

**COMMISSION SOUS RÉGIONALE DES  
PÊCHES (CSRP)**

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES  
POUR L'ALIMENTATION ET  
L'AGRICULTURE (FAO)**

**ATELIER SUR LES MESURES DU RESSORT DE L'ÉTAT DU PORT**

Dakar, Sénégal, 17 – 18 juillet 2008

**RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LA GOUVERNANCE DES PÊCHES  
EN AFRIQUE DE L'OUEST**

**MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF TYPE RELATIF AUX MESURES DU RESSORT  
DE L'ÉTAT DU PORT DANS LE CONTEXTE DE LA LUTTE CONTRE LA PÊCHE  
ILLICITE, NON DÉCLARÉE ET NON RÉGLEMENTÉE**

**CAS DU SENEGAL**

Rapport présenté par :  
Marième Diagne Talla, Consultante juriste  
Makane Diouf NDIAYE, Consultant SCS

**Juillet 2008**

## Résumé

Le présent document contient le rapport conjoint des consultants juriste et SCS, chargés d'examiner la mise en œuvre du dispositif type relatif aux mesures de l'Etat du port dans le contexte de la lutte contre la pêche INN. Le rapport après avoir passé en revue les dispositions du projet d'accord de juin 2008 adopté à Rome, constate que le Sénégal dispose d'un cadre institutionnel et administratif approprié pour la mise en œuvre du dispositif relatif aux mesures de l'Etat du port, sous réserve de quelques aménagements d'ordre juridique, et un complément de formation pour les inspecteurs de pêche. Le rapport a listé un certain nombre de contraintes pour le Sénégal, dont le pouvoir déterminant laissé à l'Etat du pavillon dans le cadre des mesures pour la mise en œuvre du projet d'accord avec l'éventuelle réticence de ce dernier à lâcher ses nationaux, et les difficultés de communication qui en résulteraient au niveau de la sous région, pour ensuite faire des recommandations, allant dans le sens de renforcer les responsabilités de l'Etat du port pour lutter plus efficacement contre la pêche INN et finalement proposer d'améliorer le cadre juridique, de parfaire la formation des agents chargés du contrôle et d'identifier l'autorité qui sera habilitée à porter une forte présomption sur un navire de pêche INN. Le document a produit un plan de travail et ainsi qu'un cadre pour un manuel opérationnel, destiné à l'application des mesures de l'Etat du port.

## CONTEXTE / INTRODUCTION

La pêche, reléguée jadis au second plan national, occupe aujourd'hui le premier poste du secteur primaire devant l'agriculture et le phosphate. C'est un secteur stratégique qui contribue au rééquilibrage de la balance commerciale, à la résorption du chômage et à la sécurité alimentaire de la population. Suffisant pour que les autorités politiques et administratives y portent une importance capitale.

La tendance actuelle de l'évolution des stocks au Sénégal, montre des signes inquiétants : diminution des tailles moyennes des poissons, réduction des prises, disparition de certaines espèces.

Le développement de la pêche artisanale avec près de 13 000 pirogues, les activités plus intenses des navires industriels légalement autorisés (environ 130) et la pêche illicite, non déclarée, non réglementée pratiquée par certains navires, ont fini par exercer **une pression trop forte sur la ressource**.

Ainsi, la rareté de la ressource sur le plan national et mondial, fait partie des facteurs qui vont favoriser **la recrudescence de la pêche illicite, non déclarée, non réglementée (INN)** dans notre sous région.

Aujourd'hui, la mondialisation croissante du marché des produits de la pêche offre des possibilités multiples aux opérateurs sans scrupules pour commercialiser des produits de la pêche provenant de la pêche INN. En effet, la course au profit, l'appât du gain, les prospérités de la pêche illicite non déclarée et non réglementée, ont précipité le secteur halieutique vers un déclin certain, au moment où les opportunités de régénérescence des ressources de la mer s'amenuisent de plus en plus.

Cette situation a entraîné naturellement une forte **baisse de la productivité** avec des conséquences graves sur le tissu économique et social. **La faillite de plusieurs unités de production et de traitement de poisson** est malheureusement constatée aujourd'hui.

Selon des études récentes, le problème de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (pêche INN) s'aggrave aussi bien en envergure qu'en intensité : pêche sans autorisation, captures d'espèces interdites, utilisation d'engins prohibés, non respect des quotas de pêche, prises d'espèces immatures entre autres. En effet, la pêche INN constitue un problème majeur pour toutes les parties prenantes des pêches, qu'elles interviennent directement ou indirectement, et conduit irrémédiablement à l'anéantissement des efforts des pouvoirs publics pour parvenir à la sécurité alimentaire : elle entrave les efforts internationaux de conservation et de gestion durable des ressources halieutiques.

Devant un tel constat, il est devenu urgent **d'agir**, et le Sénégal, partie prenante au **Plan d'Action International**, (PAI) pour la lutte contre la pêche INN, s'est engagé à mettre en œuvre les recommandations dudit plan.

La mise en œuvre de ce plan a d'ailleurs été l'occasion de mettre sur pied un « Dispositif type des mesures du ressort de l'Etat du Port dans le contexte de la lutte INN ». Cet instrument étant de nature non contraignante, il fallait lui trouver un cadre plus adéquat pour l'application effective de ses dispositions. C'est dans ce cadre qu'un projet d'Accord a été élaboré.

En attendant la mise en œuvre de cet instrument juridique, des études ont été initiées par la FAO, en collaboration avec la CSRP, dans les sites pilotes de Dakar et Nouadhibou. C'est ainsi qu'après une première série d'ateliers a été menée au mois de juin 2008, pour renforcer les capacités des administrations concernées et recueillir leurs contributions et suggestions ; une deuxième série d'ateliers devrait permettre, au mois de juillet 2008, de capitaliser les résultats obtenus.

## **I – CADRES DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU RESSORT DE L'ETAT DU PORT DANS LE CADRE DE LA PECHE INN**

### **A - Cadres juridique et institutionnel actuels**

#### **A.1 - Au niveau international**

Dans un premier temps, la **CNUDM de 1982** en fixant les limites géographiques des différentes zones maritimes, et leurs statuts juridiques, fait en même temps une répartition des compétences étatiques pour réglementer l'accès et l'usage des ressources halieutiques, tout en définissant, dans ce but, les principes fondamentaux d'une pêche responsable.

Le **Code de Conduite pour une pêche responsable de 1995**, pour sa part, a tenté d'appliquer le concept de durabilité aux activités halieutiques. Sur cette lancée, plusieurs dispositions et engagements juridiques ont été élaborés, de même que plusieurs plans d'actions internationaux, notamment celle pour la lutte contre la pêche INN.

Avec l'**Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en Haute Mer des mesures internationales de conservation et de gestion**, adopté à Rome le 24 novembre 1993, priorité est donnée à l'Etat riverain (Etat côtier) de réglementer la pêche dans la zone de la Haute Mer adjacente à ses côtes. Tout en réglementant l'activité des navires en Haute Mer, cet accord laisse aux Etats le droit de contrôler les navires qui battent leur pavillon et de suivre l'action de navires qui ne battent pas leur pavillon, tel qu'il ressort de son article V.

Pour cela, une coopération entre l'Etat du Port et l'Etat du pavillon a été affirmée dans ledit article

L'**Accord sur les stocks chevauchants de 1995**, en son article 23, reconnaît aux Etats du port de prendre des mesures de contrôle des documents, engins et captures à bord des navires se trouvant dans leurs ports ou leurs installations terminales au large. Dans l'atteinte de cet objectif, l'article 24 dudit texte prévoit une assistance aux États en développement, soit directement, soit par l'intermédiaire d'organes ou de structures de gestion des pêches

L'entrée en vigueur du **Code ISPS** (International Ships and Port Facilities Code) a élargi l'étendard des mesures contre la pêche en INN, en incorporant un certain nombre de prescriptions fonctionnelles dont les plus visibles concernent le contrôle de l'accès aux navires et aux installations portuaires.

La **Convention pour la répression des actes illicites en mer** (SUA), adopté à Rome le 10 mars 1988 est aussi à prendre en compte, bien qu'elle ne se consacre qu'à des aspects sécuritaires.

Dans le cadre d'autres organes de gestion des pêches tels que l'**ICCAT**, la **CITES** et la **CTOI**, des mesures et recommandations sont prises dans le sens d'une meilleure préservation et conservation des ressources, à même de contrecarrer la pêche INN. Au niveau régional, la **CSRP**, la **COMHAFAT**, l'**INFOPECHE** jouent aussi un rôle très important. Les cadres de la **CEDEAO** et de l'**UEMOA** sont aussi non négligeables.

## A.2 - Au niveau national

Les dispositions concernant les mesures de l'Etat du Port se retrouvent de manière éparse aussi bien dans le Code de la Pêche maritime (loi 98 – 32 du 14 avril 1998), le code de la Marine marchande (loi 2002 – 22 du 16 août 2002), et leurs différents règlements d'application, que le Code des Douanes (loi 87 – 47 du 28 décembre 1987), ainsi que le Règlement d'Exploitation du Port (approuvé et rendu exécutoire par décret n° 65 – 342 du 19 mai 1965).

Pour tous ces textes, les dispositions relatives aux mesures de l'Etat du ressort de l'Etat du port concernant les navires étrangers (hormis ceux disposant d'une licence sénégalaise), ne sont pas expressément reflétées. Toutefois, une interprétation permet de les relever, ce qui n'est pas toujours aisé.

Les dispositions du **Code de la Marine marchande** en soumettant le règlement des modalités d'organisation et de fonctionnement des ports maritimes du Sénégal, à un décret et en consacrant la présentation des documents du navire lors de l'entrée ou à la sortie d'un port ou à tout autre moment fixé par les autorités, n'en présentent pas moins qu'un caractère sécuritaire.

Dans le Code de la Pêche maritime, il existe une panoplie de procédures en matière de suivi et de contrôle des navires de pêche. L'obligation pour les responsables des navires de fournir différentes informations ainsi que l'obligation pour les navires de faire des communications diverses, à intervalles réguliers peuvent être relevées. De même, il est prévu la faculté de soumettre les navires voulant opérer dans les eaux sénégalaises à des mesures destinées à s'assurer qu'ils ne se livrent pas à des activités de pêche non autorisée. Toutefois, ces

dispositions concernent, pour la plupart, que les navires nationaux et les navires étrangers autorisés à pêcher dans les eaux sous juridiction sénégalaise.

Le **Règlement d'exploitation du Port**, pour ce qui le concerne, régleme l'activité des navires depuis leur entrée, jusqu'à leur sortie de l'espace portuaire.

Quant à la loi 87 – 47 du 28 décembre 1987 portant **Code des douanes**, elle a prévu des dispositions très strictes pour contrôler l'origine des produits débarqués. A ce titre, la Douane est la seule autorité compétente pour conférer l'origine des produits qu'il ne faut pas confondre avec l'origine licite ou non d'un produit qui est du ressort de la DPSP ; les autres administrations qui interviennent (Commerce extérieur, Division des Inspections et du Contrôle de la Direction des Industries de Transformation de la Pêche) ne font que certifier cette origine en délivrant les autres documents requis.

Ces différentes dispositions sont mises en application par des structures administratives telles que la **DPM**, le **DPSP**, la **DITP**, la **DMM**, la **Douane**, la **Police**, la **Gendarmerie**, chacun agissant dans un cadre bien défini.

## **B – Cadre du Projet d'Accord pour la mise en œuvre du Dispositif type des mesures du ressort de l'Etat du port dans le cadre de la lutte contre la pêche INN**

### **B.1- Revue sommaire du projet d'accord 2008 sur les mesures de l'Etat du port**

Dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite dans toutes ses formes, la communauté internationale a approuvé plusieurs dispositions et engagements juridiques. C'est dans ce cadre que le Comité des pêches, sous l'impulsion du Plan international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adopté en 2001, a approuvé, lors de sa 26<sup>ème</sup> session, un « Dispositif type de la FAO relatif aux mesures de l'Etat du port ».

A sa 27<sup>ème</sup> session en mars 2007, le COFI a accueilli favorablement la proposition visant à mettre au point un nouvel instrument juridiquement contraignant, fondé sur le Dispositif type sus – mentionné.

Le nouvel instrument que devrait constituer l'Accord pour la mise en œuvre des mesures du ressort de l'Etat du Port dans la lutte contre la pêche INN, fait obligation aux Etats contractants, d'appliquer certaines mesures pour venir à bout de ce type de pêche. Il s'agit de maintenir un système efficace de contrôle par l'Etat du port sur les navires étrangers qui ont accès à ses ports, d'exiger une autorisation préalable d'accès avec un préavis raisonnable , de refuser l'accès de ses ports et installations à tous navires reconnus avoir exercé une pêche illicite ou de débarquer ses produits, d'effectuer les inspections avec du personnel dûment qualifié dans un délai raisonnable sans perturber les activités du navire , d'informer l'Etat du pavillon , les Etat tiers ,et les organisations régionales et internationales de gestion des pêches. S'il y a de bonnes raisons de suspecter qu'un navire étranger a pratiqué ou soutenu des activités de pêche illicite, de prendre, si les lois internes n'ont pas déjà prévu des mesures nécessaires, des mesures avec l'Etat du pavillon, l'Etat côtier ou l'organe de gestion des pêches compétente.

Le document fixe également des procédures d'inspections des navires, de production des rapports, et des informations à recueillir sur les navires.

Ce texte a été, dans son ensemble, favorablement accueilli par les participants de la première série d'atelier de juin 2008. Toutefois, pour le cas de navires qui ne battent pas pavillon, ni ne détiennent ni une licence de l'Etat dont ils veulent utiliser le port, le problème a été posé de savoir si ledit Etat pouvait arraisonner un tel navire voulant débarquer des produits issus de la pêche INN. En vertu du principe selon lequel « pas d'intérêt pas d'action », cet Etat peut à tout le moins, refuser l'accès ou l'utilisation de ses ports audit navire. Pour contourner le principe précité, les participants ont recommandé que projet d'Accord prévoie une disposition dans ce sens en relation, toutefois, avec l'Etat du pavillon, l'Etat côtier ou l'organe de gestion des pêches compétente.

## **B.2 – Evaluation des contraintes et propositions de solutions à la mise en œuvre du projet d'Accord de 2008**

Dans l'arsenal juridique du Sénégal, certaines dispositions du projet d'Accord s'adaptent aisément avec la législation en vigueur. Pour d'autres, il y aurait quelques difficultés d'intégration. En effet, s'il est constaté que certaines dispositions du projet d'Accord se retrouvent dans la plupart des mesures prises par le Sénégal, il n'en demeure pas moins qu'elles n'ont pas parfois la même portée.

### **B .2.1- Du point de vue juridique**

Le tableau ci – dessus permettra d'évaluer le niveau d'adaptabilité des dispositions du projet d'Accord, de relever les contraintes de mise en œuvre, et de faire des recommandations pour lever ces contraintes.

<b>Evaluation</b>	<b>Adaptabilité</b>	<b>Contraintes</b>	<b>Recommandations</b>
<b>Mesures</b>			
Notification préalable de l'accès au port	L'AVARNAV est exigé 72 heures avant l'arrivée du navire	Faible portée et champ d'application réduit	Exiger l'AVARNAV de tous les navires voulant entrer dans le port et en faire une demande d'autorisation d'accès
	Communication des entrées / sorties exigée		Etendre cette formalité à tous les navires, y compris étrangers
Interdiction de l'accès aux ports	Uniquement prévue pour des mesures sécuritaires (pollution, notamment)	Difficulté à présager d'une quelconque participation à une pêche INN Risque conflit de compétence	Créer un comité d'inspection multidisciplinaire unifié et renforcer les capacités des agents chargés du contrôle Il statuera ainsi sur la pertinence d'interdire a un navire soupçonné de pêche INN Redéfinir les rôles (Port, DMM, DPSP)
Désignation des Ports	Pas de problème majeur dès lors qu'un seul Port de		Dynamisation des ports secondaires

	pêche n'est encore apte pour recevoir les navires industriels de pêche		
Utilisation des Ports	Conformité avec la législation en vigueur qui prévoit le refus de débarquement ou de transbordement dans certains cas	Aucune disposition pour interdire le ravitaillement et l'approvisionnement en carburant	Solution difficile à trouver vu que lesdits services sont offerts par des privés qui n'ont comme seul souci que la rentabilité commerciale. Par ailleurs l'approvisionnement en carburant et en vivres peut présenter des aspects sécuritaires
Inspection	Conformité dans l'ensemble avec la législation en vigueur	Aucune disposition pour instaurer une priorité  Absence de disposition claire dans la législation pour inspecter les navires étrangers  Défaut de spécialisation des agents chargés du contrôle  Pluralité des administrations chargés du contrôle et qui agissent en ordre dispersé  Absence de communication instantanée	Prévoir une disposition dans ce sens  Prévoir des dispositions obligeant tous étrangers à se soumettre à l'inspection avant tout débarquement  Renforcement des capacités des agents chargés du contrôle : qualification, mise à niveau par rapport aux textes existants  Créer un cadre unifié fonctionnel : comité d'inspection pluridisciplinaire  Elargissement du Système d'identification automatisé (AIS), voire mise en place d'un système d'échange d'information instantané
Communication de documents et de renseignements	Conformité dans l'ensemble avec la législation en vigueur	Inexistence d'instruments harmonisés de référence Absence de passerelle formelle pour un échange d'information permanente entre les différentes administrations compétentes	Prendre l'arrêté devant déterminer le modèle – type de journal de pêche insister pour la mise en place du registre sous régional des navires de pêches Mettre en place un système interne d'information instantanée : élargir le spectre du système d'identification automatisé (AIS)
La coopération régionale et internationale	Le principe de cette coopération a été affirmé dans les différents textes en vigueur et le Sénégal a ratifié la plupart des instruments juridiques régionaux et internationaux concernant la pêche	Difficultés, malgré des efforts réels à intégrer certaines ORGP (cas de la WCPFC pour lequel le Sénégal cours derrière un statut de coopérant)	Inciter les pays développés à aider les PVD à intégrer certaines ORGP

Mesures commerciales	Les services de la Douane sont les principaux intervenants ; l'intervention des services de l'administration des pêches ne se résume qu'à un contrôle des normes d'hygiène et de salubrité	Ambiguïté sur les conditions d'octroi de l'origine Sénégal  Ambiguïté sur l'autorisation de transbordement	Mettre à niveau les autres administrations compétentes  Harmoniser les textes régissant la Douane et ceux régissant la pêche de manière à lever toute équivoque quant à l'autorité compétente pour autoriser le transbordement)
Coopération entre États / Entre Etats et ORGP		Absence d'un réseau de communication instantanée  Réticence de certains Etats du pavillon à « lâcher » leurs navires nationaux	Mettre en place un réseau de communication instantanée inter Etats ou entre Etats et ORGP  Mettre les Etats en face des obligations mises à leur charge par le droit international (notamment, les obligations de l'Etat du pavillon)
La recherche d'infractions	Les types d'infractions qui peuvent être relevés lors d'une inspection sont en parfaite intelligence avec les textes en vigueur	Méconnaissance par certains agents des dispositions des instruments internationaux, voire de certains textes nationaux en vigueur  Absence de formation adéquate des agents de contrôle dans la recherche d'indices pouvant permettre de relever une infraction Certains types d'infractions peuvent prêter à plusieurs interprétations	Renforcement des capacités des agents chargés du contrôle des navires : mise à niveau, formation complémentaire  Préciser certaines dispositions existantes
Indemnisation en cas de retard		Difficulté de prouver l'existence d'un retard par une quelconque léthargie	prévoir un délai aux agents chargés du contrôle pour inspecter un navire dès son arrivée au port
Possibilité d'appel		Quelle autorité l'adresser ? Les autorités judiciaires ? Un organe de gestion des pêches ?	Remplacer cette disposition par la commission d'experts voire l'arbitrage des supérieurs des agents verbalisateurs
Règlement pacifique des différends	Principe de base des textes en vigueur au Sénégal, de même au niveau de ses relations avec ses	Délais d'instruction des dossiers : les	Délibération rapide, procédure d'urgence (référé) etc..

	voisins de la sous - région, son application ne ferait l'objet d'aucune contrainte	contentieux de pêche prennent un temps assez long	
Cas de la pêche artisanale	Ambiguïté à appliquer les mesures Etat du port aux embarcations de pêche artisanale pourtant considérées comme des navires		

## B.2.2 – Du point de vue SCS

### B.2.2.1 – Contraintes d'ordre opérationnel

- Formation des inspecteurs de pêche

Les inspecteurs de pêche sont tous issus de l'école de formation maritime ou ils ont reçu une formation de base sur les techniques de pêche, le contrôle des navires et des engins de pêche. Cette formation a été complétée par la suite, par des connaissances sur l'utilisation des nouvelles technologies, notamment l'exploitation des systèmes RADAR, GPS, et VMS. Avec les nouvelles dispositions du projet d'accord 2008, il va falloir développer un autre **module de** formation complémentaire touchant, les techniques de recherche d'indices concordants pouvant compromettre un navire de pêche INN, et la connaissance des textes juridiques qui sous-tendent ce projet d'accord, les lois de pêche des Etats de la sous région et sur le **comportement responsable**<sup>1</sup> que doit avoir tout agent de contrôle.

- Système d'information

La mise en œuvre des mesures de l'Etat du port nécessite de disposer d'un bon outil de communication, performant, non seulement pour l'Etat du port, mais aussi pour les Etats côtiers, et les Etats du pavillon. Si le Sénégal dispose de moyens de communication acceptables, il n'en est pas de même pour certains pays de la sous région ; cette contrainte peut rendre les **délais de recherche d'informations très longs voir impossibles** en cas d'inspection d'un navire. L'utilisation des moyens électroniques recommandés (mail, fax,...), peut s'avérer inefficace si on intègre les problèmes d'électricité existants dans la sous région, ou simplement la disponibilité des personnes ressources en cas de besoin.

- Les inspections des navires de pêche

Les inspections, pour être efficace, et surtout pour ne pas causer des désagréments inutiles aux navires, doivent être coordonnées ou regroupées. Les **intervenants sont multiples** et proviennent de différents services de contrôle.

**La position excentrée de la DPSP** avec le port, avec les problèmes de trafic qui existent a Dakar, et même de logistique, sont des handicaps pour arriver a temps, et coordonner avec les autres services de contrôle.

---

<sup>1</sup> L'arraisonnement du navire étranger dans le cadre des mesures Etat du port, est un acte de haute responsabilité qui peut engager l'Etat du port. Certaines ambiguïtés sur l'interprétation possible sur certains délits, notamment pour le journal de pêche, la dissimulation de preuves, les normes des engins de pêche la taille des poissons, méritent une bonne formation des agents chargés des contrôles.

L'article 19 du projet d'accord prévoit des **compensations financières en cas de retard** non justifié. Cette disposition risque de refroidir les autorités chargées de faire les inspections.

- Contrôle des navires de transport de poisson

Le contrôle des navires transporteurs de produits de pêche, rentre dans le cadre du projet d'accord et peut s'avérer **fastidieux et très compliqué**, de par la taille du navire, de par la diversité des produits qui s'y trouvent et de par leurs origines diverses. Il faut aussi savoir que ces navires de transport de poisson, passent maintenant un **temps relativement court** dans les ports, pour permettre aux inspecteurs une vérification correcte et approfondie.

- Autorisation d'accès au port ou interdiction

L'autorisation d'accès des navires se fait sous forme d'AVARNAV<sup>2</sup> qui est une formalité d'information annonçant l'arrivée au port d'un navire, avec les opérations qu'il compte y effectuer, plutôt qu'une **demande d'autorisation formelle**. Certains navires d'une certaine taille sont dispensés de cette formalité, d'où le risque **ne pas disposer de suffisamment d'information** pour préparer et effectuer les contrôles.

L'interdiction d'accès aux installations portuaires est du ressort de la Direction du Port<sup>3</sup> qui peut dépendre d'un Ministère **différent de celui de la pêche**<sup>4</sup>. Cette séparation avec le Ministère chargé de la pêche peut **allonger les délais de réaction** de prise de décision.

L'impact de la **privatisation récente du port** de Dakar, doit être pris en compte dans l'application des mesures de l'Etat du port. Il n'est pas évident que les nouvelles autorités aient la même compréhension sur l'interdiction d'accès au port compte tenu de l'aspect fortement commercial que peut afficher une société privée.

- Contrôle de la pêche artisanale

Le Sénégal ne peut pas ignorer ses 13000 pirogues qui évoluent en mer, dans le système de contrôle mis en place. La pêche artisanale semble pour l'instant être un casse tête pour l'administration des pêches. **Aucun moyen de contrôle efficace n'a été encore appliqué**.

La pirogue sénégalaise étant considérée comme un navire de pêche, les dispositions sur les mesures de l'Etat du port lui sont applicables. Le Sénégal doit aussi **mesurer toutes les conséquences** liées à cette définition de navire de pêche conférée aux pirogues surtout dans le cadre de la lutte contre la pêche INN.

- Coopération entre Etats de la sous région

La mise en œuvre des mesures de l'Etat du port, requiert une collaboration des Etats côtiers qui pour l'instant reste très **timide** malgré les efforts consentis par la Commission Sous Régionale des Pêches. Avec le niveau de coopération actuelle dans la sous région, il sera difficile voir impossible de faire réagir dans un délai raisonnable l'Etat du pavillon ou l'Etat côtier, en cas de doute sur un navire INN. L'Etat du port se trouverait alors dans **une impasse gênante**. Il faut ajouter en cela, que dans beaucoup de pays, certaines décisions se prennent à des niveaux très élevés, par une personne dont la disponibilité n'est pas évidente et qui généralement ne délègue pas ses pouvoirs en cas d'absence.

- La responsabilité de l'Etat du port

Retenir un navire pour une suspicion de pêche illicite est une forte responsabilité de l'Etat du port, qui peut engager sa crédibilité en cas de doute mal fondé ou de retard difficilement

<sup>2</sup> Formalité d'annonce d'arrivée d'un navire, imposée seulement pour les navires pilotables.

<sup>3</sup> L'administration du port dépend de temps en temps d'un ministère différent de la pêche. Il peut y avoir des problèmes de coordination. Il faut aussi prendre en compte l'impact de la privatisation du port en cours sur les mesures de l'Etat du port.

<sup>4</sup> Ce fut le cas jusqu'à récemment

justifiable, avec des pertes financières importantes. Les textes actuels donnent pouvoir aux inspecteurs de pêche en tant qu'agents verbalisateurs, d'arraisonner un navire et de dresser un procès verbal d'infraction. **Beaucoup de brèches sont ouvertes** dans la panoplie des infractions retenues dans le projet d'accord 2008, notamment le fait de ne pas tenir un registre précis des captures et des données, ou des engins de pêche non conformes, ou dissimuler, éliminer les preuves liées à l'enquête, qui peuvent prêter à une **interprétation très élastique**. Il va falloir trouver les moyens de **verrouiller toutes dérives possibles** pour rester toujours crédible.

**La confusion**<sup>5</sup> est aussi possible, sur les responsabilités de l'Etat du port, l'Etat du pavillon, et l'Etat côtier, en cas d'erreurs d'appréciation, de retard constaté, ou simplement sur les mesures à prendre.

- La logistique pour accompagner les mesures Etat du port

L'application des mesures de l'Etat du port, entrainera forcément des **charges financières supplémentaires de fonctionnement** pour les différentes administrations concernées. Les communications internationales surtout par téléphone peuvent être un handicap pour certains services. Le courrier électronique, ou fax est moins onéreux certes, mais pour ce genre d'opération ou le temps est compté et avec l'incertitude de savoir si votre correspondant a bien reçu l'information et la traite, il n'y a que le téléphone qui peut être utilisé.

- La coopération sous régionale

Trop **timide**, la coopération sous régionale, si on n'en prend pas garde, risque à la longue de jouer son effet contraire. La lutte contre la pêche INN est sous régionale, le Sénégal ne peut pas aller seul. Pour réussir son combat, il doit s'appuyer sur une Commission Sous Régionale forte et dynamique.

- Mesures commerciales et traçabilité du produit

Le Sénégal a l'avantage de bénéficier encore de l'agrément Union Européenne. Il n'est pas étonnant que des navires pêchant dans d'autres pays qui ne sont pas agréés, utilisent nos usines pour pouvoir exporter leurs produits en Europe sous le label sénégalais. Beaucoup d'entreprises locales, ne vivent que de ce commerce. Si ce trafic profite à certaines entreprises locales, il demeure une activité illégale et doit être combattue dans le cadre des mesures de l'Etat du port. La difficulté pour l'instant réside à **identifier les usines qui s'adonnent à cette pratique**.

### B.2.2.2 - Recommandations pour surmonter ces contraintes

Toutes ces contraintes citées ci-dessus, peuvent trouver des **solutions simples, ne bouleversant pas fondamentalement le système de fonctionnement actuel avec des charges financières accrues**.

- La formation des inspecteurs

La formation<sup>6</sup> complémentaire des inspecteurs de pêche sur les techniques<sup>7</sup> de recherche d'indices concordants, et sur la connaissance de l'environnement juridique, peut normalement être dispensée par des **personnes ressources** au Sénégal. Cette formation pourrait être **élargie à certains observateurs** ayant un niveau reconnu, sans leur conférer les pouvoirs d'un agent verbalisateur. Ces observateurs qui accompagnent souvent les inspecteurs pendant les

<sup>5</sup> Qui va payer les pénalités de retard ?

<sup>6</sup> Voir chapitre Relatif au programme de formation.

<sup>7</sup> Voir manuel de procédures en annexe

contrôles de navire, seront chargés d'aider ces derniers pour **réduire la durée des inspections**. Beaucoup d'entre eux maîtrisent certaines langues étrangères du fait de leur séjour prolongé dans les navires de pêche. Ils peuvent **faciliter la communication** avec les capitaines des navires à défaut d'interprète. Ces observateurs connaissent aussi bien les petits secrets des capitaines de navire pour les avoir côtoyé plusieurs fois en mer.

La formation devra aussi porter sur une connaissance générale sur les aspects du code de la Marine marchande, notamment le contrôle sommaire des livrets, et des certificats, pour simplement savoir quand il est nécessaire d'alerter la Marine marchande et **pallier ainsi à l'éventuelle absence** d'un agent de la Marine marchande pendant les inspections.

- La communication entre les services internes et entre les Etats

La communication entre services internes, et aussi, entre les autres Etats côtiers reste un réel problème.

La communication interne est facile à régler car il s'agit de contacts entre la Direction générale chargée de la surveillance, avec ses propres inspecteurs, les services du port, de la douane et de la Marine marchande. Il suffit **d'identifier les points de contacts** dans chaque service avec surtout **leurs suppléants** en cas d'indisponibilité, pour contourner les difficultés. La communication avec les autres Etats reste plus problématique<sup>8</sup>, et malheureusement elle ne dépend pas de l'Etat du port. Ce besoin de communiquer, tourne autour de la confirmation de certaines informations avec un Etat côtier ou de la décision prise ou à prendre par l'Etat du pavillon.

Pour contourner ces probables difficultés, il faut que l'Etat du port **renforce ses pouvoirs** à travers sa législation sans enfreindre le droit international. Le projet d'accord article 17 point 3.a nous y invite implicitement. En effet, si le code de la pêche sénégalais ajoute sur la liste des infractions retenues que : « **la détention à bord d'un navire de produit pêché de façon illicite est interdite dans nos eaux et nos ports** » et constitue un délit puni par le code sénégalais, on réglerait une partie des problèmes, que peut poser le déficit de communication entre les Etats. Cette disposition a un double voir triple avantage<sup>9</sup>, parce qu'elle permet aussi au Sénégal de résoudre le **problème du contrôle des navires nationaux**, donc de satisfaire à ses obligations en tant qu'Etat du pavillon, et enfin de **réduire considérablement le cout des opérations de surveillance maritime**.

- Les inspections des navires de pêche

L'application des mesures de l'Etat du port, doit être perçue comme une amélioration simple du service de contrôle des navires, elle ne doit pas déboucher sur un bouleversement total de notre système de surveillance au risque de l'alourdir inutilement et le rendre inapplicable.

Les inspections des navires étrangers dans le cadre de la lutte INN, relèvent **uniquement de la responsabilité de la Direction de Surveillance de la Pêche**. Les autres services nonobstant les pouvoirs que leur confère la loi dans le cadre leur fonction, sont des appuis techniques à la Direction de la Surveillance des pêches. La proposition de créer une commission d'arraisonnement<sup>10</sup> regroupant tous les services, avec une brigade d'inspection me semble très lourde et plus compliquée, avec des charges financières supplémentaires sans

<sup>8</sup> Le niveau de fiabilité des télécommunications dans la sous région est très différent. Il n'est pas évident d'avoir son correspondant quand on le veut. Les problèmes d'électricité qui existent dans la sous région, et la disponibilité des décideurs au moment voulu, compliquent la situation.

<sup>9</sup> Avec cette disposition, et grâce au système VMS, le Sénégal arriverait à contrôler les navires Sénégalais qui s'adonnent à la pêche INN dans les pays voisins. Ces navires sénégalais, s'ils ne sont pas arraisonnés par ces pays, seront sanctionnés à l'arrivée au port pour **détention de produit pêché illicitement**. Ainsi le Sénégal jouerait pleinement son rôle de contrôle en tant qu'Etat du pavillon.

Si la Mauritanie qui a le VMS fait de même et contrôle ses navires par le même système et que plus tard le VMS se développe dans les autres pays de la sous région, on aura résolu une bonne partie de notre surveillance des pêches avec moins de patrouilles en mer. Plus besoin d'envoyer les patrouilleurs vers les frontières pour contrôler les incursions de navire.

<sup>10</sup> L'arrivée en même temps de tous ces contrôleurs sur un navire peut perturber plus qu'elle n'arrange.

que son efficacité soit garantie. Sans exclure cette possibilité, il est inclus dans le module de formation des inspecteurs, **le volet connaissance du code** de la Marine marchande, notamment le contrôle des documents nautiques tels que les livrets, les certificats, et les règles de l'OMI, pour permettre à l'inspecteur de **pouvoir avoir un aperçu général**, faire quelques contrôles élémentaires et de ne faire appel à la Marine marchande que quand il y a réellement doute ou incohérence sur un document.

La difficulté majeure à résoudre, pour l'application des mesures de l'Etat du port, est d'effectuer les inspections de façon à **perdre le moins de temps** et sans perturber le fonctionnement normal du navire. C'est simplement **la bonne formation des inspecteurs<sup>11</sup>** et un **encadrement performant par l'Autorité**, qui arriveront à corriger cette contrainte, et en même temps régler le problème d'excentricité de la DPSP.

Le problème d'autorisation de débarquement délivrée par différents services pourrait se résoudre aussi, en instaurant un **modèle de fiche de débarquement unique** de poisson avec les trois signatures des différents services concernés, ou il est stipulé clairement que le produit ne peut être débarqué qu'après **avoir reçu les trois visas**.

- Contrôle des navires de transport de poisson

Le contrôle des navires de transport de poisson peut s'avérer fastidieux et complexe. Il faut quant même le faire. L'inspecteur doit simplement **préparer son inspection**, puisqu'il reçoit 72 heures à l'avance, une copie de l'AVARNAV donnant les informations sur le navire à contrôler. La DPSP en rapport avec le port, devra **redéfinir les informations** qu'elle souhaite voir figurer sur les AVARNAV pour faciliter l'inspection et la rendre rapide.

Le contrôle au port des navires de transport de poisson doit se faire autant que possible, sur la base **d'informations recueillies au préalable** pouvant donner des doutes sur sa cargaison.

En réalité ce sont les transbordements non autorisés, effectués en mer par ces navires qui constituent le véritable problème. A défaut d'avoir des patrouilleurs pour les suivre, le Sénégal dispose du système **AIS qui lui permet de suivre** correctement le parcours de ces navires de transport de poisson dans la ZEE et même au delà. Une bonne exploitation<sup>12</sup> de cet outil de surveillance pourrait faciliter le contrôle des navires de transport de poisson. **Le système de travail des aiguilleurs<sup>13</sup>** de l'air, donne aussi matière à réflexion pour le suivi des navires de transport de poisson au niveau régional.

- Autorisation d'accès ou d'interdiction des navires au port

Les navires, de faible tonnage, qui étaient dispensés de dépôt d'AVARNAV peuvent être invités à accomplir cette formalité. Une **concertation** avec les autorités du port doit accompagner cette mesure, pour ne plus considérer l'AVARNAV comme une formalité de routine, mais un **document d'information de grande importance**.

L'autorisation d'accès du port, ou l'interdiction d'un navire est du ressort de l'administration du port qui dépend de l'Autorité maritime en l'occurrence la DMM. Avec l'introduction des nouvelles mesures de l'Etat du port, ou la surveillance des pêches a le pouvoir d'interdire ou de faire interdire l'accès du port à un navire, il va falloir peut être **faire jouer un rôle à la Haute Autorité de la Sécurité Maritime<sup>14</sup>** pour éviter tout conflit de compétence.

<sup>11</sup> L'inspecteur prépare son inspection comme un devoir de classe. A partir des informations reçues à travers l'AVARNAV du port, l'inspecteur se documente pour avoir le maximum d'éléments avant d'arrivée sur le navire. Ce qui lui permet de perdre moins de temps.

<sup>12</sup> Le système AIS existe dans notre arsenal de surveillance. Un registre uniquement de navires de transport de poisson peut être établi, s'il ne l'est pas déjà. La DPSP devrait opter pour un système AIS **déchargé** de tous les navires marchands, pour ne laisser que les navires de pêche et de transport de poisson. On pourrait suivre le parcours de ces navires et peut être, déceler les activités illégales de transbordement en mer.

<sup>13</sup> Le parcours des navires de transport de poisson, peut être suivi depuis l'entrée en Afrique à partir du Maroc jusqu'au delà du golfe de Guinée par les différents ports équipés de AIS. Cette méthode permet de suivre le parcours des produits transportés. C'est exactement ce que font les aiguilleurs de l'air pour suivre les avions, il suffit d'organiser la collaboration.

<sup>14</sup> Nouvellement créée, cette structure a compétence sur tous les aspects qui touchent la mer

Le Sénégal devra aussi mesurer l'impact de la nouvelle privatisation du port, sur l'application des mesures du ressort de l'Etat du port.

- Contrôle de la pêche artisanale

Tout le monde s'accorde que le contrôle de la pêche artisanale est nécessaire, mais demeure un problème difficile, qu'il va falloir de toute façon résoudre un jour ou l'autre. Le programme de recensement et d'immatriculation des pirogues est en cours, il va certainement aider à voir un peu plus clair dans ce secteur artisanal.

Le Sénégal est **féru** de nouvelles technologies avec ses systèmes ARGOS et AIS. Il faut continuer **d'explorer** au mieux ces outils de surveillance pour en tirer le maximum de profit. Par exemple, le système ARGOS, est utilisé depuis longtemps par les environnementalistes pour le suivi des oiseaux migratoires, a **l'aide simplement d'un anneau** mis sur les pattes des oiseaux. Cette utilisation du VMS pour le contrôle des oiseaux, doit nous inspirer pour trouver un système analogue, à mettre sur les pirogues pour avoir un suivi de la pêche artisanale<sup>15</sup>. En attendant de trouver une solution de contrôle performant de la pêche artisanale, il faut remettre à jour les **vielles recettes**, qui consistaient à **gérer l'essence pirogue**<sup>16</sup> subventionné par l'Etat, par les services de pêche pour mieux obliger les pêcheurs à respecter certaines règles. Les centres secondaires de surveillance<sup>17</sup> peuvent aussi contribuer à la gestion et le contrôle de la pêche artisanale.

- La coopération sous régionale

Le constat actuel, est que la coopération sous régionale reste **timide** malgré les efforts consentis par la Commission Sous Régionale des Pêches. Il faut dépasser le niveau de constat pour diagnostiquer réellement pourquoi les Etats **n'adhèrent** pas pleinement à la démarche de la Commission Sous Régionale, alors que tout le monde s'accorde sur la nécessité de son existence et même les bailleurs de fonds affluent maintenant. Peut être que la résolution de cette difficulté ne tient qu'à une petite chose qu'il faut avoir le temps de diagnostiquer et de résoudre. L'application du projet d'accord sur les mesures Etat du port, nécessite des **données fiables** dans la sous région dont le registre sous régional des navires de pêche. La difficulté de la mise en place de cet instrument de travail vient simplement du fait que les Etats ne s'accordent pas encore sur ce qui est un registre, sur ce qui est une base de données, et surtout à quoi sert réellement un registre pour pouvoir l'alimenter et surtout le rendre dynamique.

En attendant que ce débat soit clos, la Commission Sous Régionale pourrait établir au moins **une liste des navires pirates étrangers à la sous région**<sup>18</sup>, **épinglés ou non, observés** pendant les opérations combinées et alimenter son site d'informations notamment sur les législations de pêche des Etats membres, les adresses ou changements des personnes ressources de la sous région et d'autres éléments de surveillance.

- La responsabilité des intervenants

Retenir ou dérouter un navire suspecté de pêche illicite entraîne une **lourde responsabilité** pour l'Etat du port. Cette initiative ne peut être prise simplement par l'interprétation d'un ou deux articles du projet d'accord 2008, par l'inspecteur de pêche. Bien que l'inspecteur de pêche soit un agent verbalisateur reconnu par la loi, et sans lui enlever ses droits, il me semble

<sup>15</sup> L'importance de la pêche artisanale pour le Sénégal et les problèmes de sécurité qui se posent, ainsi que les multitudes contentieux avec les pays voisins, militent en faveur d'une solution de ce genre.

<sup>16</sup> L'accès à l'essence pirogue subventionné par l'Etat, peut être conditionné, par une conduite de pêche responsable, une déclaration des captures, l'observation des règles de sécurité etc....

<sup>17</sup> Les centres secondaires de surveillance ne doivent pas se résumer uniquement à la surveillance des pêches, ils doivent être un centre d'intérêt des pêcheurs artisans pour mieux les contrôler et les sensibiliser en les intégrant pleinement aux activités du centre.

<sup>18</sup> L'UCOS a eu à observer et identifier plusieurs navires étrangers à la sous région qui s'adonnent à la pêche INN. Cette information devrait permettre à l'Etat du port de porter une attention particulière sur ces navires quand ils accèdent à leur port.

plus responsable de **confier cette décision uniquement à une autorité**<sup>19</sup> possédant certaines qualités, pouvant après exploitation des rapports présentés par les inspecteurs, décider des mesures à prendre.

Si le Sénégal arrive à **étendre ses responsabilités** a travers son code de la pêche, qui consiste à traiter ces navires étrangers par la législation nationale, il enlève d'office cette confusion qui peut exister en cas d'erreur, de retard du a la recherche d'information, ou de non collaboration de l'Etat du pavillon ou de l'Etat côtier. A défaut, l'Etat du port ne trouverait **aucun intérêt à prendre autant de responsabilités et de charges**, pour des mesures ou décisions qui seront prises par d'autres Etats, qu'il ne maîtrise pas, et dont les **conséquences négatives**<sup>20</sup> tomberont inévitablement sur lui.

- Droits et responsabilités des responsables de navire étrangers

Les mesures de l'Etat du port ont beaucoup insisté sur les devoirs des responsables des navires étrangers. Les droits sont légèrement abordés à l'article xx pour réclamer des indemnités en cas de retard. Les responsables des navires étrangers ont le droit de savoir tout le processus de l'inspection, le déroulement, les documents à fournir, les pouvoirs des inspecteurs, les recours possibles en cas de litige, les centres de décision etc..

Ces informations sont prévues certes dans les lois de façon éparsée, mais par plus de transparence et pour rendre plus crédible les actions de l'Etat du port, il est utile que l'autorité chargée de coordonner les inspections **produise aussi un manuel précisant toutes ces informations a l'attention des responsables des navires ou des représentants** pour mieux déterminer les responsabilités en cas de retard , de défaillance ou abus.

- Les charges nouvelles liées à l'application des mesures Etats du port.

Selon l'option que l'on choisit, on peut créer de nouvelles charges liées à l'application des mesures du ressort de l'Etat du port. Comme il a été souligné plus haut, les mesures de l'Etat du port sont simplement un complément de mesures et d'actions pour renforcer la vigilance des Etats, sur les formes de pirateries. On ne devrait **pas créer des charges supplémentaires** basées simplement sur des appuis ponctuels de la part des partenaires extérieurs sans s'assurer que **l'on peut pérenniser les actions**. C'est pourquoi des **mesures simples** a la portée de l'Etat du port, devraient guider les autorités de la surveillance pour toutes orientations dans l'application des mesures de l'Etat du port.

- Mesures commerciales et traçabilité du produit

La Douane sénégalaise et la Direction des Industries et de la Transformation de la Pêche, sont les deux leviers pour suivre le commerce du poisson. Ces deux organismes ont des méthodes propres pour identifier les usines qui font du blanchissement de poisson. On peut rappeler que le commerce obéit a des règles très simples : **achat= paiement, exportation= retour de virement des fonds au nom de la société exportatrice**. En contrôlant ces deux transactions, peut être on va rendre plus difficile le blanchissement du poisson. Mais la douane a certainement d'autres paramètres pour suivre ces opérations.

## RESUME DES CONTRAINTES ET RECOMMANDATIONS

<sup>19</sup> L'autorité chargée de porter une forte présomption sur un navire étranger doit être une personne expérimentée dans le domaine de contrôle des navires, ayant suffisamment de connaissance en matière de pêche, maîtrisant les lois de pêche de la sous région, et enfin capable de défendre un dossier litigieux au niveau de la justice.

Il faut éviter que ce dernier soit mis devant le fait accompli par l'inspecteur de pêche ou le commandant du patrouilleur.

Il doit se considérer comme **le premier avocat** des navires étrangers, en évacuant toutes mauvaises interprétations ou tous abus, pour après exercer son pouvoir de répression des délits constatés.

<sup>20</sup> L'article 19 du projet d'accord qui prévoit des compensations financières en cas de retard constaté, risque d'être une douche froide pour l'Etat du port.

<b>CONTRAINTES</b>	<b>SOLUTIONS PROPOSEES</b>
<b>Formation</b>	<b>Compétence locale existe</b>
<b>Communication entre les Etats</b>	<b>Renforcer les pouvoirs Etats du port en modifiant la loi</b>
<b>Inspection sans désagrément</b>	<b>Bonne préparation des inspections et encadrement performant par l'autorité</b>
<b>Contrôle des navires de transports</b>	<b>Bonne préparation des inspections et utilisation AIS pour le suivi</b>
<b>Autorisation et interdiction accès port</b>	<b>Faire jouer un rôle a HASMAR</b>
<b>Contrôle pêche artisanale</b>	<b>Reprendre les vieilles recettes, ou explorer utilisation AIS pour le suivi</b>
<b>Coopération sous régionale</b>	<b>Utiliser au mieux les informations opérations combinées en attendant le registre</b>
<b>Responsabilité Etat du port</b>	<b>Designier autorité chargée des mesures</b>
<b>Charges liées aux mesures Etat du port</b>	<b>Prendre des mesures simples et compatibles avec nos moyens</b>
<b>Mesures commerciales</b>	<b>Insister sur la vérification des transactions</b>

## **II – LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU RESSORT DE L'ETAT DU PORT DANS LE CADRE DE LA PECHE INN**

### **A - Identification des structures actuelles, des arrangements et processus.**

Le Sénégal a mis des structures institutionnelles assez fonctionnelles et capables de prendre en charge la mise en œuvre du dispositif type relatif aux mesures de l'État du port.

Ces structures sont essentiellement :

- la **DPM**, organe chargée de la gestion et de la conservation des ressources ;
- la **DPSP**, organe central chargé du contrôle des navires ;
- la **DITP** chargée du contrôle sanitaire, et de la délivrance des agréments d'exportation ;
- la **DMM** pour le contrôle de sécurité et des documents des navires ;
- la **Douane** pour le contrôle des opérations commerciales sur le produit étranger.

Tous ces services ont un personnel ayant une formation de base qui leur permet d'effectuer les inspections, mais il est nécessaire aujourd'hui, avec l'introduction de nouvelles technologie dans la surveillance, et l'imagination débordante des patrons de pêche, de les soumettre à une formation complémentaire pour faire face, notamment, sur les techniques de recherche d'indices concordants pouvant compromettre un navire de pêche INN, et de renforcer le personnel inspecteur de la DMM et de la DPSP et la spécialisation des juristes et du personnel judiciaire.

### **B - Identification de la nature des changements de structures, des dispositions, des processus et la capacité technique requise**

#### B.1 changement de structures

Le Sénégal dispose de structures appropriées pour assurer le suivi et contrôle des navires dans le cadre des mesures de l'Etat du port. Mais avec la multiplicité des intervenants pour le contrôle des navires étrangers et les désagréments que cela peut poser aux activités du navire, le Sénégal a créé un **comité d'arraisonnement**<sup>21</sup> regroupant tous les services concernés pour une meilleure coordination des opérations de contrôle. L'idée était bonne, mais la réalité a montré aussitôt ses limites, puisque ce comité n'a jamais pu fonctionner. Rien n'empêche au Sénégal de poursuivre dans cette voie en rendant le système plus fonctionnel : rebaptiser ce comité multidisciplinaire en « **comité d'inspection** », définir clairement ses attributions et renforcer ses moyens. Toutefois, il faut tenir compte que l'arrivée en même temps de tous ces contrôleurs sur un navire avec un seul et unique interlocuteur qui est le capitaine, peut créer encore plus de problèmes et de désagréments. La question mérite réflexion pour trouver la bonne formule.

D'autre part, la responsabilité de dérouter, d'immobiliser, ou de saisir un navire étranger est un acte très grave et de très lourdes conséquences. Il est nécessaire aujourd'hui que ce soit une **autorité** dûment mandatée ayant une expérience avérée sur le contrôle des navires, maîtrisant les techniques de navigation et des nouvelles technologies, connaissant l'environnement juridique national, régional, voire international qui le dirige.

La décision d'accepter ou d'interdire à un navire, l'accès du port est normalement du ressort de la Direction du Port. Dans le cadre de la mise en œuvre du dispositif de l'accord 2008, il peut y avoir des conflits de compétence concernant cette décision d'admettre ou de refuser un navire, d'où la nécessité d'étendre les pouvoirs de l'Autorité dans ce cadre, ou de garder le système actuel en passant par la Marine marchande, ou de faire jouer ce rôle par la **Haute Autorité de la Sécurité Maritime**<sup>22</sup> s'il ya problème. Quelque que soit la solution à retenir, l'efficacité et la rapidité devront être privilégiées.

## B.2 changement de dispositions

Malgré les interprétations qu'on peut faire sur les textes actuels, pour pouvoir inspecter les navires étrangers, il devient impératif de clarifier cette situation en incluant clairement dans notre législation le **droit de contrôler** les navires étrangers à l'intérieur de nos ports et dans notre ZEE.

Dans le cadre des mesures Etat du port, le Sénégal peut se trouver dans le cas de l'Etat du pavillon et il doit réagir pour prendre des décisions ou des sanctions à l'encontre du navire battant son pavillon. Pour l'instant les textes réglementaires n'ont rien prévu dans ce sens. il va falloir **introduire ces sanctions ou mesures dans notre législation**.

Pour lever certains conflits de compétence qui peuvent exister tant pour la décision d'interdire le port, que pour l'autorisation de débarquer le produit, il faudra modifier les textes existant pour arbitrer.

## B.3 Capacité technique requise

<sup>21</sup> Le comité d'arraisonnement est composé des agents de la DPM, la DPSP, la DMM, le Port, la Douane, la Police, la Santé

<sup>2222</sup> Nouvelle structure créée en 2006 pour coordonner dans tous les domaines relatifs à la sécurité dans les eaux maritimes et fluviale

Il n'y a aucune difficulté majeure pour les structures de faire face à ces modifications de texte ou de processus pour la mise en œuvre des mesures du ressort de l'Etat du port sous réserve de tenir compte de la formation complémentaire et du renforcement du personnel.

### **III - CADRE POUR UN MANUEL OPERATIONNEL SUR LA MISE EN ŒUVRE**

Pour la mise en œuvre opérationnelle des mesures Etat du port, après analyse des contraintes et des acquis du Sénégal, on peut prévoir le cadre suivant :

- Se doter d'un cadre juridique pour inspecter les navires étrangers ;
- Etendre les pouvoirs de l'Etat du port, en se dotant des instruments juridiques pour sanctionner les navires étrangers de pêche INN par la législation nationale ;
- Parfaire la formation des inspecteurs de pêche sur les méthodes de recherche d'indices concordants ;
- Exploiter au mieux les AVARNAV, les rapports d'inspection, les résultats des opérations combinées, le registre des navires sous régionaux et internationaux pour se confectionner une banque de données ;
- Identifier et désigner l'autorité habilitée de porter une forte présomption de pêche INN et dissiper les éventuels conflits de compétence ;
- Elaborer un manuel précisant les **droits et devoirs** des responsables des navires étrangers
- Utiliser au mieux les nouvelles technologies pour suivre les activités des navires de transport de poisson, et le contrôle de la pêche artisanale ;
- Prendre des initiatives sur le plan sous régional pour entraîner les Etats côtiers à adhérer à la lutte INN ;
- Appliquer le manuel de procédures (voir annexe).

### **IV - RENFORCEMENT DES CAPACITES POUR L'APPLICATION EFFICACE DE L'ACCORD SUR LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE L'ETAT DU PORT POUR LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN**

#### **A- Plan de travail pour la mise en œuvre des mesures de l'Etat du Port**

- La circulation des informations.

L'autorité chargée de la mise en œuvre des mesures de l'Etat du port devra se doter de moyens de communication adéquats pour être en contact permanent avec les diverses sources d'information. Des lignes téléphoniques, fax, mail, radio sont ses premiers outils de travail. Ces moyens seront complétés par une documentation assez fournie sur les législations de pêche de la sous région, le registre des navires international et sous régional, les rapports sur les résultats des opérations de surveillance menées par l'UCOS dans la sous région, sans compter un carnet d'adresses des principaux décideurs de la sous région et des pays dont les navires fréquentent notre zone.

- Mise à jour des documents

Elle devra résoudre le problème du format officiel du journal de pêche tant sur le plan national que sous régional. Le modèle du journal de pêche sénégalais s'est inspiré du journal mis en place sur les navires de l'Union Européenne. La DPSP en rapport avec la DMM, veillera à l'harmonisation de ce document dans la sous région et surtout de lui donner un caractère juridique, par un arrêté ministériel qui précise son fonctionnement. Elle devra aussi revoir ses formulaires de rapport d'inspection, de procès verbal d'infraction pour l'adapter au contexte des mesures de l'Etat du port et des réalités de la sous région, et

veiller à ce que ces documents soient traduits dans les trois langues (français, anglais, espagnol).

- Les instruments juridiques

La base de l'application des mesures de l'Etat du port, repose sur la mise en place des instruments juridiques. Le responsable de la surveillance devrait d'avantage sensibiliser les autorités sur la pertinence des mesures de l'Etat du port et surtout sur l'urgence de la mise en place du nouveau code de la pêche. Il devra utiliser tous les moyens à sa disposition pour accélérer l'adoption du nouveau code, notamment sa position de Directeur de la surveillance ou éventuellement prendre ou faire prendre des mesures transitoires en attendant l'application du nouveau code.

- Surveillance des pêches

Les mesures du ressort de l'Etat du port sont un élément parmi tant d'autres pour renforcer le système de contrôle en vue de lutter contre la pêche illicite dans sa globalité. Pour prévenir, contrecarrer et enrayer la pêche INN, toutes les composantes de la surveillance doivent fonctionner, c'est pourquoi, la DPSP au delà des mesures de l'Etat du port, devra veiller à optimiser l'utilisation et le fonctionnement des moyens de surveillance mis à sa disposition, par une **concertation** avec les autres acteurs de la surveillance, notamment la Marine, l'Armée de l'air, et la commission sous régionale.

La DPSP pourrait mener, une campagne de **sensibilisation** de proximité auprès des acteurs de la pêche, sur les vrais enjeux de la protection des ressources halieutiques, et surtout dissiper l'incompréhension notée chez les professionnels de la pêche sur la gestion des arraisonnements, ou l'embarquement des observateurs. Il pourra **impliquer** les professionnels dans la surveillance<sup>23</sup> des pêches, non seulement sur le plan financier en leur demandant de contribuer, mais aussi sur les grandes décisions comme le repos biologique, la gestion des arraisonnements et l'embarquement des observateurs. Les acteurs adhèrent facilement quand la confiance règne.

Cette campagne de sensibilisation peut se faire par des visites directes vers les zones de concentration des pêcheurs dans tout le Sénégal, ou par des séminaires d'information et/ou par des campagnes publicitaires dans les journaux et radio.

- Coopération sous régionale.

La réussite de la lutte contre la pêche INN au Sénégal, passe par la capacité de la sous région à réagir face à cette menace. Le Sénégal se doit d'affirmer **son leadership** en accompagnant surtout les pays du sud dans leur action de lutte contre la pêche INN.

Des actions, comme des visites de travail dans la sous région pour sensibiliser, expliquer, aider à mettre en place les bases de données du registre, faire des séances de formation sur les méthodes d'inspection des navires et les systèmes d'exploitation des nouvelles technologies, convaincre les autres Etats à partager l'exploitation du système VMS, et échanger des informations, peuvent permettre au Sénégal de sécuriser au mieux son espace maritime et lutter plus efficacement contre la pêche INN.

## B- Programme de formation du personnel

---

<sup>23</sup> On peut expérimenter, de laisser les armateurs fixer la date du repos biologiques (avec document scientifique à l'appui, et expérience pratique vécue par les professionnels), les amendes à infliger à ses propres armateurs reconnus de délits de pêche, dans les limites de la loi, les conditions d'embarquement des observateurs. C'est une façon de mieux impliquer les professionnels dans la gestion de la pêche et peut être, on arrivera à un code de conduite pour une pêche responsable. Cela n'enlève en rien, les responsabilités administratives des autorités de la pêche, en cas de dérive ou non respect de la loi

Les inspecteurs ont déjà reçu une formation maritime de base sur le contrôle des engins et captures ainsi que l'utilisation des nouvelles technologies. Une formation complémentaire devra porter sur les aspects suivants :

- Procédures générales d'inspection : technique d'interrogatoire et rédaction de rapport ;
- Mesures à prendre lors d'une inspection ;
- Techniques de contrôle des captures et engins à bord ;
- Techniques de recherche d'indices concordants pouvant confondre valablement un navire qui s'adonne à la pêche INN : recueil, évaluation et préservation des éléments de preuve d'une part, et analyse des sources d'information (journaux de bord, documents électroniques notamment) d'autre part;
- Exploitation des instruments de navigation avec les nouvelles technologies ;
- Exploitation des journaux de pêche ;
- Equipement et utilisation des Systèmes de Surveillance des navires (SSN) et autres systèmes de surveillance électronique ou satellitaire ;
- Instruments juridiques nationaux et internationaux : législations et réglementations applicables, domaines de compétence, mesures de gestion et de conservation des ORGP;
- Codes de la marine marchande, douane et des d'identifications reconnus internationalement ;
- Différents habitats des espèces de poisson dans notre sous région, et les périodes d'abondance par secteur ;
- Formation linguistique<sup>24</sup>, anglais et espagnol essentiellement ;
- Manuel de procédures<sup>25</sup> pour la mise en œuvre des mesures de l'Etat du port dans le cadre de la pêche INN

Cette formation peut se faire selon deux formules : soit former des formateurs qui se chargeront d'encadrer les autres, soit, trouver des personnes ressources de différentes spécialités pour former le personnel.

### **C - Budget de mise en œuvre**

*Les tableaux ci-dessus proposent des montants pour les différents volets de renforcement. Les montants exacts pourront retenus suite à la collaboration des participants à l'atelier de Dakar des 17 et 18 juillet 2008, voire, après une étude plus approfondie suite à l'avis des responsables des différentes structures*

---

<sup>24</sup> Les observateurs maîtrisent l'espagnol de par leurs séjours répétés à bord des navires espagnols

<sup>25</sup> Modèle proposé en annexe

### Projet de budget programme de formation

**Mise à niveau des agents chargés du contrôle : textes nationaux et internationaux en vigueur** [Inspecteurs pêches et marine marchande, observateurs, douaniers, agents du port]  
(En francs CFA)

Désignation	Nbre de pers.	Nbre de jours	Montant unitaire	TOTAL
Préparation des modules		forfait		500 000 F
Honoraires consultants	2	5	150 000F	1 500 000 F
Fournitures et reprographie				2 500 000 F
Kit participants	50	5	10 000 F	2 500 000 F
Location salle et sono		5	100 000 F	500 000 F
Pause – café	50	5 X 2	5 000 F	2 500 000 F
Hébergement participants + transports	50	5	30 000 F	7 500 000 F
Personnel d'appui	4	5	15 000 F	300 000 F
Imprévus				2 000 000 F
<b>TOTAL</b>				<b>19 800 000 F</b>

#### **Formation complémentaire des inspecteurs (techniques complémentaires de recherche d'indices)**

Désignation	Nbre de pers.	Nbre de jours	Montant unitaire	TOTAL
Préparation des modules		forfait		500 000 F
Honoraires consultants	2	5	150 000F	1 500 000 F
Fournitures et reprographie				2 500 000 F
Kit participants	30	5	10 000 F	1 500 000 F
Location salle et sono		5	100 000 F	500 000 F
Pause – café	30	5 X 2	5000 F	1 500 000 F
Hébergement participants + transports	30	5	30 000 F	4 500 000 F
Personnel d'appui	2	5	15 000 F	150 000 F
Imprévus				1 500 000 F
<b>TOTAL</b>				<b>16 150 000F</b>

#### **Formation accélérée en anglais maritime**

Désignation	Nombre de personnes	Durée	Total
Bourses de formation locale agents de contrôle	30	Sessions de 3 semaines	64 000 F X 30
<b>TOTAL</b>			<b>1 920 000 F</b>

### **Projet de budget programme d'équipement**

Désignation	nombre	Cout unitaire	total
VHF portatif	10	300 000 F	3 000 000 F
Téléphones/mobiles	10	100 000 F	1 000 000 F
Appareil photo numérique	3	250 000F	750 000 F
PC ordinateur	3	1 500 000F	4 500 000 F
Tenue d'identification inspecteur	150	20 000f	3 000 000 F
Véhicule de liaison	1	25 000 000f	25 000 000 F
<b><u>total</u></b>			<b><u>37.250.000 F</u></b>

**Total général : (19 800 000 + 16 500 000+ 1 920 000 + 37 250 000)=75 120 000 F CFA**

### **CONCLUSION**

Les mesures Etat du port seront globalement difficiles à appliquer dans tous les Etats membres de la Fao, compte tenu de la diversité des moyens et des intérêts. Mais le projet d'accord a l'avantage de nous donner des indications claires à exploiter pour mieux gérer les ressources. La sous région devrait saisir cette occasion, a travers **la Commission Sous Régionale des pêches** pour asseoir des actions concrètes pour l'application de certaines mesures au niveau des Etats membres, ne serait ce, pour **faire assumer le rôle de l'Etat du pavillon** et le contrôle des navires nationaux et ceux détenant une licence de pêche dans la sous région, les procédures communes d'inspection, les systèmes d'information et la formation. La Commission Sous Régionale pourrait **étudier un projet d'accord sous régional juridiquement contraignant avec les mesures d'accompagnement**, inspiré sur le projet Fao et dépouillé de certaines difficultés, en attendant de s'accorder plus tard sur d'autres mesures complémentaires. **Une démarche graduelle sous régionale pour atteindre les objectifs du PAI et projet d'accord juridiquement contraignant.**

**ANNEXE****(PROJET)****MANUEL DE PROCEDURE POUR LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE L'ETAT DU PORT DANS LE CADRE DE LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN**

Ce manuel a pour objet de donner quelques **indications** utiles pour les inspecteurs chargés de faire le contrôle sur les navires étrangers. Il fixe quelques **orientations** pour la procédure d'inspection

**1- LES AGENTS CHARGES DU CONTROLE**

Ce sont ceux chargés par l'Administration pour faire un travail **complexe** pouvant engager la **crédibilité de l'Etat** : inspecteurs des pêches (DPM, DITP, DPSP), inspecteurs de la marine marchande, agents des Douanes, agents de police et gendarmerie maritimes. Toutefois, l'agent de surveillance joue le rôle central dans la mise en œuvre des mesures de l'Etat du port dans le cadre de la pêche INN

Ils doivent se départir de l'idée qu'ils doivent **forcément** trouver des fautes à chaque contrôle. Le bénéfice du doute doit toujours profiter à celui qu'on contrôle.

Ils doivent avoir à l'esprit que l'arraisonnement d'un navire est un **acte aux conséquences souvent très grave**. Il peut hypothéquer de manière irréversible la vie d'un armement ou faire perdre aux travailleurs leur source de subsistance. Il peut aussi détériorer les relations entre deux Etats.

Cela ne leur empêchera pas toutefois, de faire leur travail avec **sérieux et beaucoup de discernement**.

**2- METHODES DE RECHERCHE D'INDICES POUVANT COMPROMETTRE UN NAVIRE S'ADONNANT A LA PECHE ILLICITE.****2.1 - Avant de partir en inspection**

L'inspecteur doit se prémunir de l'AVARNAV<sup>26</sup> envoyé par le port pour préparer son inspection. Ce document lui donne les premières informations sur le navire, sa cargaison, et ses caractéristiques. Un complément d'information peut être trouvé avec la documentation disponible au niveau des services de la Surveillance.

**2.2 - Avant de monter à bord** d'un navire,

L'inspecteur vérifie certains paramètres<sup>27</sup>:

- le pavillon du navire
- le numéro d'immatriculation
- l'indicatif radio
- le marquage du navire (norme FAO sans préjudice d'autres normes internationales)

<sup>26</sup> Avis d'arrivée de navire. Document donnant les caractéristiques du navire, sa cargaison, les opérations à effectuer au port

<sup>27</sup> L'indicatif radio, le numéro d'immatriculation, doivent correspondre au pavillon.

- prendre une photo du navire.

Les quatre premiers éléments réunis ont des liens étroits pour **l'identification du navire**. Les premiers éléments de doute peuvent apparaître, si le navire bat pavillon d'un pays de complaisance et /ou s'il y a incohérence entre le pavillon, le numéro d'immatriculation et l'indicatif radio ou simplement si le marquage du navire n'est pas conforme aux normes Fao. La photo servira pour les archives.

### 2.3 - Une fois a bord du navire

- Bien **décliner son identité** et donner l'objet de la visite. La courtoisie est de mise pendant toute l'inspection ;
- S'assurer vous d'être bien **en sécurité** ; éviter de boire ou manger à bord d'un navire qu'on contrôle ;
- Garder toujours un **contact radio** avec la base arrière ;
- **Inform**er cette dernière quand vous montez à bord et quand vous en descendez ;
- S'assurer que le capitaine **maîtrise votre langue**<sup>28</sup> sinon chercher un interprète ;
- Commencer par vérifier le document du capitaine, notamment s'il a **la qualification requise** pour commander un tel navire ; s'il y a incohérence, informer immédiatement la Marine Marchande ;
- Effectuer le contrôle documentaire<sup>29</sup> :
  - contrôler les documents du navire proprement dit (certificat de nationalité, certificat de classification et de jauge, certificat de sécurité). Les noms inscrits sur ces documents doivent correspondre avec les informations déjà recueillies avant de monter à bord. S'il y a incohérence, demander les justificatifs ou les explications et informer la Marine Marchande ;
  - vérifier les autorisations de pêche ;
  - vérifier la conformité du journal de pêche ;
  - vérifier les mentions du journal de navigation ;
  - contrôler les appareils de navigation utilisés.

Ces vérifications peuvent **éclairer sur les activités réelles**<sup>30</sup> du navire : constater que certains documents n'existent pas ou sont mal tenus. [Les navires douteux ont rarement un journal de pêche bien renseigné].

L'exploitation du journal de pêche ou de navigation peut être laborieuse et très longue. Faire simplement un sondage et revenir sur ce document s'il y a de forte présomption de pêche INN

<sup>28</sup> La communication peut poser problème, pendant l'inspection, un traducteur peut faciliter. Mais détenez toujours un rapport d'inspection et un procès verbal traduits dans les trois langues (français, espagnol, anglais)

<sup>29</sup> Suivre autant que possible le modèle Fao, annexe A et B

<sup>30</sup> L'exploitation du journal de pêche, peut vous donner le parcours du navire, les différentes routes et les vitesses. Selon ces éléments on peut déterminer l'activité du navire à un moment précis. Pêche ou en transit. Le journal de pêche peut être mal tenu, généralement les capitaines de pêche sont peu administratifs, essayez de tirer le maximum d'informations avec ce que vous avez pour se faire une idée de l'activité de pêche. Les vides laissés par le journal de pêche doivent être complétés par les déclarations du capitaine ou des relevées sur les informations recueillies sur les instruments de navigation par satellite s'ils existent.

Le contact avec la **base arrière (tutelle)** peut être utile pour vérifier une information : Par exemple si vous doutez du document d'autorisation de pêche présenté par le capitaine et émanant d'une autre autorité d'un Etat tiers.

Il faut noter que les navires pirates s'équipent rarement de moyens de navigation par satellite. **Le faible équipement** de navigation en rapport avec la taille du navire peut donner des indices de suspicion. Si ces moyens de navigation par satellite existent, ne pas hésiter à demander l'historique d'une partie de la navigation qui peut intéresser et le comparer avec le journal de pêche. Il peut arriver des erreurs humaines de transcription de position ou de date sur le journal de pêche. C'est l'expérience de l'inspecteur qui rentre en jeu pour déterminer si le capitaine s'est trompé de bonne foi ou non.

- Effectuer le **contrôle technique**
  - vérifier **les paramètres du navire** notamment l'autonomie en gasoil, en vivre et en eau, la capacité des cales de poisson et de congélation ;
  - vérifier maintenant les captures à bord ainsi que les emballages restants (emballages déjà imprimés ou avec étiquettes à apposer sur les cartons). Les étiquettes ou les tampons utilisés sont des éléments qui renforcent le doute ;
  - vérifier le dernier document d'inspection du dernier port fréquenté. La date revêt aussi une certaine importance.

Avec tous ces éléments, on peut avoir une idée, **si le séjour passé en mer<sup>31</sup>** correspond aux capacités du navire, et probablement si le navire a effectué un transbordement ou a été ravitaillé en mer.

Les navires pirates ne respectent pas les **dates de carénage ou la validité des assurances et des inspections de sécurité**. Un coup d'œil sur ces documents renseignerait encore plus sur le navire. **Informez la Marine Marchande** s'il y a des doutes sur ces documents.

Les navires pirates **changent souvent de nom<sup>32</sup>**, mais certains documents techniques du navire (la machine, les plans du navire) portent toujours le nom d'origine. Les bouées de sauvetage, les radeaux, les cachets, renseignent aussi souvent sur la véritable identité du navire. S'il y a un changement de nom, demander les justificatifs et au besoin contacter votre base arrière pour vérifier la vraie nationalité.

- Vérifier si le navire détient au moins à bord **le pavillon du pays<sup>33</sup>** dont il se réclame d'avoir l'autorisation de pêche et la dernière inspection dans le port de ce pays ;
- Vérifier s'il y a des membres d'équipage<sup>34</sup> du pays émetteur de la licence. Dans la sous-région ou dans le cadre de certains organes de gestion des pêches, un observateur est obligatoirement à bord ;

<sup>31</sup> Les navires de pêche qui passent un séjour prolongé en mer sont obligés de se ravitailler en mer, c'est à ces occasions que se font les transbordements. Les emballages récupérés peuvent ne pas correspondre à ceux du navire. Les positions excentrées de la zone de pêche ou l'absence d'activité de pêche pendant un long moment correspondent généralement au moment des transbordements.

<sup>32</sup> Le changement de nom peut être normal, vérifiez bien s'il y a une incohérence sur les documents présentés et vos observations à bord.

<sup>33</sup> Le navire doit posséder à bord au moins le pavillon du pays dont il se réclame d'avoir la licence pour pouvoir exercer dans ce pays.

<sup>34</sup> Généralement les autorisations de pêche sont assujetties à l'embarquement d'un minimum d'équipage de l'Etat côtier

- Vérifier la nature de l'opération que le navire inspecté compte faire au port : transbordement et exportation ou débarquement et vente dans une usine. Dans ces cas de figure, passer les informations à **la douane et au service de contrôle sanitaire** pour une prise en charge du navire s'il y a des doutes.

#### 2.4 Cas de contrôle en mer

On s'intéressera, en plus des inspections édictées plus haut, sur les engins de pêche, sur les captures trouvées sur le pont ou dans les filets, sur la congélation du produit en cours.

**Les conditions** dans lesquelles le navire a été détecté<sup>35</sup>, et arrêté, sa route et vitesse ainsi que la réaction de l'équipage à l'abordage, sont aussi des éléments à prendre en compte.

Le navire battant **pavillon d'un pays de la sous région** interpellé à la limite des frontières ou d'une zone réglementée doit faire l'objet d'une **attention particulière**. Le commandant du patrouilleur doit bien maîtriser le degré de précision de ses propres appareils de détection et de positionnement. Sa décision peut engager la **responsabilité de son Etat**. Un seuil de tolérance ou une marge d'erreur doit être bien défini par l'autorité chargée de porter une forte présomption de pêche INN.

**Le témoignage** d'un membre de l'équipage peut avoir une valeur relative (commencement de preuve) : faire usage de ce moyen avec prudence vu qu'on peut être en présence de règlement de compte.

**Après toutes ces vérifications, l'expérience de l'inspecteur et/ou du commandant de patrouilleur va jouer pour faire la synthèse de tous ces éléments afin de déterminer le degré de suspicion.**

### 3- TRAITEMENT DES RESULTATS DE L'INSPECTION

Les résultats de toutes ces inspections doivent être transmis sans délai, à l'**Autorité chargée de prendre la décision** de porter une forte présomption sur un navire de pêche INN.

L'inspecteur devra **signer et parapher** tous les documents incriminés et/ou au besoin saisir ou mettre en sécurité ces documents comme éléments de preuve.

**En cas de forte présomption**<sup>36</sup> de pêche INN, l'Autorité chargée de prendre la décision de retenir ou de dérouter le navire suspecté **doit consigner** dans un procès verbal tous les éléments fondant sa décision.

Ce procès verbal doit être **signé par le capitaine du navire**. A charge pour lui de lever les accusations dans un délai raisonnable. Aussi, il faut permettre au Capitaine du navire de d'apporter librement ses observations. L'inspecteur devra toujours disposer de types de procès verbal traduit au moins dans les trois langues suivantes : Français, Anglais, Espagnol. Une copie sera toujours laissée à bord.

<sup>35</sup>Le commandant du patrouilleur doit aussi savoir qu'il doit tenir un journal de navigation assez renseigné que précis. Le journal de navigation est un document juridique et que toute omission ou erreur peut rendre caduque la poursuite d'un navire.

<sup>36</sup> En cas de falsification sur l'identité du navire, et/ou, non détention autorisation de pêche dans la sous région, et /ou ne pas pouvoir justifier l'origine de sa cargaison, et/ou détenir des emballages non conformes au navire, et/ou détenir de captures prohibées ou des engins de pêche interdits dans la sous région et dans le pays de son pavillon, ou être signalé par les éléments de surveillance de la sous région exerçant une pêche illicite.

Les autorités du port doivent être informées des résultats des inspections, en cas de forte présomption sur un navire qui s'adonne à une pêche illicite.

L'Autorité chargée de porter une forte présomption sur un navire devra se préparer à **produire un document explicite, et détaillé** pour permettre éventuellement à la justice de bien comprendre les éléments techniques qui fondent sa décision.

Le code de la pêche et les autres textes relatifs à la pêche seront **les outils de base des magistrats** pour retrouver tous les cas de figure et les procédures à suivre avec l'Etat du pavillon pour les navires soupçonnés de pêche INN.

En cas de doute ou de manque d'éléments suffisants pouvant confondre valablement un navire, il vaut mieux renoncer à poursuivre le navire

#### **4- L'AUTORITE<sup>37</sup> CHARGÉE DE PORTER UNE FORTE PRESOMPTION SUR UN NAVIRE SOUPÇONNE DE PÊCHE INN**

L'autorité chargée de retenir ou de dérouter un navire soupçonné de pêche INN doit être expérimentée dans le domaine de contrôle des navires, posséder une bonne connaissance de la pêche et de la navigation maritime. Il est le premier avocat des navires étrangers pour évacuer toutes dérives, et finalement exercer son pouvoir de répression en cas d'infraction constatée

Il doit être capable de faire une **synthèse rapide** d'une situation avec les informations recueillies auprès des inspecteurs.

Il doit être aussi capable de défendre un dossier litigieux en justice.

Il doit se prémunir de documentations assez fournies notamment le registre international des navires, la liste des navires inscrits sur la liste noire, un carnet d'adresses pour les principaux contacts de la sous – région et des pays dont la flotte de pêche fréquente notre zone et tous autres documents lui permettant d'effectuer des vérifications rapides.

#### **5- MESURES COMMERCIALES**

Cette rubrique concerne les **agents de la Douane**, et ceux de la **Direction des Industries de Transformation de la Pêche**

**La Douane a ses propres techniques de recherche d'infraction.**

Dans le cadre de la lutte contre la pêche INN, on peut citer quelques indices qui peuvent **attirer l'attention** des agents chargés de ces contrôles :

Le navire s'adonnant à la pêche INN se fait consigner rarement par un agent consignataire bien établi. Il choisit généralement un **consignataire <Maison>** et un **manutentionnaire conciliant**. Le choix porté sur ce genre de prestataires peut donner des indications.

Le navire douteux évite aussi les usines de traitement dûment établies. **Certaines usines sont ciblées** pour « blanchir » le produit. La douane et les services sanitaires sont outillés pour suivre ce genre d'opération.

---

<sup>37</sup> Notion nouvelle, pour tenir compte de la forte responsabilité que requiert l'arrestation d'un navire étranger, la décision de retenir ou dérouter un navire est laissée à l'appréciation d'une autorité possédant certaines qualités, bien que les inspecteurs de pêche soient des agents verbalisateurs reconnus par la législation en vigueur.

**Toutes ces vérifications doivent se faire sans perturber l'activité du navire avec un minimum de perte de temps.**

**Un navire qui ne présente pas des signes douteux ne doit pas subir toutes ces vérifications**