

GUIDE PRATIQUE D'INTRODUCTION AU SCS POUR :

LES INSPECTIONS DE NAVIRES DE PÊCHE INDUSTRIELLE



SOMMAIRE

- 4. Inspections de navires de pêche : objet et portée
- 6. Qui est impliqué dans une inspection des pêches ?
- 8. Principaux types d'inspection et considérations
- 1 6. Inspections de navires — ce qu'il faut rechercher
- 1 8. Durant l'inspection

GLOSSAIRE DES TERMES

| | |
|--------------------|--|
| °C | Degré Celsius |
| AIS | Système d'identification automatique (Automatic Identification System) |
| AMEP | Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port |
| DCP | Dispositifs de concentration de poissons |
| ERM (MTU) | Émetteur-récepteur mobile (Mobile Transceiver Unit) |
| FAO | Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture |
| GPS | Système de positionnement mondial (Global Positioning System) |
| IMCSN/IMCS NETWORK | International MCS Network |
| INN | Illégale, non déclarée et non réglementée (pêche) |
| IRCS | Indicatif d'appel radio (International Radio Call Sign) |
| JBE (e-log) | Journal de bord électronique (Electronic logbook) |
| KG | Kilogramme |
| MMSI | Identité de service mobile maritime (Maritime Mobile Service Identity) |
| ORGP | Organisation régionale de gestion des pêches |
| POS | Procédure opérationnelle standard |
| RLS (EPIRB) | Radiobalise de localisation des sinistres (Emergency Position Indicating Radio Beacon) |
| SART | Transpondeur de recherche et de sauvetage (Search and Rescue Transponder) |
| SCS | Suivi, contrôle et surveillance |
| SSN (VMS) | Système de suivi des navires (Vessel Monitoring System) |
| TJB | Tonnage de jauge brute |
| TMT | Trygg Mat Tracking |
| ZEE | Zone économique exclusive |



Ce Guide pratique d'introduction au SCS a été produit par Trygg Mat Tracking (TMT) en coopération avec l'International MCS Network (IMCSN). Il est destiné à être utilisé comme un outil de formation pour renforcer les connaissances du personnel travaillant dans toutes les administrations (pêches, ports, garde côtière, marine, affaires maritimes, etc.) pouvant être amenées à jouer un rôle opérationnel dans le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches (SCS), ainsi que pour une utilisation par toutes autres parties prenantes intéressées.

Bien que ce guide soit un outil autonome destiné à présenter les principaux concepts requis pour réaliser l'inspection d'un navire de pêche industrielle, il a été développé dans le cadre d'une série de guides d'introduction similaires portant sur d'autres méthodes de pêche industrielle et opérations connexes répandues, ainsi que de documents complémentaires portant sur les considérations relatives à l'inspection des navires de pêche.

Nous encourageons l'utilisation, la reproduction et la diffusion de ce guide. Il est autorisé de copier, télécharger et imprimer ce guide à des fins d'étude, de recherche et d'enseignement privés, ou afin qu'ils soient utilisés dans des produits ou des services non commerciaux, à condition que Trygg Mat Tracking et l'International MCS Network soient dûment cités comme en étant les sources et les détenteurs du droit d'auteur.

Toutes les demandes de traduction et de reproduction doivent être envoyées à info@tm-tracking.org et mcs.network@imcsnet.org.

Cette publication doit être citée comme suit : Trygg Mat Tracking et IMCS Network (2021)

GUIDE PRATIQUE D'INTRODUCTION AU SCS POUR : LES INSPECTIONS DE NAVIRES DE PÊCHE INDUSTRIELLE. Oslo, Norvège.

Toutes les images sont protégées par le droit d'auteur comme indiqué sur chaque image individuelle. Les images contenues dans cette publication sont uniquement destinées à illustrer les opérations de pêche et ne sont pas destinées à indiquer ou suggérer que des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) ont eu lieu ou étaient de quelque manière que ce soit associées à ces images, sauf indication explicite.

Contenu technique : Duncan Copeland (TMT), Callum Vale (TMT)

Vérification technique : Francisco Blaha (www.franciscoblaha.info), Mark Young (IMCS Network)

INSPECTIONS DE NAVIRES DE PÊCHE — OBJET ET PORTÉE

Les inspections de navires au port et en mer permettent aux autorités d'examiner physiquement les domaines d'intérêt, de contrôler les licences et de vérifier la conformité, en plus de s'assurer que les navires de pêche opèrent d'une manière qui répond aux exigences fixées dans les conditions d'autorisation de ces navires. Les inspections peuvent avoir lieu au port ou en mer ; ces deux options procurent différentes opportunités pour vérifier la conformité d'un navire.

Il est du droit et du devoir des nations de faire respecter les exigences légales liées aux opérations de pêche et associées, qu'elles se déroulent en mer ou dans un port. Les inspections sont un élément crucial du cadre de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) requis pour atteindre cet objectif. Les inspections sont particulièrement vitales pour confirmer l'identité d'un navire de pêche, vérifier qu'il opère dans le cadre de ses conditions de licence et d'autres exigences légales, mais aussi pour contrôler les captures, la documentation et les engins, et pour rassembler des preuves en cas d'activité suspecte.

La capacité d'inspecter physiquement un navire de pêche au port ou en mer permet aux autorités d'examiner physiquement le navire, de contrôler les documents, d'inspecter les domaines d'intérêt tels que les engins, les captures et l'équipage, et de mener des vérifications sur les domaines d'incertitude identifiés avant ou pendant l'inspection. Les inspections sont l'opportunité de vérifier les procédés opérationnels d'un navire de pêche in situ, et d'obtenir des renseignements humains essentiels qui ne sont pas accessibles par des méthodes de télédétection. Lorsqu'elles sont menées en coopération avec d'autres services, la sécurité des navires de pêche, les questions de droit du travail et autres exigences opérationnelles peuvent également être inspectées et vérifiées. En effet, dans certains cas, des services distincts peuvent être dotés des pouvoirs délégués applicables à plusieurs domaines, comme c'est par exemple le cas de la garde côtière dans de nombreux pays.

Les inspections physiques sont plus efficaces lorsqu'elles sont menées en conjonction avec des outils de télédétection et de SCS qui peuvent aider à définir la liste de priorités pour l'inspection. Étant donné que les inspections peuvent potentiellement porter sur un nombre considérable d'éléments, il est souhaitable qu'elles soient accompagnées d'autant de renseignements que possible en amont afin de pouvoir cibler au mieux les facteurs de risque plutôt que de viser à tout inspecter. Dans certains cas, les inspections peuvent servir de moyen d'identifier et de rassembler des preuves à l'appui d'affaires de non-conformité. Cependant, il est important que les inspecteurs anticipent toute inspection avec l'esprit de vérifier la conformité du navire, plutôt que de chercher à prouver sa non-conformité.



QUI EST IMPLIQUÉ DANS UNE INSPECTION DES PÊCHES ?

Les inspections des pêches sont généralement dirigées par le personnel de l'autorité nationale en charge du secteur des pêches. Cependant, dans de nombreux cas, que ce soit lors des inspections au port ou en mer, il est possible pour des équipes d'inspection conjointes impliquant d'autres services « de première ligne » chargés du SCS de participer, y compris les autorités portuaires, la marine/la garde côtière/la police maritime, la sécurité maritime et les autorités du travail. Il est important que des procédures opérationnelles standard (POS) soient définies et que du personnel dédié soit affecté à cette tâche. De plus, le personnel impliqué doit avoir une compréhension complète de ces procédures, de leurs cadres juridiques et des autorités concernées.

De bonnes relations et un travail d'équipe entre le service des pêches et les autres administrations nationales figurent parmi les éléments essentiels, en plus d'une bonne communication, d'un partage d'informations et d'une structure de prise de décision claire. Il est nécessaire de concilier les objectifs concurrents des différentes administrations. Ces exigences peuvent nécessiter un accord de coopération tel qu'un protocole d'entente. Au niveau international, certaines organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) mettent en œuvre des programmes d'arraisonnement et d'inspection en haute mer qui servent de guide à ce type d'opérations.

APPLIQUER DES PRATIQUES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ

En tant qu'inspecteur ou membre d'une équipe d'arraisonnement (à la fois au port et en mer), le personnel est chargé d'entrer dans un espace inconnu et d'examiner un navire pour vérifier qu'il respecte les lois sur la pêche. L'arraisonnement et l'inspection d'un navire de pêche impliquent un environnement de travail difficile et parfois dangereux, notamment en mer. De plus, les navires de pêche regorgent de zones difficiles d'accès, d'aires de stockage dissimulées et de cachettes qui pourraient représenter un danger pour un inspecteur qui ne connaîtrait pas son environnement de travail. Il existe des règles générales pour garantir la sécurité des inspecteurs.

Lors d'une inspection :

- 1) Les inspecteurs devraient toujours être accompagnés, et travailler en équipe minimum de deux personnes.
- 2) Maintenir un canal de communication ouvert avec un agent à terre (au port) ou à bord du navire de patrouille (en mer).
- 3) S'assurer qu'une personne reste en permanence sur la passerelle avec le capitaine/patron du navire.

- 4) Centraliser l'équipage du navire de pêche sur le pont si possible (en fonction du profil de risque du navire).
- 5) S'assurer que toutes les armes déclarées à bord sont sécurisées.

Du point de vue de l'équipage, un inspecteur/une équipe monte à bord d'un navire qui représente leur domicile et leur lieu de travail, où ils vivent peut-être sans avoir été dérangés depuis plusieurs mois. Les inspecteurs devraient toujours faire preuve de professionnalisme et de respect pour l'équipage et le navire lors des inspections.

Les inspections devraient suivre des POS établies par l'autorité ou l'organisme d'inspection, et utiliser des formulaires d'inspection standardisés pour garantir et documenter un processus complet. Il est absolument essentiel de suivre des standards opérationnels et de sécurité (indépendamment du niveau d'expérience de l'inspecteur).



DOCUMENTATION DE L'INSPECTION

Si possible, les inspecteurs devraient s'efforcer d'utiliser la photographie pour documenter le navire, les engins, les documents, etc., en particulier pour tout ce qui peut paraître inhabituel ou lorsqu'il peut y avoir un problème de conformité. Ces photos peuvent être intégrées au dossier du navire et potentiellement être utilisées dans le cadre d'une affaire de non-conformité. Pour plus d'informations sur l'optimisation de la photographie à l'appui des inspections, veuillez vous reporter au « Guide de photographie pour le contrôle des pêches »¹.

¹ Disponible sur : www.tm-tracking.org/post/2017/02/08/photo-manual-for-fisheries-enforcement

PRINCIPAUX TYPES D'INSPECTION ET CONSIDÉRATIONS

Cette section fournit un bref aperçu des différents types d'inspection. Celle-ci ne vise pas à fournir un résumé complet de tous les besoins pour chacun de ces types d'inspection, mais plutôt les principales considérations. Les inspections de tous types devraient en pratique être guidées par des POS dédiées et être réalisées par des inspecteurs spécialement formés aux exigences d'inspection.

INSPECTIONS PRÉALABLES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

L'objectif de l'inspection préalable à la délivrance d'une licence peut varier d'un pays à l'autre, mais elle se concentre généralement sur les objectifs suivants :

- 1) Vérifier l'identité du navire et confirmer que les informations soumises pour la licence correspondent à la réalité du navire.
- 2) Vérifier les détails du navire (longueur du navire, largeur, capacité de cale, etc.)
- 3) Vérifier les marquages du navire (normalement par rapport aux exigences nationales ou aux directives de la FAO).
- 4) Vérifier que les engins de pêche correspondent aux conditions de délivrance des licences.
- 5) Vérifier le bon fonctionnement des émetteurs-récepteurs mobiles (ERM) de VMS/AIS (le cas échéant).
- 6) Vérifier l'équipement et les procédures de sécurité.
- 7) Vérifier les quartiers de l'observateur (le cas échéant).
- 8) Vérifier toute autre exigence imposée par l'autorité délivrant la licence.

Cette inspection a généralement lieu lorsqu'un navire de pêche accède à la pêcherie pour la première fois, mais elle peut également être une exigence périodique. L'inspection est généralement menée dans un des ports du pays. Cependant, dans certains cas, un fonctionnaire chargé des licences peut se rendre dans le pays où se trouve le navire pour autoriser la délivrance de la licence. L'utilisation du « Manuel de vérification des documents »² est conseillée pour faciliter ce processus.

Selon le pays, l'octroi de la licence peut nécessiter une confirmation de la navigabilité du navire. Le changement de pavillon d'un navire pour le pavillon du pays qui octroie la licence peut également faire partie des conditions de la licence de pêche. Dans les deux cas, la condition préalable à la délivrance de la licence est susceptible d'impliquer l'autorité responsable du registre d'immatriculation (généralement maritime).

² Voir le « Manuel de vérification des documents pour le contrôle des pêches », disponible sur <https://www.tm-tracking.org/post/manuel-de-verification-des-documents-identite-du-navire>

LES INSPECTIONS AU PORT -

Avant l'arrivée — Demande préalable d'entrée au port (DPEP)

Les navires devraient annoncer leur intention d'entrer au port une fois les opérations de pêche terminées, et avant l'entrée au port³. Selon le type de navire et sa zone d'activité, le délai minimal requis entre la fin des opérations et l'entrée au port doit être défini⁴. Une fois qu'une demande d'entrée au port a été reçue, toutes les sources de renseignements pertinentes devraient être utilisées pour analyser le navire entrant selon quatre éléments de risque principaux :

- 1) L'identité (à partir des registres des navires et des listes d'autorisation, c'est-à-dire des registres nationaux et des ORGP, des bases de données de navires INN, etc.)
- 2) Le statut d'autorisation/de licence (quelles informations sont disponibles pour le navire sur l'autorisation de l'ORGP, et/ou la validité et les conditions de la licence de l'État du pavillon et côtier au cours de la période durant laquelle le navire pêchait depuis la dernière entrée dans un port).
- 3) Les mouvements du navire (transmet-il sur VMS ou AIS ? Si oui, l'analyse indique-t-elle si le navire opérait en haute mer ou dans les eaux des États côtiers pour lesquels il était autorisé, ou pour lesquels il détenait une licence ?).
- 4) Les caractéristiques des opérations de pêche (y a-t-il eu des mouvements de navire correspondant à des transbordements et des contacts avec d'autres navires ? Y a-t-il des « périodes d'interruption » ?), etc.

Une fois l'analyse préalable à l'entrée au port effectuée, ces renseignements devraient éclairer trois questions clés qui régissent les étapes suivantes :

- 1) Autorisons-nous l'entrée du navire au port ?
- 2) Si nous autorisons l'entrée du navire au port, est-ce que nous l'inspectons ?
- 3) Si nous inspectons le navire, y a-t-il des domaines particuliers de risque ou de préoccupation qui devraient être inspectés en priorité ?

Si la décision est prise d'autoriser le navire à entrer dans le port et de l'inspecter, la mission de l'inspection est d'enquêter et de résoudre tout doute identifié avant l'arrivée du navire, et de s'assurer de manière générale que le navire n'a pas été impliqué dans des activités de pêche INN ou des activités illicites connexes. L'inspection devrait inclure des entretiens avec le capitaine et l'équipage, ainsi que le contrôle des documents, des engins, de l'aspect général du navire et des captures. Les dossiers papier, les enregistrements électroniques et la quantité physique de poisson par espèce et par poids doivent correspondre. Il convient également de vérifier par

³ En vertu de l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port que de nombreux pays mettent actuellement en œuvre, ce processus s'appelle la « demande préalable d'entrée au port » (DPEP).

⁴ Il est recommandé que la DPEP (ou tout processus similaire de demande d'entrée au port) exige du navire de pêche qu'il soumette la demande au moins 72 heures avant l'entrée au port afin de disposer de suffisamment de temps pour mener l'évaluation des risques et se préparer à toute inspection qui pourrait être requise.

recoupement d'informations que les espèces et les quantités enregistrées dans l'avis préalable de débarquement correspondent aux espèces et aux quantités débarquées ou transbordées.

Tous les engins à bord (sur le pont ou entreposés) devraient être inspectés pour s'assurer que leurs caractéristiques sont légales (par exemple, qu'ils respectent le maillage légal, les normes de marquage d'identification des engins, etc.) Ce n'est qu'une fois l'inspection terminée, validée (par signature, tampon ou autre) et documentée (aucune infraction prouvée ou suspectée) que l'autorisation d'utiliser le port (y compris le débarquement ou le transbordement) est donnée.

Dans un nombre croissant de pays, une fois le navire autorisé à débarquer, des inspecteurs montent à bord pour contrôler le débarquement des captures (débarquements et transbordements). L'objectif principal associé à cette démarche est d'enregistrer les estimations de la quantité de capture et de la composition des espèces par rapport aux journaux de capture qui se trouvent à bord ainsi que la licence de pêche du navire.



©Francisco Blaha

L'AUTORISATION DE DÉPART

Les navires de pêche et les reefers (navires de transport frigorifiques) devraient être soumis à des procédures d'autorisation de départ. Cela peut ne pas impliquer l'inspection de tous les navires ; cependant, l'approbation du départ et l'examen de la nécessité de réaliser une inspection devraient avoir lieu avant le départ, sur la base d'une évaluation des risques. En règle générale, ces inspections se concentrent sur tout poisson présent à bord. Par conséquent, avant l'inspection, il est nécessaire d'accéder en priorité à une copie du manifeste du navire et du plan de chargement. Ce document indiquera la taille des cales du navire ainsi que la quantité de chaque espèce détenue dans chaque cale. L'inspecteur devrait viser à vérifier visuellement si les informations fournies sont véridiques ; si nécessaire, ces informations devraient être inscrites dans le journal de bord et transmises au prochain port d'escale déclaré. De plus, à l'occasion, le déploiement d'observateurs fait partie de la procédure d'autorisation.



©Francisco Blaha



ACCORD RELATIF AUX MESURES DU RESSORT DE L'ÉTAT DU PORT

L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (AMEP) est le premier accord international contraignant qui soit spécifiquement conçu pour lutter contre la pêche INN. L'AMEP de 2009 est entré en vigueur en 2016 après avoir atteint un seuil requis de 25 Parties. 69 Parties ont actuellement ratifié l'Accord. L'AMEP prévoit l'adoption et la mise en œuvre de mesures du ressort de l'État du port « comme moyen d'assurer la conservation à long terme et l'utilisation durable des ressources marines vivantes ». Il met l'accent sur les responsabilités des Parties en leur qualité d'États du port et les oblige à appliquer des mesures de contrôle standardisées aux navires de pêche battant pavillon étranger qui cherchent à entrer dans les ports et à les utiliser pour débarquer, transborder, conditionner ou transformer le poisson, et pour bénéficier d'autres services portuaires, y compris le ravitaillement et le réapprovisionnement, l'entretien et la mise en cale sèche, s'ils ont à bord des captures qui n'ont pas encore été débarquées.

L'AMEP définit un niveau minimum de procédures et d'inspections qui doivent être menées pour vérifier que ces navires ne se sont pas livrés à la pêche INN ou à des activités connexes à l'appui de la pêche INN. Celles-ci incluent la collecte d'informations lorsque les navires demandent l'entrée au port, ce qui fournit ensuite la base de l'approbation ou du refus d'entrée au port et constitue un déclencheur potentiel pour une inspection au port. En outre, l'AMEP requiert une coopération et un échange d'informations entre les États parties, la FAO, d'autres organisations internationales et les ORGP afin de promouvoir la mise en œuvre efficace de l'Accord.

L'objectif primordial de l'AMEP est d'empêcher le poisson provenant d'activités

de pêche INN de pénétrer sur les marchés nationaux et internationaux, « réduisant ainsi l'incitation des contrevenants à continuer d'opérer ». L'AMEP est un outil efficace de lutte contre la pêche INN. Les mesures relatives à l'AMEP sont plus sûres et moins coûteuses que des patrouilles de surveillance par des navires dédiés, mais l'Accord n'est pas destiné à remplacer les arraisonnements et les inspections des patrouilles en mer, qui restent nécessaires. L'AMEP exige que les Parties coopèrent et échangent des informations. La coopération dans le contexte de la mise en œuvre de l'AMEP implique un échange d'informations. En cas de refus d'entrée au port, l'État du port doit communiquer sa décision à l'État du pavillon du navire et aux États côtiers concernés, aux ORGP et aux autres organisations internationales. Lorsque cela est possible, un échange direct d'informations par voie électronique est préférable, mais pas obligatoire.

L'article 7 de l'AMEP exige que les États parties désignent et rendent publics les ports dans lesquels les navires battant pavillon étranger peuvent demander l'entrée. Lorsqu'un navire étranger sollicite l'entrée au port, l'État du port désigné exige un minimum d'informations avant d'autoriser l'entrée au port du navire. Ces informations doivent être transmises avec un préavis suffisant pour permettre l'examen de ces informations par les inspecteurs du port. Après avoir reçu les informations requises, l'État du port décide d'autoriser ou de refuser l'entrée du navire dans son port. L'entrée au port doit être refusée lorsqu'il existe des preuves suffisantes que le navire cherchant à entrer au port s'est livré à la pêche INN ou à une activité de soutien à la pêche INN, ou s'il est inclus dans une des listes de navires INN adoptées par une ORGP compétente.

Cependant, l'État du port peut tout de même choisir d'autoriser l'entrée au port dans le seul but d'inspecter le navire. Si le navire est déjà au port, l'autorité portuaire doit interdire au navire d'utiliser le port et ses installations. Un État du port doit également refuser l'utilisation de son port si le navire battant pavillon étranger ne détient pas les autorisations valables et applicables pour se livrer à la pêche ou à des activités connexes, ou s'il détient à bord du poisson qui a été capturé en violation des exigences applicables d'un État côtier dans les eaux sous sa juridiction nationale. L'entrée au port doit également être refusée si l'État du pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable que les captures à bord ont été prises conformément aux exigences applicables des ORGP pertinentes.

En vertu de l'AMEP, les États du port doivent s'assurer que leurs ports désignés disposent d'une capacité suffisante pour effectuer des inspections. Il énonce également les priorités suivantes pour les inspections portuaires : (1) les navires qui se sont vus refuser l'entrée ou l'utilisation d'un port conformément à l'Accord ; (2) selon les demandes d'autres Parties, États ou ORGP pertinents demandant l'inspection de navires particuliers, surtout lorsque ces demandes

sont étayées par des preuves d'activités de pêche INN ou d'activités à l'appui de la pêche INN ; (3) les autres navires pour lesquels il existe des motifs manifestes de soupçonner qu'ils se livrent à la pêche INN ou à des activités connexes.

Les inspecteurs sont tenus d'examiner toutes les zones pertinentes du navire, les poissons à bord, les filets et autres engins, l'équipement et tout document ou enregistrement à bord permettant de vérifier le respect des mesures de conservation et de gestion pertinentes. Il convient de noter que la ratification de l'AMEP ne signifie pas que des contrôles portuaires de qualité ne peuvent pas être mis en œuvre ; les États sont libres d'incorporer les meilleures pratiques en ce qui concerne les mesures du ressort de l'État du port, sur la base de l'AMEP, jusqu'à ce qu'ils soient prêts à le ratifier.



©Callum Vale

EN MER

L'arraisonnement des navires de pêche en mer nécessite des ressources, une logistique et un certain niveau de planification pour être efficace. Les inspections en mer peuvent être effectuées à partir de navires de patrouille dédiés à la pêche, d'un navire de la marine ou de la garde côtière, ou même d'un navire privé disposant d'un accord de patrouille. Le but principal d'un arraisonnement et d'une inspection en mer est de vérifier la légalité d'un navire de pêche pendant qu'il opère, en fournissant un aperçu de la réalité des activités de ce navire en pêche. Une inspection en mer devrait couvrir trois éléments clés :

- 1) Confirmation de l'identité du navire — le navire est-il celui qu'il prétend être ?
- 2) Confirmation de la licence/autorisation — le navire est-il sous licence/autorisé à pêcher à sa position actuelle avec l'engin qu'il utilise et pour l'espèce qu'il capture ?
- 3) Confirmation de la conformité — le navire opère-t-il conformément aux conditions énoncées dans sa licence ? Cela comprend la conformité des engins, les déclarations et les conditions telles que les mesures d'atténuation de la mortalité des oiseaux, l'évitement des prises accessoires, etc.

L'arraisonnement n'importe quel navire en mer est une opération difficile. Les conditions de la mer signifient que l'embarquement lui-même requiert une planification minutieuse, une formation à l'avance et une exécution méticuleuse. Une fois à bord, il convient de garder à l'esprit que les navires de pêche sont des lieux de travail industriels équipés de machinerie lourde et des zones dangereuses auxquelles l'inspecteur peut ne pas être habitué. Pour atténuer les risques et maintenir les niveaux de contrôle/de sécurité, il existe des règles standardisées qui devraient être respectées :

Avant l'inspection :

- 1) De préférence, obtenir l'autorisation de monter à bord auprès du capitaine (pas toujours possible ou accordée, même lorsque la loi l'exige).
- 2) Comprendre tout élément d'historique du navire qui pourrait avoir une incidence sur l'arraisonnement.
- 3) Définir les domaines d'intérêt pour l'inspection.
- 4) Confirmer le nombre de membres d'équipage et la présence ou l'absence d'armes à bord.

Durant l'inspection :

- 1) Ne jamais se déplacer seul sur le navire.
- 2) Toujours demander la permission ou avertir d'autres personnes avant de pénétrer dans une zone.
- 3) En entrant dans les cales ou entre les ponts, s'assurer d'avoir une personne de confiance de chaque côté des portes verrouillables.
- 4) Se faire accompagner d'un membre de l'équipage du navire de pêche lors de l'inspection (idéalement avec une langue commune).
- 5) Maintenir une communication radio standardisée (tous les 5 à 10 minutes) avec le navire de patrouille.



©Francisco Blaha

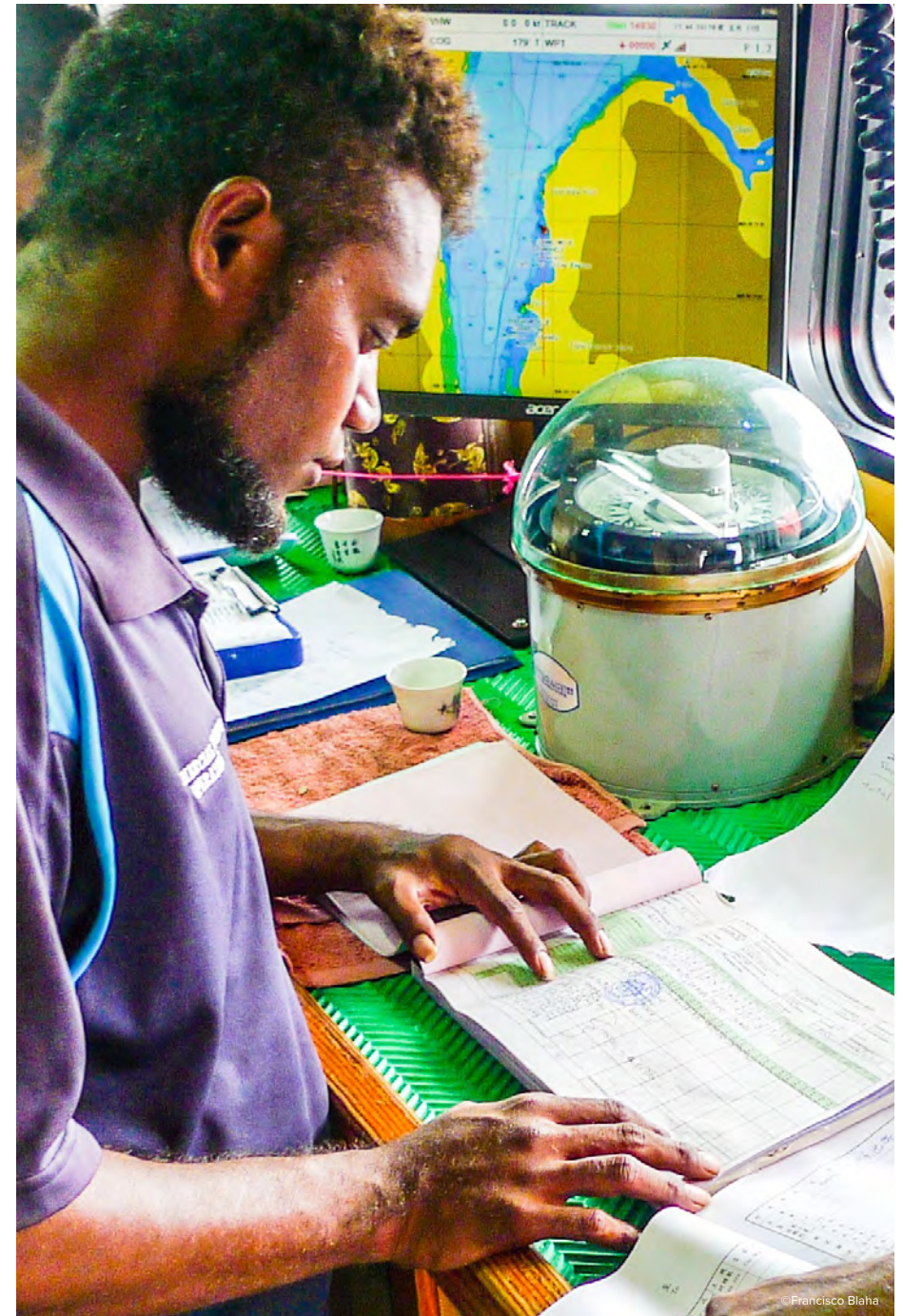
INSPECTIONS DE NAVIRES — CE QU'IL FAUT RECHERCHER

AVANT L'INSPECTION :

Il est impossible de réglementer ce que l'on ne comprend pas. Par conséquent, pour être en mesure de mener des inspections efficaces, les inspecteurs doivent acquérir une bonne compréhension des opérations d'un navire de pêche dans certains domaines clés. Ceux-ci incluent (sans s'y limiter) :

- 1) Quand et où le navire peut pêcher.
- 2) Quelles espèces de poissons il peut et ne peut pas capturer ou retenir.
- 3) Quels engins il peut utiliser et avoir à bord.
- 4) Comment l'engin de pêche est structuré, déployé et manœuvré.
- 5) À quelles autres conditions et mesures de licence ou autres le navire doit se conformer.
- 6) Comment les captures sont manipulées et stockées à bord.
- 7) Quels sont les rôles et responsabilités des différents membres d'équipage, y compris les observateurs, s'ils sont embarqués.
- 8) Quelles informations sont enregistrées et où sont-elles stockées à bord du navire (à la fois sous forme électronique et écrite).
- 9) Quels instruments à bord sont utilisés pour les opérations de pêche et quelles informations archivent-ils.
- 10) Si le navire ou ses exploitants ont des antécédents connus de non-conformité.

Plus les inspecteurs obtiendront d'informations avant d'arraisonner le navire, plus les inspections seront efficaces. Le maintien de normes opérationnelles et de tenue de dossiers est essentiel, en particulier en ce qui concerne la collecte de preuves et la chaîne de contrôle dans le cas où une éventuelle infraction est découverte.



DURANT L'INSPECTION

La section suivante donne un aperçu des structures, de l'équipement et des dossiers qui sont considérés comme pertinents pour l'inspection d'un navire de pêche. Tous ces éléments ne seront pas pertinents pour chaque inspection, cependant un inspecteur des pêches doit avoir une connaissance pratique de chacun d'entre eux pour la planification et l'exécution de chaque action.

1) L'EXTÉRIEUR DU NAVIRE

Les marquages du navire : Le navire devrait arborer le pavillon du pays d'immatriculation, un nom clairement visible sur la proue et la poupe, ainsi que d'autres éléments d'identification. En fonction des exigences de l'État du pavillon et de l'État côtier, cela pourrait inclure l'IRCS (indicatif d'appel radio), le numéro OMI, le numéro de licence/permis et/ou le numéro MMSI⁵. Étant donné la nature variable des exigences des organisations nationales et régionales de gestion des pêches en ce qui concerne les marquages des navires, un inspecteur doit se familiariser avec les exigences relatives à son rôle. S'ils sont visibles, les marquages du navire devraient être comparés aux détails déclarés du navire (le cas échéant) et aux listes d'autorisations que l'autorité des pêches peut détenir. Notez qu'il est courant pour les navires ayant des antécédents de pêche illégale de changer leur nom et de masquer les détails d'identité. Il est nécessaire de prendre le temps d'examiner si le nom du navire a été fraîchement repeint (les anciens noms sont souvent visibles en dessous) et si des numéros d'identification ont été masqués par de la peinture ou des pare-battages, des filets, etc.



L'équipement : À l'approche du navire, plusieurs antennes et dômes de communication peuvent être visibles. Ceci constitue une bonne indication de la connectivité du navire. La présence de dômes internet (généralement de grands dômes avec une base plate) suggère que le navire dispose d'un service de courrier électronique actif et peut être relativement bien financé, car ceux-ci sont coûteux à entretenir et à exploiter. Cela peut également suggérer que le navire dispose de systèmes AIS et/ou VMS ; ceux-ci valent la peine d'être inspectés dans le cas où le navire ne diffuserait pas sa position.

L'activité à bord : À l'approche du navire, les inspecteurs doivent prêter attention à l'activité à bord. La réaction de l'équipage et des officiers avant une inspection peut indiquer des problèmes à bord. Cela est particulièrement vrai pour les inspections en mer ; en effet, des activités telles que le rejet à la mer d'aillères de requin et d'espèces

⁵ Pour en savoir plus sur les exigences en matière de marquage des navires de pêche, voir « The Marking and Identification of Fishing Vessels » (Les marquages et identifications des navires de pêche), disponible en anglais sur <https://www.tm-tracking.org/post/2017/09/25/new-briefing-the-marking-and-identification-of-fishing-vessels>

non autorisées, d'engins illégaux ou d'autres objets avant l'arraisonnement peuvent suggérer qu'une activité illégale a eu lieu. Les navires habitués aux inspections peuvent avoir tous les documents nécessaires prêts pour l'inspection dès que l'inspecteur est à bord du navire. Cependant, il est nécessaire de prendre le temps d'inspecter/observer les autres documents pour s'assurer que toutes incohérences potentielles entre l'identité du navire et ses autorisations sont identifiées.

2) LA PASSERELLE

L'équipement : L'affichage de la carte électronique d'un navire (à condition que les inspecteurs soient familiarisés avec cette technologie) peut fournir un aperçu de l'historique de position du navire dans le cas où les positions AIS et VMS ne sont pas disponibles. L'examen des tracés de déplacement du navire est susceptible de révéler des mouvements potentiellement indicateurs d'activités de pêche dans des zones non autorisées, ou d'autres activités à risque. Des unités AIS et VMS peuvent également être présentes sur la passerelle, et il convient de déterminer si elles sont opérationnelles ou non (l'inspecteur devrait savoir si le navire transmet des données de position avant l'inspection).

Les équipements de sécurité présents à bord des navires, tels que les transpondeurs de recherche et de sauvetage (Search and Rescue Transponder - SART) et les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) — ou Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) en anglais — sont souvent montés sur les ailes de la passerelle ; les dates d'expiration de leurs derniers tests de fonctionnement peuvent être imprimées sur ces équipements. Si cela relève de l'autorité de l'inspecteur, ces dates doivent être vérifiées en corrélation avec le certificat de sécurité du navire pour s'assurer que l'équipement est à jour et correctement entretenu.

Remarque : Si possible, l'inspecteur devrait demander qu'un membre de l'équipage du navire utilise les équipements de navigation pendant qu'il les inspecte, afin d'éviter une situation où l'inspecteur modifierait ou endommagerait l'un des équipements du navire par une erreur d'utilisation.

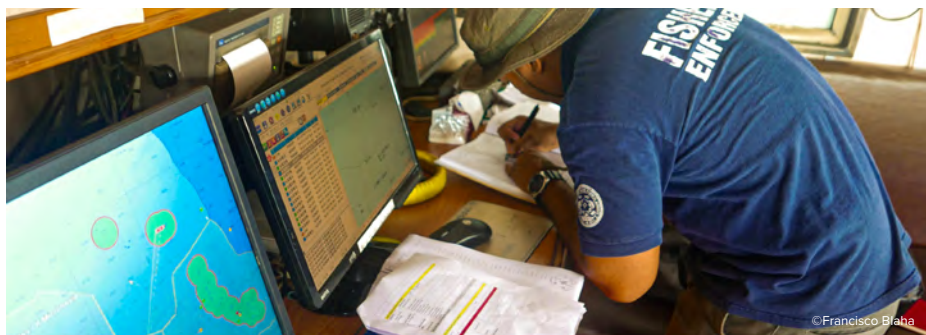


Les registres du navire : Les registres présents à bord sont un domaine clé sur lequel les inspecteurs doivent se concentrer, car ces registres fournissent des informations importantes sur les opérations de pêche du navire. Il est possible qu'un navire de pêche utilise plusieurs journaux de bord relatifs aux opérations de pêche, y compris un journal de bord, des journaux de pêche ou des feuillets du journal de pêche, et un journal de transbordement. Ces registres devraient être soigneusement vérifiés pour détecter les incohérences et les événements non déclarés qui peuvent potentiellement indiquer des activités non autorisées. Par exemple, le journal des captures peut ne pas correspondre aux espèces observées à bord. Dans les pêcheries où le shark finning (découpe des ailerons de requins et rejet des carcasses) est prédominant, les registres du navire devraient être vérifiés pour déterminer le nombre de carcasses de requins déclarées à bord et comparer cela au nombre d'ailerons de requins observés.

Les journaux des machines sont également importants, car ils peuvent contenir des informations telles que l'activité du moteur, qui peuvent être vérifiées par recoupement avec le journal de bord et le journal de pêche. De plus, des registres suivant la température des cales à cargaison sont fréquemment présents à bord. Les fluctuations de la température des cales peuvent potentiellement être indicatrices d'événements de transbordement ; en effet, lorsque la cale à cargaison est ouverte, les cales à poisson ont tendance à se réchauffer, ce qui, dans des circonstances normales, n'est pas souhaitable pour la qualité des captures. Dans certaines pêcheries, un journal des DCP peut également être présent à bord. Ce dernier peut fournir un aperçu du déploiement, des positions et de la récupération des DCP.

Les journaux de bord électroniques (JBE, ou e-log en anglais) sont de plus en plus utilisés dans certaines pêcheries. Lorsque cela fait partie des conditions associées à la licence de pêche, le service des pêches qui a délivré la licence devrait recevoir les informations du JBE.

La tenue d'un journal de bord actif ne fait pas partie de toutes les conditions de licence. Les inspecteurs devraient se familiariser avec les conditions nationales associées aux licences et les exigences déclaratives applicables au navire concerné avant de procéder à une inspection. Comme bonne pratique générale, les inspecteurs devraient signer et tamponner les registres du navire après les avoir examinés, afin que les prochains inspecteurs puissent voir quand le navire a été inspecté pour la dernière fois ; une copie peut également être proposée au capitaine du navire.



Les documents du navire : Les documents présents à bord d'un navire de pêche peuvent fournir des informations sur son identité, son immatriculation, ses caractéristiques physiques, les activités qu'il est autorisé à mener et dans quelles zones, et peuvent permettre de confirmer si le navire a été certifié conforme aux règles de sécurité en vigueur. Cependant, ces documents peuvent être modifiés, reproduits ou obtenus par des moyens illégaux, ce qui ferait d'eux de faux documents. Il est donc essentiel que les documents des navires soient systématiquement vérifiés dans le cadre du processus d'inspection. Les faux documents servent à dissimuler des activités illégales ou à contourner certaines obligations et certains frais. Les certificats d'immatriculation, les licences de pêche et les certificats de capture falsifiés sont des éléments clés dans de nombreuses affaires de pêche illégale, car les opérateurs illégaux ont pour habitude de modifier des documents existants ou de créer des documents contrefaits.

Raisons courantes derrière l'utilisation de faux documents par les navires de pêche

- 1) Dissimuler la véritable identité du navire.
- 2) Contourner les règles de sécurité.
- 3) Éviter ou sous-payer les redevances.
- 4) Accéder illégalement à des ressources ou des services.

Pour plus d'informations, voir le « Manuel de vérification des documents pour le contrôle des pêches »⁶.



⁶ Disponible sur : <https://www.tm-tracking.org/post/manuel-de-verification-des-documents-identite-a9-du-navire>

3) LES PONTS ET LES CALES

La zone de pont : Les inspecteurs devraient prendre le temps d'examiner la zone de pont de manière approfondie. Cette zone de travail d'un navire peut fournir des informations précieuses sur les méthodes de pêche du navire et l'éthique de sécurité pratiquée à bord (si cela fait partie de la portée de l'inspection), ainsi qu'indiquer des activités illicites potentielles. Les inspecteurs devraient également rechercher des zones modifiées telles que des zones de réfrigération ou des zones de stockage supplémentaires. Ces zones devraient être inspectées à la recherche d'activités non autorisées telles que le stockage de captures supplémentaires, des engins dissimulés, des quartiers d'équipage supplémentaires, etc.

Les engins de pêche : Sur le pont, l'engin de pêche du navire est un domaine clé à inspecter. Les inspecteurs devraient connaître tous les types d'engins (voir les autres guides d'introduction au SCS de cette série) ainsi que les engins spécifiques que le navire de pêche est actuellement autorisé à utiliser dans le cadre de ses licences et autorisations. Toutes les restrictions applicables à l'engin, comme par exemple la taille des mailles du filet ou tout dispositif de conservation (tels que les dispositifs d'exclusion des tortues, etc.) doivent également être examinés.

Lors d'une inspection en mer, il convient de prendre le temps d'examiner également les engins entreposés, car ceux-ci peuvent être utilisés sans autorisation. En particulier, examiner la méthode de stockage de l'engin, son accessibilité et sa dernière date d'utilisation. L'accumulation d'algues, de fientes d'oiseaux, et la saleté en général sont de bons indicateurs de l'inactivité prolongée d'un filet, tandis qu'un filet humide ou relativement propre peut indiquer qu'il est activement utilisé. Lorsque les renseignements indiquent une activité de pêche qui ne correspond pas aux engins observables, il peut être nécessaire de rechercher des engins cachés ailleurs sur le navire.



Concernant les captures : La plupart des conditions d'octroi de licences de pêche précisent les espèces cibles, les prises accessoires pouvant être retenues à bord et, dans certains cas, les volumes totaux admissibles de captures. Il est bien connu que l'un des principaux problèmes liés à la pêche INN concerne les sous-déclarations et les fausses déclarations des captures. Les transbordements ou les débarquements réalisés au port constituent l'une des dernières opportunités pour les inspecteurs de mesurer le niveau de déclaration des captures d'un navire avant que le poisson ne soit transporté plus avant pour être transformé.

Les inspections devraient comprendre les cales de stockage afin de vérifier la composition par espèces, et il convient d'évaluer si les volumes constatés correspondent à ceux des journaux de bord, des déclarations de capture, etc. Par exemple, dans une situation où le navire n'aurait que des prises accessoires à bord, il est possible qu'un transbordement illégal de l'espèce cible ait été réalisé. Lorsque les captures sont débarquées au port, elles peuvent également être inspectées pour déterminer leur composition par espèces afin de s'assurer qu'elles répondent aux exigences.

Si le poisson est stocké dans des boîtes ou d'autres contenants, un échantillon devrait être ouvert de manière aléatoire pour s'assurer que l'espèce correspond. Au port, ces contenants peuvent également être pesés pour s'assurer qu'ils correspondent aux poids indiqués ; par exemple, une boîte de 20 kg de poisson devrait peser le même poids (des variations mineures sont probables). Selon le marché de destination du poisson, la sous-déclaration et la surdéclaration du poids peuvent potentiellement indiquer une activité illégale. Tous les contenants devraient également être inspectés pour s'assurer du respect des exigences légales en matière de marquage.

Le faux étiquetage : Les erreurs d'étiquetage ou les étiquetages délibérément faussés sur les emballages de poissons peuvent dissimuler des problèmes potentiels. Cela peut concerner notamment la capture et le débarquement d'espèces non autorisées, ou l'étiquetage délibéré de poissons à haute valeur commerciale en tant que poissons à faible valeur, afin de réduire les frais de débarquement ou d'exportation. Les cartons mal étiquetés représentent également un risque de blanchiment du poisson ; il y a en effet de nombreux cas connus où un navire obtient une licence tandis qu'en réalité deux navires ou plus capturent du poisson et le conditionnent en utilisant le nom du navire autorisé. Les colis sont transbordés soit vers le navire titulaire de la licence, soit vers un reefer, qui débarque ensuite tous les contenants en tant que poisson pêché légalement.



Remarque : Il convient de noter que les compartiments cachés et les cales à poisson dissimulées peuvent également être utilisés par les navires de pêche pour transporter de la contrebande ; si tel est le cas, l'autorité compétente doit être contactée immédiatement pour qu'elle réalise ses propres inspections.

La sécurité : Les inspecteurs devraient prêter attention à la culture de la sécurité à bord. En règle générale, les navires effectuant des opérations de pêche légitimes auront un niveau de sécurité plus élevé, tandis que les navires en mauvais état d'entretien et dénués de culture de sécurité peuvent être associés à un risque plus élevé d'autres infractions.

4) LES OBSERVATEURS

La présence d'un observateur à bord d'un navire donne aux inspecteurs la possibilité de recueillir des informations sur l'activité du navire par le biais d'une source impartiale et indépendante. Des observateurs sont embarqués à bord des navires pour recueillir des informations sur les captures et, dans certains cas (selon la pêche et le rôle de l'observateur), sur la conformité des navires avec les mesures de gestion des pêches. En plus de recueillir les informations spécifiées par leur mandat, les observateurs passent de longues périodes à bord des navires et auront connaissance d'événements qui peuvent être utiles lors d'une inspection.

Les observateurs restent à bord d'un navire après le départ des inspecteurs. Il est donc de la plus haute importance que les inspecteurs ne compromettent pas la position et la sécurité d'un observateur en enquêtant ouvertement sur les problèmes soulevés par l'observateur à bord, ou en interrogeant l'observateur en présence d'autres membres d'équipage. Tout inspecteur devrait avoir pour priorité d'atténuer ce risque. Les entretiens doivent être menés en privé et tout indicateur de non-conformité soulevé par l'observateur doit être traité de manière discrète. Si un problème pouvant compromettre la position de l'observateur à bord est soulevé, le retrait de l'observateur du navire devrait être organisé avant que ces problèmes ne soient traités.



5) QUESTIONS DE DROIT DU TRAVAIL

L'inspection des questions de droit du travail des équipages des navires de pêche ne relève généralement pas de la responsabilité d'un inspecteur des pêches. Néanmoins, les conditions de travail de l'équipage sont un problème important sur de nombreux navires de pêche, et les inspecteurs des pêches doivent en être conscients. Les inspecteurs des pêches et du travail collaborent de plus en plus fréquemment dans de nombreux pays pour coordonner leurs efforts sur cette question.

Les équipages travaillant dans n'importe quel navire de pêche sont souvent confrontés à des conditions de travail extrêmement difficiles. Les taux de blessure et de décès sont plus élevés dans la pêche que dans tout autre secteur. Concernant les navires opérant dans les pêcheries en eaux lointaines, les équipages peuvent rester en mer pendant des durées allant de plusieurs mois à un an avant que le navire ne revienne au port. Les conditions de vie sont souvent exiguës, et la nourriture et l'eau peuvent être de mauvaise qualité. Dans les pires scénarios, les équipages peuvent travailler dans des conditions qui peuvent être considérées comme du travail forcé et/ou physiquement abusif, pouvant aller jusqu'à la mort.

Il peut être très difficile d'identifier si les conditions de travail de l'équipage sont dangereuses, insalubres, abusives ou s'ils sont soumis au travail forcé. Les inspecteurs des pêches seuls ne sont souvent pas formés pour identifier ces problèmes, ou n'ont pas le mandat de traiter ce problème dans le cadre de leurs inspections ; il est donc recommandé de concevoir des formations appropriées ou de mettre en place une coopération avec les services responsables du droit du travail. Il est important d'établir un rapport positif avec l'équipage, étant donné qu'il représente une source importante d'informations.

Toutefois, s'ils interrogent l'équipage pour quelque raison que ce soit, les inspecteurs doivent être conscients des problèmes de sécurité et de confidentialité qui pourraient survenir une fois l'inspection terminée. Une fois laissés à bord, les membres d'équipage pourraient subir des conséquences négatives de la part des officiers du navire. Au port, une bonne stratégie consiste à inviter l'équipage à descendre à quai pour réaliser les entretiens. Ils seront alors sous la juridiction de l'État du port, tandis que c'est la juridiction de l'État du pavillon qui prévaut lorsqu'ils sont à bord du navire.

Les conditions de travail de l'équipage varieront considérablement en fonction des exigences de l'État du pavillon (et, de plus en plus, de l'État côtier), et il est important de comprendre que ce qui peut être considéré comme des conditions de travail et de vie médiocres selon les normes fixées par un pays peut être conforme aux normes d'un autre pays. Néanmoins, tous les membres d'équipage devraient travailler dans des conditions raisonnables, et toute indication contraire devrait faire l'objet d'une enquête plus approfondie par les services nationaux chargés du droit du travail.

INDICATEURS DE RISQUE

Lorsqu'ils sont observés lors d'une inspection, tout ou partie des problèmes ci-dessus doivent être considérés comme des indicateurs de risque de problèmes potentiels dans d'autres domaines. Les opérations de pêche illégales sont réalisées pour maximiser les profits et, de la même manière, un propriétaire de navire peut chercher à gagner ou à économiser de l'argent par d'autres moyens et en enfreignant d'autres lois, par exemple en n'investissant pas dans les normes de sécurité, en falsifiant des documents ou en faisant usage d'équipages sous-payés ou soumis au travail forcé. L'examen de ces questions dans leur ensemble peut contribuer à l'identification des principaux problèmes et illégalités lors d'une inspection.



© Trygg Mat Tracking

La collection « Guide pratique d'introduction au SCS » a été produite par Trygg Mat Tracking (TMT) en coopération avec l'International MCS Network (IMCSN).

Ces guides sont destinés à être utilisés comme des outils de formation pour présenter les types de navires, d'engins et d'opérations de pêche industrielle internationaux les plus répandus, afin de renforcer les connaissances du personnel travaillant dans toutes les administrations (pêches, ports, garde côtière, marine, affaires maritimes, etc.) pouvant être amenées à jouer un rôle opérationnel dans le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches (SCS), ainsi que pour une utilisation par toutes autres parties prenantes intéressées.

Les guides sont disponibles au téléchargement sur:

www.tm-tracking.org/updates-and-resources, et www.imcsnet.org/documents/

Pour imprimer des copies en haute résolution, veuillez contacter info@tm-tracking.org pour obtenir le fichier d'impression.

