

Comment mettre fin à la pêche illégale :

REFUS D'ENTRÉE ET D'UTILISATION DU PORT



stop illegal fishing



**AFRICAN PORTS
NETWORK**
to stop illegal fishing



POURQUOI REFUSER L'ENTRÉE AU PORT ?

L'État du port a le droit et le devoir d'identifier et de prendre des mesures contre les navires impliqués dans des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et des activités connexes, peu importe si elles se déroulent dans ou au-delà des eaux nationales, en haute mer ou dans les zones économiques exclusives (ZEE) d'autres États.

Ces mesures sont ancrées dans la pleine souveraineté des États sur leurs ports. L'armateur, l'exploitant, l'agent et l'État du pavillon sont soumis aux lois de l'État du port et doivent s'assurer de leur respect — et du respect des instructions des inspecteurs et des fonctionnaires nationaux.

Ces mesures sont très efficaces pour dissuader les activités de pêche INN et les activités connexes ; de plus, elles peuvent être coûteuses pour l'armateur, car le poisson capturé de manière INN devient alors impossible à débarquer. Un exemple est le cas du navire de pêche PREMIER battant pavillon sud-coréen, qui après avoir été pris en train de pêcher illégalement au Libéria, a tenté de se relocaliser dans le sud-ouest de l'océan Indien. Cependant, une approche unifiée a permis d'empêcher le navire de pêcher et d'utiliser les ports de la région pour débarquer ses captures. Ces mesures ont conduit l'armateur à payer une amende importante au Libéria et ont forcé le PREMIER à rentrer en Asie pour débarquer ses captures à un prix inférieur.

ACTIVITÉS CONNEXES

Les mesures peuvent être prises à l'encontre des navires de pêche ainsi que des navires de transport, de ravitaillement et des autres navires impliqués dans des activités connexes à l'appui de la pêche INN. Les activités connexes comprennent le débarquement, le conditionnement, la transformation, le transbordement ou le transport de poissons non débarqués auparavant, ainsi que l'approvisionnement en personnel, engins, carburant et autres produits en mer.

UTILISATIONS DU PORT

Les utilisations du port pouvant être refusées comprennent le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson, ainsi que les services portuaires, y compris, entre autres, le ravitaillement et le réapprovisionnement, l'entretien et la mise en cale sèche.

QUI EST IMPLIQUÉ ?

Les principales responsabilités en matière de prise de mesures contre les navires de pêche INN incombent au service des pêches, en coopération avec le service chargé des ports et d'autres administrations nationales, par le biais de communications et de procédures convenues.

Le service des pêches est tenu de veiller à ce que des procédures internes et du personnel soient désignés pour chaque action et décision. Les inspecteurs et les décideurs de l'État du port sont en première ligne et peuvent avoir un impact important dans la lutte contre la pêche INN et les activités connexes dans le monde entier. Ils doivent être armés d'une parfaite compréhension des normes et des procédures et être prêts à refuser aux navires l'entrée dans leurs ports ou l'utilisation de leurs ports. Ils doivent agir rapidement et de manière décisive, et surtout pas seuls.

Un travail d'équipe doit être établi entre le service des pêches et les autres administrations nationales, en particulier celles qui exercent l'autorité pour l'entrée au port, les inspections et les questions juridiques. De bonnes relations ainsi qu'un pouvoir décisionnel, des communications, des informations et un soutien clairs sont essentiels ; cela peut être réalisé par l'adoption de procédures ou d'un protocole d'accord. Les agendas concurrents doivent être résolus, par exemple en donnant la priorité à l'entrée au port afin de permettre une augmentation des revenus pour les services chargés des ports.



CADRE JURIDIQUE

Des normes minimales convenues au niveau international existent au sein des accords et organisations mondiaux ou régionaux. Celles-ci doivent être incorporées dans les procédures et législations nationales par les pays Parties à ces accords et organisations. Les pays non Parties peuvent incorporer ou appliquer ces normes tant qu'il n'y a pas de conflit avec la législation nationale, et peuvent continuer de communiquer et de coopérer avec leurs homologues dans d'autres zones pour lutter contre la pêche INN et les activités connexes en mettant en œuvre des mesures du ressort de l'État du port.

- L'Accord de 2009 de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN (AMEP/PSMA) établit la norme internationale pour les normes minimales harmonisées à adopter en ce qui concerne les navires étrangers, y compris pour l'entrée au port, l'inspection et le refus d'utilisation du port. Les Parties doivent refuser l'entrée au port et l'utilisation du port dans les cas où le navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités connexes, comme cela est décrit ci-dessous. Début 2021, 67 pays et l'Union européenne étaient Parties.¹
- Les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) ont adopté des mesures du ressort de l'État du port conformes à l'AMEP qui sont juridiquement contraignantes pour leurs membres. La Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) a été la pionnière d'un système de déclaration électronique, y compris pour l'entrée au port ainsi que les inspections et communications (e-MEP/e-PSM).
- De nombreux pays ont récemment adopté une législation et des procédures pour s'acquitter de leurs obligations internationales et régionales. La législation doit inclure les normes minimales définies par l'AMEP, y compris la définition des termes (utilisation du port, navire, autre), la désignation des ports dans lesquels les navires de pêche et de transport/de soutien/de ravitaillement étrangers peuvent entrer, la définition des exigences concernant l'entrée dans les ports et leur utilisation, l'obligation de refuser l'entrée et l'utilisation dans des circonstances spécifiées, les inspections, les communications ainsi que les amendes et pénalités associées aux infractions.²

¹Une liste des parties est disponible à l'adresse suivante : <http://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-to-the-psma/fr/>

²Un modèle législatif de mise en œuvre est disponible à l'adresse suivante : <http://www.fao.org/in-action/commonoceans/news/detail-events/en/c/891618/>



DEMANDE D'ENTRÉE AU PORT

Avant qu'un navire de pêche ne soit autorisé à entrer au port, les étapes suivantes sont requises : une demande d'entrée au port doit être reçue, les informations soumises sur le formulaire de demande doivent être évaluées et une décision d'autoriser ou de refuser l'entrée et l'utilisation du port doit être prise.

DEMANDE PRÉALABLE D'ENTRÉE AU PORT

L'armateur ou l'exploitant d'un navire étranger doit soumettre une demande d'entrée dans un port officiellement désigné pour être utilisé par des navires étrangers. Il ne suffit pas de notifier son intention d'entrer dans le port, car l'État du port a le pouvoir absolu de décider si et dans quels ports l'entrée est autorisée.

Une demande préalable d'entrée au port (DPEP) doit être soumise dans un délai spécifié avant l'entrée, par exemple 48 heures à l'avance. La DPEP est tenue de contenir toutes les informations requises en vertu de l'AMEP, d'une ORGP et/ou de la législation nationale. Si une demande d'entrée n'a pas été reçue, ou si des informations authentiques et complètes n'ont pas été fournies au sein de la DPEP tel que cela est requis, le navire ne doit pas être autorisé à entrer au port sauf pour y être inspecté.

Si un tel navire entre au port sans autorisation, il peut faire l'objet de poursuites pour cela en vertu de la législation nationale. L'utilisation du port doit être refusée, le navire doit être inspecté et l'État du pavillon ainsi que l'ORGP concernée doivent être informés.

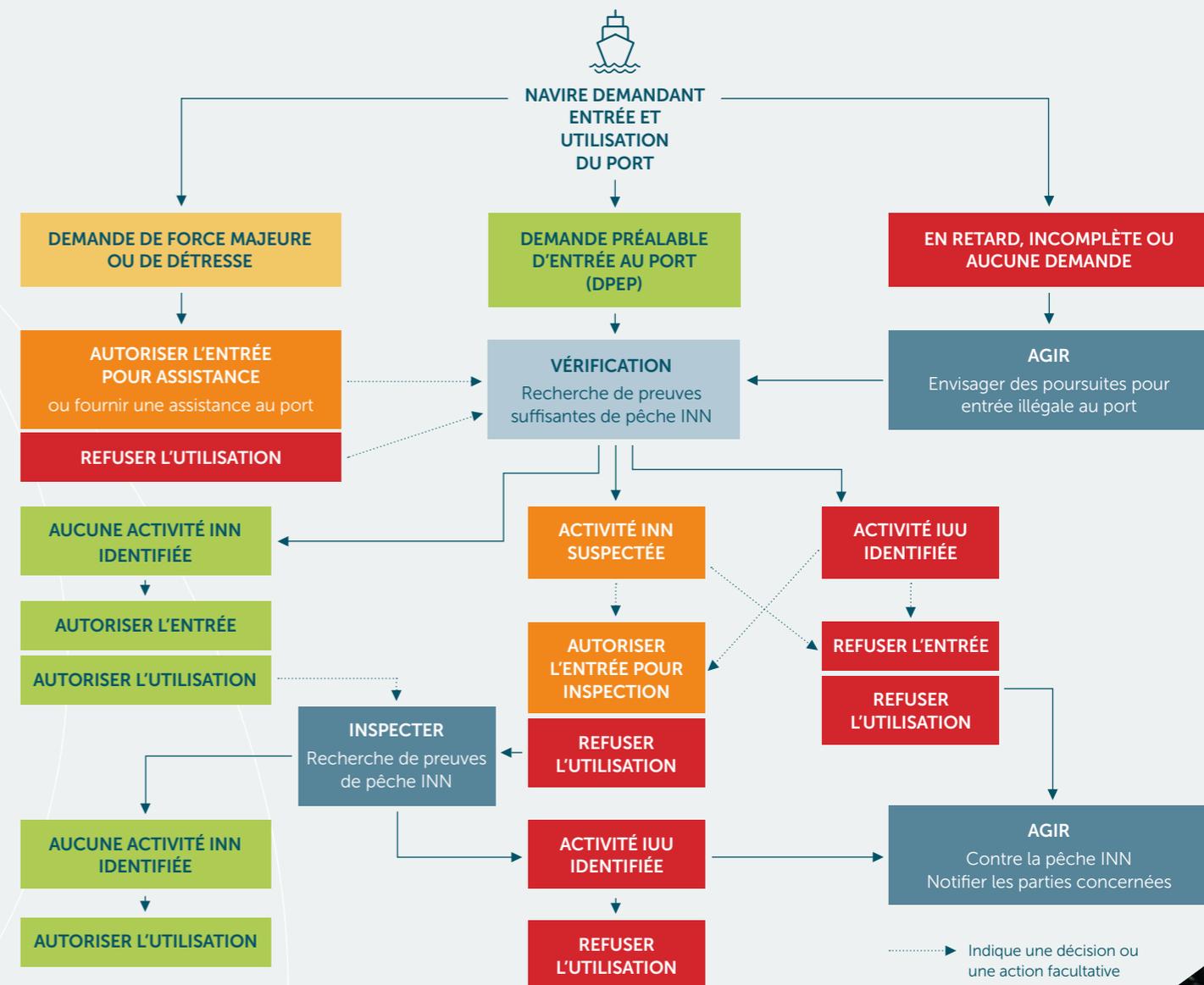


ÉVALUATION DES RISQUES

La DPEP doit être évaluée le plus tôt possible avant la date et l'heure d'entrée au port proposée afin de déterminer le niveau de risque associé au navire. Cela peut impliquer des communications avec le capitaine ou l'agent du navire pour leur demander de compléter, de corriger ou de vérifier les informations fournies.

Des communications supplémentaires peuvent être nécessaires pour des raisons de liaison, de collecte ou de vérification des faits, y compris avec d'autres administrations nationales, l'État du pavillon, les États côtiers, les ORGP compétentes ou les réseaux établis pour le suivi, le contrôle et la surveillance (SCS) des pêches. La validation des informations par le biais de bases de données en ligne aidera à vérifier si le navire figure sur la liste de navires INN ou dans un registre de navires autorisés d'une ORGP pertinente.

Un rapport d'évaluation doit indiquer s'il y a eu conformité totale, partielle ou non-conformité avec les exigences de la DPEP en ce qui concerne les informations soumises et le délai de soumission préalable. Le rapport doit également contenir les informations pertinentes provenant de toute communication supplémentaire et doit décrire toute indication de pêche INN ou d'activités connexes découlant de l'évaluation.





REFUS D'ENTRÉE AU PORT

L'AMEP exige le refus d'entrée au port lorsqu'il existe une « preuve suffisante » que le navire souhaitant entrer s'est livré à la pêche INN ou à des activités connexes, en particulier s'il figure sur la liste de navires INN d'une ORGP.



REFUS D'ENTRÉE

La preuve suffisante dépendra des circonstances et de la fiabilité des informations et des éléments probants, par exemple :

- **est-ce que le navire :**
 - pêchait, transbordait ou se livrait à d'autres activités connexes en haute mer ou dans les ZEE de tout pays sans licence ou autorisation requise ;
 - pêchait dans des zones interdites ;
 - enfreignait les lois des États côtiers ou les mesures des ORGP ;
 - figurait sur la liste de navires INN ou sur le registre des navires autorisés d'une ORGP ?
- **est-ce que les informations :**
 - étaient fournies par une source digne de confiance ;
 - ont été confirmées comme appropriées par des contacts fiables ?
- **est-ce que les preuves :**
 - sont acceptables du point de vue technique, par exemple, proviennent-elles d'un système de SSN/VMS, d'une surveillance en ligne ;
 - sont suffisamment vérifiables ;
 - sont compatibles avec les exigences nationales en matière de preuve ?

L'entrée peut être refusée pour quelque raison que ce soit, non pas uniquement en raison de soupçons de pêche INN ou d'activités connexes ; par exemple, d'autres raisons pourraient inclure le manque de capacité technique ou de volonté politique pour résoudre les

problèmes potentiels. Les situations typiques pourraient inclure l'incapacité d'interrompre le débarquement, le rapatriement de l'équipage ou le défaut de coopération des administrations nationales.

En cas de doute sur l'existence de preuves d'activité INN suffisantes, il pourrait être utile de consulter des experts juridiques nationaux. Ils examineront les exigences en matière de preuve en vertu des lois nationales et indiqueront si la source et les faits allégués seraient admissibles devant un tribunal.

Il pourrait s'avérer nécessaire de prendre en compte et de chercher des solutions aux conflits potentiels entre les agendas des administrations afin de déterminer les priorités en matière de refus d'entrée au port et de s'assurer que la norme de preuve suffisante est mise en œuvre.

Une décision de refus d'entrée doit être immédiatement notifiée au service portuaire national, à l'armateur ou à l'exploitant du navire et à l'agent du navire. L'État du pavillon du navire doit être notifié et, dans la mesure du possible, d'autres acteurs, y compris les États côtiers dans lesquels la pêche INN ou les activités connexes présumées ont eu lieu, ainsi que les ORGP et les organisations internationales compétentes. Les motifs de refus d'entrée (c.-à-d. les éléments de preuve sur lesquels repose la décision) doivent être inclus. Il n'y a pas de droit d'appel de la décision de refuser l'entrée en raison de la souveraineté absolue de l'État du port.

Cependant, l'État du port a la possibilité d'autoriser l'entrée lorsqu'il existe une « preuve suffisante », mais uniquement à des fins d'inspection, et l'utilisation du port doit être refusée.

DEMANDE DE FORCE MAJEURE OU DE DÉTRESSE

Une demande de force majeure ou de détresse est faite par des navires qui cherchent à entrer au port en situation d'urgence sans se conformer aux lois et aux procédures de l'État du port régissant l'entrée au port. Le droit de la mer n'oblige pas les États du port à autoriser les navires faisant une demande de force majeure ou de détresse à entrer dans leurs ports à moins qu'il ne s'agisse de navires étrangers qui transitent par la mer territoriale ou un détroit international ; dans ces cas précis, ils doivent permettre au navire de s'arrêter et de mouiller.



Les demandes de force majeure ou de détresse indiquent généralement que le navire a été soumis à des catastrophes naturelles et inévitables, telles que des dommages causés par des tempêtes, des problèmes mécaniques ou des blessures ou maladies graves imprévues parmi les membres de l'équipage. Le droit français applique trois critères pour la force majeure — l'événement doit être imprévisible, externe et inévitable.

Des demandes de force majeure ou de détresse sont parfois faites par des navires de pêche étrangers cherchant à entrer dans un port en évitant de soumettre une DPEP, une astuce qui a été utilisée par des navires INN connus à qui l'entrée a été refusée.

Par conséquent, un État du port doit évaluer la demande, y compris en inspectant le navire sur place, à l'extérieur du port si nécessaire, pour déterminer, entre autres, sa validité et si cela affectera la paix, le bon ordre et la sécurité du pays. Par exemple, dans le cas où un navire aurait subi des dégâts, il pourrait se désintégrer dans le port et le polluer, ou son équipage pourrait être infecté par des maladies hautement transmissibles. Par exemple, en juin 2020, pendant la pandémie de COVID-19, à la suite d'une rotation d'équipage de navires de pêche espagnols aux Seychelles, 97 marins sur 207 furent testés positifs à la COVID-19 et durent se mettre en quarantaine dans les navires dans une zone délimitée à l'extérieur de Port Victoria.

Si la demande de force majeure ou de détresse est considérée comme valide mais que les risques sanitaires, environnementaux et autres liés à l'autorisation du navire d'entrer dans le port sont trop élevés pour permettre l'entrée, d'autres options peuvent être envisagées pour gérer la situation. Par exemple, des experts et du matériel médicaux ou des pièces mécaniques peuvent être envoyés au navire à l'extérieur du port.

Si la demande de force majeure ou de détresse est acceptée comme authentique, le navire :

- peut être autorisé à entrer dans le port uniquement dans le but de recevoir l'assistance nécessaire et à aucune autre fin ;
- peut être prié à l'avance de soumettre une DPEP, en prenant compte de la date et l'heure et de la nature de l'urgence ;
- doit être inspecté pour vérifier la validité de la demande et identifier des indications d'activité de pêche INN ou d'activités connexes. Lorsque des indications sont décelées, l'État du port peut agir en vertu de sa législation nationale et notifier les ORGP pertinentes et autres acteurs.

Si la demande de force majeure ou de détresse est rejetée et que le navire cherche toujours à entrer au port, le navire :

- doit être tenu de soumettre une DPEP ;
- lorsqu'il existe des preuves suffisantes que le navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités connexes, il peut se voir refuser l'entrée ou autorisé à entrer au port uniquement pour y être inspecté.



ENTRÉE AU PORT AUTORISÉE UNIQUEMENT POUR INSPECTION

Lorsqu'il existe des preuves suffisantes de pêche INN ou d'activités connexes, un navire peut être autorisé à entrer au port exclusivement à des fins d'inspection et pour prendre d'autres mesures appropriées destinées à être au moins aussi efficaces que le refus d'entrée ; dans de telles situations, l'utilisation du port doit être refusée.

Des mesures rapides doivent être prises pour informer officiellement le capitaine, l'armateur ou l'exploitant et l'agent du navire de la décision de refuser l'utilisation du port et de délivrer une autorisation d'entrer au port, qui doit être présentée à l'entrée. Toutes les agences gouvernementales compétentes et les entreprises du secteur privé concernées doivent être rapidement informées qu'elles ne doivent pas autoriser ou participer à l'utilisation du port par le navire.

L'application du refus d'utilisation du port exige que le navire ne soit pas autorisé à utiliser le port de quelque manière que ce soit — y compris pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson, ainsi que pour le ravitaillement, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche.

Certains pays peuvent avoir une législation nationale qui interdit à quiconque d'autoriser ou d'aider un navire à utiliser le port, une fois l'utilisation refusée. Il s'agit d'une infraction à la fois pour l'armateur, l'exploitant ou l'agent du navire et les personnes impliquées dans l'utilisation, comme les fournisseurs ou les transformateurs. Autrement, le contrôle peut s'appuyer sur des exigences plus générales liées aux conditions d'entrée au port ou autres, et un avis juridique à ce sujet pourrait être demandé. Les agents de contrôle sont tenus de déterminer la meilleure manière d'empêcher l'utilisation du port par leur présence ou par d'autres moyens.

Les fonctions d'inspection et le rapport doivent être conformes aux normes minimales fixées dans l'AMEP et à toute mesure applicable des ORGP. L'AMEP exige que, pour déterminer les navires à inspecter, les parties doivent donner la priorité aux navires qui se sont vus refuser l'utilisation du port.

Lorsque des indications d'activité de pêche INN sont confirmées à la suite d'une inspection, une décision doit être prise, le cas échéant après des consultations nationales avec d'autres administrations (par exemple, juridiques, commerciales, affaires étrangères) sur les mesures au moins aussi efficaces que de refuser l'entrée au port qui peuvent être prises contre l'armateur ou l'exploitant du navire.

REFUS D'UTILISATION DU PORT SANS INSPECTION

L'utilisation du port peut être refusée après que l'entrée soit autorisée sans inspection lorsque certaines conditions existent ou après inspection, lorsqu'il existe des motifs clairs de croire qu'un navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités connexes.

REFUS D'UTILISATION DU PORT SANS INSPECTION

L'AMEP exige le refus d'utilisation du port dans les circonstances suivantes, sans inspection nécessaire :

- le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable pour la pêche ou les activités connexes exigée par son État du pavillon ;
- le navire ne dispose pas d'une autorisation valide et applicable pour la pêche ou les activités connexes exigée par un État côtier concernant les zones relevant de sa juridiction nationale ;
- il existe des indications que le poisson à bord a été capturé en violation des exigences de l'État côtier en ce qui concerne les zones relevant de sa juridiction nationale ;
- l'État du pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable, sur demande, que le poisson à bord a été capturé conformément aux exigences applicables d'une ORGP pertinente ; ou

- il existe des motifs raisonnables de croire que le navire se livrait par ailleurs à la pêche INN ou à des activités connexes à moins que le navire ne puisse établir :
 - qu'il agissait d'une manière compatible avec les mesures de conservation et de gestion pertinentes ; ou
 - s'agissant de la fourniture de personnel, de carburant, d'engins et d'autres produits en mer, que le navire approvisionné ne figurait pas à ce moment sur la liste de navires INN d'une ORGP.

Toutefois, l'utilisation du port ne doit pas être refusée pour les services portuaires essentiels aux besoins de sécurité ou de santé de l'équipage, à la sécurité du navire ou, le cas échéant, pour la mise au rebut du navire.

Lorsque l'utilisation a été refusée, une notification rapide de la décision doit être transmise à l'État du pavillon et, le cas échéant, aux États côtiers, aux ORGP et aux autres organisations internationales compétents.

REFUS D'UTILISATION DU PORT APRÈS INSPECTION

Les mesures de l'AMEP et des ORGP fixent les niveaux et les priorités d'inspection des navires qui sont entrés dans le port et fournissent des normes minimales détaillées pour la conduite des inspections et la formation des inspecteurs.

Des modèles sont fournis pour les résultats de l'inspection et, une fois remplis, ils doivent être distribués, y compris aux États côtiers dans lesquels les preuves montrent que des activités de pêche INN ou des activités connexes ont eu lieu, à l'État national du capitaine, ainsi qu'aux ORGP et organisations internationales compétentes.

À la suite d'une inspection, lorsqu'il existe des motifs clairs de croire qu'un navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités connexes, l'AMEP exige le refus d'utiliser le port si ce refus n'a pas déjà été imposé. Cependant, les services portuaires essentiels à la sécurité ou à la santé de l'équipage ou à la sécurité du navire ne doivent pas être refusés.

Des mesures supplémentaires contre le navire doivent être envisagées ; elles sont expressément autorisées dans l'AMEP et comprennent les mesures que l'État du pavillon a demandées ou auxquelles il a consenti. Des responsables nationaux des affaires juridiques et étrangères doivent être consultés, car il se peut qu'il y ait eu violation des lois nationales ou que des sanctions internationales soient appliquées. Des procédures d'inscription du navire sur la liste de navires INN d'une ORGP peuvent également être mises en œuvre.

La mise en application des mesures (y compris le refus d'utilisation du port et toute autre mesure qui pourrait être prise) sera requise, et une coopération avec d'autres agences gouvernementales pourrait être nécessaire.

RESSOURCES

CAS DE REFUS D'ENTRÉE AU PORT ET D'UTILISATION DU PORT :

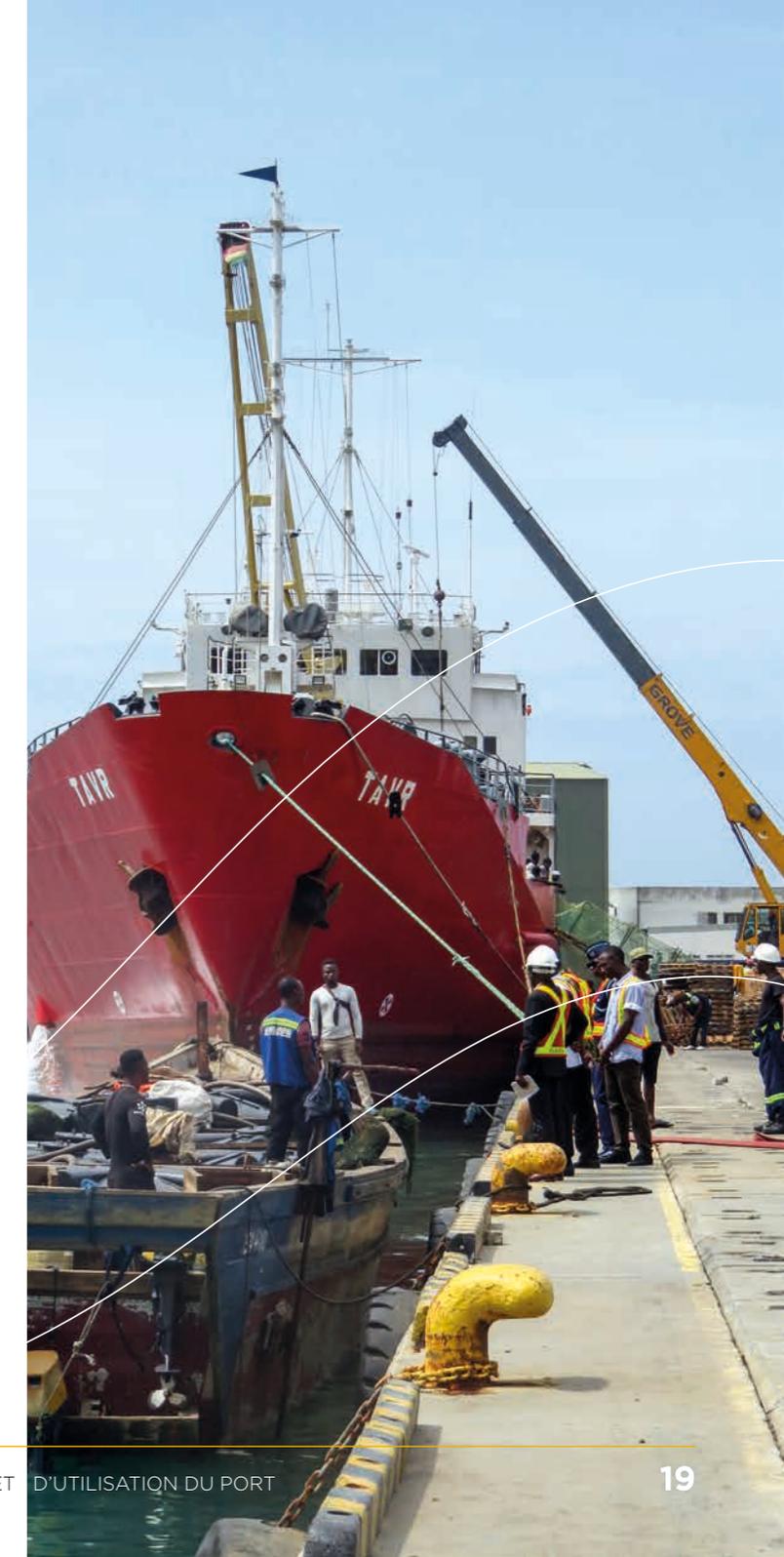
- Le premier succès de FISH-i Africa : Le PREMIER (Enquête FISH-i Africa no 1)
- Voleurs ou fantômes ? (Enquête FISH-i Africa no 11)
- Navire à double identité en fuite (Enquête FISH-i Africa no 13)
- Coup de filet sur un navire illégal grâce à la coopération régionale et internationale (Enquête FISH-i Africa no 16)
- L'Afrique s'unit et l'industrie de la pêche illégale paie (Étude de cas SIF no 7)
- Un navire fantôme dans les eaux somaliennes : Le GREKO 1 (Étude de cas SIF no 13)

RESSOURCES POUR AIDER À L'IDENTIFICATION DES NAVIRES À HAUT RISQUE ET INN :

- Portail AMEP de la FAO
- Liste combinée des navires INN
- Mesures de conservation et de gestion des ORGP sur les mesures du ressort de l'État du port
- Centres régionaux de SCS
- Groupes de travail régionaux
- African Ports Network (Réseau des ports africains)
- Manuel de vérification des documents pour le contrôle des pêches
- Guide de photographie pour le contrôle des pêches

SIGLES ET ACRONYMES

- AMEP/PSMA** Accord de la FAO de l'ONU relatif aux mesures du ressort de l'État du port (Port State Measures Agreement of the FAO of the UN)
- BMZ** Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement
- CNUDM** Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
- CTOI** Commission des thons de l'océan Indien
- DPEP** Demande préalable d'entrée au port
- FAO** Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (Food and Agriculture Organization of the United Nations)
- GIZ** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
- INN** Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
- ORGP** Organisation régionale de gestion des pêches
- PSM-SIF** Port State Measures to Stop Illegal Fishing (Mesures du ressort de l'État du port pour mettre fin à la pêche illégale)
- SCS** Suivi, contrôle et surveillance
- SIF** Stop Illegal Fishing
- ZEE** Zone économique exclusive



La série « Comment mettre fin à la pêche illégale » vise à renforcer la connaissance et la compréhension des rôles et des responsabilités des différents acteurs dans la lutte contre la pêche illégale. Cette édition se concentre sur les besoins des pêcheries et des pays d’Afrique ; elle est basée sur des éléments probants et des analyses, et considère la légalité du secteur de la pêche comme un élément essentiel du développement durable.

Ces orientations ont été compilées avec l’aide de Judith Swan et se sont appuyées sur des éléments de preuve produits par le Groupe de Travail FISH-i Africa et l’Unité d’Enquête de Stop Illegal Fishing.

La publication de ce support a reçu le soutien de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), pour le compte du ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (BMZ), dans le cadre du projet Port State Measures to Stop Illegal Fishing (PSM-SIF).



Stop Illegal Fishing travaille à un niveau pratique et politique pour aider les États côtiers, du pavillon, du port, du marché et de l’équipage à lutter contre la pêche illégale. Cette publication fait partie de la Boîte à outils pour les États du port. Cette publication doit être citée comme suit : Stop Illegal Fishing (2021) Comment mettre fin à la pêche illégale : refus d’entrée et d’utilisation du port.

Pour plus d’informations sur la lutte contre la pêche illégale, consultez www.stopillegalfishing.org



[Facebook.com/stopillegalfishing](https://www.facebook.com/stopillegalfishing)



[Twitter.com/S_I_F](https://twitter.com/S_I_F)



Implemented by

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH