La durée est laissée à la discrétion de chaque Etat en fonction de sa législation nationale.

¹⁹La CSRP devra définir le format du journal de pêche et sa tenue.

- 
- e) Utiliser des engins non conformes ou tout autre engin prohibé ;
 - f) Falsifier ou dissimuler les marquages, l'identité ou l'immatriculation du navire ;
 - g) Faire de fausses déclarations dans le but de dissimiler une infraction ;
 - h) Dissimuler, altérer ou éliminer les éventuelles preuves liées à l'enquête ;
 - i) Commettre des infractions multiples qui, considérées dans leur ensemble, représentent un non respect flagrant des mesures de conservations et de gestion ;
 - j) Ne pas respecter les conditions requises concernant les systèmes de surveillance des navires par satellite (SSN) ;
 - k) Pêcher ou débarquer des poissons juvéniles ou immatures ;
 - l) Soutenir ou accepter le transbordement de produits reconnus issus de la pêche illicite.

6.5. Les sanctions retenues pour ces types d'infraction

Lorsqu'un navire étranger commet une infraction telle que prévu au chapitre 6.4, dans les eaux sous juridiction d'un Etat, la législation dudit Etat s'applique ;

Le cas échéant, l'Etat du Port refuse selon le cas, l'accès à ses Ports ou l'utilisation des services portuaires.

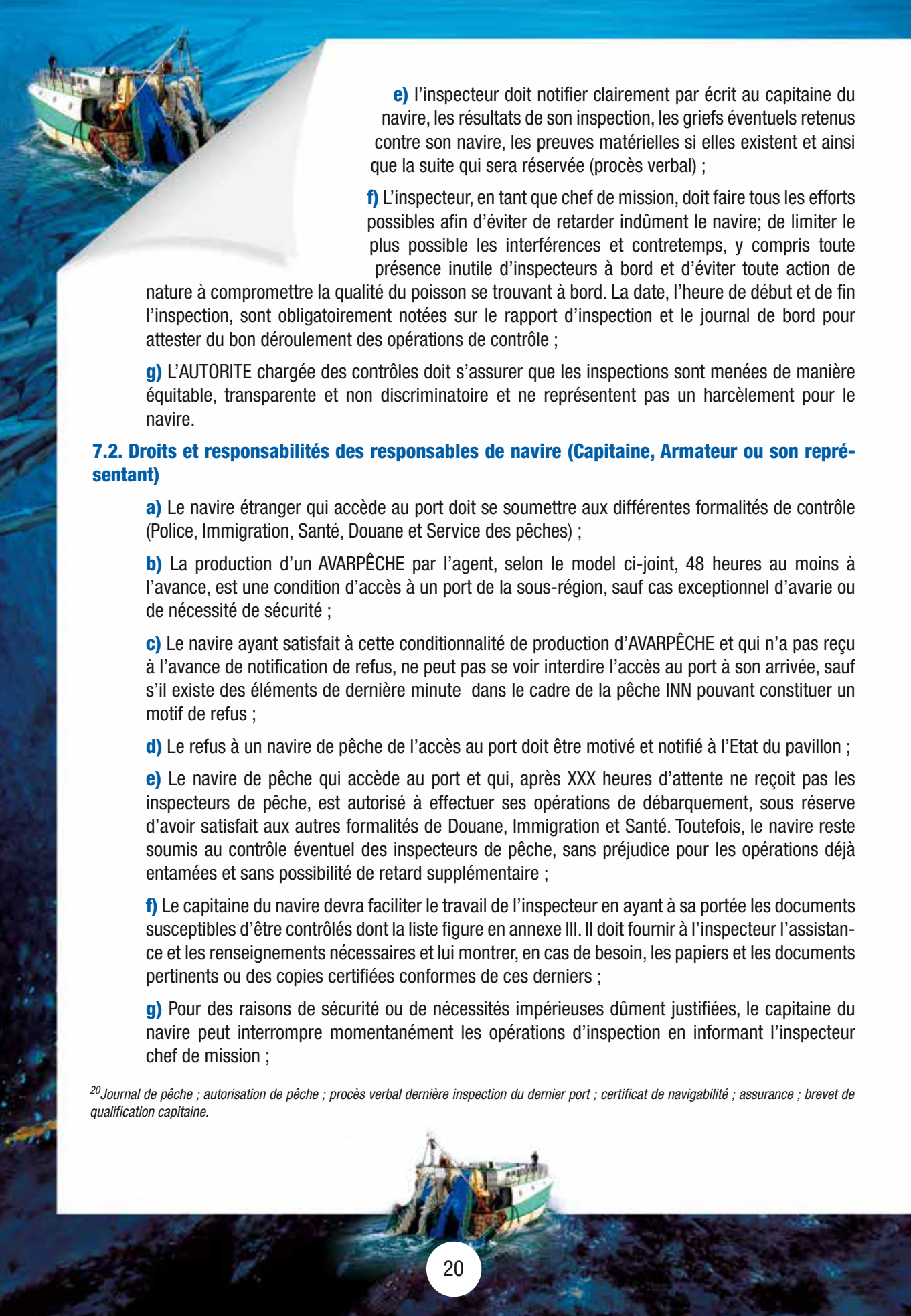
CHAPITRE 7.

DROITS ET OBLIGATIONS :

7.1. Droits et responsabilités des inspecteurs ou agents des pêches chargés des contrôles

- a) L'inspecteur de pêche ou l'agent dûment mandaté a le droit de visiter ou inspecter toutes les zones du navire, les captures, les engins de pêche, les équipements de navigation et tous les documents jugés utiles ;
- b) En dehors du capitaine du navire, l'inspecteur peut interroger n'importe quel membre de l'équipage pour uniquement des compléments d'information, mais ces derniers n'ont aucune obligation de répondre car ils sont tenus par le droit de réserve ;
- c) Aucun document du navire ne peut être emporté par l'inspecteur sans qu'il y ait décharge et les pages incriminées paraphées par le capitaine ;
- d) L'inspecteur peut prélever une quantité raisonnable d'échantillons uniquement pour des besoins d'analyse. En cas de doute ou de suspicion d'actes illicites, un deuxième prélèvement aux fins d'analyse du navire sera effectué et en présence des responsables ;





e) l'inspecteur doit notifier clairement par écrit au capitaine du navire, les résultats de son inspection, les griefs éventuels retenus contre son navire, les preuves matérielles si elles existent et ainsi que la suite qui sera réservée (procès verbal) ;

f) L'inspecteur, en tant que chef de mission, doit faire tous les efforts possibles afin d'éviter de retarder indûment le navire; de limiter le plus possible les interférences et contretemps, 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. La date, l'heure de début et de fin l'inspection, sont obligatoirement notées sur le rapport d'inspection et le journal de bord pour attester du bon déroulement des opérations de contrôle ;

g) L'AUTORITE chargée des contrôles doit s'assurer que les inspections sont menées de manière équitable, transparente et non discriminatoire et ne représentent pas un harcèlement pour le navire.

7.2. Droits et responsabilités des responsables de navire (Capitaine, Armateur ou son représentant)

a) Le navire étranger qui accède au port doit se soumettre aux différentes formalités de contrôle (Police, Immigration, Santé, Douane et Service des pêches) ;

b) La production d'un AVARPÊCHE par l'agent, selon le model ci-joint, 48 heures au moins à l'avance, est une condition d'accès à un port de la sous-région, sauf cas exceptionnel d'avarie ou de nécessité de sécurité ;

c) Le navire ayant satisfait à cette conditionnalité de production d'AVARPÊCHE et qui n'a pas reçu à l'avance de notification de refus, ne peut pas se voir interdire l'accès au port à son arrivée, sauf s'il existe des éléments de dernière minute dans le cadre de la pêche INN pouvant constituer un motif de refus ;


d) Le refus à un navire de pêche de l'accès au port doit être motivé et notifié à l'Etat du pavillon ;

e) Le navire de pêche qui accède au port et qui, après XXX heures d'attente ne reçoit pas les inspecteurs de pêche, est autorisé à effectuer ses opérations de débarquement, sous réserve d'avoir satisfait aux autres formalités de Douane, Immigration et Santé. Toutefois, le navire reste soumis au contrôle éventuel des inspecteurs de pêche, sans préjudice pour les opérations déjà entamées et sans possibilité de retard supplémentaire ;

f) Le capitaine du navire devra faciliter le travail de l'inspecteur en ayant à sa portée les documents susceptibles d'être contrôlés dont la liste figure en annexe III. Il doit fournir à l'inspecteur l'assistance et les renseignements nécessaires et lui montrer, en cas de besoin, les papiers et les documents pertinents ou des copies certifiées conformes de ces derniers ;

g) Pour des raisons de sécurité ou de nécessités impérieuses dûment justifiées, le capitaine du navire peut interrompre momentanément les opérations d'inspection en informant l'inspecteur chef de mission ;

²⁰ Journal de pêche ; autorisation de pêche ; procès verbal dernière inspection du dernier port ; certificat de navigabilité ; assurance ; brevet de qualification capitaine.


- 
- h)** Le capitaine du navire, seul interlocuteur des différents agents de contrôle, peut organiser le contrôle simultané de plusieurs contrôleurs à bord. Les heures de repas sont exclues des périodes d'inspection, sauf acceptation du capitaine du navire ;
 - i)** En cas de désaccord avec les agents de contrôle, sur une appréciation d'une infraction ou sur un document, le capitaine du navire ou son représentant peut intenter un recours d'urgence auprès de l'AUTORITE chargée de la surveillance avec ses éléments de preuve. Ce dernier doit statuer séance tenante sur les différends, sans attendre les autres formalités internes telle que la commission d'arraisonnement ou autres procédures ;
 - j)** En cas de certitude de pêche illicite, les mesures qui lui seront applicables peuvent dépendre de la décision de l'Etat du pavillon, sauf si la législation interne du pays a déjà prévu ce genre de délit pour sanctionner l'infraction ;
 - k)** En cas de retard supposé, non justifié, par le fait des inspecteurs de pêche, entravant le fonctionnement normal du navire et entraînant des pertes économiques avérées, le responsable du navire après constat fait par un huissier, peut saisir les autorités judiciaires compétentes de l'Etat du Port et demander une juste compensation. Cette demande doit être justifiée et formulée dans un délai n'excédant pas 48 heures. Les juridictions compétentes devraient statuer dans un délai raisonnable selon les lois et coutumes dans chaque pays ;
 - l)** En cas d'abus de pouvoir supposé des agents de contrôle, l'armateur, son agent ou le capitaine du navire peut saisir directement l'AUTORITE chargée de la surveillance, et se faire assister par sa représentation diplomatique ou par une personne ressource pour d'éventuelles réparations ;
 - m)** Le navire retenu au port pour les besoins de complément d'informations est gardé par le corps de sécurité habilité par le pays. Les frais découlant de ce gardiennage sont à la charge du navire selon le barème en vigueur dans chaque Etat membre ;
 - n)** Pendant cette période de gardiennage, aucune entrave à la liberté de circulation de l'équipage n'est retenue sauf pour nécessité d'enquête supplémentaire. Le capitaine du navire a toute la liberté de communiquer avec les autorités de l'État du pavillon ou toute autre personne, conformément au droit international ;
 - o)** Les produits de pêche détenus à bord qui risquent une détérioration seront sécurisés d'un commun accord entre le capitaine du navire et les autorités de l'Etat du Port. Les frais relatifs à cette opération incombent à l'armateur du navire ou son agent ;
 - p)** La justice de l'Etat du Port reste compétente pour instruire tous les cas de litige.

7.3. Responsabilités de l'état du pavillon

L'Etat du pavillon devra :

- a)** S'assurer que le navire autorisé à battre son pavillon ne s'adonne pas à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et /ou ne soutient pas cette activité ;





b) Suivre l'activité de pêche de tous navires battant son pavillon quel que soit son lieu d'activité ;

c) Confirmer les informations, en cas de besoin, contenues dans l'AVAR-PÊCHE ;

d) Coopérer avec les Etats du Port et prend toutes les mesures de sanction nécessaires à l'encontre de son navire appréhendé pour exercice d'activités de pêche INN, même si la législation de l'Etat du Port a déjà prévu des

sanctions pour cette forme de délit dans ses législations internes.

7.4. Responsabilités de l'état du port

L'Etat du Port : devra :

a) s'assurer que les agents de contrôle chargés d'inspecter les navires de pêche ont été suffisamment formés pour effectuer efficacement ce travail sans perturber les activités normales du navire ;

b) S'assurer qu'une Autorité qualifiée dans le domaine du SCS chargée de retenir, dérouter, ou refuser l'accès du port à un navire soupçonné de pêche illicite ait été dûment désignée pour traiter sans délai les rapports d'inspection produits par les agents de contrôle dans le cadre des Mesures de l'Etat du Port ;

c) Disposer de moyens de communication adéquats pour contacter et transmettre les résultats d'inspection aux Etats du pavillon, aux Etats côtiers et ainsi qu'aux organisations sous-régionales et internationales ;

d) Assurer aux navires étrangers la diligence de l'appareil judiciaire et administratif de l'Etat pour le traitement rapide, équitable, juste et sans discrimination des dossiers de pêche INN qui leur seront soumis ;

e) Assurer la traçabilité de l'origine licite des produits pêchés débarqués dans ses ports pour autoriser leurs accès aux marchés extérieurs.

²¹ - En cas de non réaction de l'Etat du pavillon, l'Etat du port se réserve le droit de refuser le débarquement des produits et l'avitaillement du navire sauf pour raison de sécurité. Les organisations internationales de pêche (Fao) et la Commission sous régionale des pêche (CSRP) seront informées.

- Tout retard, du fait du manque de réaction rapide de l'Etat du pavillon, pour traiter le cas d'un navire soupçonné de pêche INN, ne sera pas imputable à l'Etat du port.

CHAPITRE 8.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT :

8.1. Mesures d'accompagnement de la CSRP

La mise en place d'un cadre pour l'application efficace des Mesures du Ressort de l'Etat du Port pourra se faire à travers l'organisation sous-régionale de pêche qu'est la CSRP. Qui devra accompagner les Etats pour :

- a) Mettre en place la base de données sous-régionale des navires de pêche pour recueillir les informations utiles sur les navires ;
- b) Définir clairement, en étroite collaboration avec les Etats, les conditions sous-régionales pour inscrire ou sortir un navire, (national, sous-régional, étranger) de pêche illicite de la liste rouge du registre sous-régional ;
- c) Définir et harmoniser le format du journal de pêche dans la sous-région ;
- d) Rendre opérationnelle en permanence l'Unité de Coordination des Opérations de Surveillance (UCOS) pour faciliter l'accès aux informations utiles sur les navires en temps réel et servir de relai éventuel entre les pays en cas de difficultés de communication ;
- e) Faciliter le cadre juridique sous-régional de la mise en œuvre effective des dispositions contenues dans les Mesures du Ressort de l'Etat du Port, soit en incitant les Etats à inclure certaines dispositions dans leurs lois internes ou d'inclure les dispositions les plus pertinentes dans une convention SCS sous-régionale ;
- f) Mettre en place un organe de régulation ou de contrôle pour suivre l'application effective des dispositions du Manuel par tous les Etats et le mécanisme de règlement des conflits en cas de différence d'interprétation entre les Etats ;
- g) Participer au renforcement des capacités des Etats membres par la formation des agents de contrôle, en faisant appel aux possibilités de formations offertes par les organisations internationales et les Etats ;
- h) Appuyer les Etats à se doter d'un minimum d'équipements pour assurer les contrôles nécessaires et les communications ;
- i) Associer d'autres Etats de la sous-région non membres de la CSRP ou les regroupements sous-régionaux dont les ports ont un rôle très actif dans le dispositif de lutte contre la pêche illicite (Abidjan et Las Palmas) ;
- j) Enfin la CSRP cherchera à donner à ce guide un caractère approprié pour rassurer les autorités portuaires et les navires de pêche et à rendre plus efficaces les dispositions contenues dans ce guide.

²²Le niveau du manuel. Facultatif ? Contraignant ? Réglementaire ? Document de travail ? Convention sous régionale ? La CSRP devra trouver la formule.



CHAPITRE 9.

DROITS DE RECOURS DES NAVIRES DE PÊCHE :

L'Etat du Port tient à la disposition du public et fournit au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine ou au représentant d'un navire, sur demande écrite, toutes informations relatives aux éventuelles voies de recours prévues par sa législation et sa réglementation sur les mesures de l'État du Port, y compris

les informations relatives aux services publics et aux institutions judiciaires existant à cet effet et ainsi qu'au droit de réparation prévu par sa législation et sa réglementation nationale, le cas échéant, pour toutes pertes ou tous dommages subis du fait d'une mesure présumée contraire au droit qu'elle aurait pu prendre.

Les navires de pêche ayant subi des préjudices supposés peuvent utiliser les voies classiques de recours suivantes, nonobstant celles prévues expressément par chaque législation des Etats membres :

- a)** En cas d'interdiction d'accès du port, supposée non justifiée, le capitaine ou l'armateur du navire ou son représentant peut saisir les autorités compétentes de l'Etat du Port, avec ses éléments de preuve pour demander un arbitrage ;
- b)** En cas d'interdiction de débarquer les produits, supposée non justifiée, le capitaine ou l'armateur du navire ou son représentant peut saisir l'AUTORITÉ de l'Etat du pavillon ou la juridiction compétente de l'Etat du Port ;
- c)** En cas de retard, supposé non justifié, occasionné par les agents de contrôle et entraînant des pertes réelles, le responsable du navire après constat fait par un huissier de justice, peut saisir la justice compétente pour réclamer réparation.

CHAPITRE 10.

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

- a)** Tout Etat du pavillon peut demander des consultations avec tout(s) autre(s) Etat(s) du Port membre de la CSRP, sur tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application des dispositions contenues dans les Mesures du Ressort de l'Etat du Port et conformes au droit international de la mer afin d'arriver aussi rapidement que possible à une solution mutuellement satisfaisante ;
- b)** Dans le cas où le différend n'est pas réglé dans un délai raisonnable au moyen de ces consultations, les Parties en question se concertent entre elles aussitôt que possible de manière à ce que le différend puisse être réglé par négociation, enquête, médiation, conciliation, arbitrage, règlement judiciaire ou par tout autre moyen pacifique de leur choix. La CSRP jouera le rôle de facilitateur ;
- c)** Toute Partie à un différend de cette nature qui n'est pas réglé de cette manière le porte, avec le consentement de toutes les Parties au différend, devant le Tribunal international du droit de la mer ou le soumet à l'arbitrage. S'il ne leur est pas possible de parvenir à un accord sur le renvoi au Tribunal International du droit de la mer ou sur la soumission à arbitrage, les Parties continuent à se consulter et à coopérer en vue de régler le différend conformément aux règles du droit international relatives à la conservation des ressources biologiques marines.

ANNEXE I : AVARPÊCHE (avis d'arrivée de pêche)

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

1. Port d'escale envisagé									
2. État du port									
3. Date et heure d'arrivée estimées									
4. Objet de l'accès au port									
5. Nom du port et date de la dernière escale									
6. Nom du navire									
7. Etat du pavillon									
8. Type de navire									
9. IRCS (indicatif international d'appel radio)									
10. Contact pour information sur le navire									
10bis Propriétaire(s) du navire									
11. ID certificat d'immatriculation									
12. ID navire OMI, si disponible									
13. ID externe, si disponible									
14. ID ORGP, s'il y a lieu									
14 bis. SSN		Non		Oui : National		Oui : ORGP		Type :	
14 ter. Dimensions du navire		Longueur		Largeur		Tirant d'eau			
15. Nom et nationalité du capitaine du navire									
16. Références autorisation(s) de pêche									
<i>Identificateur</i>	<i>Délivrée par</i>	<i>Période de validité</i>	<i>Zone(s) de pêche</i>	<i>Espèces</i>	<i>Engin</i>				



17. Références autorisation(s) de transbordement								
Identificateur		Délivrée par				Période de validité		
Identificateur		Délivrée par				Période de validité		
18. Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs								
Date	Lieu	Nom	État du pavillon	Numéro ID	Espèce	Produit	Zone de capture	Quantité
19. Poisson total à bord						20. À débarquer		
Espèce	Produit	Zone de capture		Quantité	Quantité			
	Quantité début marée	Quantité fin de marée		Complément prévu				
Gasoil								
Carton								



ANNEXE II : AVDEPÊCHE (avis départ du navire)

Informations pour un navire de pêche devant quitter le port

1. Date et Heure de Départ prévues

2. Destination Envisagée

1. objet de la mission :

- Pêche
- Transit
- Transport de poisson
- Divers

2. Cas de navire de pêche

- Quantité de Gasoil disponible
- Nombre d’emballages disponible
- Numéro et date de validité de la licence.
- Type de pêche autorisé
- Etat fonctionnement VMS/AIS
- Durée estimée de la Marée
- Nom ou identification de l’observateur à bord

3. Cas de navires de transport de poisson, de collecte ou de support logistique.

- Quantité et espèces de produits à bord
- Prochain Port de destination
- Durée estimée transit
- Opérations envisagées en mer ou dans prochain port
- Fonctionnement VMS/AIS



ANNEXE III : Rapport d'inspection

1. N° du rapport d'inspection		2. Etat du port	
3. Autorité chargée de l'inspection			
4. Nom de l'inspecteur principal		ID	
5. Lieu de l'inspection			
6. Début de l'inspection		Année	Mois
7. Fin de l'inspection		Jour	Heure
8. Notification préalable reçue		Oui	Non
9. Objet de l'accès au port	LAN	TRX	PRO
		AUTRE (préciser)	
10. Nom du port et de l'État et date dernière escale		Année	Mois
		Jour	
11. Nom du navire			
12. État du pavillon			
13. Type de navire			
14. IRCS (indicatif international d'appel radio)			
15. ID certificat d'immatriculation			
16. ID navire OMI, le cas échéant			
17. ID externe, le cas échéant			
18. Port d'attache			
19. Propriétaire(s) du navire			
20. Propriétaire(s) bénéficiaire(s) du navire, si connu(s) et différent(s) du propriétaire du navire			
21. Armateur(s), si différent(s) du propriétaire du navire			
22. Nom et nationalité du capitaine du navire			
23. Nom et nationalité du capitaine de pêche			

24. Agent du navire

25. SSN	Non	Oui: national	Oui : ORGP	Type :
---------	-----	---------------	------------	--------

26. Statut dans les zones ORGP où la pêche ou des activités connexes ont eu lieu, y compris toute inscription sur une liste IUU

Identificateur du navire	ORGP	Statut de l'État du pavillon	Navire sur liste autorisée	Navire sur liste IUU

27. Références autorisation(s) de pêche

Identificateur	Délivrée par	Durée de validité	Zone de pêche	Espèce	Engin

28. Références autorisation(s) de transbordement

Identificateur	Délivrée par	Période de validité

29. Information sur le transbordement intéressant les navires donateurs

Nom	État du pavillon	Numéro ID	Espèce	Produit	Zone(s) de pêche	Quantité

30. Évaluation des captures débarquées (quantité)

Espèce	Produit	Zone de Pêche	Quantité déclarée	Quantité débarquée	Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité débarquée

31. Captures restées à bord (quantité)



Espèce	Produit	Zone(s) de pêche	Quantité déclarée	Quantité restée à bord	Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité déterminée	
32. Examen des registres de pêche et d'autres documents				Oui	Non	Observations
33. Respect du/des programme(s) de documentation des captures applicable(s)				Oui	Non	Observations
34. Respect du/des programme(s) d'information commerciale applicable(s)				Oui	Non	Observations
35. Type d'engin utilisé						
36. Engin examiné				Oui	Non	Observations
37. Conclusions de l'inspecteur						
38. Infractions apparentes détectées avec renvoi aux instruments juridiques pertinents						
39. Observations du capitaine						
40. Mesures prises						
41. Signature du capitaine						
42. Signature de l'inspecteur						

²³Examine tous les engins de pêche à bord, vérifie dans toute la mesure possible que ses caractéristiques (mailles, fils, dispositifs et pièces annexes, dimensions, configuration des filets, casiers et hameçons) sont conformes à la réglementation applicable et que les marques d'identification correspondent à celles autorisées par le navire inspecté.