



PLAN RÉGIONAL MODÈLE DE PRISE EN CHARGE D'ARRAISonnement ET D'INSPECTION EN MER DE NAVIRES DE PÊCHE SOUTENUS PAR DES INSPECTIONS HARMONISÉES DE PRÉ-LICENCE BASÉES SUR LE PORT



**PLAN RÉGIONAL MODÈLE DE PRISE EN CHARGE
D'ARRAISONNEMENT ET D'INSPECTION EN MER DE NAVIRES DE
PÊCHE SOUTENUS PAR DES INSPECTIONS HARMONISÉES DE
PRÉ-LICENCE BASÉES SUR LE PORT**

Fait par: Kwame Mfodwo

Sous la direction de: Mohamed Seisay, Simplicie Nouala, Obinna Anozie et Hellen Moepi.

Avertissement: Les points de vue et les opinions exprimés dans cet article sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la politique officielle ou la position du Bureau Interafricain des Ressources Animales de l'Union Africaine.

Référence: UA-BIRA, 2018. Un modèle régional pour l'embarquement et l'inspection en mer des navires de pêche industrielle, soutenu par des inspections portuaires pré-licence harmonisées

Tous les droits sont réservés. La reproduction et la diffusion du contenu de ce produit d'information à des fins éducatives ou à d'autres fins non commerciales sont autorisées sans l'autorisation écrite préalable des détenteurs des droits d'auteur, à condition que la source soit pleinement reconnue.

La reproduction du contenu de ce produit d'information à des fins commerciales ou de revente est interdite sans l'autorisation écrite des détenteurs des droits d'auteur.

Publié par UA-BIRA, Nairobi, Kenya

Copyright: © 2018 Union Africaine - Bureau Interafricain des Ressources Animales (UA-BIRA)

ISBN 978-9966-1659-5-4

Les demandes d'autorisation doivent être adressées à:

Le directeur

Union africaine - Bureau interafricain des ressources animales (UA-BIRA)

Parc d'affaires Kenindia, Museum Hill, Westlands Road

P.O. Box 30786-00100 Nairobi, KENYA

Ou par e-mail à: ibar.office@au-ibar.org

RECONNAISSANCE

Le Directeur de l'UA-BIRA souhaite remercier les États Membres de l'Union Africaine, les Organismes Régionaux des Pêches, les Communautés Économiques Régionales qui ont contribué directement ou indirectement (par le biais de commentaires et de discussions interactifs) à la production de ce Manuel lors de diverses sessions de formation organisées par UA-BIRA. L'UA-BIRA tient à remercier spécialement Cardno, l'assistance technique (Expert principal 1) pour la préparation du Manuel. La contribution technique et éditoriale de l'équipe de l'UA-BIRA est également dûment reconnue.

Ce travail a été réalisé dans le cadre du projet «**Renforcement des capacités institutionnelles pour améliorer la gouvernance du secteur de la pêche en Afrique**», numéro de projet: DCI-FOOD 2013/331 -056 » financé par l'UE à qui nous sommes reconnaissants du soutien financier.

TABLE DES MATIERES

RECONNAISSANCE	iv
A. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE	1
<i>Cadre réglementaire et stratégie de réforme de la pêche et de l'aquaculture en Afrique de 2014 (PFRS).</i>	1
<i>Le contrôle et la surveillance efficaces de la pêche comme piliers essentiels du PFRS - les contributions à ce jour de l'UA- BIRA dans le cadre du FISHGOV.</i>	1
B. CONTRÔLE, SURVEILLANCE ET APPLICATION DE LA PÊCHE - QUELQUES CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES	2
C. L'ÉLÉMENT D'INSPECTION AU SEIN DU PROCESSUS SCS	3
<i>Types d'inspection dans les zones de pêche</i>	3
<i>Inspection pré-licence basée au port</i>	5
<i>Arraisonnement et inspection en mer</i>	6
<i>Inspections basées au port</i>	7
<i>Traitement du droit de poursuite par ce modèle de plan</i>	8
D. ÉLÉMENTS DE BASE DU PLAN PROPOSÉ	9
<i>Section 1 - Préambule</i>	9
<i>Section 2 - Énoncé des objectifs du Plan</i>	10
<i>Section 3 - Zone d'opérations du plan (ZOP) et définition d'État membre du projet</i>	10
<i>Section 4 - Obligations de l'arraisonnement et de l'inspection, et responsabilité des États membres du plan relevant d'autres États dans le cadre de ce plan</i>	11
<i>Section 5 - Utilisation d'approches ciblées mais non discriminatoires dans une ZOP</i>	11
<i>Section 6 - Assurer un taux d'arraisonnement / niveau de contact efficace entre les navires de patrouille et les bateaux et flottes de pêche lors de leur présence dans la ZOP - Principes et critères d'orientation</i>	12
<i>Section 7 - Inspecteurs autorisés à appliquer les règles en vertu du présent plan</i>	12
<i>Section 8 - Questions relatives aux navires de patrouille</i>	13
<i>Section 9 - Pavillons destinés à être utilisés dans le cadre du plan</i>	14
<i>Section 10 - Usage de la force</i>	14
<i>Section 11 - Interception d'un navire de pêche par un navire de patrouille</i>	15

<i>Section 12 - Comportement des inspecteurs autorisés pendant l'arraisonnement</i>	16
<i>Section 13 - Comportement du capitaine du navire de pêche suite qui accepte d'être arraisonné</i>	16
<i>Section 14 - Inspection dans le cadre du plan</i>	17
<i>Section 15 - Documentation sur les violations des règles des États membres du plan</i>	18
<i>Section 16 - Le rapport d'inspection</i>	20
<i>Section 17 - Postes, zones ou couloirs d'inspection</i>	20
ANNEXES	21

A. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Cadre réglementaire et stratégie de réforme de la pêche et de l'aquaculture en Afrique de 2014 (PFRS).

Le PFRS a été approuvé en 2014 par le Sommet des Chefs d'États et de Gouvernements Africains en tant qu'instrument officiel pour guider le développement durable du secteur à travers le continent avec les États membres de l'UA (UA-MS) s'engageant à opérationnaliser le PFRS et aussi rapidement et complètement que possible. C'est dans ce contexte que le Bureau interafricain pour les ressources animales (UA-BIRA) met actuellement en œuvre le PFRS dans le cadre du projet de gouvernance des zones de pêche financé par l'UE. L'un des principaux objectifs du PFRS est d'assurer la conservation et l'utilisation durable des ressources halieutiques de tous les États africains. Les UA-EM sont encouragés à poursuivre cet objectif de manière appropriée, individuellement, bilatéralement, régionalement et également au niveau continental. L'UA- BIRA propose ce modèle de plan pour examen par les UA-EM comme l'un des mesures de mise en œuvre pouvant être entreprises collectivement par les UA-EM pour donner effet aux objectifs de conservation et d'utilisation durable du PFRS.

Le contrôle et la surveillance efficaces de la pêche comme piliers essentiels du PFRS - les contributions à ce jour de l'UA- BIRA dans le cadre du FISHGOV.

Le PFRS identifie explicitement le renforcement des systèmes de suivi, contrôle et surveillance (SCS) dans les UA-EM comme pilier essentiel pour réaliser la conservation et l'utilisation durable des ressources halieutiques du continent. En particulier, le PFRS reconnaît que le renforcement SCS aidera les UA-EM côtiers et insulaires dans la tâche difficile et complexe de la lutte contre la pratique de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans leur zone économique exclusives (ZEE). Le PFRS identifie le niveau régional d'action comme le niveau le plus approprié pour les activités collectives requises pour combattre la pêche INN dans les grands écosystèmes marins africain et appelle à des actions régionales concertées pour établir un SCS efficace à travers tout le continent. C'est dans le but de faire avancer cet objectif que l'UA-BIRA a entrepris les activités concentrées de SCS suivantes au niveau régional :

- Examen et établissement du statut actuel des systèmes SCS dans les cinq régions de l'UA (ouest, centre, est, sud et nord de l'Afrique) incluant l'évaluation des forces et des faiblesses de ces systèmes.

- Examen et validation des projets de cadres visant à améliorer les approches de coopération régionale au SCS dans les cinq régions.
- Examen et établissement du statut de programmes d'observation de la pêche dans les cinq régions.
- Manuels sur les devoirs des observateurs des zones de pêche en haute mer
- Directives et manuels pour l'établissement / le renforcement de programmes régionaux d'observation de la pêche.
- Développement de bases de données de registres des navires solides et technologiquement simples, mais harmonisées et hautement efficaces, applicables dans toutes les régions, soutenues par un manuel de mise en œuvre technique.
- Directives et manuels pour l'établissement de registres régionaux des navires de pêche.
- Soutenir la finalisation et la validation de la Charte de la CDAA pour l'établissement de centres régionaux de surveillance des zones de pêche.
- Soutien de l'examen et la formulation réaliste des plans régionaux d'action de lutte contre l'INN dans les régions d'Afrique de l'ouest et d'Afrique centrale.
- Développement des compétences quant aux aspects liés aux procédures judiciaires du processus de SCS et d'application des zones de pêche.

Le présent modèle de plan spécifiquement axé sur l'arraisonnement et l'inspection, soutenu par des inspections harmonisées de préapprobation des permis de pêche, est une nouvelle contribution au processus de lancement et de réalisation d'action concertée au niveau régional pour créer des systèmes SCS efficaces à travers tout le continent.

B. CONTRÔLE, SURVEILLANCE ET APPLICATION DE LA PÊCHE - QUELQUES CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

L'application est l'acte d'exiger d'observer la conformité avec une loi, une règle ou une obligation. La mise en application des zones de pêche est un type d'application spécialisé qui vise à garantir l'application correcte de la réglementation concernant les pêcheries et à imposer la conformité avec ces règles si nécessaire. L'application dans ce sens comprend :

- Des inspections formelles pour vérifier la conformité utilisant des moyens évidents et cachés.
- L'investigation au sujet des violations suspectées de la loi.
- Des mesures visant à faire appliquer la conformité sans recourir à une action formelle en justice (par exemple, lettres d'avertissement, instructions, avis, pénalités, ordres

ministériels ou association de ces éléments).

- L'utilisation de sanctions comme la saisie du poisson, de l'équipement de pêche, des bateaux, remorques et véhicules ; et
- Le retrait de l'accès à une zone de pêche par la suspension ou l'annulation des permis.

Cependant, avant d'entreprendre une mise en application dans ce sens, un système de suivi, contrôle et surveillance de la pêche doit être en place. Tel que défini par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (ONUAA) et comme mis en œuvre par les régulateurs de la pêche partout dans le monde, le système de suivi, contrôle et surveillance (SCS) est un processus en trois parties incluant les éléments suivants :

- **Le suivi** comprend la collecte, les mesures et l'analyse de l'activité de pêche incluant, mais sans s'y limiter : prises, composition des espèces, effort de pêche, prises accessoires, rejets, zones d'opération, etc. Ces informations sont des données primaires que les gestionnaires de la pêche utilisent pour arriver aux décisions de gestion. Si ces informations sont indisponibles, inexactes ou incomplètes, les gestionnaires feront face à des handicaps lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures de gestion ;
- **Le contrôle** implique la spécification des conditions générales dans le cadre desquelles les ressources peuvent être récoltées. Ces spécifications font normalement partie du contenu de la législation nationale sur la pêche et d'autres arrangements pouvant exister à l'échelle nationale, sous-régionale ou être acceptées à l'échelle régionale. La législation fournit la base sur laquelle les arrangements en matière de gestion de la pêche, via le SCS, sont mis en œuvre. Pour un effet maximal, la législation cadre doit indiquer clairement les mesures de gestion mises en œuvre et définir les exigences et les interdictions qui seront appliquées ;
- **La surveillance** implique la réglementation et la supervision des activités de pêche afin de garantir que la législation nationale ainsi que les conditions d'accès et les mesures de gestion sont observées. Cette activité est essentielle pour s'assurer que les ressources ne sont pas surexploitées, que le braconnage est minimisé et que les arrangements de gestion sont mis en œuvre.

C. L'ÉLÉMENT D'INSPECTION AU SEIN DU PROCESSUS SCS

Types d'inspection dans les zones de pêche

Compte tenu de la définition du SCS dans la section précédente de ce guide, il est clair que l'inspection d'un bateau de pêche est cruciale pour un SCS efficace. En vérifiant

systématiquement, on peut observer qu'il existe neuf (9) types d'inspection fondamentaux dans le contrôle réglementaire de la pêche en mer. Dans une certaine mesure, ces types d'inspection se chevauchent. Tous les UA-EM exercent actuellement ces types d'inspection sous une forme ou une autre, que ce soit directement ou indirectement en tant que membres d'une organisation régionale de gestion de la pêche (ORGP). Les types sont :

- Inspection pré-licence basée au port d'un navire de pêche avant qu'il ne lui soit accordé un permis d'exercer dans la ZEE d'un État insulaire ou côtier.
- Inspection en mer d'un navire de pêche avant ou après des activités de pêche dans la ZEE.
- Inspection en mer d'un navire de pêche lorsqu'il est en transit à travers la ZEE.
- Inspection en mer d'un navire de pêche lorsqu'il entreprend un transbordement dans la ZEE.
- Inspection en mer d'un navire de pêche dans la ZEE dans un contexte non lié à la pêche (drogue, contrefaçon, contrebande, etc.).
- Inspection basée au port d'un navire de pêche quand il débarque ses prises ou se trouve au port pour toute autre raison (inspection portuaire).
- Inspection d'un navire de pêche après qu'il a été amené au port suite à des soupçons ou à une preuve de commission d'une infraction dans le cadre de la réglementation de la pêche.
- Inspection en mer d'un navire de pêche en haute mer avant ou après ses activités de pêche et quand il se trouve dans la zone de juridiction d'une organisation régionale de gestion de la pêche (ORGP) avec l'autorité d'application pour cette zone de haute mer.²
- Inspection en mer d'un navire de pêche en haute mer dans un contexte non lié à la pêche (drogue, contrefaçon, contrebande, etc.).

On peut voir qu'il y aura souvent un chevauchement entre les situations liées à la pêche et celles non liées à la pêche.

Ce modèle de plan traite les situations suivantes :

- Inspection pré-licence basé au port d'un navire de pêche avant qu'il ne lui soit accordé un permis d'exercer dans la ZEE d'un État insulaire ou côtier.
- Inspection en mer d'un navire de pêche avant ou après des activités de pêche dans la ZEE.
- Inspection en mer d'un navire de pêche lorsqu'il est en transit à travers la ZEE.
- Inspection en mer d'un navire de pêche lorsqu'il entreprend un transbordement dans la ZEE.

- Inspection en mer d'un navire de pêche dans la ZEE dans un contexte non lié à la pêche (drogue, contrefaçon, contrebande, etc.).

En particulier, il fait le lien entre l'inspection en mer et l'inspection pré-licence basée au port du navire de pêche.

Inspection pré-licence basée au port

Les inspections pré-licence permettent aux États côtiers et insulaires de confirmer les éléments suivants :

- que le bateau auquel le permis est destiné est bien le bateau qui va réellement opérer dans leurs eaux
- qu'il est gréé et équipé selon l'application reçue et qu'il remplit les spécifications requises pour les méthodes de pêche de l'application, par exemple chalutier crevettier, chalutier de pêche démersale, senneur, palangrier, etc.
- qu'il ne transporte pas d'équipement, d'arrimage ou de capacité de stockage illégaux à bord
- que le marquage et l'équipement du bateau sont en bon ordre
- que le capitaine a reçu toute la documentation pertinente, et les qualifications de l'équipage, etc.

Sans inspection pré-licence, l'un des éléments les plus importants de contrôle pour les États côtiers sur les flottes étrangères est perdu car sans inspection pré-licence, les régulateurs de la pêche peuvent ne pas savoir du tout à quoi ressemble un bateau autorisé à pêcher dans leurs eaux. Une procédure d'inspection pré-licence solide doit être effectuée avant que le bateau ne reçoive son autorisation, et ces inspections de licence doivent idéalement être reconduites chaque année. Un navire de pêche ne doit pas recevoir de permis de pêche avant qu'une inspection pré-pêche ne soit effectuée par l'État membre côtier et / ou insulaire de l'UA délivrant l'autorisation. La meilleure pratique internationale exige que les inspections portuaires pré-licence répondent aux questions ci-dessous. En conséquence, les UA-EM doivent faire tout leur possible pour s'harmoniser par rapport à ces questions, et les autorités compétentes au sein des UA-EM doivent toutes avoir pour but un système d'inspection qualifié quant à ces questions. Dans l'idéal, le contrôle de ces paramètres pour satisfaire à l'autorité réglementaire doivent être effectués avant qu'un permis de pêche ne soit accordé dans la ZEE d'un UA-EM. Les paramètres devant être contrôlés mélangent les questions liées à la pêche et à la navigation. Les questions relatives à la pêche comprennent :

- Le pavillon du bateau
- Les types de bateaux, la méthode de pêche, et la classification, l'année de construction, le numéro OMI, la radio internationale, l'indicatif d'appel
- La capacité de pêche : spécifications du bateau de pêche ; tonnage net, tonnage brut (GRT), la longueur hors-tout (LOA)
- Caractéristiques de l'équipement de pêche du bateau
- Capacité de stockage / du congélateur,
- Marquages du bateau
- Qualifications et nationalité du capitaine et de tout l'équipage
- Permis de pêche actuel (autorisation de pêcher le cas échéant, et validité)
- Enregistrement du pavillon : immatriculation du navire (certificat d'immatriculation), port d'immatriculation, numéro, archives des immatriculations
- Journaux de bord,
- Équipement de navigation et de communication
- Caractéristiques et puissance du moteur
- Journal de bord

Les questions de navigation devant être inspectées, en fonction de la taille et de la classification du navire, incluent :

- Certificat d'immatriculation, pour vérifier qu'il est valide et que le marquage du bateau pour son identification concorde avec le nom de l'État du pavillon donné dans le Certificat.
- Certificat d'effectif minimum tel que délivré par l'État du pavillon, pour confirmer si le navire est géré en conséquence.
- Certificat de sécurité tel qu'émis par l'État du pavillon, si le bateau est dans une catégorie, les certificats délivrés par une société de classification peuvent être pris en compte par rapport à toute condition de catégorie qui peut avoir été appliquée ;
- Journal de navigation ;
- Registre des déchets, concernant la conformité avec l'annexe V de MARPOL

Arraînement et inspection en mer

Le deuxième large type d'inspection est l'inspection en mer lorsque que le navire de pêche est engagé dans activités de pêche. Les inspections en mer (ci-après désignées en tant qu'arraînement et inspection en mer) permettent aux autorités réglementaires de vérifier, qu'il s'agisse des activités du navire de pêche, ainsi que du navire de pêche lui-même et de son équipage, que tout est conforme aux réglementations existantes et aux conditions

spécifiques relatives au permis de pêche individuel ou à tout accord d'accès applicable ou modalités de partenariat. Les modalités de l'accord d'accès ou les opérations conjointes peuvent également mettre en œuvre les conditions d'accès et conditions et modalités minimums acceptées à l'échelle régionale. Les UA-EM ont besoin d'établir des procédures normalisées et harmonisées pour régler les questions suivantes :

- L'arraisonnement et inspection en mer de navires autorisés -et non autorisés) afin de vérifier la conformité avec les conditions générales d'autorisation.
- La collecte de preuves de bateaux suspectés d'exercer en violation de la législation sur la pêche.
- L'arrestation et l'escorte de ces bateaux au large de la zone d'infraction zone jusqu'au port le plus approprié.

Il est regrettable que, malgré l'importance de l'inspection en mer, la capacité des UA-EM à entreprendre des procédures et arraisonnements efficaces soit généralement faible. En outre, l'absence d'une approche cohérente parmi les UA-EM est une difficulté sérieuse qui affaiblit les opérations de SCS. Le manque de formation appropriée en matière d'arraisonnement et d'inspection de bateaux de pêche (et la mauvaise application des procédures) a souvent entraîné de graves conséquences. Elles incluent : poursuite infructueuse de bateaux ; conflits entre les gouvernements et les propriétaires et capitaines de navires ; perte d'informations et de données sur les activités de pêche. Les analyses récentes des arrangements SCS menées par les UA-EM montrent que les UA-EM bénéficieront considérablement de l'acquisition de compétences efficaces dans le domaine de l'arraisonnement et de l'inspection. Cela comprend l'établissement de procédures d'arraisonnement et d'inspection normalisées parmi les États membres au niveau régional comme sous-régional, créant ainsi une cohérence dans la gestion des zones de pêche et renforçant la mise en place de conditions d'accès minimum harmonisées pour les zones de pêche, au regard surtout des nombreux types de zones de pêche pour des ressources partagées.

Inspections basées au port

Bien que ce type d'inspection ne soit pas l'objet spécifique du présent modèle de plan, il est néanmoins essentiel et doit également être mené par les UA-EM selon les standards les plus élevés possibles afin d'assurer l'absence de lacunes dans le système réglementaire. La Forum Fisheries Agency (FFA) de la région pacifique est un leader mondial dans ce domaine. Comme indiqué ci-dessous, ses modalités minimums harmonisées et ses conditions d'accès mises en place par tous les États faisant partie du traité FFA spécifient les procédures suivantes pour

les inspections basées au port :

- Tous les navires de pêche et de soutien doivent fournir un avis d'entrée au port (comprenant leur autorisation de pêcher, les détails de leur trajet et la quantité de poisson à bord, dans le respect des exigences de confidentialité en accord avec la législation nationale) à l'autorité portuaire et à l'autorité nationale de la pêche au moins 24 heures avant d'entrer au port.
- Aucun navire de pêche ni autre navire ne peut entrer au port pour effectuer quelque fonction sans autorisation préalable de l'autorité portuaire et de l'autorité nationale de la pêche.
- Le cas échéant, tout navire de pêche entrant dans un port d'un État FFA fera l'objet d'une inspection complète du navire, des documents, de l'équipement de pêche, des prises et du poisson stocké avant de recevoir l'autorisation de mener toute activité sur le port, afin d'assurer que : (i) toute pêche au sein de la juridiction nationale se fait dans le cadre des conditions générales d'un permis et / ou d'un accord approuvé ; et (ii) l'enquête complète sur les documents, équipement de pêche, prises et poissons stockés pertinents démontre la conformité avec les lois et accords nationaux et internationaux sur la pêche, et satisfait aux obligations internationales sur la pêche de l'État du port.

Traitement du droit de poursuite par ce modèle de plan

Le droit de poursuite d'un bateau étranger est un principe conçu pour garantir qu'un bateau qui a enfreint les règles d'un État côtier ne puisse pas échapper à la punition en fuyant en haute mer. En réalité, cela signifie que dans certaines circonstances définies, un État côtier peut étendre sa juridiction sur la haute mer de manière à poursuivre et saisir un navire qui est suspecté d'enfreindre ses lois. Ce droit, qui s'est développé sous une forme ou une autre depuis le XIXe siècle, a été entièrement élaboré dans l'article 111 de la Convention de 1982, se fondant sur l'article 23 de la Convention sur la haute mer de 1958. Il remarque que ce type de poursuite peut commencer lorsque les autorités de l'État côtier ont une bonne raison de croire que le bateau étranger a enfreint ses lois. La poursuite doit commencer alors que le navire, ou l'un de ses bateaux, se trouve dans les eaux intérieures, une mer territoriale ou une zone contiguë de l'État côtier et ne peut continuer en dehors de la mer territoriale ou de la zone contiguë que si elle est ininterrompue. Toutefois, si la poursuite commence alors que le bateau étranger se trouve dans la zone contiguë, alors elle ne peut être entreprise que s'il y a eu une violation des droits pour lesquels la protection de la zone a été établie. Le droit peut également commencer en eaux archipélagiques. De plus, le droit s'appliquera mutatis mutandis aux infractions perpétrées dans la zone économique exclusive ou sur le plateau

continental (y compris les zones de sécurité autour des installations du plateau continental) des lois et réglementations pertinentes et applicables à ces zones.

La poursuite ne commence que lorsque le navire poursuivant a lui-même prouvé que le navire poursuivi ou l'un de ses bateaux se trouve dans la limite d'une mer territoriale ou, si cela est le cas, dans la zone contiguë, dans la zone économique ou sur le plateau continental. Il est essentiel que préalablement à la poursuite un signal visuel ou auditif d'arrêt soit donné à une distance lui permettant d'être vu ou entendu par le bateau étranger, et la poursuite ne peut être exercée que par des navires de guerre ou des avions militaires, ou par des navires ou avions spécialement autorisés par le gouvernement. Le droit de poursuite cesse dès que le bateau poursuivi est entré dans les eaux territoriales de son propre État ou d'un État tiers. Le Tribunal international du droit de la mer a souligné que les conditions prévues à l'article 111 sont cumulatives, chacune d'entre eux devant être satisfaite pour que la poursuite soit légale. Lors de l'arrêt et de l'arrestation d'un navire dans ces circonstances, l'usage de la force doit être évité autant que possible et, lorsque cela est inévitable, ne doit pas dépasser ce qui est raisonnable et nécessaire dans lesdites circonstances.

Le droit de poursuite fournit un soutien fondamental au droit d'arraisonnement et d'inspection des navires de pêche lorsqu'ils se trouvent dans la ZEE d'un UA-EM. Cependant, compte tenu de sa nature complexe en matière de droit international, ce modèle de plan ne fournit pas à ce stade de projet de texte abordant la question.

D. ÉLÉMENTS DE BASE DU PLAN PROPOSÉ

Section 1 - Préambule

Ce modèle de plan d'arraisonnement et d'inspection (désormais appelée le plan) est conçu pour fournir des lignes directrices aux États membres de l'Union africain au regard de la mise en œuvre commune / harmonisée des procédures d'arraisonnement et d'inspection des bateaux de pêche au sein de leurs zones économiques exclusives. Il garantira que les UA-EM possèdent un cadre et un ensemble structurés de normes pour les mesures d'arraisonnement et d'inspection s'appliquant à tous les navires de pêche en activité dans leurs ZEE. Le plan isole systématiquement les aspects clés des procédures d'arraisonnement et d'inspection en mer, et fournit un ensemble de recommandations pour les meilleures pratiques au regard de l'arraisonnement d'un navire, lorsque le capitaine consent à l'arraisonnement du bateau et / ou lorsque que le bateau est arraisonné de force par une équipe d'inspection. Il est proposé

comme instrument de mise en œuvre des dispositions visant à améliorer et à intégrer les méthodes de SCS, telles qu'elles sont énoncées dans le cadre réglementaire et la stratégie de réforme de l'Union africaine de 2014 concernant la pêche maritime et l'aquaculture africaine. L'adoption parallèle de ce plan par les États membres intéressés permettra d'harmoniser l'utilisation d'une approche standard des inspections en tant que composante des méthodes de SCS au sein de ces États. Le plan ne porte pas sur les applications et les arraisonnements en haute mer, tels que régis par les lois internationales en vigueur. Il est toutefois conçu pour s'intégrer aux méthodes de plus en plus généralisées que l'on utilise dans les applications et les arraisonnements en haute mer et qui sont utilisées par les organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) du thon uniquement en haute mer. Dans le contexte africain, les ORGP concernées sont la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) et la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT). Il offre cependant un cadre pour l'utilisation efficace des ressources, de manière à ce que les ressources limitées puissent être correctement gérées face à la pêche INN par les UA-EM.

Section 2 - Énoncé des objectifs du Plan

Tenant compte du fait que certains éléments des activités relatives à la pêche ne peuvent être contrôlés en mer qu'au moment de la prise des ressources et reconnaissant que certaines mesures de gestion comportent des limitations géographiques (zones fermées / réserves marines) et temporelles (hors saison), le présent plan offre un cadre structurel et un ensemble de mesures couvrant l'arraisonnement et l'inspection de tous les navires de pêche opérant dans la ZEE d'un UA-EM. Plus particulièrement, dans la section 17 et l'annexe 3, il introduit le concept innovant de postes, couloirs et zones d'inspection. Une partie clé de ce plan est également d'assurer la conformité du bateau avec les pré-exigences et obligations liées à l'autorisation. Cela nécessite que les États membres du plan harmonisent leurs pré-exigences d'autorisation et fournissent un cadre pour l'échange et la vérification efficaces des informations par navires impliqués dans un arraisonnement. Les exigences relatives à l'harmonisation des procédures de pré-autorisation par les États membres du plan ne sont toutefois pas traitées dans le présent document car il s'agit d'un processus distinct.

Section 3 - Zone d'opérations du plan (ZOP) et définition d'État membre du projet

Le plan fonctionnera dans les domaines suivants sous la souveraineté, les droits souverains, l'autorité et la compétence de chaque État au sein du groupe de UA-EM qui décident conjointement d'adopter ce plan, à savoir la mer territoriale ; la zone économique exclusive et le plateau continental de chaque État membre. Cette zone peut être appelée la zone

d'opérations du plan (ZOP). Le plan ne porte pas sur les arraisonnements et applications en haute mer, tels que régis par les lois internationales en vigueur. Chaque UA-EM qui décide de devenir membre d'un plan est appelé ci-après un État membre du plan.

Section 4 - Obligations de l'arraisonnement et de l'inspection, et responsabilité des États membres du plan relevant d'autres États dans le cadre de ce plan

Le groupe pertinent d'UA-EM assume la responsabilité du plan en fonction de la ZEE dans laquelle il opère. Les États du pavillon dont les navires pêchent dans la ZEE d'un ou de plusieurs États membres du plan (en vertu d'accords d'accès, de licences autonomes, de licences de coentreprise ou de toute autre forme de permis, d'arrangement ou d'autorisation de pêcher) doivent s'assurer que leurs navires de pêche battant pavillon respectent en tous temps, toutes les lois et réglementations promulguées par chaque UA-EM du plan et s'engagent, quand cela leur est demandé, à faciliter l'application et le respect du plan conformément au droit international. Les États du port peuvent également être appelés à exercer leurs responsabilités conformément au droit international.

Section 5 - Utilisation d'approches ciblées mais non discriminatoires dans une ZOP

Sans limiter les efforts visant à assurer la conformité de tous les navires, la priorité accordée aux efforts d'arraisonnement et d'inspection dans le cadre du présent plan pourra être / sera donnée :

- aux bateaux de pêche qui ne figurent pas sur le registre des navires de pêche pertinent de l'ORGP et qui sont reconnus comme opérant dans la région (navires autorisés)
- aux bateaux de pêche dont il est raisonnable de penser qu'ils ont l'intention de s'engager dans une activité ou d'avoir exercé une activité en infraction avec la législation ou les règlements d'un État membre du plan et / ou toute mesure de conservation et de gestion applicable adoptée par les ORGP pertinentes
- aux bateaux de pêche dont l'État du pavillon n'a pas de lien de coopération avec l'UA-EM et / ou les ORGP concernées.
- aux bateaux de pêche sans observateurs à bord ;
- aux bateaux de pêche au thon à grande échelle qui traversent les ZEE ;
- aux bateaux de pêche ayant des antécédents connus de violation des mesures de conservation et de gestion adoptées par des accords internationaux ou les lois et réglementations nationales d'un pays.

Toutes les infractions observées, mineures et majeures, seront susceptibles d'être verbalisées conjointement ou individuellement par l'État membre du plan, l'État du pavillon du navire concerné ainsi que par toute autorité portuaire concernée ou pertinente à la demande de l'État membre du plan ou de l'État du pavillon du navire concerné. La priorité sera toutefois donnée aux actions impliquant des infractions majeures.

Section 6 - Assurer un taux d'arraisonnement / niveau de contact efficace entre les navires de patrouille et les bateaux et flottes de pêche lors de leur présence dans la ZOP - Principes et critères d'orientation

Toutes les opérations d'arraisonnement autorisées par les États membres du plan dans le cadre du présent plan seront guidées par un niveau efficace de navire de patrouille vers le contact avec le bateau de pêche. Le niveau de contact (ou taux d'arraisonnement) entre navires de patrouille et navires de pêche dans toute zone donnée soumise à application est le plus critique des facteurs déterminants de l'efficacité des arraisonnements et inspections. En conséquence, pour que les arraisonnements et inspections soient efficaces, il doit y avoir le taux d'arraisonnement / niveau de contact le plus haut possible entre les navires de patrouille et les navires et flottes de pêche. Le niveau de contact approprié devra être déterminé au cas par cas et après une étude et une évaluation appropriée. Les cibles des flottes et des navires devront ensuite être définies et appliquées. Le taux d'arraisonnement / niveau de contact requis pour assurer la conformité sera constamment réexaminé par les États membres du plan. Il sera guidé par les critères suivants :

- établissement et maintien d'un niveau de contact suffisant pour décourager les activités de pêche INN par des navires battant un pavillon de non-complaisance dans la ZEE et les zones adjacentes ;
- mise en avant des règlements qui ne peuvent être appliqués qu'en mer ;
- accent porté sur les lois et réglementations les plus critiques ainsi que sur les mesures de conservation et de gestion promulguées par les ORGP pertinentes et associées ;
- maintien d'un équilibre global et équitable parmi la population de navires de pêche dotés d'un permis de pêche dans la ZEE.

Section 7 - Inspecteurs autorisés à appliquer les règles en vertu du présent plan

L'UA-EM devra créer une unité d'inspecteurs affectée au plan, spécialement dédiée au plan et dont les membres recevront des qualifications accréditées visant à instaurer un esprit de solidarité. La liste des qualifications pour les membres du corps d'inspecteurs est la suivante :

- L'inspecteur devra suivre une formation continue sur tous les aspects du SCS concernant la pêche maritime ;
- L'inspecteur devra posséder une bonne connaissance des instruments et des équipements électroniques utilisés dans le domaine de la pêche ;
- L'inspecteur devra être capable de procéder à un arraisonnement en mer en toute sécurité.

Afin d'assurer l'accès des inspecteurs du plan aux normes les plus élevées en matière de meilleures pratiques dans le domaine des inspections et des autres aspects des méthodes de SCS, les États membres du plan devront créer un comité d'accréditation chargé d'évaluer les qualifications de tous les inspecteurs afin d'assurer la cohérence de la formation, la continuité du développement professionnel et la réalisation d'analyses périodiques des problèmes rencontrés par les inspecteurs. Ce comité d'accréditation comprendra des membres venant d'organismes de SCS gouvernementaux reconnus à l'échelle internationale et extérieurs au continent africain. Le comité d'accréditation devra également organiser la formation des inspecteurs dans le cadre : (a) du développement des relations et des aides des organismes gouvernementaux de SCS les plus reconnus au niveau mondial ; (b) de la mise en relation avec les réseaux privés pertinents et des ONG mondialement reconnues.

Section 8 - Questions relatives aux navires de patrouille

Conformément aux procédures établies et annoncées publiquement, les États membres du plan doivent tenir à jour un registre des bateaux de patrouille autorisés à porter un pavillon d'identification de police dans le cadre du plan. Les États qui souhaitent prendre part au plan peuvent le faire en enregistrant un ou plusieurs bateaux de patrouille et, au préalable, doivent :

- veiller à ce que le navire soumis au registre soit un navire de la fonction publique battant le pavillon de l'État soumissionnaire et ne soit utilisé que pour effectuer des opérations de patrouille ;
- veiller à ce que le navire soumis au registre soit en mesure, à tous les niveaux, d'opérer en mer pendant de longues périodes de temps, y compris ait la capacité de suivre à pleine vitesse un navire donné pendant trois jours ;
- veiller à ce que le navire soumis au registre dispose d'une capacité de communication suffisante pour effectuer des transmissions vocales par satellite simultanées et en temps réel avec l'État membre de l'UA, son État parent, l'État du pavillon du navire embarqué et toutes les ORGP pertinentes ou associées ;

- veiller à ce que le navire soumis au registre porte les couleurs et les symboles d'un navire de garde côtière ou d'un navire de patrouille navale et ne puisse être, par aucune personne raisonnable, confondu avec un autre type de navire ;
- veiller à ce que le navire soumis au registre puisse être suivi par satellite, au niveau de sa position et de sa vitesse (VMS) et à ce que ces données puissent être transmises en temps réel aux autorités compétentes ;
- Veiller à ce que le navire soumis au registre soit capable de transmettre par satellite les données reçues à la suite d'une activité d'arraisonnement en temps réel aux autorités compétentes
- veiller à ce que le navire soumis au registre ait passé tous les essais en mer et ait été au service du gouvernement depuis au moins six mois ;
- veiller à ce que le navire soumis au registre soit équipé d'un équipement d'enregistrement vidéo pour la documentation de toutes les interceptions des navires de pêche.

Les bateaux au service du gouvernement d'États non-membres du plan peuvent également enregistrer leurs navires de patrouille sous réserve des protocoles et accords pertinents.

Section 9 - Pavillons destinés à être utilisés dans le cadre du plan

Afin de promouvoir l'intégrité du plan, l'UA-EM devra concevoir un pavillon qui sera hissé sur le mât de tous les navires de patrouille enregistrés et engagés dans des activités de patrouille en vertu du plan. Ce drapeau doit être arboré sans préjudice du droit d'un État d'utiliser son propre drapeau national.

Section 10 - Usage de la force

Lors de l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs et les capitaines des patrouilleurs devront limiter leur usage de la force aux situations où la sécurité personnelle des inspecteurs ou la sécurité du navire de patrouille serait clairement compromise. Dans de telles circonstances extrêmes, un recours à la force est autorisé afin d'assurer la sécurité des inspecteurs et du navire de patrouille. Tout incident ayant entraîné un recours à la force devra ensuite être signalé à l'UA-EM et aux autorités de l'État du pavillon du navire impliqué dans l'incident lorsque l'État du pavillon est reconnu.

Les inspecteurs qui effectuent des tâches routinières d'arraisonnement dans la ZEE ne porteront généralement pas d'armes à feu.

Cependant, les inspecteurs qui exercent des arraisonnements auprès de bateaux de pêche sans affiliation, de navires de pêche battant un pavillon de complaisance ou de navires de pêche battant un pavillon de non-complaisance pourront être munis d'armes à feu afin d'assurer leur sécurité personnelle.

Lorsque les inspecteurs sont armés, l'utilisation de ces armes se fait en respectant des protocoles clairement énoncés. Tous les incidents impliquant l'utilisation d'armes à feu devront immédiatement faire l'objet d'une enquête et, si demandé, les organismes chargés de l'enquête devront inclure un représentant de l'État du pavillon.

Section 11 - Interception d'un navire de pêche par un navire de patrouille

Tout navire de patrouille enregistré qui opère dans le cadre du présent plan devra annoncer sa présence aux navires de pêche dans les meilleurs délais, s'il se trouve à proximité d'opérations de pêche. En outre, le navire de patrouille annoncera son intention d'effectuer les inspections d'abordage de conformité des bateaux de pêche conformément aux objectifs du plan. À l'approche d'un navire de patrouille, le navire de pêche visé sera tenu de :

- reconnaître la présence du navire de patrouille et établir des communications vocales ;
- informer le navire de patrouille de l'activité de pêche en cours au moment du contact, y compris toute activité de traitement à bord ;
- informer le navire de patrouille du nombre de jours de pêche depuis lequel le navire agit dans la ZEE et dans les zones de haute mer adjacentes à la ZEE ;
- informer le navire de patrouille de l'historique d'inspection du navire au cours des 30 derniers jours ;
- annoncer sans délai son acceptation de l'équipe d'inspection si l'équipe d'inspection souhaite embarquer et procéder à une inspection.

Le navire de patrouille évaluera toutes les informations sur la base de données concernant le navire de pêche intercepté, y compris le registre, le permis de pêche de l'État du pavillon, les données VMS transmises concernant le navire, l'historique des embarquements de ce bateau de pêche en particulier et le nombre de jours que le navire de pêche opère dans la ZEE et dans les zones de haute mer adjacentes à la ZEE. À condition que cette analyse continue de satisfaire les cibles de taux d'arraisonnement / niveau de contact définies dans le plan, le navire de patrouille renouvellera sa demande pour mener une procédure d'arraisonnement et d'inspection.

Section 12 - Comportement des inspecteurs autorisés pendant l'arraisonnement

Les obligations des inspecteurs autorisés en matière de conduite de l'abordage sur un navire de pêche soumis au plan sont les suivantes. Les inspecteurs doivent

- être en bonne forme physique pour effectuer l'arraisonnement d'un navire de pêche sans compromettre leur sécurité personnelle ni celle des autres ;
- une fois à bord en toute sécurité, se présenter au capitaine du navire de pêche en montrant leurs papiers officiels et en lui donnant un duplicata de leur carte ;
- disposer de tous les équipements nécessaires pour procéder à l'arraisonnement de la manière la plus efficace possible ;
- s'entretenir avec le capitaine sur l'objectif de la routine d'inspection ;
- procéder à une inspection efficace sans interrompre la pêche, le traitement ou les opérations d'emballage en cours ;
- respecter les normes éthiques et professionnelles à tout moment et n'accepter que des rafraîchissements non alcoolisés si cela facilite les échanges ;
- fournir des copies papier ou électroniques du dossier d'inspection ;
- donner au capitaine du navire de pêche la possibilité de faire des commentaires officiels sur tous les points du dossier d'inspection ;
- fournir au capitaine du navire de pêche un « formulaire de plainte » standard vierge en relation avec la conduite et le comportement des inspecteurs qui, au choix du capitaine, pourra être rempli à une date ultérieure ;
- quitter le navire sans délai à la fin de l'inspection.

Section 13 - Comportement du capitaine du navire de pêche suite qui accepte d'être arraisonné

Les obligations du capitaine du navire de pêche acceptant d'être arraisonné au titre du plan sont les suivantes. Le capitaine doit :

- diriger l'approche du petit bateau transférant les inspecteurs vers l'endroit le plus sûr pour monter à bord ;
- lorsque cela est possible et sans interrompre l'activité de pêche en cours, manœuvrer le navire de manière à assurer un espace d'approche pour le petit bateau ;
- faciliter le transfert des inspecteurs en fournissant une échelle d'accès du type de celles utilisées pour l'embarcation des pilotes portuaires ;
- examiner les documents officiels des inspecteurs et fournir aux inspecteurs l'identité du capitaine ;

- informer les inspecteurs qu'ils auront le statut d'officiers à bord du navire de pêche pendant toute la durée de l'arraisonnement ;
- présenter aux inspecteurs les principaux agents en mesure de faciliter la procédure d'arraisonnement ;
- faciliter le déroulement de la procédure d'arraisonnement, y compris l'accès aux registres, aux instruments électroniques et aux archives de traitement ;
- permettre aux inspecteurs d'accéder aux équipements de communication selon les besoins en vue de faciliter la procédure d'arraisonnement ;
- noter toute plainte concernant le comportement des inspecteurs ou la façon dont a été menée la procédure d'inspection telle que stipulée dans le plan ;
- veiller à ce que le départ des inspecteurs se fasse en toute sécurité.

Section 14 - Inspection dans le cadre du plan

L'un des objectifs clés de la procédure d'inspection sera de vérifier la conformité avec les exigences d'autorisation de l'État membre du plan pertinent.

Au cours de la procédure d'arraisonnement dans le cadre du plan, les inspecteurs suivront la routine d'inspection suivante :

Concernant l'identité du navire, les documents officiels du capitaine et les permis de pêche standards devront être contrôlés et vérifiés et les informations contenues dans ces documents devront être enregistrées

Concernant l'inspection des journaux de bord et l'enregistrement des informations :

- la date d'entrée dans la zone économique exclusive devra être enregistrée ;
- les positions de toutes les activités de pêche dans la ZEE devront être indiquées et enregistrées ;
- les résultats de la pêche quotidienne et totale dans la zone de la ZEE devront être fournis et enregistrés ;
- les prises quotidiennes et totales devront être indiquées et enregistrées ;
- les prises annexes et les rejets quotidiens et totaux devront être indiqués et enregistrés ;
- les relevés des interactions avec les oiseaux de mer devront être vérifiés et enregistrés ;
- les relevés des interactions avec les mammifères et les reptiles marins devront être inspectés et enregistrés.

Concernant l'inspection des équipements électroniques à bord du bateau de pêche, l'équipe d'inspection devra procéder :

- à la vérification du fonctionnement et de l'utilité de chaque pièce d'équipement électronique ;
- au téléchargement standard ou à la vérification des données par rapport à la ou aux pièces d'équipement électronique permettant d'enregistrer la position du navire de pêche pendant la période au cours de laquelle il a été / est actif dans la ZEE et la zone adjacente en haute mer.

Concernant l'inspection des résultats de la pêche, l'équipe d'inspection devra obtenir :

- une copie du plan de la cale du navire ;
- une description de la quantité de poissons (traités ou pas) dans chaque cale ;
- le facteur de conversion des prises utilisé pour le traitement du poisson à bord ;
- la possibilité d'examiner le contenu de chaque cale en service ;
- la possibilité d'effectuer un examen non destructif d'un échantillon du poisson emballé ou traité contenu dans ces cales.

Concernant l'inspection des équipements de pêche à bord du navire de pêche, l'équipe d'inspection devra être autorisée à effectuer :

- un examen physique des équipements utilisés sur le navire, en mettant l'accent sur les équipements en cours d'utilisation au moment de l'arraisonnement ;
- un examen et une évaluation des outils ou des pratiques utilisés pour réduire l'impact de la pêche sur les oiseaux de mer, les mammifères marins ou les reptiles marins.

Section 15 - Documentation sur les violations des règles des États membres du plan

Les violations des règles des États membres du plan doivent être divisées en trois grandes catégories :

1. Les violations mineures qui sont de nature technique et administrative (symboles ou marquage des équipements fanés, légers délais dans la création des rapports obligatoires) et sont considérées comme des infractions de petite envergure ;
2. Les violations majeures telles qu'une preuve de déclaration falsifiée (fraude), les violations des zones fermées / hors saison, les transbordements non déclarés et toutes autres situations qui enfreignent gravement les lois et règlements des États membres du plan ;
3. Les violations qui impliquent la sécurité des inspecteurs, des observateurs et des navires de patrouille et qui sont aggravées par des agressions, des tentatives d'agressions ou des

menaces d'agression

Si un inspecteur vient à découvrir une infraction ou une violation apparente et présumée des lois et des règlements d'un État membre du plan pendant le déroulement d'un arraisonnement, l'inspecteur doit procéder à une enquête approfondie de la situation, et documenter le problème aussi précisément que possible sur place.

Afin d'accomplir cette tâche de manière efficace, l'inspecteur doit réaliser une enquête préliminaire de la violation présumée par le biais des moyens suivants :

- télécharger le cas échéant tous les éléments de preuves électroniques ;
- si le téléchargement s'avère impossible, photographier les données affichées sur l'écran ;
- photographier les entrées du journal, dans la mesure du possible ;
- apposer des étiquettes de preuve du plan sur les documents ou les journaux douteux ;
- placer des étiquettes de preuve du plan sur les équipements de pêche interdits ;
- placer des étiquettes de preuve du plan sur les espèces interdites trouvées dans les cales ;
- photographier l'emplacement de toutes les étiquettes de preuves ;
- rédiger une description narrative de la violation présumée ;
- dans la mesure du possible, transmettre immédiatement la description narrative, les photos pertinentes et un inventaire de tous les éléments au poste de commande de l'État membre du plan pertinent et le plus approprié ;
- fournir des copies des mêmes documents au capitaine du navire de pêche et conclure l'activité d'arraisonnement ;
- aucun équipement électronique ni journal de bord ne doit être retiré des navires de pêche à titre de preuve. Ces éléments de preuve peuvent être pleinement et facilement intégrés dans le dossier d'investigation sans compromettre le fonctionnement du navire de pêche

Les inspecteurs chargés de documenter la violation devront déterminer si la condition causant la violation peut être corrigée sur place. Si la condition causant la violation peut en effet être corrigée, les inspecteurs doivent demander, de manière spécifique, au capitaine du navire de pêche de procéder à cette correction.

Suite à la procédure d'arraisonnement du navire sur lequel une violation a été détectée et à la suite d'une vérification des preuves étayant l'allégation, l'inspecteur devra déposer un rapport final dans les 7 jours et transmettre ce rapport à toutes les parties concernées.

Section 16 - Le rapport d'inspection

Concernant le rapport d'arraisonnement dans le cadre du plan

- Les agents autorisés devront collecter les données liées à l'arraisonnement sous la forme et les modalités stipulées dans le plan ;
- Une copie du rapport d'arraisonnement sera remise au capitaine du navire de pêche arraisonné ;
- Le rapport d'arraisonnement sera transmis au centre de commandement attribué dans les 12 heures suivant la conclusion de l'arraisonnement ;
- Lors de l'investigation, en cas d'erreur ou d'omission, des rapports supplémentaires pourront être déposés afin de modifier le rapport original jusqu'à 72 heures après l'arraisonnement ;
- Le capitaine dunaire de pêche arraisonné pourra également déposer un rapport de commentaire ou un rapport de réfutation jusqu'à 72 heures après la fin de l'arraisonnement.

Section 17 - Postes, zones ou couloirs d'inspection

Les UA-EM impliqués dans la mise en œuvre de ce plan doivent envisager activement d'établir un ou plusieurs postes, zones ou couloirs d'inspection des pêches maritimes dans leurs ZEE.

Un poste d'inspection des pêches pourrait correspondre à une zone carrée océanique de deux milles marins dans laquelle des navires de pêche autorisés, marqués ou pré-identifiés pourraient retourner, après un certain nombre de jours de pêche admissibles dans la ZEE, afin de se soumettre à un inventaire des prises à bord, une vérification des emplacements de pêche dans la zone de réglementation, ainsi qu'à toutes autres procédures d'inspection. L'inspection se conclurait par la remise au navire d'une attestation selon laquelle les produits de la pêche retirés de la ZEE ou de la zone réglementaire ont été pêchés conformément à toutes les mesures de gestion applicables.

Une inspection effectuée sur un navire autorisé pourrait être déclenchée par un nombre minimum de jours opérationnels dans la ZEE ou dans la zone réglementaire, ou la sortie de la ZEE ou de la zone réglementaire pour retourner au port et décharger. Tout comme il existe des stations de pesage sur les grandes autoroutes terrestres, où les gros camions doivent se soumettre à des vérifications régulières de leur tonnage, de leur fret et de leurs équipements, les UA-EM pourraient définir des espaces réservés aux inspections qui auraient une incidence minimum sur les opérations des navires et des patrouilleurs.

ANNEXES

ANNEXE 1 - PRINCIPALES DISPOSITIONS DU CADRE POLITIQUE ET DE LA STRATÉGIE DE RÉFORME DE LA PÊCHE ET DE L'AQUACULTURE EN AFRIQUE

Les principales dispositions du PRFS qui sous-tendent le cadre énoncé dans présent modèle de plan sont les suivantes :

Paragraphe ou disposition pertinent du PRFS	Texte pertinent dans le PRFS
Paragraphe 4.1.3	4.1.3 4.1.3 (f) - Résultats escomptés : systèmes régionaux de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) efficaces et durables opérant dans toutes les régions.
Paragraphe 4.1.4.3	<p>Le PRFS exige que les UA-EM effectuent des opérations de pêche dans des cadres réglementaires exécutoires et stipule que la conservation et l'utilisation durable nécessitent un cadre législatif / réglementaire approprié clairement compris, exécutoire et soutenu par tous les exploitants des ressources concernées.</p> <p>Le PRFS déclare que cela peut être réalisé par :</p> <ol style="list-style-type: none"> le développement et le renfort du cadre institutionnel des systèmes SCS pour la pêche marine et la pêche en eaux intérieures afin de lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Cela doit être mis en avant par l'évaluation des besoins nationaux et régionaux en matière de systèmes SCS utilisés par les États membres et les régions de l'UA l'amélioration des efforts de coopération régionale et de collaboration visant à obtenir une gestion durable de la pêche l'élaboration et le partage de registres de pêche autorisée et de navires de pêche illégaux le renforcement des capacités et l'établissement de mécanismes, y compris des arrangements financiers rentables et durables, facilitant une coopération régionale efficace au niveau des systèmes SCS et de l'application de la loi l'élaboration et l'acceptation des conditions minimales d'accès à la pêche et l'adoption d'une stratégie commune harmonisée et coordonnée à l'égard de l'accès aux ressources par des tierces parties et les flottes nationales dans la région.
Paragraphe 4.6.4.3 :	Gestion de la pêche : certains aspects prioritaires pour le renforcement des capacités comprennent l'accès aux outils de gestion de la pêche en fonction des droits des utilisateurs, l'immatriculation et l'enregistrement des navires, l'établissement de moyens de subsistance alternatifs, le renforcement des SCS par la création de compétences SCS de niveau intermédiaire, de systèmes d'information SCS et des mesures du ressort de l'État du port.
Paragraphe 4.6.4.4 :	Coopération régionale : les principaux domaines où le renforcement des capacités seront nécessaires se situent au niveau de la gestion complémentaire des stocks transfrontaliers, des évaluations conjointes des stocks, du partage des SCS et du renfort des capacités à mieux participer aux débats sur les questions internationales de la pêche, y compris le développement et, notamment, la mise en œuvre d'instruments à cet effet.
Paragraphe 4.5.4.3	Définir et renforcer le rôle des CER et des ORP, ainsi que des autres conventions favorisant l'intégration de forces positives au niveau de l'économie régionale. ...Cela peut se faire de la manière suivante : b. élaborer et mettre en œuvre, le cas échéant, une politique cohérente sur les pêches internationales, tel que la promotion du commerce régional du poisson, des systèmes SCS communs et des conditions minimales d'accès

ANNEXE 2 - LE CONCEPT DU TAUX D'ARRAISONNEMENT / NIVEAU DE CONTACT ENTRE NAVIRES DE PATROUILLES ET BATEAUX ET FLOTTES DE PÊCHE

2.1 taux d'arraisonnement / niveau de contact

Un navire de patrouille est presque invariablement un petit navire de guerre dans la plupart des parties du globe. Les navires de patrouille sont par nature coûteux à exploiter et leur utilité a toujours fait l'objet de grands débats. Ce document n'a pas l'intention d'entrer dans ce débat autrement que pour discuter de l'efficacité des tactiques de patrouille par rapport à l'interception de bateaux de pêche en haute mer et à la conformité de l'arraisonnement en découlant qui favorise l'objectif de gestion des pêches en réduisant ou en éliminant la pêche illégale. Un plan d'arraisonnement et d'inspection efficace atteindra un très haut taux d'arraisonnement / niveau de contact auprès de la population de navires de pêche active dans la zone de convention. Le taux d'arraisonnement / niveau de contact accepté doit être préétabli de la même manière que l'objectif fixé par l'Organisation maritime internationale, à savoir que 25 % de l'ensemble des navires marchands doivent être inspectés pour la sécurité dans les États portuaires. Les parties d'une convention de gestion des espèces de poissons pélagiques doivent travailler pour mettre en place un plan d'arraisonnement et d'inspection en haute mer avec un objectif de navire de patrouille ayant un contact avec un navire de pêche qui assurera le succès du régime de gestion. Le taux d'arraisonnement / niveau de contact entre navires de patrouille et navires de pêche dans toute zone de convention donnée est le facteur d'arraisonnement et d'inspection le plus critique à évaluer. Aucun plan d'arraisonnement et d'inspection en haute mer ne mérite de considération si le taux attendu d'arraisonnement / niveau de contact entre navires de patrouille et navires de pêche est rare ou inexistant.

Observons deux exemples différents. Au début des années 1970, avant la déclaration d'un grand nombre de zones économiques exclusives de 200 milles nautiques autour du globe, un plan d'inspection était en place dans le nord-ouest de l'océan Atlantique sous le couvert de la CIPAN, la Commission internationale des zones de pêche dans le nord-ouest de l'Atlantique, qui deviendra plus tard l'OPANO, l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest. La pêche réglementée était principalement le chalutage de fond et la zone de convention, bien que très grande, présentait des terrains de pêche spécifiques qui convenaient pour un chalutage de fond très rentable. Il y avait un effort de chalutage concentré sur la zone du plateau continental connue sous le nom de Georges Banks et plus au nord-ouest, sur les Grands Bancs. Les navires patrouilleurs de plusieurs pays coopéraient pour mener des

inspections au sein de cette zone. Il n'était pas rare que quatre ou six inspections rigoureuses soient effectuées en une seule journée par l'équipage d'un navire de patrouille. Le taux d'arraisonnement / niveau de contact se rapprochait souvent de 90 à 100 % dans la zone de convention. Cela se traduit par le chiffre de 9 inspections sur 10 effectuées sur des bateaux de pêche pendant leurs opérations au sein de la zone de convention. De plus, les transbordements en mer étaient surveillés et les navires de transport inventoriés avant de quitter la terre. Le plan d'arraisonnement et d'inspection en haute mer en vigueur était efficace dans le maintien d'un taux d'arraisonnement / niveau de contact raisonnable avec les bateaux de pêche dans cette zone de pêche, et était donc en mesure de parvenir à un niveau raisonnable de conformité à la réglementation en vigueur régissant l'industrie de la pêche. La question de savoir si l'industrie de la pêche avait besoin de règlements plus nombreux ou différents afin d'entretenir les ressources est entièrement distincte.

Par opposition, examinons la pêche pélagique du thon à la palangre en haute mer à l'échelle mondiale. Dans ce type de pêche, il existe un très faible taux d'arraisonnement / niveau de contact entre navires de patrouille et navires de pêche. En haute mer, ce taux d'arraisonnement / niveau de contact se rapproche de zéro. Ce type de pêche est réparti sur tout le globe entre environ 45 degrés de latitude nord et 45 degrés de latitude sud. Il est très difficile pour les navires de patrouille de l'État d'un pavillon de réaliser un quelconque taux d'arraisonnement / niveau de contact avec les navires de pêche individuels d'un pavillon différent. Les zones de pêche sont énormes et la pêche est régie non pas par la structure du fond des océans, mais par la présence ou l'absence d'une chaîne alimentaire liée à des températures critiques dans la colonne d'eau. Si vous examinez le taux d'arraisonnement / niveau de contact en haute mer dans les océans Atlantique, Pacifique ou Indien pour la pêche au thon, vous trouverez difficilement des données de mise en application de l'arraisonnement. Certains États de pavillon utilisent leurs propres navires de patrouille pour naviguer avec les flottes et inspecter leurs activités autour du globe. L'utilité de cette approche garantit un taux d'arraisonnement / niveau de contact raisonnable avec les bateaux d'un seul pays.

La question se présente alors de cette manière : quel taux d'arraisonnement / niveau de contact faut-il réaliser entre les navires de patrouille et les navires de pêche pour obtenir la conformité aux mesures réglementaires adoptées par les ORGP gérant les ressources en thon dans ces vastes étendues d'océans tropicaux et tempérés ? Il y a ceux qui soutiennent qu'aucune inspection en haute mer n'est nécessaire. Ils insistent sur le fait que si la cargaison est inspectée aux points de déchargement, tous les objectifs de gestion peuvent être

atteints. Ce point de vue permet à chaque capitaine de pêche d'aller en mer avec la garantie qu'il y aura des rapports après les faits, mais il n'y aura pas de fenêtre transparente sur leurs opérations en mer. Les capitaines doivent partir en mer en ayant compris qu'il existe une chance réaliste que les activités au large fassent l'objet d'une inspection minutieuse et appropriée à l'activité de pêche dans laquelle ils sont engagés. Cette compréhension va tempérer leurs activités de pêche et en permettre une gestion efficace. L'établissement de ce que la chance réaliste d'arraisonnement doit être relève de la responsabilité de l'autorité SCS au sein des États membres des ORGP. La question de l'établissement d'un objectif de taux d'arraisonnement / niveau de contact est essentielle pour le plan d'arraisonnement et d'inspection. Si ce problème est ignoré, le programme sera beaucoup moins efficace dans la lutte contre la pêche illégale. Si la question du taux d'arraisonnement / niveau de contact est mise de côté en faveur de la construction individuelle de cas allégués de pêche illégale, le plan d'arraisonnement et d'inspection sera de peu de valeur pour la gestion de la zone de pêche. Il s'agit d'une attente raisonnable quant à l'arraisonnement de conformité. Si une zone de pêche du thon pélagique présente une population de 1000 bateaux de pêche actifs travaillant dans la zone de convention, le taux d'arraisonnement / niveau de contact établi doit être déterminant sur la nécessité d'arraisonner un bateau au hasard pour une vérification de la conformité réglementaire de toutes activités de pêche. Un point de départ de 10 % dans un nouveau programme de réglementation est raisonnable. Pour une population de 100 bateaux, cela fixerait un objectif de 100 arraisonnements de conformité sur une période de douze mois. Si, après un certain temps, l'arraisonnement réglementaire entraîne un niveau de conformité très élevé, le taux d'arraisonnement / niveau de contact peut être réduit.

ANNEXE 3 - POSTES, ZONES ET COULOIRS D'INSPECTION EN HAUTE MER

2.3 Postes d'inspection en haute mer

Afin de maximiser l'utilisation des heures de patrouille disponibles auprès de navires de patrouille des États membres pour une convention, un plan d'arraisonnement et d'inspection doit être élaboré, prévoyant un fond constant de taux d'arraisonnement / niveau de contact avec des bateaux de pêche possédant des permis de pêche valides. Correctement construit, ce plan laissera suffisamment de temps pour cibler les véritables bateaux pratiquant la pêche illégale. Il faut réfléchir à la définition du moment où un navire autorisé doit être inspecté. Comment l'arraisonnement peut-il être réalisé en interférant au minimum avec les horaires du navire de pêche et du navire de patrouille ? Si une ORGP (organisation régionale de gestion de la pêche) définit sa zone de compétence comme une vaste partie de l'un des océans du monde et qu'un certain nombre d'États membres pratiquant la pêche hauturière envoient leurs flottes dans cette zone, comment les inspections de conformité peuvent-elles être menées le plus efficacement possible ? Une méthode à prendre en compte est le concept d'établissement de postes de contrôle en haute mer le long de couloirs de sortie de la zone de réglementation de l'ORGP. Un poste de contrôle en haute mer pourrait correspondre à une zone carrée océanique de deux milles marins dans laquelle des navires de pêche hauturière pourraient retourner, après un certain nombre de jours de pêche admissibles dans la ZEE, afin de se soumettre à un inventaire des prises à bord, une vérification des emplacements de pêche dans la zone de réglementation, ainsi qu'à toutes autres procédures d'inspection. L'inspection se conclurait par la remise au navire d'une attestation selon laquelle les produits de la pêche retirés de la zone de réglementation ont été pêchés conformément à toutes les mesures de gestion applicables.

Une inspection effectuée sur un navire autorisé pourrait être déclenchée par un nombre minimum de jours opérationnels dans la zone de réglementation, ou la sortie de la zone de réglementation pour retourner au port et décharger. Tout comme il existe des stations de pesage sur les grandes autoroutes terrestres, où les gros camions doivent se soumettre à des vérifications régulières de leur tonnage, de leur fret et de leurs équipements, une ORGP pourrait définir des espaces réservés aux inspections qui auraient une incidence minimum sur les opérations des navires et des patrouilleurs. Chaque zone géographique présente ses propres défis, mais une ORGP couvrant une zone comme le centre et l'ouest de l'océan Pacifique, et abritant des flottes hauturières qui comptent des centaines de bateaux, un grand nombre d'entre eux n'utilisant pas d'installations portuaires dans la région, pourrait

vraiment bénéficier de la mise en place de postes de contrôle en haute mer. La responsabilité des inspections menées dans ces zones désignées pourrait être répartie entre tous les États qui dépêchent des agents autorisés. Un tel plan présenterait un avantage supplémentaire en ce sens que les postes de contrôle pourraient constituer un terrain d'entraînement précieux pour les agents habilités à harmoniser et à normaliser leurs procédures d'enquête.

Le thème écrasant d'un plan d'arraisonnement et d'inspection en haute mer efficace doit se concentrer sur l'inspection efficace des navires de pêche autorisés et sur le fait de dégager autant d'heures de patrouille possible pour se concentrer sur la très grande menace de pêche illégale par des bateaux de pêche FONC. La mise en place de postes de contrôle en haute mer peut à première vue sembler radicale, mais si les parties d'une convention s'accordent sur un taux d'arraisonnement / niveau de contact, elles doivent nécessairement s'accorder sur des mesures qui veilleront à ce que l'objectif de taux d'arraisonnement / niveau de contact soit rempli. Les bateaux de pêche suivent des itinéraires relativement réguliers depuis et vers leurs zones de pêche. Des emplacements géographiquement efficaces pourraient être localisés pour les postes de contrôle en haute mer, tout comme les emplacements pour le transbordement sont convenus par les parties impliquées dans ce transbordement. L'ajout d'un système de surveillance des bateaux contribuerait en outre à l'objectif d'un rapprochement efficace du navire de patrouille et du navire de pêche.



African Union – Interafrican Bureau for Animal Resources
(AU-IBAR)

Kenindia Business Park
Museum Hill, Westlands Road
PO Box 30786
00100 Nairobi

Kenya

Tel: +254 (20) 3674 000

Fax: +254 (20) 3674 341 / 3674 342

Email: ibar.office@au-ibar.org

Website: www.au-ibar.org