



Kashfi Halford

Mise en œuvre de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port

Une méthodologie pour l'analyse des besoins en capacités

Table des matières

- 1 À propos du présent rapport
- 2 Résumé
- 6 Listes des abréviations et acronymes
- 7 1. Pourquoi une méthodologie d'analyse des besoins en capacités ?
 - 1.1 Introduction et contexte 7
 - 1.2 Article 21 de l'accord relatif aux MREP – Répondre aux besoins des pays en développement 8
 - 1.3 Fonctionnement de l'accord relatif aux MREP 8
 - 1.4 Élaboration de la méthodologie d'analyse des besoins en capacités 11
 - 1.5 Points à prendre en considération lorsqu'une analyse des besoins en capacités est envisagée 13
 - 1.5.1 Qui doit effectuer l'analyse des besoins en capacités ? 13
 - 1.5.2 Combien de temps faut-il prévoir pour l'analyse ? 13
 - 1.5.3 Quelles sont les exigences régionales et internationales concernant l'information ? 14
 - 1.5.4 Existe-t-il des ports qui doivent être évalués en priorité ? 14
 - 1.5.5 Quelles sont les conséquences du recours au transbordement en mer pour éviter de devoir se rendre dans des ports ? 14
 - 1.5.6 Comment s'appuyer sur le système de contrôle portuaire existant 14
 - 1.6 Étapes suivantes 15
 - 1.6.1 Les mesures de sensibilisation à la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP 15
 - 1.6.2 La réalisation des analyses des besoins en capacités 15
 - 1.6.3 La préparation au renforcement des capacités au niveau régional et international 16
 - 1.6.4 L'élaboration des plans de renforcement des capacités 16
- 17 2. Application de l'évaluation des besoins en capacités -- la méthodologie
 - 2.1 Identification des besoins en capacités à des fins de mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP⁷ 17
 - 2.1.1 Confirmation des besoins en capacités 18
 - 2.2 Analyse des capacités et des systèmes de contrôle existants⁹ 22
 - 2.2.1 Étapes préliminaires 22
 - 2.2.2 Planification des visites portuaires 22
 - 2.2.3 Identification et prise de contact avec les parties intéressées 23
 - 2.2.4 Recueil des informations 23
 - 2.2.5 Atelier initial 24
 - 2.2.6 Rencontres individuelles avec les organisations et autres composantes du système de SCS 25
 - 2.2.7 Rencontres avec les inspecteurs 25
 - 2.3 Identification des déficits de capacités et des besoins prioritaires en renforcement des capacités¹¹ 26
 - 2.3.1 Réunion de présentation des conclusions 26
 - 2.3.2 Finalisation et transmission du rapport d'analyse des besoins en capacités 26

28 Annexes

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP	29
Annexe 2: Liste de contrôle des capacités	44
Annexe 3: Questionnaire initial	48
Annexe 4: Questionnaire destiné aux inspecteurs de la pêche	52
Annexe 5: Projet de plan pour le travail sur le terrain	55
Annexe A de l'accord relatif aux MREP: Informations à fournir au préalable par les navires de pêche demandant l'autorisation d'entrer dans un port	57
Annexe C de l'accord relatif aux MREP: Résultats de l'inspection	61
Annexe 7: Analyse des FFPM (forces, faiblesses, possibilités et menaces)	66
Annexe 8: Analyse des lacunes	67

69 Notes

À propos du présent rapport

La présente publication est une mise à jour d'un document méthodologique précédemment publié par The Pew Charitable Trusts en collaboration avec le Partenariat pour la pêche africaine, un projet du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) par le biais de son groupe de travail sur la lutte contre la pêche illégale (Stop Illegal Fishing, SIF), document qui vise à aider les pays en développement à développer les capacités nécessaires à la mise en œuvre de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port.

The Pew Charitable Trusts est une organisation non gouvernementale qui participe à la conservation des océans, notamment à des travaux visant à éliminer la surpêche dans les océans. Nous travaillons activement à la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée depuis 2007.

Les travaux ayant abouti à l'élaboration de la présente méthodologie d'évaluation des besoins en capacités ont été réalisés par la société Nordenfjeldske Development Services (NFDS) pour le compte de The Pew Charitable Trusts. L'équipe de recherche était composée de Peter Manning, qui a effectué les visites sur le terrain pour six ports, et de Sandy Davies et Per Erik Bergh.

L'équipe remercie chaleureusement tous ceux qui ont participé à l'élaboration du présent rapport, notamment Adriana Fabra, Stefan Flothmann, Elsa Lee, Frank Meere et Karen Sack de The Pew Charitable Trusts ; Sloans Chimatiro du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique ; Seraphin Dedi Nadjé du Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée ; Judith Swan de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) ; Konan Angaman, Isidore Bagrou et Helguile Shep de la Côte d'Ivoire ; Martha Mukira, Stephen Ndegwa, Collins Ngoro, Barbara Side, Monor Godfrey Vincent, Simon Warui et Maxine Yalo du Kenya ; Avelino Alfiado Munwane, Manuel Castiano, Peter Flewwelling et Ivone Lichucha du Mozambique ; Adama Fale, Dame Mboup et Mamadou Ndiaye du Sénégal ; Roy Clarisse, Randolph Payet et Jude Talma des Seychelles ; Hosea Gonza Mbilinyi, Geoffrey Nanyaro et Janet Uronu de Tanzanie ; et Estelle van der Merwe de l'Afrique du Sud.

De nombreuses autres personnes ont fourni des idées et des informations précieuses, et leur contribution est tout autant appréciée. Les personnes qui ne sont pas liées à The Pew Charitable Trusts, au Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique ou à Nordenfjeldske Development Services n'approuvent pas nécessairement les résultats ou les conclusions du rapport.

Résumé

L'application de mesures coercitives au niveau des ports à l'égard des navires de pêche et des navires auxiliaires constitue un système de suivi, contrôle et surveillance (SCS) relativement rentable, ce qui explique son efficacité et son attrait. Les principaux coûts liés à l'application de ces mesures sont essentiellement ceux associés à la création et à la gestion d'un corps d'inspection dûment formé et capable de communiquer efficacement avec les organismes nationaux, notamment douaniers et portuaires, et de coopérer avec les organismes régionaux et internationaux. Ce besoin en capacités de base, aussi bien humaines qu'institutionnelles, a suscité une attention particulière lors de la négociation de l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (MREP) visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Les pays en développement étaient surtout préoccupés par les ressources requises pour se doter de ces capacités. C'est la raison pour laquelle The Pew Charitable Trusts s'est employé à développer une méthodologie simple et solide permettant aux pays de déterminer avec précision quelles capacités ils devaient renforcer et de fournir une plateforme pour l'élaboration d'un plan de renforcement des capacités qui, une fois mis en œuvre, permettrait de se conformer pleinement aux MREP.

En collaboration avec le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), par le biais de son groupe de travail sur la lutte contre la pêche illégale (Stop Illegal Fishing, SIF), et six pays africains,¹ Pew a élaboré une méthodologie d'analyse des besoins en capacités, qui fait partie d'un ensemble d'outils que nous avons aidé à créer afin que les pays disposent des instruments nécessaires pour mettre en œuvre efficacement les MREP et empêcher le plus rapidement possible les navires étrangers pratiquant la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) d'accéder à leurs ports.



Des pêcheurs trient leurs captures au port de Tema, au Ghana. Si rien n'indique que cet équipage s'est livré à des activités de pêche illicite, le Ghana fait partie des nombreux pays en développement durement frappés par la pêche illégale à grande échelle.

Mesures du ressort de l'État du port pour lutter contre la pêche INN

Aujourd'hui, lorsque des navires pratiquant une pêche illégale doivent accoster, ils peuvent choisir de faire escale dans le port le plus pratique et le plus rentable pour eux.

De ce fait, ces ports permettent à l'industrie de la pêche illégale de prospérer, une industrie qui mine la gouvernance mondiale des océans et menace la pérennité de la vie et des écosystèmes marins ainsi que les personnes qui en dépendent. L'accord relatif aux MREP est un traité ambitieux qui vise à empêcher les navires pratiquant ou soutenant la pêche INN d'accéder aux ports. Cependant, pour que cet accord soit mis en œuvre avec efficacité, il doit être accompagné d'outils permettant aux États concernés d'identifier leurs besoins en capacités humaines et institutionnelles et d'y répondre.

L'accord relatif aux MREP constitue une occasion unique d'harmoniser et de renforcer les contrôles par l'État du port au niveau mondial. Entre autres, il contraint les États du port à désigner les ports auxquels les navires battant pavillon étranger peuvent accéder ; à inspecter les navires de pêche et les navires auxiliaires battant pavillon étranger ; à interdire l'accès aux ports ou leur utilisation (notamment l'accès aux services portuaires) aux navires pratiquant la pêche INN ; et à prendre toute autre mesure en collaboration avec les États du pavillon, les États côtiers et les organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) permettant de s'assurer que la pêche est pratiquée conformément aux mesures de conservation et de gestion adoptées. Pour pouvoir lutter contre la pêche INN, les mesures du ressort de l'État du port qui seront mises en place dans le cadre de cet accord doivent être intégrées à un système de SCS plus vaste englobant la totalité de la chaîne d'approvisionnement. Les mesures du ressort de l'État du port sont particulièrement utiles pour la régulation des navires de pêche battant pavillon étranger qui naviguent en haute mer ou dans la zone économique exclusive d'un pays (ZEE). Par conséquent, ces mesures peuvent constituer un outil indispensable dans la lutte contre la pêche INN.

En règle générale, les navires de pêche battant pavillon étranger et les navires pratiquant des activités liées à la pêche convoitent les services portuaires offerts par les grands ports très équipés. Cela signifie que les efforts déployés pour mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP doivent viser en premier lieu ces grands ports prisés par les flottes hauturières. Cela dit, une fois que les navires pratiquant la pêche INN ne pourront plus accéder à ces ports, ils se tourneront vers d'autres ports, c'est pourquoi l'objectif final est de leur interdire l'accès à tous les ports.

Dans certaines parties du monde, les navires de pêche ont tendance à éviter les ports en demeurant en mer pendant des mois, leurs captures étant transbordées et les réapprovisionnements s'effectuant en mer. Ce fait souligne l'importance de mettre en place des règles qui s'appliquent également aux navires auxiliaires de pêche.

L'accord relatif aux MREP constitue une occasion unique d'harmoniser et de renforcer les contrôles par l'État du port au niveau mondial.

La méthodologie d'une évaluation des besoins en matière de capacité

Pour que l'accord relatif aux MREP soit mis en œuvre efficacement, chaque pays doit :

- Disposer de l'**autorisation légale** qui lui permet d'appliquer efficacement les dispositions de l'accord relatif aux MREP et des autres instruments juridiques internationaux concernant la pêche.
- Disposer d'un **corps d'inspecteurs en nombre suffisant, correctement formé et informé** et bien intégré au système de SCS.
- **Coopérer activement et partager systématiquement les information avec le** organismes nationaux associé au système de SCS et avec les États du port, les États du pavillon, les États côtiers, les ORGP et les autres organismes.

Notre méthodologie d'analyse des besoins en matière de capacité a été élaborée dans un format facile à utiliser et comporte des étapes claires que les États peuvent suivre pour identifier les capacités qu'ils doivent renforcer. Ce document contient des explications claires et détaillées sur l'accord relatif aux MREP, ainsi que des listes de contrôle, des questionnaires et des outils d'analyse visant à faciliter le processus d'évaluation. La méthodologie comporte trois grandes étapes pour analyser les déficits de capacités :

ÉTAPE 1: S'assurer que les besoins en capacités requis pour mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP sont adaptés au contexte du pays. Les États doivent remplir la liste de contrôle fournie pour chacun des ports et des pays analysés. La liste de contrôle implique de prendre en compte les ressources humaines et institutionnelles nécessaires pour mettre efficacement en œuvre l'accord relatif aux MREP et de les comparer à la situation actuelle de chaque pays. La liste de contrôle permet de comparer les normes nationales avec celles définies dans l'accord relatif aux MREP concernant :

- Les ressources humaines, comme les compétences des responsables des pêcheries et des ports, des rédacteurs juridiques et des inspecteurs de la pêche.
- Les principales ressources institutionnelles requises, comme un service d'inspection portuaire bien organisé et doté d'effectifs suffisants, un système d'échange d'informations, une autorisation légale appropriée et un accès à des technologies et des équipements de contrôle adéquats.

ÉTAPE 2: Analyser la performance des systèmes existants et identifier leurs capacités. Un questionnaire fournit un cadre de base permettant de déterminer dans quelle mesure l'accord relatif aux MREP concorde avec les lois et réglementations de chaque pays et dans quelle mesure ces lois et réglementations devraient être modifiées. De plus, il est essentiel d'obtenir l'appui et la participation des principales parties intéressées avant que le processus d'analyse ne débute. Pour cela, il est nécessaire d'identifier ces parties intéressées, ainsi que leur rôle et la façon dont elles collaborent et communiquent avec les autres acteurs.

Cette étape vise à identifier les acteurs, qui sont en général les suivants :

- Les organismes responsables de la pêche
- Les services des douanes
- Les autorités responsables de la mise en quarantaine
- Les responsables de l'immigration
- Les services de santé
- Les autorités portuaires
- Les autorités maritimes
- La police portuaire

Si ces acteurs ne participent pas à l'analyse des besoins, le processus ne bénéficiera pas des informations et de la légitimité nécessaires. Il arrive souvent qu'une collaboration insuffisante entre ces organismes et le ministère chargé de la pêche ou le ministère chargé des inspections portuaires vienne contrecarrer l'analyse. Un ensemble d'outils, de techniques, de questionnaires et de listes de contrôle est fourni pour aider à réaliser cette tâche et à documenter le fonctionnement du système avec précision.

ÉTAPE 3: Identifier les déficits de capacité et, par là même, les besoins en capacités. Cette étape doit être effectuée de manière précise et approfondie. Elle nécessite une analyse précise des écarts entre les capacités actuelles (en ressources humaines et institutionnelles), et les capacités requises pour mettre efficacement en œuvre l'accord relatif aux MREP. Les recommandations fournies dans ce document s'inscrivent dans un processus simplifié visant à trouver un consensus entre les parties intéressées et reposant sur la responsabilisation pour permettre la création d'une liste approuvée et hiérarchisée des besoins en capacités. Diverses instructions et techniques sont fournies dans le but de simplifier la réalisation d'une analyse solide et consensuelle, qui permettra par la suite de renforcer les capacités requises.

Pour permettre la réalisation de ces trois grandes étapes, l'analyse des besoins en capacités s'appuie sur les outils suivants :

- Une analyse de chaque article de l'accord relatif aux MREP qui énonce les capacités requises.
- Une liste de contrôle organisée par principaux domaines de capacités.
- Un questionnaire initial portant sur les capacités.
- Un questionnaire destiné aux inspecteurs de la pêche.
- Un projet de plan pour aider à organiser le travail sur le terrain.
- Des directives pour remplir les annexes A et C de l'accord relatif aux MREP.
- Des instructions sur la façon de réaliser des analyses FFPM (forces, faiblesses, possibilités, menaces) et des analyses des lacunes.

Les analyses des besoins en capacités ainsi réalisées fourniront une mesure des déficits en capacités de chaque pays qui servira de base à la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP. La méthodologie d'analyse des besoins en capacités propose également des ateliers régionaux de renforcement des capacités ; l'élaboration d'un programme générique de formation ; des méthodes régionales et internationales de partage des informations et un mécanisme pour faciliter le financement pour les pays en développement. Ces éléments constituent des processus parallèles qui permettent d'accroître la capacité d'un pays ou d'une région à mettre efficacement en place les mesures du ressort de l'État du port.

Listes des abréviations et acronymes.

MRC	Mécanisme de renforcement des capacités
PRC	Plan de renforcement des capacités
ABC	Analyse des besoins en capacités
ZEE	Zone économique exclusive
UE	Union européenne
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
OMI	Organisation maritime internationale des Nations Unies
PAI-INDNR	Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
INN ou INDNR	Illicite, non déclarée et non réglementée (pêche)
PMA	Pays les moins avancés
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
PAN-INDNR INN	Plan d'action national visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN
PPA	Partenariat pour la pêche africaine
MREP	Mesures du ressort de l'État du port
Accord relatif aux MREP	Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (MREP) visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
ORGP	Organisation régionale de gestion de la pêche
PAR-INDNR	Plan d'action régional visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN
PEID	Petits États insulaires en développement
SIF	Stop Illegal Fishing (Non à la pêche illégale)
FFPM	Forces, faiblesses, possibilités et menaces
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982
UNFSA (United Nations Fish Stocks Agreement)	Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relative à la conservation et à la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (1995)
VMS	Système de surveillance des navires

1. Pourquoi une méthodologie d'analyse des besoins en capacités ?

1.1 Introduction et contexte

Le 22 novembre 2009, la Conférence de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a adopté l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (MREP) visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. L'accord relatif aux MREP est entré en vigueur le 5 juin 2016, dès que le seuil requis a été dépassé, soit une ratification par 25 gouvernements.

L'accord a été élaboré à partir du dispositif type de la FAO sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui a été précédé par le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INDNR). L'élaboration de l'accord relatif aux MREP a débuté en mars 2007 au moment de l'adoption par le Comité des pêches de la FAO d'un calendrier de création de l'accord juridiquement contraignant relatif aux MREP. Une consultation d'experts s'est tenue à Washington en septembre 2007 pour préparer une version préliminaire du nouvel accord. Cette version a été examinée lors d'une consultation technique, qui s'est tenue en quatre séances au siège social de la FAO à Rome, en juin 2008 et janvier, mai et août 2009. Lors de la séance d'août 2009, 91 pays se sont réunis pour finaliser le texte.

Cet accord international juridiquement contraignant oblige les États du port à prendre certaines mesures contre les navires de pêche et autres navires auxiliaires battant pavillon étranger qui pratiquent ou sont suspectés de pratiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Les mesures comprennent l'interdiction d'accéder aux ports pour ces navires ; l'interdiction d'utiliser les ports et leurs services si ces navires sont déjà à quai ; et l'inspection des navires dans certains cas. Les États du port peuvent permettre aux navires pratiquant la pêche INN d'accéder à leurs ports, mais uniquement dans le but d'appliquer des mesures coercitives à leur rencontre. D'autres mesures doivent être prises selon le cas en collaboration avec les États du pavillon, les États côtiers et les ORGP. L'accord relatif aux MREP vise à mettre fin aux « ports de complaisance », soit aux ports qui attirent les navires pratiquant la pêche INN en raison du laxisme de leurs contrôles, et à aider les autorités des États du port qui permettent involontairement aux navires pratiquant la pêche INN d'accéder à leurs ports. Cette situation est souvent due à des capacités d'inspection et d'accès et de partage des informations insuffisantes.

Les mesures du ressort de l'État du port doivent être intégrées à un système de SCS plus vaste², ce qui est particulièrement utile pour réguler les navires battant pavillon étranger qui ont pêché ou peuvent avoir pêché en dehors des eaux territoriales des États du port³. Ces mesures sont généralement rentables par rapport à bien d'autres dispositifs d'un système de SCS. Les mesures s'appliquent aux navires de pêche, mais aussi à tous les navires pratiquant des activités liées à la pêche (comme le transbordement et le réapprovisionnement) pouvant avoir assisté des navires se livrant à de la pêche INN. Ceci est particulièrement important là où le transbordement et le réapprovisionnement en mer sont largement répandus.

L'accord relatif aux MREP porte sur le pouvoir d'un État du port à empêcher un navire d'accéder à un port ou d'utiliser ce port ou ses services, ainsi qu'à inspecter un navire lorsqu'il tente volontairement d'y accéder ou parvient à y accéder. Par conséquent, pour pouvoir appliquer pleinement les mesures du ressort de l'État du port, il est nécessaire de disposer d'un corps d'inspecteurs dûment formés. L'utilisation optimale des informations recueillies lors des inspections et auprès des autres composantes du système de SCS au niveau national, régional et international constitue un autre élément important de l'accord relatif aux MREP. Cela suppose que pour mettre pleinement en œuvre l'accord, il est nécessaire d'établir une bonne communication entre les organismes nationaux de gestion de la pêche, notamment les autorités douanières et portuaires ainsi que les organismes régionaux et internationaux appropriés.

1.2 Article 21 de l'accord relatif aux MREP – Répondre aux besoins des pays en développement

Au cours de la négociation de l'accord, les pays africains et d'autres pays en développement ont fait savoir qu'ils ne seraient pas en mesure de respecter les exigences de l'accord relatif aux MREP dans l'immédiat, car ils avaient besoin de temps pour développer leurs capacités, mais qu'ils souhaitaient y parvenir à terme. Les besoins en capacités d'un pays varient en fonction du contexte local et de l'ampleur des déficits en capacités, tant au niveau des ressources humaines et institutionnelles qu'au niveau de l'accès à la technologie requise. Par conséquent, il est important que chaque pays identifie soigneusement ses besoins précis et réels en capacités et élabore un plan de renforcement de ses capacités qui permettra une mise en œuvre efficace de l'accord relatif aux MREP.

L'article 21 de l'accord relatif aux MREP fournit la réponse à ce besoin en renforcement des capacités dans les pays en développement. Si cet article est appliqué de manière adéquate, il devrait jouer un rôle majeur dans la réussite de la mise en œuvre de l'accord. C'est à la lumière de cette disposition que cette méthodologie a été élaborée en collaboration avec six pays africains⁴ dans le cadre du Partenariat pour la pêche africaine du NEPAD, sous l'égide du groupe de travail sur la lutte contre la pêche illégale (Stop Illegal Fishing, SIF).

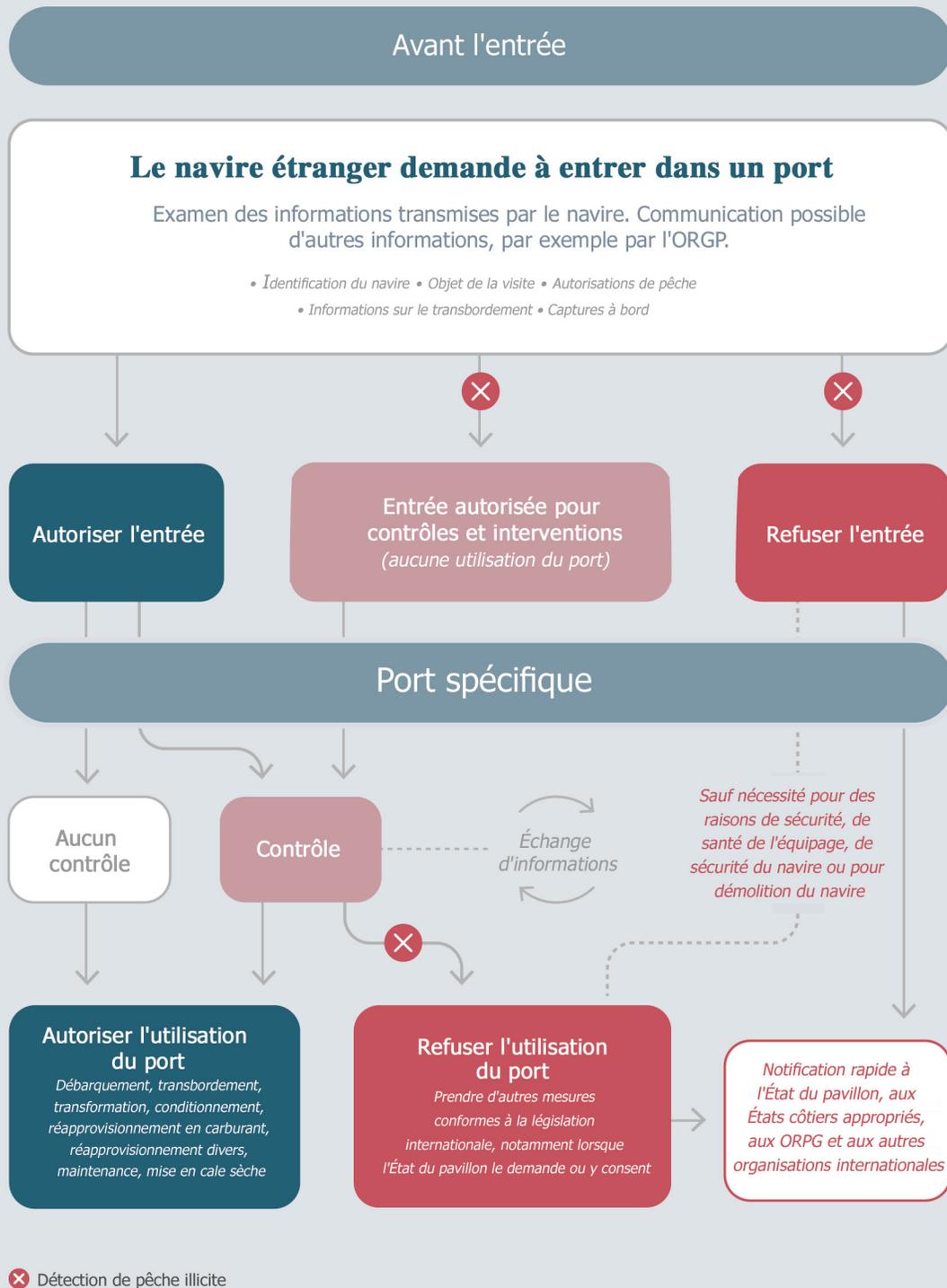
La méthodologie d'analyse des besoins en capacités constitue la première étape de la création d'un *kit de mise en œuvre* permettant d'identifier les besoins en capacités des pays en développement et d'y répondre. La méthodologie doit permettre de s'assurer que l'aide au développement fournie en vertu de l'article 21 est adaptée aux besoins prioritaires réels des pays et que le *kit de mise en œuvre* permettra de renforcer les capacités nécessaires. Toutefois, il est important de noter que l'exactitude de l'analyse dépendra des informations fournies, c'est pourquoi la méthodologie doit être appliquée de façon à favoriser une identification honnête des forces et faiblesses des systèmes afin d'éviter de gaspiller des ressources très limitées dans des domaines ne nécessitant pas de recevoir une aide prioritaire.

1.3 Fonctionnement de l'accord relatif aux MREP

1. Avant d'accéder à un port, un navigateur doit fournir à l'autorité chargée de la pêche certaines informations suffisamment à l'avance conformément aux exigences de l'État du port, notamment l'identité du navire, les captures stockées à bord, les autorisations de pêche et de transbordement et des informations sur les transbordements déjà effectués.
2. Les responsables portuaires décident d'autoriser ou de refuser l'entrée du navire dans le port en fonction du rapport fourni par le navire et de toutes les autres informations disponibles qui permettent de déterminer si le navire aurait pu être impliqué dans la pêche INN ou des activités liées à la pêche INN. Si le navire est autorisé à entrer dans le port, il tombe alors sous la juridiction de l'État du port.
3. S'il existe des preuves suffisantes que le navire a été impliqué dans des activités de pêche INN, les États du port peuvent refuser ou autoriser l'entrée du navire dans le port, mais s'ils l'autorisent, cela doit être uniquement dans le but d'inspecter le navire et de prendre les mesures appropriées à son encontre. Tout navire suspect qui accède à un port doit se voir refuser l'utilisation du port à des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des captures, ainsi que toute utilisation des services portuaires, notamment le ravitaillement en carburant, le réapprovisionnement, l'entretien et la mise en cale sèche.
4. Si un navire entre dans un port et qu'il existe un motif raisonnable de penser qu'il a été impliqué dans des activités de pêche INN, il ne doit pas être autorisé à débarquer ou transborder ses captures, ni à utiliser les services portuaires.

Figure 1

Fonctionnement de l'accord relatif aux MREP



Source: Matthew Camilleri, PhD, Food and Agriculture Organization of the United Nations

© 2016 The Pew Charitable Trusts

5. Un navire doit se voir refuser tout débarquement ou transbordement de ses captures et toute utilisation des services portuaires si : l'État du port découvre que le navire ne dispose pas d'une autorisation valide émise par l'État du pavillon ou l'État côtier pour pratiquer la pêche ou des activités liées à la pêche ; ou l'État du port dispose de preuves que les captures stockées à bord ont été pêchées en contravention avec les règles de l'État côtier ; ou l'État du pavillon ne confirme pas dans des délais raisonnables que les prises stockées à bord ont été capturées conformément aux règles des organisations régionales de gestion de la pêche.
6. Un navire ne doit pas se voir refuser l'utilisation des services portuaires si la sécurité de l'équipage ou du navire ou la santé de l'équipage sont compromises.
7. De plus, l'État du port peut devoir prendre d'autres mesures, notamment des mesures en collaboration avec l'État du pavillon et, au besoin, les États côtiers et les organisations régionales de gestion de la pêche.
8. L'État du port doit transmettre des rapports d'inspection et des informations sur les mesures prises à la suite des inspections à l'État du pavillon et, au besoin, aux autres États concernés, aux organisations régionales de gestion de la pêche, à la FAO et à toute autre organisation internationale concernée.

Besoins en capacités humaines et institutionnelles pour la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

La mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP nécessite de disposer de capacités humaines et institutionnelles suffisantes, notamment en ce qui concerne :

- L'autorisation légale établie dans la législation nationale d'appliquer efficacement les dispositions de l'accord relatif aux MREP et des autres instruments juridiques internationaux régissant la pêche et l'accès des navires aux ports.
- Un corps d'inspecteurs en nombre suffisant, dûment formé et informé et bien intégré au système de SCS.
- Un partage systématique des informations avec les organismes nationaux associés au système de SCS, notamment avec les organismes chargés de procéder à l'inspection des navires dans les ports.
- Une coopération systématique et un partage des informations avec les États du port, les États du pavillon, les États côtiers, les ORGP et les autres organismes. Bien qu'il soit souhaitable d'établir une communication bilatérale, l'instauration de systèmes régionaux et internationaux de partage d'informations est essentielle pour que l'accord relatif aux MREP soit mis en œuvre efficacement.

La mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP nécessite de disposer de capacités humaines et institutionnelles suffisantes :

1.4 Élaboration de la méthodologie d'analyse des besoins en capacités

La méthodologie a été élaborée à la suite de consultations détaillées menées dans six pays auprès de diverses parties intéressées⁵. La recherche a été principalement axée sur les pays africains en raison de leur participation active dans les négociations entourant l'accord relatif aux MREP, l'expertise des chercheurs et la collaboration entre Pew et le groupe de travail du NEPAD sur la lutte contre la pêche illégale.

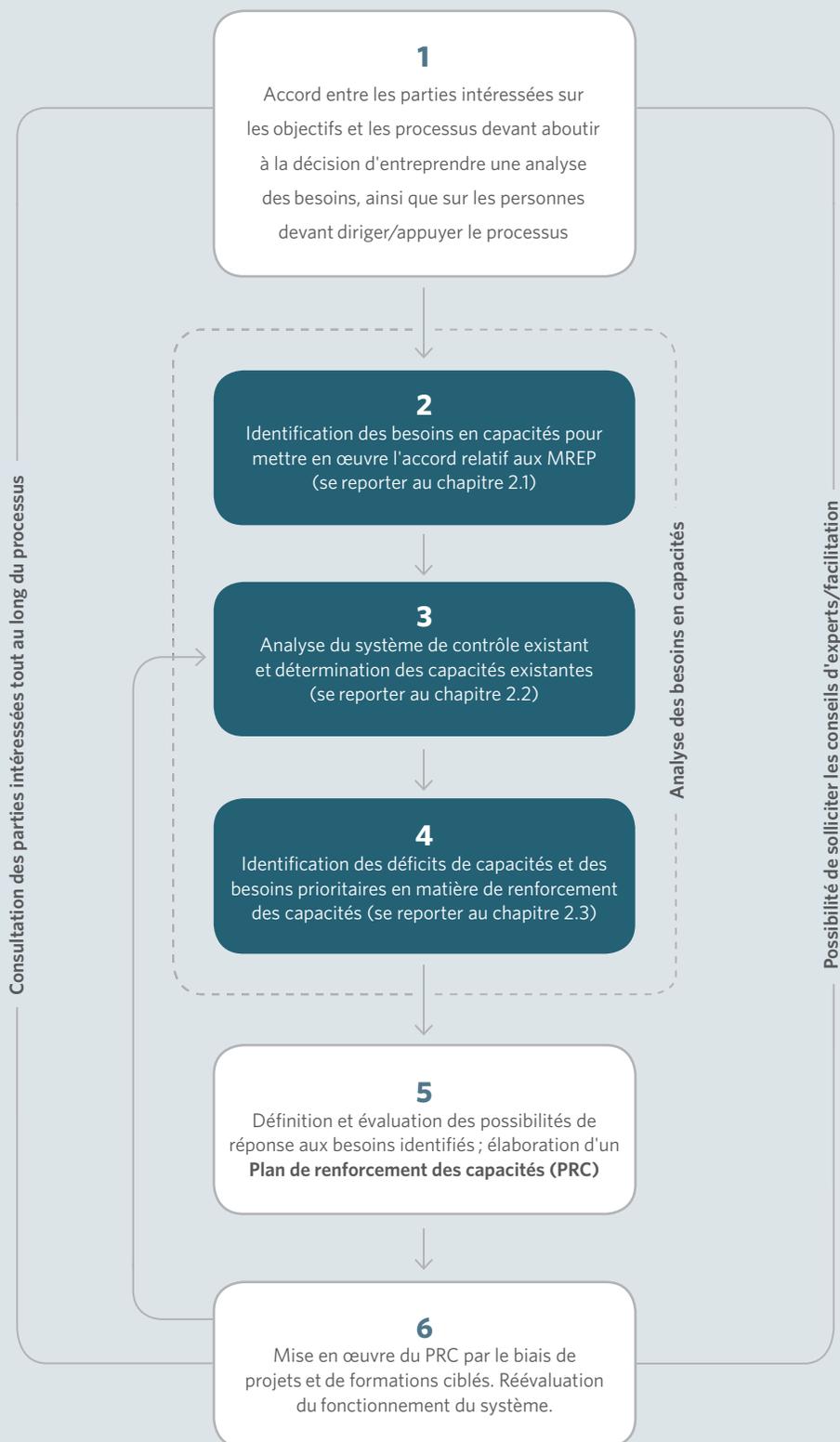
Les six pays ayant participé aux travaux ont été choisis à la suite d'une évaluation initiale des nations côtières sub-sahariennes, la priorité ayant été accordée aux États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe. Cette analyse prenait en compte le niveau de participation des États dans les négociations entourant l'accord relatif aux MREP, l'importance de la pêche pour ces États, ainsi que le niveau de trafic maritime étranger anticipé dans leurs ports. L'un des objectifs visés était de sélectionner des pays présentant des situations et des difficultés variées pour la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP. Huit pays ont été approchés pour participer à l'étude, et six ont accepté l'invitation : la Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mozambique, le Sénégal, les Seychelles et la Tanzanie.

Pour élaborer la méthodologie, une analyse partielle des besoins en capacités a été réalisée pour chacun de ces pays à l'aide d'un ensemble d'outils. L'approche adoptée consistait à ébaucher une méthodologie avant les visites sur le terrain, puis à la tester sur le terrain, pour ensuite inviter les parties intéressées à faire part de leurs critiques. Cette approche a permis d'ajuster et d'affiner la méthodologie en conséquence. Pour que le système de SCS d'un État du port soit efficace, tous ses dispositifs doivent fonctionner de manière efficace. Par conséquent, la méthodologie doit permettre d'identifier les besoins de façon la plus exhaustive possible. Toutefois, les mesures de contrôle de l'État du port doivent porter plus particulièrement sur les dispositifs du système axés sur la pêche. L'approche que nous proposons est résumée à la figure 2 et tient compte du contexte global dans lequel les capacités humaines et institutionnelles requises doivent être développées pour la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP.

Les lignes en pointillés de la figure 2 délimitent les étapes de l'analyse des besoins en capacités. Les éléments qui se trouvent au-dessus et en dessous des lignes en pointillés (étapes 1, 5 et 6) font partie du processus de renforcement des capacités, mais pas de l'analyse. L'analyse des besoins en capacités succède à la décision de l'entreprendre et se termine par l'identification des déficits de capacités (voir l'annexe 8 pour en savoir plus au sujet de l'analyse des déficits). Il est important d'engager le dialogue avec les principales parties intéressées avant d'entreprendre l'analyse des besoins afin de parvenir à un accord sur ce qui doit être fait et par qui. L'analyse des besoins sollicite la collaboration des parties intéressées à l'aide de différentes techniques (étapes 2, 3 et 4 de la figure 2, qui sont exposées en détail au chapitre 2). Une fois terminée, elle fournit les informations requises pour mettre au point un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités doit présenter une série de projets et d'interventions planifiés visant à combler systématiquement les déficits de capacités. Le système doit être périodiquement réévalué afin d'orienter les analyses des besoins ultérieures et les plans de renforcement des capacités qui en découlent.

Figure 2

Le rôle de l'analyse des besoins au sein du processus général de renforcement des capacités



1.5 Points à prendre en considération lorsqu'une analyse des besoins en capacités est envisagée

Plusieurs problèmes apparus au cours de l'étude doivent être pris en considération avant d'entreprendre une analyse des besoins en capacités en vue de mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP :

1.5.1 Qui doit effectuer l'analyse des besoins en capacités ?

Dans la mesure du possible, la méthodologie d'analyse des besoins doit être appliquée par les hauts fonctionnaires chargés de la pêche ou d'autres représentants de l'État du port.

Toutefois, les circonstances font souvent en sorte qu'il est préférable de faire appel à une aide extérieure. En effet, l'autorité chargée de la pêche peut ne pas disposer de suffisamment de personnel familier avec l'accord relatif aux MREP et en mesure de réaliser un tel exercice. Dans ces cas, il peut être préférable de faire appel à une aide extérieure pour diriger ce processus. Faire appel à une aide extérieure pour réaliser l'analyse des besoins peut comporter d'autres avantages, comme celui d'apporter une perspective neutre et nouvelle sur le fonctionnement de la pêche et des autorités qui y sont associées, ce qui peut favoriser des discussions ouvertes et franches.

L'une des possibilités consiste à embaucher une aide extérieure pour travailler étroitement avec un fonctionnaire du ministère et à leur faire assumer la responsabilité conjointe d'une tâche. Cette façon de faire permet de favoriser l'appropriation locale du processus et d'obtenir des résultats tout en apportant des compétences supplémentaires et un point de vue extérieur. La décision de savoir si une aide extérieure est requise et, le cas échéant, à quel niveau, doit être prise avant d'entreprendre l'analyse des besoins en capacités (comme indiqué à l'étape 1 de la figure 2).

1.5.2 Combien de temps faut-il prévoir pour l'analyse ?

Les processus utilisés et le temps requis pour réaliser l'analyse des besoins varieront d'un pays à l'autre. Les personnes chargées d'effectuer le travail, le nombre de ports analysés, l'éloignement des différentes institutions, la facilité avec laquelle il est possible de communiquer entre les ports et les institutions et bien d'autres facteurs entrent en ligne de compte. Toutefois, il faut compter environ deux à six mois pour effectuer cette analyse, à compter de la décision de l'entreprendre jusqu'à l'identification des déficits de capacités et des besoins prioritaires en matière de renforcement des capacités (figure 2, étapes 2 à 4).

Le calendrier suivant peut servir de base pour la réalisation de l'analyse des besoins :

- Au moins cinq jours de travaux préparatoires, notamment pour traiter les points décrits dans le chapitre 2.1 et organiser les déplacements nécessaires.
- Environ deux semaines de travail sur le terrain si un seul port est évalué et davantage de temps si d'autres ports sont évalués. Il faut compter quelques jours de plus pour chaque port supplémentaire, voire davantage si les organisations sont éloignées et que le temps nécessaire aux déplacements est important. Ce travail sur le terrain doit permettre de traiter les points décrits aux sections 2.2 et 2.3.1.
- Environ six jours pour terminer le travail de recherche et préparer le rapport d'analyse des besoins en capacités après consultation et réception des commentaires. Cette phase doit permettre de traiter les points décrits à la section 2.3.2.

À titre d'exemple, lorsqu'un seul port doit être évalué, la réalisation de l'analyse des besoins nécessitera environ 25 jours de travail sur une période de deux à six mois, selon les exigences administratives et logistiques. Il faut compter davantage de temps si d'autres ports doivent être évalués. Si les services d'un conseiller externe sont utilisés, il se peut que le processus soit plus fluide et plus proche du calendrier proposé.

1.5.3 Quelles sont les exigences régionales et internationales concernant l'information ?

Les éléments essentiels pour réussir la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP sont une bonne communication et un bon partage des informations entre les organisations nationales et internationales. Des réseaux régionaux et internationaux, ainsi que des systèmes d'information bien gérés et à jour sont essentiels. Les MREP doivent être bien intégrées au système de SCS du pays, et le corps d'inspecteurs doit pouvoir accéder facilement aux systèmes afin de partager les informations au niveau régional et international.

Bien que les contacts informels puissent s'avérer utiles pour favoriser la communication, il est essentiel d'organiser de manière formelle la collecte et l'échange des informations si des données doivent être partagées de façon systématique. Toute information concernant les déplacements des navires suspectés de pratiquer la pêche INN ou des activités qui y sont liées ou qui les pratiquent de façon avérée doit être partagée entre les régions. La non-transmission de ces informations permet souvent aux navires se livrant à la pêche INN ou à des activités illégales de passer d'une juridiction à l'autre sans être inquiétés. Cela dit, si une région parvient à fermer la porte aux pêcheurs illégaux, les navires iront autre part, d'où la nécessité de disposer d'un système d'information à jour fonctionnant à l'échelle internationale.

1.5.4 Existe-t-il des ports qui doivent être évalués en priorité ?

En règle générale, les navires de pêche battant pavillon étranger et les navires pratiquant des activités liées à la pêche convoitent les services portuaires offerts par les grands ports très équipés. Ces grands ports prisés par les flottes hauturières doivent être identifiés de manière à ce que l'accord relatif aux MREP leur soit appliqué en priorité. Cependant, l'article 21 de l'accord, qui porte sur les exigences pour les pays en développement, incite les parties intéressées à porter une attention particulière aux besoins des pays les moins avancés (PMA) et des petits États insulaires en développement (PEID). Cet article doit être interprété sans perdre de vue que l'objectif premier de l'accord est d'empêcher les ports d'accueillir des navires se livrant à la pêche illégale ou à des activités liées à la pêche illégale, ce qui, dans bien des cas, signifie qu'il convient d'aider en priorité les grands ports à renforcer leurs capacités. Par contre, une fois que les navires pratiquant la pêche INN seront bannis des ports qu'ils ont l'habitude d'utiliser, ils se tourneront vers les ports des pays les moins développés et des petits États insulaires en développement.

1.5.5 Quelles sont les conséquences du recours au transbordement en mer pour éviter de devoir se rendre dans des ports ?

Dans certaines parties du monde, de nombreux navires évitent d'aller dans les ports pendant des mois, transbordant leurs captures et se réapprovisionnant en mer⁶. Lorsqu'ils doivent accoster, ils choisissent souvent les ports les mieux équipés des États voisins. Cette situation souligne l'importance d'inspecter les navires transporteurs et de surveiller les déplacements des navires de soutage. Il pourrait être souhaitable de se focaliser sur l'identification des navires auxiliaires de pêche dans la mesure où ils peuvent aider des navires pratiquant la pêche INN, et de les contraindre à naviguer avec des transpondeurs afin de pouvoir suivre leurs déplacements. Le partage des informations d'immatriculation des navires auxiliaires faciliterait leur identification et le suivi de leurs déplacements.

1.5.6 Comment s'appuyer sur le système de contrôle portuaire existant

De nombreux pays disposent d'un système obligeant les navires de tous types à annoncer à l'avance leur entrée dans le port afin de leur attribuer un poste d'amarrage, préparer les services dont ils pourraient avoir besoin et planifier les inspections prévues dans le cadre des accords adoptés par le biais de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ces exigences sont généralement établies par les autorités portuaires, mais d'autres organisations (p. ex. les douanes), peuvent également y ajouter leurs propres exigences. Pour des raisons

d'amélioration de l'efficacité et de conformité avec l'article 5 de l'accord relatif aux MREP, les exigences définies dans l'accord doivent être intégrées au système existant de contrôles de l'État du port.

Les lois et réglementations nationales peuvent nécessiter des ajustements, par exemple pour les adapter aux délais exigés entre l'entrée dans le port et la transmission des informations minimales selon l'annexe C de l'accord relatif aux MREP.

1.6 Étapes suivantes

L'utilité de la méthodologie d'analyse des besoins devrait être mieux reconnue maintenant que l'accord relatif aux MREP est en vigueur et que davantage d'États du port le ratifient. Il est possible que le traité risque de ne pas être mis en œuvre efficacement et de ne pas générer l'impact souhaité sur la pêche INN. Le succès de l'accord repose sur la coopération des États du port dans sa mise en œuvre. Pour conserver cet élan, il est nécessaire de promouvoir activement l'accord et sa mise en œuvre. Certaines des mesures qui peuvent être prises pour promouvoir sa mise en œuvre sont indiquées aux sections suivantes.

1.6.1 Les mesures de sensibilisation à la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

L'enclenchement du processus d'analyse des besoins en capacités peut encourager les pays à signer, ratifier et mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP. De plus, les États peuvent prendre les mesures suivantes au niveau national et régional pour accroître l'efficacité de l'accord :

- **Accroître la sensibilisation.** La ratification de l'accord relatif aux MREP constitue une première étape importante et doit être encouragée par le biais d'initiatives de sensibilisation au niveau opérationnel et politique. Ces initiatives pourraient consister à présenter la méthodologie d'analyse des besoins lors de réunions régionales et nationales, particulièrement celles liées au système de SCS, afin de souligner l'intérêt des MREP aux autres intervenants du système de SCS. L'utilisation des sites Internet appropriés sur la pêche INN, les systèmes de SCS, les projets ou programmes pertinents et les ORGP, entre autres, peut aider à accroître la sensibilisation.
- **Dialoguer avec les organisations donatrices.** Sensibiliser les donateurs et les partenaires au rôle de l'accord relatif aux MREP, à sa rentabilité et à sa capacité à mieux utiliser de manière systématique les informations recueillies par le biais d'autres outils des systèmes de SCS.
- **Élaborer des outils pratiques de mise en œuvre.** Un kit d'outils de mise en œuvre constitue une bonne façon d'attirer l'attention sur les possibilités de renforcement des systèmes de SCS ainsi que sur l'accord relatif aux MREP. Ce kit pourrait inclure la méthodologie d'analyse des besoins en capacités, un guide de mise en œuvre et d'autres outils utiles.
- **Coordonner l'accord avec d'autres approches visant à lutter contre la pêche INN.** Rechercher les synergies possibles avec d'autres mesures destinées à lutter contre la pêche INN susceptibles de développer les capacités et les systèmes d'information. Ces mesures peuvent comprendre l'élaboration de plans d'action nationaux et régionaux sur la pêche INN ; des mesures d'ordre commercial comme la réglementation de l'Union européenne sur la pêche INN (qui est entrée en vigueur en janvier 2010 et qui comprend un système de certification des captures) et des exigences de signalement aux ORGP, comme des systèmes de documentation des captures.

1.6.2 La réalisation des analyses des besoins en capacités

La réalisation d'une analyse des besoins au moyen de la méthodologie exposée au chapitre 2 doit être fortement encouragée pour chaque port et doit être entreprise dès que les circonstances le permettent. Toutefois, si les ressources sont limitées ou que des priorités doivent être fixées, les analyses des besoins doivent porter dans un premier temps sur les principaux ports utilisés par les navires de pêche et les navires auxiliaires battant pavillon

étranger. Dans un deuxième temps, les analyses doivent porter sur les ports vers lesquels les navires impliqués dans la pêche INN sont susceptibles de se tourner pour éviter les mesures de répression. Dans tous les cas, une fois qu'un accord a été trouvé avec les parties prenantes du port en ce qui concerne les besoins en ressources humaines et institutionnelles, l'élaboration des plans de renforcement des capacités doit commencer.

1.6.3 La préparation au renforcement des capacités au niveau régional et international

Parallèlement au processus d'analyse des besoins, les mesures suivantes peuvent être prises pour préparer la mise en œuvre du plan de renforcement des capacités :

- **Une coordination régionale.** L'une des possibilités consiste à organiser des ateliers destinés aux responsables des systèmes de SCS et au personnel associé, tant au niveau des pays que des ORGP. Ces ateliers peuvent porter sur :
 - les types d'informations qui, lorsqu'elles sont échangées entre les pays, peuvent améliorer l'efficacité des systèmes de SCS en fournissant aux inspecteurs portuaires des informations déterminantes pour lutter efficacement contre la pêche INN par l'application des MREP ;
 - le partage systématique des informations au niveau régional ;
 - une vision régionale de l'utilisation des MREP qui pourrait améliorer les efforts régionaux en matière de système de SCS et tirer parti du partage des informations au niveau régional ;
 - les contacts entre les corps d'inspecteurs, le personnel de niveau intermédiaire des systèmes de SCS et d'autres intervenants afin de favoriser la coopération régionale et faire avancer les choses.
- **Des programmes et modules de formation génériques sur le renforcement des capacités.** Préparer du matériel générique qui pourrait servir de base à la formation des principales parties intéressées, comme les inspecteurs, les gestionnaires de système de SCS, les douaniers, le personnel des autorités portuaires, les juristes et le personnel administratif. Ce matériel doit être basé sur les directives relatives à la formation des inspecteurs (annexe E de l'accord relatif aux MREP) et être conçu pour faciliter sa mise à jour et son adaptation aux situations et exigences de formation propres à chaque pays.
- **Un mécanisme de renforcement des capacités.** Envisager la création d'un ou plusieurs mécanismes offrant un soutien cohérent à la mise en œuvre de l'accord relatif aux PREM aux pays en développement à l'appui de l'article 21 de l'accord.
- **Des systèmes de partage des informations au niveau régional et international.** Envisager la création de systèmes régionaux et internationaux de partage des informations visant à soutenir la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP et d'autres initiatives sur la pêche INN.

1.6.4 L'élaboration des plans de renforcement des capacités

Une fois l'analyse des besoins en capacités terminée, les pays pourront élaborer des plans de renforcement des capacités. Pour ce faire, ils peuvent considérer les points suivants :

- Identifier les besoins en matière de renforcement des capacités.
- Coordonner le renforcement des capacités humaines et institutionnelles de manière à ce que les institutions deviennent fonctionnelles dès que possible : les priorités en matière de renforcement des capacités doivent viser à rendre le système rapidement fonctionnel.
- Embaucher des spécialistes pour concevoir des formations et des supports de formation, ainsi que pour faciliter la réforme ou le développement des institutions lorsque c'est nécessaire.
- Envisager de créer un environnement de formation virtuel au niveau régional (un système en ligne d'aide à l'enseignement et à l'apprentissage) pour la formation à distance ou l'enseignement en face à face.



Les ports constituent le principal point d'entrée des produits de la pêche sur le marché. L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port permet d'empêcher les navires de pêche battant pavillon étranger suspectés de se livrer à la pêche illégale de débarquer leurs captures, et ainsi d'empêcher l'entrée sur le marché des produits de la mer pêchés illégalement.

- Mettre en œuvre le plan de renforcement des capacités.
- Évaluer l'analyse des besoins une fois le plan de renforcement mis en œuvre. Identifier tout besoin en matière de renforcement des capacités qui n'aurait pas été satisfait. Par exemple, les inspecteurs peuvent avoir suivi une formation, mais ne pas connaître suffisamment bien les instruments ou manquer de confiance en eux pour appliquer ce qu'ils ont appris. Dans de telles circonstances, faire appel à un inspecteur expérimenté pour former le personnel sur le terrain pourrait améliorer considérablement l'efficacité des inspections portuaires.

2. Application de l'évaluation des besoins en capacités -- la méthodologie

2.1 Identification des besoins en capacités à des fins de mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP⁷

Le but est de s'assurer que les besoins en capacités nécessaires pour mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP sont parfaitement compris dans le contexte du pays qui est évalué.

Outre les capacités humaines et institutionnelles requises pour mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP, il existe des besoins non liés aux capacités que les pays doivent prendre en compte. En voici des exemples :

1. La sélection de ports désignés et l'annonce de ces ports sur le site Internet approprié et sur le permis de pêche.
2. La distribution de cartes professionnelles aux inspecteurs indiquant qu'ils sont formés aux inspections et autorisés à les réaliser.

3. L'élaboration d'un code de conduite compatible avec la procédure d'inspection et visant à guider les inspecteurs.
4. La création d'un formulaire de rapport d'inspection conforme aux exigences figurant en annexe C de l'accord relatif aux MREP.
5. La désignation d'une autorité faisant office de point de contact pour l'échange d'informations et leur transmission à la FAO.
6. L'intégration au système global de contrôle de l'État du port.
7. L'intégration à d'autres mesures visant à lutter contre la pêche INN et les activités associées.

2.1.1 Confirmation des besoins en capacités

Tous les articles de l'accord relatif aux MREP se rapportant à une capacité requise sont répertoriés à l'annexe 1, et les incidences en termes de capacités sont définies en quatre colonnes afin d'indiquer le processus entrepris :

1. Article de l'accord relatif aux MREP
2. Contenu pertinent de l'article
3. Exigence de l'accord relatif aux MREP
4. Capacité requise

Les capacités nécessaires pour assurer une mise en œuvre réussie de l'accord relatif aux MREP se divisent en deux catégories principales : **les capacités humaines** et **les capacités institutionnelles**. Par « institutions », on entend ici à la fois les règles (lois, réglementations et procédures) et les modalités organisationnelles nécessaires à la mise en œuvre du système global de contrôle de l'État du port.

Une liste synthétique des besoins en ressources humaines et institutionnelles a été établie en étudiant de manière approfondie l'accord relatif aux MREP et en tenant compte des capacités requises figurant dans la dernière colonne de l'annexe 1 (Capacité requise). Cette liste est résumée dans le tableau 1 : Exigences en ressources humaines et institutionnelles de l'accord relatif aux MREP (le tableau énonce aussi brièvement la capacité importante que constitue l'accès à la technologie appropriée [article 21.4(c)]).

L'annexe 1 a servi de base à l'annexe 2 qui présente une **liste de contrôle des capacités requises** pouvant être utilisée pour évaluer le niveau des capacités de chaque port et pays examiné.

Par nécessité, cette approche a identifié les capacités requises de l'Accord en utilisant des termes relativement généraux. Pour mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP, un pays doit commencer par déterminer comment les dispositions de l'Accord seront appliquées, ce qui nécessite de définir de façon plus précise les besoins en capacités du port et du pays en question. Cette question doit être considérée au tout début de la réalisation de l'analyse des besoins, éventuellement dans un atelier initial portant sur les annexes 1 et 2 et le tableau 1. Si nécessaire, la liste de contrôle des capacités de l'annexe 2 doit être adaptée, notamment pour ajouter des remarques permettant de confirmer toute exigence inhabituelle.

Les capacités requises pour permettre une mise en œuvre réussie de l'accord relatif aux MREP se divisent en deux catégories principales : les capacités humaines et les capacités institutionnelles.

TABLEAU 1: Capacités humaines et institutionnelles requises pour la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

Capacités en ressources humaines

Les responsables des pêcheries et des ports ainsi que les rédacteurs juridiques doivent :

- a. Comprendre, outre l'accord relatif aux MREP de 2009, les dispositions des instruments internationaux de gestion de la pêche se rapportant aux États du pavillon, aux États côtiers et aux États du port, en particulier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM), l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995 (UNFSA), l'Accord de conformité de la FAO de 1993 et le Code de conduite pour une pêche responsable de 1995 de la FAO. Ils doivent également connaître les exigences de toute ORGP à laquelle ils appartiennent et de tout engagement national pertinent (p. ex., le Plan d'action national visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN, soit le PAN-INDNR). Ceci est nécessaire pour pouvoir élaborer les politiques appropriées et recommander aux autorités législatives des mesures à intégrer à la législation et aux réglementations nationales.
- b. Comprendre le système global de contrôle de l'État du port qui s'applique aux navires de pêche marchande et les autres mesures visant à lutter contre la pêche INN et les activités qui y sont liées auxquelles les mesures du ressort de l'État du port doivent être intégrées et coordonnées (article 5).
- c. Comprendre les besoins en ressources humaines et institutionnelles, notamment l'autorisation légale, les procédures, la coordination et les systèmes d'information, qui sont nécessaires pour mettre en œuvre les mesures du ressort de l'État du port au regard de l'Accord ou, selon le cas, pour examiner et modifier les institutions existantes afin de répondre aux exigences de l'accord relatif aux MREP.

Les inspecteurs de pêche⁸ doivent :

- a. Parfaitement connaître les dispositions pertinentes de l'accord relatif aux MREP.
- b. Être formés aux procédures d'inspection telles que précisées à l'article 13 et à l'annexe B ainsi qu'aux procédures d'inspection existantes du système de contrôle de l'État du port.
- c. Être capables de concevoir un plan d'échantillonnage pour l'inspection des navires ou comprendre l'importance de le faire. Cela signifie que les navires ne seront pas tous inspectés, mais que le plan d'échantillonnage dépendra du niveau d'inspection qui a été jugé approprié conformément à l'article 12.
- d. Savoir utiliser les systèmes de codage internationaux nécessaires à la réalisation des rapports d'inspection et décrits au paragraphe d de l'annexe D.
- e. Connaître les dispositions et les exigences des instruments internationaux de gestion de la pêche des ORGP pertinentes et de l'accord relatif aux MREP pour savoir qui doit recevoir les rapports d'inspection en vertu de l'article 15.
- f. Conformément à l'article 17, recevoir une formation qui doit comprendre au minimum les éléments décrits en annexe E :
 1. Éthique.
 2. Questions relatives à la santé et la sécurité.
 3. Lois et réglementations nationales applicables, domaines de compétences, ainsi que mesures de conservation et de gestion des ORGP pertinentes et des lois internationales applicables.
 4. Collecte, évaluation et conservation des preuves.
 5. Procédures générales d'inspection, notamment rédaction de rapports et techniques d'interrogation.
 6. Analyse des justificatifs, notamment des journaux de bord, documents électroniques et historique du navire (nom, propriétaire et pavillon), requis pour valider les informations fournies par le capitaine du navire.
 7. Arraisonnement et inspection des navires, notamment l'inspection des cales et le calcul du volume des cales.
 8. Vérification et validation des informations liées aux débarquements, transbordements, transformations et captures demeurant à bord, notamment l'utilisation des facteurs de conversion pour les produits et espèces.
 9. Identification des espèces de poissons, prise des mesures et collecte d'autres paramètres biologiques.
 10. Identification des navires et de l'engin de pêche, et techniques d'inspection et de mesure de l'engin de pêche.
 11. Utilisation du système de contrôle des navires et des autres systèmes de suivi électronique.
 12. Mesures à prendre à la suite d'une inspection.

TABLEAU 1: Ressources humaines et institutionnelles requises pour mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP

Capacités en ressources humaines

Le personnel administratif ainsi que le personnel chargé de contrôler le système de SCS doit :

Maîtriser les technologies afin de les utiliser de façon optimale et de communiquer les informations obtenues aux bonnes personnes.

Les juges, juristes et procureurs doivent :

Parfaitement connaître les instruments internationaux pertinents régissant la pêche (notamment l'accord relatif aux MREP), les exigences des ORGP, ainsi que les procédures et les législations nationales relatives à la pêche.

Capacités en ressources institutionnelles

Pour mettre correctement en œuvre les MREP, les pays doivent se doter :

- a. D'un service d'inspection portuaire bien organisé disposant d'effectifs suffisants.
- b. D'inspecteurs correctement formés et en nombre suffisant pour mener des inspections minutieuses dans les ports désignés et à un niveau conforme aux dispositions de l'accord relatif aux MREP.
- c. D'un système d'échange d'informations permettant aux États du port :
 - De recueillir, conserver et analyser les informations fournies à l'avance par les navires désirant entrer dans un port (article 8.1 et annexe A) et de partager ces informations avec les principales parties intéressées et d'autres organisations nationales.
 - D'assurer, conformément à l'article 16 et à l'annexe D, des échanges électroniques directs d'informations à l'aide du système de codage international et de faire connaître les ports désignés et les mesures prises par le biais d'un site Internet.
 - De signaler aux États du pavillon et, au besoin, aux États côtiers, aux ORGP et aux autres organisations internationales : tout refus d'entrée dans un port (article 9) ; tout refus d'utilisation des installations portuaires à un navire déjà à quai (article 11.3) ; toute rétractation d'un refus d'utilisation des installations portuaires (article 11.5) ; les résultats des inspections (article 15), notamment la nationalité du capitaine (article 15 [a][ii]) ; tout motif raisonnable portant à croire qu'un navire aurait pu s'être livré à la pêche INN ou à des activités qui y sont liées, ainsi que les mesures subséquentes qui ont été prises (article 18) ; les résultats de tout recours entrepris (article 19) et toute mesure prise par l'État du pavillon découlant des mesures du ressort de l'État du port (article 20.5).
 - De fournir les informations requises pour permettre à la FAO de suivre efficacement la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP (article 24.1).
 - D'établir des exigences en matière d'information compatibles avec les normes adoptées au niveau régional et international (article 6).
- d. D'un accès aux technologies et équipements de surveillance appropriés (article 21.4 [c]).

TABLEAU 1: Ressources humaines et institutionnelles requises pour mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP

Autorisation légale

Élaborer des dispositions organisationnelles et des instructions claires pour mettre en place des mesures de gestion appropriées, compatibles avec les lois internationales et nationales, contre les navires en infraction :

- a. Une législation nationale qui s'applique aux navires (article 1 [j]) pratiquant la pêche (article 1 [c]) et des activités liées à la pêche (article 1 [d]).
- b. Une disposition législative stipulant que l'Accord s'applique à tous les navires battant pavillon étranger (à l'exception des navires des États voisins pratiquant la pêche artisanale et des porte-conteneurs, tel qu'énoncé à l'article 3.1 [a] et [b]).
- c. Une coordination et une intégration au niveau national avec les autres contrôles portuaires et les autres activités de suivi, contrôle et surveillance (article 5).
- d. Une législation exigeant que les navires détiennent une autorisation pour entrer dans un port (article 8) et fournissent des informations avant d'y entrer (article 8). Les informations minimales que les navires doivent fournir sont indiquées à l'annexe A.
- e. Un mécanisme juridique permettant de refuser l'entrée dans le port aux navires qui pratiquent ou sont suspectés de pratiquer la pêche INN.
- f. Un mécanisme juridique permettant d'interdire aux navires qui sont déjà à quai et qui pratiquent la pêche INN ou des activités qui y sont liées d'utiliser les installations portuaires à des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des captures, ainsi que tout autre service portuaire.
- g. L'autorisation légale de partager des informations avec les parties pertinentes mentionnées dans l'accord relatif aux MREP, notamment des informations confidentielles (la confidentialité des informations peut être respectée au sein du groupe de personnes auxquelles ces informations sont communiquées).
- h. Une disposition législative autorisant à prendre d'autres mesures compatibles avec le droit international, notamment des mesures demandées par l'État du pavillon ou auxquelles il a consenti.
- i. Une législation et des procédures permettant à un État du pavillon considéré comme une partie intéressée en vertu de l'accord relatif aux MREP d'appliquer des mesures coercitives lorsqu'un État du port signale une infraction liée à la pêche INN pour laquelle des preuves suffisantes existent (article 20.4).
- j. Des lois de l'État du port qui régissent la pêche INN et les activités qui y sont liées auxquelles les navires battant pavillon étranger se livrent en dehors des limites de la juridiction nationale.

2.2 Analyse des capacités et des systèmes de contrôle existants⁹

L'objectif de cette étape consiste à analyser les performances des systèmes en place et à identifier les capacités existantes afin d'obtenir un point de référence permettant d'identifier les déficits de capacité. Ce point de référence permet également de mesurer les progrès accomplis en matière de renforcement des capacités.

2.2.1 Étapes préliminaires

Voici les étapes qui peuvent être réalisées avant la visite d'un port ou d'un pays.

Questionnaire initial

Un questionnaire initial (annexe 3) peut aider à collecter les informations de base avant le début de l'analyse des besoins, en particulier si un conseiller externe est chargé de l'opération. Ce questionnaire permet d'aider à planifier les réunions qui doivent avoir lieu avant l'arrivée dans le pays. Cependant, le questionnaire nécessite d'être familiarisé avec les mesures du ressort de l'État du port et leur mise en œuvre, ce qui n'est pas toujours le cas. Le questionnaire peut également servir de base aux discussions tenues au cours de l'analyse des besoins en fournissant une liste de questions à poser, car la majeure partie des informations collectées via ce questionnaire seront utilisées dans le rapport d'analyse des besoins.

Copies des formulaires

Il convient de rassembler une copie de tous les formulaires utilisés. Il s'agit des formulaires suivants :

- a) Le formulaire utilisé pour recueillir les informations avant l'entrée dans le port. En général, les autorités portuaires demandent aux navires de fournir certaines informations avant leur entrée dans le port (habituellement par le biais du consignataire du navire). Les informations demandées concernent l'identité du navire et le but de sa visite dans le port afin de lui attribuer un poste d'amarrage adapté et de préparer les services dont il pourrait avoir besoin. La transmission d'informations préalables, qui est requise en vertu de l'article 8.1 et de l'annexe A de l'accord relatif aux MREP, doit normalement être intégrée au système existant de demande d'informations préalables. Il se peut que le formulaire utilisé doive être modifié de manière à répondre aux exigences de l'accord relatif aux MREP.
- b) Le formulaire du rapport d'inspection portuaire. Lorsqu'il existe, ce formulaire s'avère très utile et doit donc être demandé. Dans la mesure où il permet de savoir ce que couvre le régime d'inspection actuel, ce formulaire peut servir de base aux discussions avec les inspecteurs (se reporter à la section 2.2.7 ci-dessous). Il se peut que le formulaire de rapport utilisé doive être modifié de manière à répondre aux exigences de l'article 14 et de l'annexe C de l'accord relatif aux MREP.

Copies des lois et réglementations

Il convient d'obtenir des copies des lois et réglementations associées se rapportant à la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP. Les lois concernées sont bien entendu celles liées au droit maritime et au droit de la pêche, notamment à la marine marchande, mais d'autres lois peuvent également être pertinentes pour l'analyse des besoins, comme les lois douanières. L'examen de ces documents permet de déterminer dans quelle mesure l'accord relatif aux MREP cadre avec les lois et réglementations existantes d'un pays et dans quelle mesure ces lois et réglementations devraient être modifiées.

2.2.2 Planification des visites portuaires

L'annexe 5 fournit les principes directeurs de la planification des visites sur le terrain que doit effectuer un conseiller externe. Ces directives devront également être suivies par les fonctionnaires du pays. Toutefois,

l'approche pourra être différente suivant les situations, par exemple en consacrant davantage de temps à certaines tâches ou en organisant les réunions différemment.

2.2.3 Identification et prise de contact avec les parties intéressées

Avant que le processus d'analyse ne débute, il est essentiel d'identifier les principales parties intéressées et d'obtenir leur appui et leur participation. Pour l'autorité chargée de la pêche, cela n'est peut-être pas aussi simple qu'il n'y paraît, en particulier pour ce qui est de l'article 5 (a) de l'accord relatif aux MREP, qui demande aux parties signataire de l'Accord d'intégrer les mesures du ressort de l'État du port relatives à la pêche au système global de contrôle de l'État du port. Sans cela, l'analyse ne pourra pas bénéficier des informations, de la légitimité, ainsi que du soutien des responsables gouvernementaux et des autres parties prenantes du système. Une fois les principales parties intéressées identifiées, elles doivent s'entendre sur les objectifs de l'analyse, sa portée et le processus à suivre.

Le système global de contrôle de l'État du port (qui concerne notamment le travail, la sécurité en mer et la pollution) étant sous l'autorité d'organisations gouvernementales autres que les pêcheries, il est nécessaire de déterminer la manière dont les inspections seront coordonnées. En général, les inspections font intervenir les organisations suivantes :

- Les organismes responsables de la pêche
- La douane
- Les responsables de la mise en quarantaine
- Les responsables de l'immigration
- Les autorités portuaires
- Les autorités maritimes
- La police portuaire

Bien souvent, la coopération entre ces organismes et les ministères chargés de la pêche et des inspections portuaires est faible ou inexistante, bien que certains membres de leur personnel entretiennent parfois des contacts informels entre eux. Tout au long du travail sur le terrain, il convient de recenser les parties intéressées et de tenter de comprendre les voies de communication et le mode de fonctionnement qui guident leurs échanges.

Si l'analyse se déroule de façon intensive, ce qui est souvent le cas lorsqu'elle est réalisée par un conseiller externe, il est nécessaire de s'entendre sur les réunions à organiser et de décider qui y participera (plusieurs personnes réunies en atelier ou des rencontres individuelles) et qui les organisera.

Dans le cadre du processus d'analyse, il est nécessaire d'examiner les lois et réglementations régissant l'entrée et la sortie du port des navires battant pavillon étranger pratiquant la pêche ou des activités liées à la pêche afin de déterminer quelles autorités, quels processus et quelles procédures existent déjà et quelles lois ou modifications législatives seraient nécessaires pour répondre aux exigences de l'accord relatif aux MREP.

2.2.4 Recueil des informations

Il est important de consulter différentes parties intéressées, car chacune est susceptible de contribuer de façon importante à l'analyse (p. ex. les inspecteurs portuaires/de la pêche peuvent fournir des renseignements précieux sur l'efficacité des lois et réglementations en vigueur, alors que les juristes peuvent fournir des renseignements sur la pertinence des preuves que les inspecteurs recueillent).

Les informations peuvent être recueillies au moyen d'entretiens, de discussions de groupe, de questionnaires, ou encore par l'examen de rapports ou d'autres documents. Il serait utile de réexaminer les questionnaires et listes de contrôle ci-après afin d'améliorer le recueil des informations. Si les personnes concernées remplissent consciencieusement ces questionnaires, la majeure partie des informations requises pour réaliser une analyse des besoins en capacités pourra être extraite des documents suivants :

1. Liste de contrôle des capacités (annexe 2)
2. Questionnaire initial (annexe 3)
3. Questionnaire destiné aux inspecteurs de la pêche (annexe 4)

Différentes méthodes peuvent être utilisées pour analyser les informations. Effectuée en collaboration avec un petit groupe de parties intéressées, une analyse des forces, faiblesses, possibilités et menaces (FFPM, se reporter à l'annexe 7), peut aider à organiser les informations recueillies de façon systématique et logique.

Une analyse des rôles et responsabilités des parties prenantes peut également permettre de mieux comprendre et documenter le fonctionnement actuel du système.

Lors du recueil des informations, il est important de souligner leur confidentialité, car nombreux seront ceux qui seront naturellement réticents à dévoiler des faiblesses. Il est également important de vérifier les informations recueillies, notamment celles qui l'ont été lors d'entretiens ou de discussions de groupe, afin de s'assurer qu'elles sont exactes.

Les résultats de l'analyse doivent être partagés avec les parties intéressées, surtout avec celles qui ont fourni des informations. Ceci aidera à gagner leur confiance.

2.2.5 Atelier initial

Comme première étape, il est proposé d'organiser un atelier qui aura été préparé avec soin pour les parties prenantes des différentes organisations responsables des visites portuaires et des autres dispositifs du système de SCS. L'objectif de cet atelier est triple :

1. Expliquer en quoi consiste l'accord relatif aux MREP, en quoi il peut aider à éliminer la pêche INN, ainsi que pourquoi et comment les différentes organisations nationales doivent aider à sa mise en œuvre. Les principales questions qui devront être soulevées au cours de cet atelier sont les suivantes :
 - a) Pourquoi un système de mesures du ressort de l'État du port est-il nécessaire ?
 - b) Que peut-il permettre d'accomplir ?
 - c) Quels sont les éléments essentiels pour que les mesures du ressort de l'État du port soient efficacement appliquées dans votre pays ?
2. Une fois que les parties prenantes ont bien compris l'accord relatif aux MREP, elles doivent avoir la possibilité de dire comment elles aimeraient que le système de mesures du ressort de l'État du port fonctionne à l'avenir. Cela leur permet de se focaliser sur une vision positive qu'elles peuvent s'approprier plutôt que de se focaliser sur les défauts. De plus, cela permet de les impliquer dans l'identification des dispositions pratiques et des ressources humaines requises dans leurs ports pour mettre efficacement en œuvre l'Accord. Cet exercice est particulièrement important pour convertir les besoins en capacités de l'accord relatif aux MREP en capacités réelles requises sur le terrain pour un port spécifique.
3. L'atelier permet aux différentes organisations qui gèrent l'entrée des navires dans les ports de se rencontrer et d'identifier les domaines où elles doivent coopérer. Dans la mesure où les employés de ces organisations ne se connaissent pas, il serait souhaitable qu'ils nouent des relations entre eux afin de favoriser leur coopération dans la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port.

De par sa nature, l'atelier initial permet de lancer le processus qui consiste à comparer les besoins en capacités du pays (résultat de la réflexion sur la façon dont l'accord relatif aux MREP peut être appliqué au pays) avec les capacités existantes. La différence entre les deux représente les déficits de capacités ou les besoins en renforcement des capacités.

2.2.6 Rencontres individuelles avec les organisations et autres composantes du système de SCS

Après l'atelier initial, il convient d'organiser des rencontres individuelles avec les principales organisations responsables des visites portuaires et les autres organisations participant au processus global de SCS afin de recueillir des informations supplémentaires permettant :

- De détailler **les procédures existantes et les voies de communication** utilisées lorsqu'un navire battant pavillon étranger souhaite accéder à un port.
- De décrire le **fonctionnement du système de SCS** auquel les inspections portuaires et les mesures du ressort de l'État du port doivent être intégrées (article 5 [b]) et avec lequel des canaux de communication et d'échanges d'information directs doivent être instaurés.
- D'évaluer comment **intégrer au mieux les mesures du ressort de l'État du port** au système global de contrôle de l'État du port.

Il est important de répertorier les voies de communication et les processus existants afin de savoir quels dispositifs existent, comment ils fonctionnent et à quel moment les décisions sont prises.

La situation actuelle constituant le point de départ de tout nouveau développement, il est important d'évaluer cette situation de façon la plus exacte possible. L'étape qui suit l'analyse des besoins en capacités est celle de l'élaboration d'un plan de renforcement des capacités. Ce plan, qui est élaboré à partir des résultats de l'analyse des besoins en capacités, s'appuiera, réformera ou remplacera les dispositifs déjà en place pour créer les institutions nécessaires pour mettre efficacement en œuvre les mesures du ressort de l'État du port.

2.2.7 Rencontres avec les inspecteurs

Les inspecteurs portuaires étant des intervenants-clés, il est essentiel de les rencontrer au cours d'une réunion de groupe. Il doit leur être demandé d'apporter le formulaire qu'ils utilisent pour effectuer une inspection, et le cas échéant, le formulaire dans lequel ils rapportent les résultats de l'inspection.

L'une des approches possibles consiste à demander à chacun des inspecteurs de remplir le Questionnaire destiné aux inspecteurs de la pêche (annexe 4) au début de la rencontre. Les réponses fournies par les inspecteurs devront ensuite être analysées. Le fait de commencer par le questionnaire permet de se faire une bonne idée des opinions des inspecteurs avant qu'ils n'aient l'occasion de se consulter. Cela permet d'aborder des sujets qui n'auraient peut-être jamais été soulevés autrement.

Pour déterminer si les inspecteurs ont une bonne connaissance des conventions et codes internationaux, il est possible d'utiliser l'annexe C de l'accord relatif aux MREP et les directives sur l'annexe C, qui se trouvent à l'annexe 6¹⁰. Il est en effet important de connaître ces conventions et codes internationaux pour rédiger des rapports d'inspection concis et compréhensibles par tous les pays.

Il est également conseillé que les inspecteurs présents assistent ensemble au déroulement d'une inspection. Cela peut permettre de dissiper toute fausse idée ayant pu naître lors des discussions. Même si les inspecteurs ont suivi une formation, le fait de côtoyer un inspecteur expérimenté leur est souvent bénéfique. Une formation sur le terrain peut d'ailleurs permettre à certains inspecteurs de parfaire leurs compétences. Il convient de prendre note de l'annexe B de l'accord relatif aux MREP concernant les procédures d'inspection de l'État du port lors de la réunion avec les inspecteurs et de l'observation de l'inspection.

2.3 Identification des déficits de capacités et des besoins prioritaires en renforcement des capacités¹¹

L'étape suivante du processus consiste à identifier les déficits de capacités et les besoins en renforcement des capacités.

Exactitude et exhaustivité sont les mots d'ordre. Une analyse précise des écarts entre les capacités actuelles (en ressources humaines et institutionnelles) et les capacités requises pour mettre efficacement en œuvre l'accord relatif aux MREP doit être réalisée. Le recours à la technique du « card storming »¹² peut s'avérer être le meilleur moyen de faciliter ce processus, d'obtenir un consensus entre les parties prenantes et d'identifier les lacunes qui existent dans l'ensemble du système. Voici des exemples de questions qui pourraient être posées aux participants:

- Quelles sont les capacités minimums requises pour mettre efficacement en œuvre l'accord relatif aux MREP ?
- Quelles sont les capacités supplémentaires qui pourraient être exploitées efficacement ?
- Quels sont les besoins en capacités les plus importants ? (Les besoins pouvant être nombreux, un consensus doit déterminer dès le départ ceux qui doivent être satisfaits en priorité.)

Le principal objectif est de créer la liste de contrôle des capacités, puis de s'assurer que les parties prenantes approuvent tous les éléments qui y sont inscrits. C'est à partir du contenu de cette liste de contrôle que seront établis les besoins prioritaires en capacités.

2.3.1 Réunion de présentation des conclusions

Il convient d'organiser un atelier de deux à trois heures avec les principales parties intéressées ayant participé à l'atelier initial pour leur présenter les résultats de l'analyse des besoins. Cela permet aux parties intéressées proches des institutions concernées ou en faisant partie de commenter les résultats. Cette réunion permet également d'affiner les résultats. La liste de contrôle des capacités peut être utilisée pour entamer la discussion.

2.3.2 Finalisation et transmission du rapport d'analyse des besoins en capacités

La version préliminaire du rapport d'analyse des besoins, qui est rédigée par le conseiller ou toute autre personne désignée au début du processus, doit être transmise aux principales parties intéressées afin qu'elles puissent la commenter une dernière fois avant sa finalisation.

La structure du rapport peut varier d'un port à l'autre, mais les lignes directrices figurant dans le tableau 2 peuvent aider à le rédiger.

Le principal objectif est de créer la liste de contrôle des capacités, puis de s'assurer que les parties prenantes approuvent tous les éléments qui y sont inscrits. C'est à partir du contenu de cette liste de contrôle que seront établis les besoins prioritaires en capacités.

TABLEAU 2: Structure générale du rapport d'analyse des besoins en capacités

Section	Commentaires et endroit où les informations sont regroupées
Introduction et contexte	Cette section indique l'auteur du rapport ainsi que la date et le lieu où il a été rédigé et contient des informations générales sur le pays, le port et le contexte de l'analyse des besoins
Contexte national	<p>Cette section est basée sur les informations contenues dans le Questionnaire initial et les informations collectées au cours des entretiens et ateliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Un organigramme, ou la liste des parties intéressées, leurs rôles par rapport aux MREP et les voies de communication b. Un aperçu des navires étrangers utilisant le port c. Les considérations régionales : ORGP, exigences de signalement, systèmes destinés à l'échange des informations liées au système de SCS ou aux MREP d. Les problèmes associés à la pêche INN e. Toute autre information nationale pertinente
Systèmes actuels liés aux MREP	<p>Section basée sur les informations contenues dans le Questionnaire destiné aux inspecteurs et les informations collectées au cours des ateliers, des entretiens et de l'observation d'une inspection portuaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Présentation des MREP actuelles et identification des procédures et voies de communication utilisées lorsqu'un navire battant pavillon étranger souhaite entrer dans un port, et les différents moyens possibles d'évaluer comment intégrer au mieux les mesures du ressort de l'État du port au système global de contrôle de l'État du port b. Présentation du système de SCS auquel les inspections portuaires et les MREP doivent être intégrées et avec lequel des canaux directs de communication et d'échanges d'informations doivent être instaurés c. Présentation des systèmes d'information pertinents qui ont été mis en place pour prendre en charge les MREP ou le système de SCS d. Présentation des lois et réglementations pertinentes et de leur concordance avec les exigences imposées par les MREP
Analyse des besoins en capacités	<p>Cette section est basée sur la Liste de contrôle des capacités créée à partir des informations collectées pendant les entretiens, les ateliers et la réunion de présentation des conclusions :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Analyses et commentaires sur les capacités existantes et les déficits en ressources humaines b. Analyses et commentaires sur les capacités existantes et les déficits en ressources institutionnelles
Résumé des besoins en capacités classés par ordre de priorité	<p>Cette section est basée sur la liste de contrôle des capacités et les informations recueillies au cours de la réunion de présentation des conclusions aux parties intéressées :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Besoins hiérarchisés en ressources humaines et institutionnelles pour mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP
Annexes	<p>Cette section est basée sur l'ensemble des informations et documents recueillis :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Formulaires actuellement utilisés pour les MREP et les activités qui y sont liées b. Formulaires remplis c. Personnes rencontrées d. Rapports ou notes rédigés après les ateliers, le cas échéant e. Lois et réglementations nationales pertinentes

Annexes



Le garde-côte et officier marinier de 3e classe Matthew Cole aide le sergent Ibrahim Bangura du service de police maritime de la Sierra Leone à embarquer sur un navire après une opération conjointe de la police de la Sierra Leone et des É.-U. visant à arraisonner un navire de pêche dans l'océan Atlantique le 26 juin 2011.

Annexe 1 : Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Le tableau suivant répertorie chaque article de l'accord relatif aux MREP et les besoins en capacités correspondants. Lors de la réalisation d'une analyse des besoins en capacités au niveau régional ou national, il est nécessaire de consulter ce tableau pour connaître les besoins plus spécifiques ou plus détaillés d'une région ou d'un pays en particulier. Bien qu'il soit préférable de consulter ce tableau avant d'entreprendre l'analyse des besoins, il est tout de même utile de s'y référer lors des étapes ultérieures de l'analyse des besoins.

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
Article 1 Emploi des termes	<p>(c) On entend par « pêche » la recherche, l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou le prélèvement de poissons ou toute activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle aboutisse à l'attraction, à la localisation, à la capture, à la prise ou au prélèvement de poissons ;</p> <p>(d) On entend par « activités liées à la pêche » toute opération de soutien, ou de préparation, aux fins de la pêche, y compris le débarquement, le conditionnement, la transformation, le transbordement ou le transport des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués dans un port, ainsi que l'apport de personnel et la fourniture de carburant, d'engins et d'autres provisions en mer ;</p> <p>(j) Par « navire », on entend tout navire, vaisseau de quelque type que ce soit ou navire utilisé ou équipé pour être utilisé, ou prévu pour être utilisé, pour la pêche ou pour des activités liées à la pêche.</p>	Législation nationale applicable aux navires (article 1 [j]) pratiquant la pêche (article 1 [c]) et des activités liées à la pêche (article 1 [d]).	Capacité juridique d'analyser la législation actuelle et de la modifier si nécessaire afin qu'elle s'applique aussi bien aux navires pratiquant la pêche qu'à ceux pratiquant des activités liées à la pêche.
Article 3 Application	<p>1. Chaque Partie, en sa qualité d'État du port, applique le présent Accord aux navires qui ne sont pas autorisés à battre son pavillon et qui cherchent à entrer dans son ou ses port(s) ou qui se trouvent dans l'un de ses ports, à l'exception :</p> <p>(a) des navires d'un État voisin se livrant à une pêche artisanale de subsistance, à condition que l'État du port et l'État du pavillon coopèrent pour faire en sorte que ces navires ne se livrent pas à la pêche INDNR ni à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR ; et</p> <p>(b) des porte-conteneurs qui ne transportent pas de poisson ou, s'ils en transportent, seulement du poisson qui a été débarqué auparavant, à condition qu'il n'existe pas de sérieuses raisons permettant de soupçonner que ces navires se sont livrés à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.</p> <p>2. En sa qualité d'État du port, une Partie peut décider de ne pas appliquer le présent Accord aux navires affrétés par ses ressortissants pour pêcher exclusivement dans des zones placées sous sa juridiction nationale et exerçant leurs activités sous son autorité. Ces navires sont soumis de la part de l'État Partie à des mesures aussi efficaces que celles qu'il applique aux navires autorisés à battre son pavillon. Le présent Accord s'applique à la pêche pratiquée dans les zones marines qui est illicite, non déclarée et non réglementée, au sens de l'article 1 (e) du présent Accord, ainsi qu'aux activités liées à la pêche en soutien d'une telle pêche.</p> <p>3. Le présent Accord s'applique à la pêche pratiquée dans les zones marines qui est illicite, non déclarée et non réglementée, au sens de l'article 1 (e) du présent Accord, ainsi qu'aux activités liées à la pêche en soutien d'une telle pêche.</p>	Législation applicable aux navires battant pavillon étranger pratiquant la pêche ou des activités qui y sont liées devant comprendre les exceptions mentionnées aux articles 3.1 (a) et (b) et devant concorder avec l'article 3.2 si une décision est prise en ce sens.	Capacité juridique d'analyser la législation actuelle et de l'adapter pour permettre l'application de l'accord relatif aux MREP aux navires battant pavillon étranger tels que définis à l'article 1 et pour tenir compte, le cas échéant, des exceptions mentionnées dans le présent Article.

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
<p>Article 5 <i>Intégration et coordination au niveau national</i></p>	<p>Dans la mesure du possible, chaque Partie :</p> <p>(a) intègre ou coordonne les mesures du ressort de l'État du port liées à la pêche dans le système plus vaste de contrôles exercés par l'État du port sur les pêches ;</p> <p>(b) intègre les mesures du ressort de l'État du port dans un ensemble d'autres mesures visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR en tenant compte, selon qu'il convient, du Plan d'action international de la FAO de 2001 visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR ; et</p> <p>(c) prend des mesures pour assurer l'échange d'informations entre organismes nationaux compétents et pour coordonner les activités de ces organismes relatives à la mise en œuvre du présent Accord.</p>	<p>a) Les parties intéressées doivent être consultées et informées à propos de l'accord relatif aux MREP.</p> <p>b) La législation nationale doit donner aux parties concernées les moyens de mettre en œuvre l'accord relatif aux MREP.</p> <p>c) Un document de politique pertinent doit intégrer et expliquer les MREP (p. ex., le PAN-INDNR), dans le contexte du système de SCS relatif à la pêche.</p> <p>d) Un système opérationnel doit être mis en place pour favoriser l'échange d'informations et la coordination avec les organisations nationales externes et les partenaires concernés.</p> <p>e) L'État doit participer à l'établissement d'un système de coordination des activités liées à la mise en œuvre des MREP.</p>	<p>a) La capacité politique/ juridique d'intégrer les MREP :</p> <p>i. à la législation et aux réglementations liées au système global de contrôle de l'État du port ; et</p> <p>ii. aux autres mesures visant à empêcher la pêche INN.</p> <p>b) Un mécanisme de consultation des principales parties intéressées et des organisations nationales externes et de partage des informations entre elles.</p> <p>i. Système de communication efficace entre les autorités des ports, des douanes et des pêcheries permettant l'échange d'informations sur l'accord relatif aux MREP.</p> <p>ii. Système opérationnel visant à coordonner les activités avec les autres organisations nationales qui participent à l'application des MREP.</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
<p>Article 6 <i>Coopération et échange d'informations</i></p>	<p>1. Pour promouvoir la mise en œuvre effective du présent Accord et compte dûment tenu des exigences de confidentialité appropriées à respecter, les Parties coopèrent et échangent des informations avec les États appropriés, la FAO, d'autres organisations internationales et les organisations régionales de gestion de la pêche, y compris sur les mesures adoptées par ces organisations régionales de gestion de la pêche en relation avec l'objectif du présent Accord.</p> <p>2. Dans la mesure du possible, chaque Partie prend des mesures visant à appuyer les mesures de conservation et de gestion adoptées par d'autres États et d'autres organisations internationales pertinentes.</p> <p>3. Les Parties coopèrent, aux niveaux sous-régional, régional et mondial, à l'application effective du présent Accord, y compris, le cas échéant, par l'intermédiaire de la FAO ou d'organisations et d'arrangements régionaux de gestion de la pêche.</p>	<p>a) Collaboration de l'État avec les organisations nationales, la FAO, les ORGP et d'autres organisations de gestion de la pêche présentant un intérêt pour l'État.</p> <p>b) Mise en place de dispositions législatives nationales favorisant le partage d'informations relatives aux navires et à leur conformité au niveau bilatéral, régional et international.</p> <p>c) Mise en place d'un système favorisant l'échange d'informations entre les parties et les organisations régionales et internationales.</p> <p>d) Mise en place d'un système permettant d'évaluer et de mettre en œuvre des mesures de gestion externes présentant un intérêt pour l'État (p. ex. pour soutenir les États voisins, les ORGP et les organisations régionales de la pêche).</p>	<p>a) Compréhension par les hauts fonctionnaires chargés de la pêche et des ports de l'impact de l'accord relatif aux MREP et des autres mesures visant à lutter contre la pêche INN afin de favoriser leur collaboration active et éclairée avec la FAO, les ORGP et les autres organisations internationales.</p> <p>b) Sensibilisation des hauts fonctionnaires chargés de la pêche et des ports aux mesures prises par les autres États et les organisations internationales concernées pour les encourager à apporter leur soutien.</p> <p>c) Système d'échange d'informations compatible avec les normes adoptées au niveau régional et international.</p> <p>d) Mandats clairs autorisant la mise en place de mesures de gestion appropriées compatibles avec les lois internationales et nationales contre les navires en infraction, en réponse à des demandes formulées par les États voisins et les ORGP.</p>
<p>Article 7 <i>Désignation des ports</i></p>	<p>1. Chaque Partie désigne et fait connaître les ports dans lesquels les navires peuvent demander à entrer en vertu du présent Accord. Chaque Partie communique une liste des ports concernés à la FAO, qui en donnera la publicité voulue.</p> <p>2. Dans la mesure du possible, chaque Partie fait en sorte que chaque port qu'elle a désigné et fait connaître, conformément au paragraphe 1 du présent article, dispose de moyens suffisants pour mener des inspections en vertu du présent Accord.</p>	<p>a) Désignation des ports adaptés aux navires étrangers.</p> <p>b) Informations disponibles sur les ports désignés (p. ex. contenues dans la documentation associée aux permis, sur un site Internet gouvernemental ou diffusées par un autre moyen).</p> <p>c) Inspecteurs de la pêche disponibles dans les ports désignés pour réaliser les inspections.</p>	<p>a) Moyen de faire connaître les ports désignés.</p> <p>b) Nombre suffisant d'inspecteurs correctement formés disponibles dans les ports désignés pour réaliser les inspections.</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
Article 8 <i>Demande préalable d'entrée au port</i>	<p>1. Chaque Partie exige, au minimum, avant d'autoriser à un navire l'entrée dans son port, que lui soit communiquée l'information requise à l'annexe A.</p> <p>2. Chaque Partie exige que l'information visée au paragraphe 1 du présent article soit communiquée suffisamment à l'avance pour que l'État du port ait le temps de l'examiner.</p>	<p>a) Mise en place d'une législation nationale permettant de recueillir les informations requises avant l'entrée dans le port.</p> <p>b) Mise en place d'un système de collecte, d'évaluation, de stockage et de partage des informations fournies à l'avance.</p>	<p>a) Mise en place d'une législation nationale permettant de recueillir les informations requises avant l'entrée dans le port.</p> <p>b) Mise en place d'un système de collecte, d'évaluation, de stockage et de partage des informations fournies à l'avance par les navires de pêche ou leurs représentants.</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
<p>Article 9 Autorisation ou refus d'entrée dans le port</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sur la base de l'information pertinente requise en vertu de l'article 8, ainsi que de toute autre information qu'elle peut requérir afin de déterminer si le navire cherchant à entrer dans son port s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, chaque Partie décide d'autoriser, ou de refuser, l'entrée dans son port du navire en question et communique sa décision au navire ou à son représentant. 2. Dans le cas d'une autorisation d'entrée, le capitaine ou le représentant du navire sont tenus de présenter l'autorisation d'entrée au port aux autorités compétentes de la Partie dès son arrivée au port. 3. Dans le cas d'un refus d'entrée dans le port, chaque Partie communique sa décision prise en vertu du paragraphe 1 du présent article à l'État du pavillon du navire et, selon qu'il convient et dans la mesure du possible, aux États côtiers, aux organisations régionales de gestion de la pêche et aux autres organisations internationales pertinentes. 4. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, lorsqu'une Partie dispose de preuves suffisantes pour établir que le navire cherchant à entrer dans ses ports s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, en particulier si ce navire figure sur une liste de navires s'étant livrés à une telle pêche ou à des activités liées à cette pêche adoptée par une organisation régionale de gestion de la pêche pertinente conformément aux règles et procédures de cette organisation et au droit international, la Partie interdit au navire d'entrer dans ses ports, en tenant dûment compte des paragraphes 2 et 3 de l'article 4. 5. Nonobstant les paragraphes 3 et 4 du présent article, une Partie peut autoriser un navire visé par ces paragraphes à entrer dans ses ports exclusivement afin de l'inspecter et de prendre d'autres mesures appropriées conformes au droit international qui soient au moins aussi efficaces que l'interdiction d'entrer dans le port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR. 6. Lorsqu'un navire visé aux paragraphes 4 ou 5 du présent article se trouve au port pour quelque raison que ce soit, la Partie interdit au navire en question d'utiliser ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson ainsi que pour d'autres services portuaires, tels que, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche. Les paragraphes 2 et 3 de l'article 11 s'appliquent dans ces cas, <i>mutatis mutandis</i>. L'interdiction d'utiliser les ports à ces fins doit être conforme au droit international. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Pouvoir décisionnel et procédure établis par la législation pour autoriser ou refuser l'entrée dans le port. b) Communication des décisions à l'État du pavillon du navire, ainsi qu'aux États côtiers concernés, aux organisations régionales de gestion de la pêche et aux autres organisations internationales. c) Accès et connaissance des listes des navires se livrant à la pêche INN. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Pouvoir décisionnel et procédure établis par la législation pour autoriser ou refuser l'entrée dans le port. b) Système approprié pour communiquer à l'État du pavillon du navire, ainsi qu'aux États côtiers concernés, aux organisations régionales de gestion de la pêche et aux autres organisations internationales les actions entreprises. c) Accès et connaissance des listes des navires se livrant à la pêche INN.

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
Article 11 Utilisation des ports	<p>1. Lorsqu'une Partie autorise un navire à entrer dans ses ports, elle n'autorise pas ce navire, conformément à sa législation et sa réglementation et de manière compatible avec le droit international, y compris au présent Accord, à utiliser ses ports pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson qui n'a pas été débarqué antérieurement ainsi que pour d'autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant et l'avitaillement, l'entretien ou le passage en cale sèche (... <i>si le navire ne répond pas aux exigences décrites dans les sous-paragraphes (a) à (e) concernant les autorisations de pêche pertinentes des États du pavillon et côtiers; s'il n'existe aucune confirmation de l'État du pavillon que la pêche a été pratiquée conformément aux exigences de l'ORGP; ou s'il existe un motif raisonnable de suspecter des pratiques de pêche INN</i>).</p> <p>2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une Partie n'interdit pas à un navire visé audit paragraphe d'utiliser les services de ses ports lorsqu'ils sont : (a) indispensables à la sécurité ou à la santé de l'équipage ou à la sécurité du navire, à condition que le besoin de ces services soit dûment prouvé ; ou, (b) selon le cas, pour la mise au rebut du navire.</p> <p>3. Lorsqu'une Partie interdit l'utilisation de ses ports conformément au présent article, elle notifie cette mesure dans les meilleurs délais à l'État du pavillon et, selon le cas, aux États côtiers, organisations régionales de gestion de la pêche compétentes et autres organisations internationales appropriées.</p> <p>4. Une Partie ne lève son interdiction d'utiliser son port prise à l'égard d'un navire en vertu du paragraphe 1 du présent article que s'il existe des preuves suffisantes attestant que les motifs de l'interdiction sont inadéquats ou erronés ou qu'ils ne s'appliquent plus.</p> <p>5. Lorsqu'une Partie lève l'interdiction mentionnée au paragraphe 4 du présent article, elle le notifie dans les meilleurs délais à ceux qui avaient été informés de l'interdiction en vertu du paragraphe 3 du présent article.</p>	<p>a) Mise en place de mécanismes juridiques permettant d'interdire aux navires pratiquant la pêche INN d'utiliser les installations portuaires à des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des captures, etc.</p> <p>b) Refus par l'État du port d'utilisation du port si le navire ne fournit pas un permis de pêche valide émis par l'État du pavillon ou l'État côtier concerné, si la pêche n'est pas conforme aux exigences de l'ORGP ou s'il existe un motif raisonnable de suspecter des pratiques de pêche INN.</p> <p>c) Notification aux parties et États concernés de toute mesure prise par l'État du port.</p> <p>d) Notification aux organisations et États concernés de l'annulation du refus d'utilisation du port par l'État du port.</p>	<p>a) Mise en place d'une législation permettant de refuser l'entrée dans un port aux navires battant pavillon étranger pratiquant des activités de pêche INN dans des zones en dehors de la juridiction nationale.</p> <p>b) Mise en place de mécanismes juridiques permettant d'interdire aux navires pratiquant la pêche INN d'utiliser les installations portuaires à des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des prises, etc.</p> <p>c) Mise en place de procédures et de systèmes de communication permettant à l'État du port d'informer rapidement et complètement les parties et États concernés des mesures prises concernant un navire.</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
<p>Article 12 Niveaux et priorités en matière d'inspection</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chaque Partie inspecte dans ses ports le nombre de navires nécessaire afin d'atteindre un niveau annuel d'inspections suffisant pour parvenir à l'objectif du présent Accord. 2. Les Parties s'efforcent de s'accorder sur les niveaux minimaux pour l'inspection des navires, par l'intermédiaire, selon le cas, des organisations régionales de gestion de la pêche, de la FAO ou de quelque autre manière. 3. En déterminant quels sont les navires à inspecter, une Partie accorde la priorité : <ol style="list-style-type: none"> (a) aux navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou à utiliser un port, conformément au présent Accord ; (b) aux demandes d'autres Parties, États ou organisations régionales de gestion des pêches pertinents souhaitant l'inspection de certains navires, en particulier lorsque ces demandes sont étayées par des indications de pêche INDNR ou d'activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR par les navires en question ; et (c) aux autres navires pour lesquels il existe de sérieuses raisons de soupçonner qu'ils se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Nécessité pour toutes les parties d'atteindre le nombre minimum annuel d'inspections portuaires des navires décidé par les ORGP, la FAO et d'autres organisations. b) Nécessité pour les parties de se doter d'un plan d'inspection respectant les exigences de priorité énoncées aux paragraphes 3 [a], [b] et [c] et d'une méthode juste et rationnelle de sélection des autres navires à inspecter pour au moins atteindre le niveau minimum d'inspections requis. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Nombre suffisant d'inspecteurs dûment formés disponibles pour atteindre le niveau minimum annuel d'inspections convenu. b) Capacité de concevoir et de mettre en œuvre un plan d'inspection qui traite en priorité les navires décrits aux paragraphes 3 [a], [b] et [c] de l'accord relatif aux MREP et qui sélectionne les autres au hasard afin d'atteindre au moins le nombre minimum d'inspections. c) Système de communication efficace conforme aux articles 12.2 et 12.3.

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
Article 13 Conduite des inspections	<p>1. Chaque Partie fait en sorte que ses inspecteurs s'acquittent des fonctions énoncées à l'annexe B en tant que norme minimale.</p> <p>2. Chaque Partie, en effectuant les inspections dans ses ports :</p> <p>(a) veille à ce que les inspections soient réalisées par des inspecteurs dûment qualifiés et habilités à ces fins, compte tenu en particulier des dispositions de l'article 17 ;</p> <p>(b) veille à ce que, avant une inspection, les inspecteurs soient tenus de présenter au capitaine du navire une pièce adéquate attestant de leur qualité d'inspecteur ;</p> <p>(c) veille à ce que les inspecteurs puissent examiner toutes les zones pertinentes du navire, le poisson se trouvant à bord, les filets et tout autre engin de pêche et équipement, ainsi que tout document ou fichier conservé à bord permettant de vérifier que les mesures de conservation et de gestion sont respectées ;</p> <p>(d) exige que le capitaine du navire fournisse aux inspecteurs toute l'assistance et toute l'information nécessaires et leur montre, selon que de besoin, le matériel et les documents pertinents ou des copies, certifiées conformes, de ces derniers ;</p> <p>(e) en cas d'arrangements appropriés avec l'État du pavillon d'un navire, invite cet État à participer à l'inspection ;</p> <p>(f) fait tous les efforts possibles afin d'éviter de retarder indûment le navire, de limiter le plus possible les interférences et les inconvénients, y compris toute présence inutile d'inspecteurs à bord, et d'éviter toute action de nature à compromettre la qualité du poisson se trouvant à bord ;</p> <p>(g) fait tous les efforts possibles afin de faciliter la communication avec le capitaine ou les principaux membres d'équipage du navire, y compris afin que l'inspecteur soit accompagné, selon le cas et lorsque cela est nécessaire, par un interprète ;</p> <p>(h) veille à ce que les inspections soient menées de manière correcte, transparente et non discriminatoire et ne constituent un harcèlement pour aucun navire que ce soit ; et</p> <p>(i) n'empêche pas le capitaine de communiquer avec les autorités de l'État du pavillon, conformément au droit international.</p>	<p>a) Nécessité pour l'État de disposer d'un corps d'inspecteurs capables de réaliser des inspections minutieuses, approfondies et efficaces conformément aux procédures décrites à l'article 11 et à l'annexe B.*</p> <p>Inspecteurs formés au minimum selon les dispositions de l'article 17 et de l'annexe E.</p>	<p>a) Corps d'inspecteurs organisé de manière professionnelle ; inspecteurs identifiables, habilités et exerçant leurs fonctions conformément au code de bonnes pratiques adopté afin de satisfaire, notamment, les exigences de l'article 13.2 (h).</p> <p>b) Inspecteurs formés pour effectuer des inspections conformément aux dispositions de l'article 13 et des procédures énoncées à l'annexe B, et dont le programme de formation comprend les points mentionnés à l'annexe E.</p> <p>c) Plans opérationnels de communication avec les États du pavillon.</p> <p>d) Moyens de communication adéquats.</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
Article 14 <i>Résultats des inspections</i>	Chaque Partie joint, au minimum, l'information requise à l'annexe C au rapport écrit sur les résultats de chaque inspection.	Les rapports d'inspection doivent respecter la norme minimale énoncée en annexe C.**	Les formulaires de rapport d'inspection doivent comprendre au minimum les éléments énoncés en annexe C.**
Article 15 <i>Transmission des résultats de l'inspection</i>	Chaque Partie transmet les résultats de chaque inspection à l'État du pavillon du navire inspecté et, selon le cas : (a) aux Parties et États appropriés, y compris : (i) aux États pour lesquels l'inspection a permis de constater que le navire s'était livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR dans les eaux relevant de leur juridiction nationale ; et (ii) à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant. (b) aux organisations régionales de gestion des pêches appropriées ; et (c) à la FAO et aux autres organisations internationales appropriées.	Nécessité pour les parties de transmettre les résultats des inspections à l'État du pavillon du navire inspecté, ainsi qu'à d'autres États (p. ex. l'État ayant juridiction sur les eaux dans lesquelles la violation est survenue, l'État dont le capitaine du navire est ressortissant), les ORGP, la FAO et d'autres organisations internationales concernées, le cas échéant.	a) Capacité des inspecteurs d'échelon supérieur de décider quels seront les destinataires des rapports d'inspection (nécessite des connaissances sur les droits/pouvoirs des différentes parties en ce qui concerne le lieu où la pêche INN s'est déroulée, le pavillon du navire et la nationalité du capitaine). b) Système rapide et efficace de communication avec les organisations et États concernés.

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
Article 16 Échange électronique d'information	<p>1. Pour faciliter la mise en œuvre du présent Accord, chaque Partie, lorsque cela est possible, établit un système de communication permettant l'échange électronique direct d'information, en tenant dûment compte des exigences appropriées en matière de confidentialité.</p> <p>2. Dans la mesure du possible, et en tenant dûment compte des exigences appropriées en matière de confidentialité, les Parties devraient coopérer pour mettre en place, conjointement avec d'autres initiatives multilatérales et intergouvernementales appropriées, un mécanisme d'échange de l'information, coordonné de préférence par la FAO, et faciliter l'échange d'information avec les bases de données existantes pertinentes pour le présent Accord.</p> <p>3. Chaque Partie désigne une autorité faisant fonction de point de contact pour l'échange d'information au titre du présent Accord. Chaque Partie notifie la désignation en question à la FAO.</p> <p>4. Chaque Partie gère l'information à transmettre au moyen de tout mécanisme établi au titre du paragraphe 1 du présent article, en accord avec l'annexe D.</p> <p>5. La FAO demande aux organisations régionales de gestion de la pêche appropriées de fournir des informations relatives aux mesures ou aux décisions qu'elles ont adoptées et mises en œuvre au titre du présent Accord, afin que ces données soient introduites, dans la mesure du possible et compte dûment tenu des exigences pertinentes en matière de confidentialité, dans le mécanisme d'échange de l'information visé au paragraphe 2 du présent article.</p>	<p>a) Nécessité pour les parties de disposer d'un mécanisme de communication permettant l'échange électronique direct d'informations et pouvant être intégré à un système international de partage d'informations.</p> <p>b) Utilisation par les parties des codes et systèmes de référence internationaux communs conformément à l'annexe D.</p> <p>c) Désignation par les parties d'une autorité devant faire office de point de contact pour l'échange des informations et notification de la désignation de cette autorité au depositaire.</p>	<p>a) Mécanisme fiable de communication permettant l'échange électronique direct d'informations et pouvant être intégré à un système international de partage d'informations.</p> <p>b) Utilisation systématique des codes et conventions internationaux.</p> <p>c) Formation des inspecteurs à l'utilisation des systèmes de codage internationaux mentionnés en annexe D.</p> <p>d) Désignation d'un point de contact pour les rapports d'inspection.</p>
Article 17 Formation des inspecteurs	<p>Chaque Partie veille à ce que ses inspecteurs soient correctement formés en prenant en compte les lignes directrices pour la formation des inspecteurs qui figurent à l'annexe E. Les Parties s'efforcent de coopérer à cet égard.</p>	<p>L'État doit voir à ce que son corps d'inspecteurs soit correctement formé, au minimum au niveau décrit en annexe E.***</p>	<p>La formation nationale/ régionale des inspecteurs portuaires doit correspondre au minimum au niveau décrit en annexe E.***</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
<p>Article 18 Mesures prises par l'État du port à la suite d'une inspection</p>	<p>1. Lorsqu'à l'issue d'une inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, la Partie qui procède à l'inspection :</p> <p>(a) informe dans les meilleurs délais de ses conclusions l'État du pavillon du navire et, selon le cas, les États côtiers, organisations régionales de gestion de la pêche compétentes et autres organisations internationales appropriées, ainsi que l'État dont le capitaine du navire est ressortissant ; et</p> <p>(b) refuse au navire en question l'utilisation de son port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement et la transformation du poisson qui n'a pas été débarqué antérieurement, ainsi que pour les autres services portuaires y compris, entre autres, l'approvisionnement en carburant, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche, si ces mesures n'ont pas été déjà prises à l'égard de ce navire, de manière compatible avec le présent Accord, y compris l'article 4.</p> <p>2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une Partie ne refuse pas à un navire visé par ce paragraphe l'utilisation des services du port qui sont indispensables à la santé ou à la sécurité de l'équipage ou à la sécurité du navire.</p> <p>3. Rien dans le présent Accord n'empêche une Partie de prendre des mesures qui soient conformes au droit international, outre celles spécifiées aux paragraphes 1 et 2 du présent article, y compris les mesures que l'État du pavillon du navire a expressément demandées ou auxquelles il a consenti.</p>	<p>(a) Nécessité pour l'État de disposer d'un système opérationnel permettant de signaler toute infraction à l'État du pavillon, ainsi qu'aux États côtiers concernés, aux ORGP et aux autres organisations internationales, de même qu'à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.</p> <p>(b) Nécessité pour l'État de disposer de mécanismes juridiques lui permettant d'interdire aux navires pratiquant la pêche INN d'utiliser les installations portuaires à des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des captures, ainsi que d'utiliser les autres services portuaires.</p>	<p>a) Système opérationnel permettant de signaler toute infraction à l'État du pavillon, ainsi qu'aux États côtiers concernés, aux ORGP et aux autres organisations internationales, de même qu'à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.</p> <p>b) Dispositions légales permettant à l'État d'interdire aux navires pratiquant la pêche INN d'utiliser les installations portuaires à des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des prises, ainsi que d'utiliser les autres services portuaires.</p> <p>c) Dispositions légales autorisant à prendre d'autres mesures compatibles avec le droit international, notamment des mesures demandées par l'État du pavillon ou auxquelles il a consenti.</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
<p>Article 19 Information concernant les recours dans l'État du port</p>	<p>1. Chaque Partie tient à la disposition du public et fournit au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine ou au représentant d'un navire, sur demande écrite, toute information relative aux éventuelles voies de recours prévues par ses lois et règlements nationaux à l'égard des mesures de l'État du port prises par ladite Partie en vertu des articles 9, 11, 13 ou 18 du présent Accord, y compris l'information relative aux services publics et aux institutions judiciaires existant à cet effet, ainsi que l'information sur tout droit de réparation prévu par ses lois et règlements nationaux, en cas de perte ou dommage subis du fait de tout acte de la Partie dont l'illégalité est alléguée.</p> <p>2. La Partie informe l'État du pavillon, le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le représentant, selon le cas, de l'issue de tout recours de ce genre. Lorsque d'autres Parties, États ou organisations internationales ont été informés de la décision prise précédemment en vertu des articles 9, 11, 13 et 18 du présent Accord, la Partie les informe de toute modification de sa décision.</p>	<p>a) Nécessité pour l'État de disposer d'un système lui permettant de mettre à la disposition du public et, éventuellement de fournir sur simple demande écrite, au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine ou au représentant d'un navire les informations pertinentes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les recours possibles suite aux mesures prises en vertu de l'accord relatif aux MREP ; ▪ les services publics et les institutions judiciaires pouvant être contactés pour exercer un recours ; ▪ Les informations disponibles sur tout droit de demander réparation en cas de pertes ou de dommages subis à la suite de l'action illégale présumée de la partie. <p>b) Nécessité pour l'état de disposer d'un système permettant d'informer facilement l'État du pavillon, le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le représentant, selon le cas, du résultat d'un tel recours.</p>	<p>a) Système permettant de mettre à la disposition du public et éventuellement de fournir sur simple demande écrite au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine ou au représentant d'un navire les informations pertinentes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les recours possibles suite aux mesures prises en vertu de l'accord relatif aux MREP ; ▪ les services publics et les institutions judiciaires pouvant être contactée pour exercer un recours ; ▪ Les informations disponibles sur tout droit de demander réparation en cas de pertes ou de dommages subis à la suite de l'action illégale présumée de la partie. <p>b) Système permettant d'informer facilement l'État du pavillon, le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le représentant, selon le cas, du résultat d'un tel recours.</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
Article 20 Rôle de l'État du pavillon	<p>1. Chaque Partie demande aux navires autorisés à battre son pavillon de coopérer avec l'État du port aux inspections effectuées en vertu du présent Accord.</p> <p>2. Lorsqu'une Partie a de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR et qu'il cherche à entrer dans le port d'un autre État, ou qu'il s'y trouve, elle demande, le cas échéant, à cet État d'inspecter le navire ou de prendre toute autre mesure compatible avec le présent Accord.</p> <p>3. Chaque Partie encourage les navires autorisés à battre son pavillon à débarquer, transborder, conditionner et transformer le poisson et à utiliser les autres services portuaires, dans les ports des États qui agissent conformément au présent Accord, ou d'une manière qui lui soit compatible. Les Parties sont encouragées à élaborer, y compris par l'intermédiaire d'organisations régionales de gestion de la pêche et de la FAO, des procédures justes, transparentes et non discriminatoires pour identifier tout État qui pourrait ne pas se comporter conformément au présent Accord ou d'une manière qui lui soit compatible.</p> <p>4. Lorsqu'à la suite d'une inspection effectuée par l'État du port, une Partie qui est un État du pavillon reçoit un rapport d'inspection indiquant qu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR, elle mène une enquête immédiate et complète sur la question et si elle dispose d'indications suffisantes, elle prend sans attendre les mesures coercitives prévues par ses lois et règlements.</p> <p>5. Chaque Partie, en sa qualité d'État du pavillon, fait rapport aux autres Parties, aux États du port appropriés et, le cas échéant, aux autres États et organisations régionales de gestion des pêches appropriés, ainsi qu'à la FAO, sur les mesures qu'elle a prises à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon pour lesquels il a été établi, du fait des mesures du ressort de l'État du port prises en vertu du présent Accord, qu'ils se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.</p> <p>6. Chaque Partie veille à ce que les mesures appliquées aux navires autorisés à battre son pavillon soient au moins aussi efficaces que les mesures appliquées aux navires visés au paragraphe 1 de l'article 3 pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INDNR et les activités liées à la pêche en soutien à la pêche INDNR.</p>	<p>a) Élaboration par l'État du pavillon d'une procédure permettant de signaler à un État du port tout soupçon de pêche INN à l'égard d'un navire naviguant sous son pavillon et cherchant à entrer dans un port de cet État, et de la nécessité de demander l'inspection du navire ou toute autre mesure coercitive.</p> <p>b) Élaboration par l'État, en collaboration avec d'autres États, les ORGP et la FAO, d'une procédure juste, transparente et non discriminatoire d'identification des États n'agissant pas conformément à l'accord relatif aux MREP.</p> <p>c) Mise en place par les États d'une législation permettant d'appliquer des mesures coercitives lorsqu'un rapport reçu d'un État du port établit qu'un navire autorisé à naviguer sous son pavillon est impliqué dans la pêche INN et que des preuves suffisantes existent en ce sens.</p> <p>d) Nécessité pour les États du pavillon de disposer d'un système leur permettant d'informer les États du port et, selon le cas, les autres États concernés, les ORGP et la FAO, des mesures qu'ils ont prises à la suite des MREP à l'égard des navires autorisés à naviguer sous leur pavillon.</p>	<p>a) Élaboration par l'État du pavillon d'une procédure permettant de signaler à un État du port tout soupçon de pêche INN à l'égard d'un navire naviguant sous son pavillon et cherchant à entrer dans un port de cet État, et de la nécessité de demander l'inspection du navire.</p> <p>c) Mise en place d'une législation permettant d'appliquer des mesures coercitives lorsqu'un rapport reçu d'un État du port établit qu'un navire est impliqué dans la pêche INN et que des preuves suffisantes existent en ce sens.</p> <p>d) Nécessité pour l'État du pavillon de disposer d'un système permettant d'informer les États du port et, selon le cas, les autres États concernés, les ORGP et la FAO, des mesures prises à la suite des MREP à l'égard des navires autorisés à naviguer sous son pavillon.</p> <p>d) Capacité à engager le dialogue avec les autres parties afin d'identifier les États n'agissant pas en conformité avec l'accord relatif aux MREP.</p> <p>e) Mise en place d'un système de communication permettant d'informer les autres États et organisations des mesures prises en vertu du présent Accord (article 20.5).</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
<p>Article 21 Besoins des États en développement</p>	<p>1. Les parties doivent fournir une aide à ceux d'entre eux qui sont des pays en développement, notamment afin :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) de renforcer leur faculté, en particulier celle des moins avancés d'entre eux et celle des petits États insulaires en développement, d'établir un cadre juridique et de développer leur capacité en vue de l'application de mesures du ressort de l'État du port efficaces ; (b) de faciliter leur participation au sein de toute organisation internationale qui encourage l'élaboration et l'application efficaces des mesures du ressort de l'État du port ; et (c) de faciliter l'assistance technique destinée à renforcer l'élaboration et l'application des mesures du ressort de l'État du port par ces États, en coordination avec les mécanismes internationaux appropriés. <p>2. Les Parties évaluent, directement ou par l'intermédiaire de la FAO, les besoins particuliers des Parties qui sont des États en développement concernant la mise en œuvre du présent Accord.</p> <p>4. Les Parties coopèrent à l'établissement de mécanismes de financement appropriés visant à aider les États en développement pour la mise en œuvre du présent Accord. Ces mécanismes sont précisément affectés, entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) à l'élaboration de mesures nationales et internationales du ressort de l'État du port ; (b) au développement et au renforcement des capacités, y compris en matière de suivi, de contrôle et de surveillance et aux fins de la formation aux niveaux national et régional des administrateurs des ports, inspecteurs, personnel de police et personnel juridique ; (c) aux activités de suivi, de contrôle, de surveillance et de vérification pertinentes aux mesures du ressort de l'État du port, y compris l'accès aux technologies et aux matériels ; et (d) à l'aide aux Parties qui sont des États en développement pour ce qui concerne les coûts des procédures de règlement des différends qui résultent des actions qu'elles ont prises en vertu du présent Accord. 	<p>L'État doit avoir la capacité d'analyser ses besoins.</p>	<p>L'État doit avoir la capacité de réaliser une analyse des besoins en capacités ou d'avoir accès à cette capacité.</p>

Suite à la page suivante

Annexe 1: Analyse des articles de l'accord relatif aux MREP

Article	Contenu pertinent de l'article (la mise en forme italique sert à indiquer le texte paraphrasé)	Besoin en vertu de l'accord relatif aux MREP	Besoins en capacités
Article 24 <i>Suivi, examen et évaluation</i>	1. Les Parties, dans le cadre de la FAO et de ses organes compétents, assurent un suivi et un examen systématiques et réguliers de la mise en œuvre du présent Accord ainsi que l'évaluation des progrès réalisés pour atteindre l'objectif fixé.	Nécessité pour l'État de disposer d'un système de création de rapports pour l'accord relatif aux MREP.	Nécessité pour l'État de disposer d'un système de création de rapports pour l'accord relatif aux MREP.

* Annexe B : Procédures d'inspection de l'État du port

** Annexe C : Résultats de l'inspection

*** Annexe E : Lignes directrices pour la formation des inspecteurs

Annexe 2 : Liste de contrôle des capacités

Capacités actuelles : 1. inexistantes, 2. partiellement en place, 3. pratiquement en place, 4. entièrement en place	Niveau de capacité				Commentaires
	1	2	3	4	
Capacités en ressources humaines					
Les responsables des pêcheries, le personnel de gestion des ports et les rédacteurs juridiques doivent :					
a) comprendre, outre l'accord relatif aux MREP, les dispositions des instruments internationaux de gestion de la pêche se rapportant aux États du pavillon, aux États côtiers et aux États du port, en particulier la CNUDM, l'UNFSA, l'Accord de conformité de la FAO de 1993 et le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO. Ils doivent également connaître les exigences de toute ORGP à laquelle ils appartiennent et de tout engagement national pertinent (p. ex., le PAN-INDNR sur la pêche INN). Ceci est nécessaire pour pouvoir recommander aux autorités législatives des mesures à intégrer à la législation et aux réglementations nationales.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) comprendre le système global de contrôle de l'État du port qui s'applique aux navires de pêche marchande et les autres mesures visant à lutter contre la pêche INN et les activités qui y sont liées auxquelles les mesures du ressort de l'État du port doivent être intégrées et coordonnées (article 5).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) être capables de définir les besoins en ressources humaines et institutionnelles, notamment en matière d'autorisation légale, de procédures, de coordination et de systèmes d'information, nécessaires pour mettre en œuvre les mesures du ressort de l'État du port au regard de l'Accord ou, selon le cas, d'examiner et modifier les institutions existantes afin de répondre aux exigences de l'accord relatif aux MREP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Les inspecteurs de la pêche doivent :					
a) maîtriser parfaitement les dispositions pertinentes de l'accord relatif aux MREP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) être formés aux procédures d'inspection telles que précisées à l'article 13 et à l'annexe B et conformément aux procédures d'inspection existantes du système de contrôle de l'État du port.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) être capables de concevoir un plan d'échantillonnage pour l'inspection des navires ou comprendre l'importance de le faire. Cela signifie que les navires ne seront pas tous inspectés, mais que le plan d'échantillonnage dépendra du niveau d'inspection qui a été jugé approprié conformément à l'article 12.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
d) savoir utiliser les systèmes de codage internationaux nécessaires à la réalisation des rapports d'inspection et décrits au paragraphe d de l'annexe D.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
e) connaître suffisamment les dispositions et les exigences des instruments internationaux de gestion de la pêche des ORGP pertinentes et de l'accord relatif aux MREP pour savoir qui doit recevoir les rapports d'inspection en vertu de l'article 15.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Suite à la page suivante

Annexe 2 : Liste de contrôle des capacités

Capacités actuelles: 1. inexistantes, 2. partiellement en place, 3. pratiquement en place, 4. entièrement en place	Niveau de capacité				Commentaires
	1	2	3	4	
Capacités en ressources humaines					
f) conformément à l'article 17, recevoir une formation qui doit comprendre au minimum les éléments décrits en annexe E :					
1) Éthique ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2) Questions portant sur la santé et la sécurité ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3) Lois et réglementations nationales applicables, domaines de compétences, ainsi que mesures de conservation et de gestion des ORGP pertinentes et des lois internationales applicables ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4) Recueil, évaluation et conservation des preuves ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5) Procédures générales d'inspection, notamment rédaction de rapports et techniques d'interrogation ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6) Analyse des justificatifs, notamment des journaux de bord, documents électroniques et historique du navire (nom, propriétaire et pavillon), requis pour valider les informations fournies par le capitaine du navire ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7) Arraisonnement et inspection des navires, notamment l'inspection des cales et le calcul du volume des cales ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8) Vérification et validation des informations liées aux débarquements, transbordements, transformations et captures demeurant à bord, notamment l'utilisation des facteurs de conversion pour les produits et espèces ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9) Identification des espèces de poissons, prise des mesures et collecte d'autres paramètres biologiques ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10) Identification des navires et du matériel de pêche, et techniques d'inspection et de mesure du matériel ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11) Utilisation du système de contrôle des navires et des autres systèmes de suivi électronique ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12) Mesures à prendre à la suite d'une inspection.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Les autres membres du personnel associé au système de SCS occupant des fonctions administratives et de surveillance doivent maîtriser les technologies fournies afin de les utiliser de façon optimale et de communiquer les informations obtenues aux bonnes personnes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Les juges, juristes et procureurs doivent connaître les instruments internationaux de gestion de la pêche (notamment l'accord relatif aux MREP), les exigences des ORGP, ainsi que les procédures et les législations nationales relatives à la pêche.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Suite à la page suivante

Annexe 2 : Liste de contrôle des capacités

Capacités actuelles : 1. inexistantes, 2. partiellement en place, 3. pratiquement en place, 4. entièrement en place	Niveau de capacité				Commentaires
	1	2	3	4	
Capacités en ressources institutionnelles					
Pour mettre correctement en œuvre les MREP, les pays doivent se doter :					
a) D'un service d'inspection portuaire bien organisé disposant d'effectifs suffisants, notamment d'inspecteurs correctement formés et en nombre suffisant pour mener des inspections minutieuses dans les ports désignés et à un niveau conforme avec les dispositions de l'accord relatif aux MREP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) D'un système d'échange d'informations :					
▪ capable de recueillir, conserver, analyser et diffuser les informations fournies à l'avance par les navires désirant entrer dans un port (article 8.1 et annexe A) et de partager ces informations avec les principales parties intéressées et d'autres organisations nationales.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
▪ qui, conformément à l'article 16 et à l'annexe D, est informatisé et permet les échanges électroniques directs d'informations à l'aide du système de codage international et de faire connaître les ports désignés et les mesures prises par le biais d'un site Internet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
▪ qui offre un système opérationnel permettant d'informer les États du pavillon et, au besoin, les États côtiers, les ORGP et les autres organisations internationales de tout refus d'entrée dans un port (article 9) ; de tout refus d'utilisation des installations portuaires à un navire déjà à quai (article 11.3) ; de toute rétractation d'un refus d'utilisation des installations portuaires (article 11.5) ; des résultats des inspections (article 15), notamment la nationalité du capitaine du navire (article 15 [a][ii]) ; de tout motif raisonnable portant à croire qu'un navire aurait pu s'être livré à la pêche INN ou à des activités qui y sont liées, ainsi que des mesures subséquentes qui ont été prises (article 18) ; des résultats de tout recours entrepris (article 19) ; et de toute mesure prise par l'État du pavillon découlant des mesures du ressort de l'État du port (article 20.5).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
▪ fournissant les informations requises pour permettre à la FAO de suivre efficacement la mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP (article 24.1).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
▪ compatible avec les normes adoptées au niveau régional et international en matière d'information (article 6).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) D'un accès aux technologies et équipements de surveillance appropriés (article 21.4 [c]).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Annexe 2 : Liste de contrôle des capacités

Capacités actuelles: 1. inexistantes, 2. partiellement en place, 3. pratiquement en place, 4. entièrement en place	Niveau de capacité				Commentaires
	1	2	3	4	

Autorisation légale

Autorisation légale établie, dispositions organisationnelles prises et directives claires permettant de mettre en place des mesures de gestion appropriées, compatibles avec les lois internationales et nationales, contre les navires en infraction. Il convient d'instaurer :

<ul style="list-style-type: none"> ▪ une législation nationale qui s'applique aux navires (article 1 [j]) pratiquant la pêche (article 1 [c]) et des activités liées à la pêche (article 1 [d]). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ une disposition législative stipulant que l'Accord s'applique à tous les navires battant pavillon étranger (à l'exception des navires des États voisins pratiquant la pêche artisanale et des porte-conteneurs, tel qu'énoncé à l'article 3.1 [a] et [b]). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ une coordination et une intégration au niveau national avec les autres contrôles portuaires et les autres activités de suivi, contrôle et surveillance (article 5). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ une législation exigeant que les navires détiennent une autorisation pour entrer dans un port (article 8) et fournissent des informations avant d'y entrer (article 8). Les informations minimales que les navires doivent fournir sont indiquées à l'annexe A et le formulaire servant à la transmission des informations est adapté de manière à répondre aux exigences minimales. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ un mécanisme juridique permettant de refuser l'entrée dans le port aux navires qui pratiquent ou sont suspectés de pratiquer la pêche INN. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ un mécanisme juridique permettant d'interdire aux navires qui sont déjà à quai et qui pratiquent la pêche INN ou des activités qui y sont liées d'utiliser les installations portuaires à des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des captures, ainsi que tout autre service portuaire. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ l'autorisation légale autorisant le partage d'informations, notamment d'informations confidentielles, avec les parties intéressées concernées mentionnées dans l'accord relatif aux MREP. (La confidentialité des informations peut être respectée au sein du groupe de personnes auxquelles ces informations sont communiquées). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ une disposition législative autorisant à prendre d'autres mesures compatibles avec le droit international, notamment des mesures demandées par l'État du pavillon ou auxquelles il a consenti. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ une législation et des procédures permettant à un État du pavillon considéré comme une partie intéressée en vertu de l'accord relatif aux MREP d'appliquer des mesures coercitives lorsqu'un État du port signale une infraction liée à la pêche INN pour laquelle des preuves suffisantes existent (article 20.4). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ des lois de l'État du port qui régissent la pêche INN et les activités qui y sont liées auxquelles les navires battant pavillon étranger se livrent en dehors des limites de la juridiction nationale. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Annexe 3 : Questionnaire initial

Informations de base pour l'ABC à des fins de mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

Pays :

Nom de l'informateur :

Poste/fonction de l'informateur :

Numéro de téléphone :

Adresse électronique :

1. Quelle entité (organisation, service, division, autorité) est responsable de la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port destinées aux navires de pêche dans votre pays ?

2. Dressez la liste de toutes les autres entités gouvernementales (ministères, organisations, autorités) concernées par la réglementation de la circulation et de l'inspection des navires étrangers de tous types dans votre port.

3. Existe-t-il une forme de collaboration ou de coordination entre ces ministères, organisations ou autorités et le ministère, l'organisme ou l'autorité chargés de la pêche ? Si oui, sous quelle forme cette collaboration se présente-t-elle ?

4. (a) Quels sont les ports utilisés par les navires battant pavillon étranger qui pratiquent la pêche ou des activités qui y sont liées (ravitaillement en carburant, réfrigération, réapprovisionnement) ?

(b) Nommez les ports qui sont officiellement désignés pour être utilisés par les navires de pêche battant pavillon étranger.

5. (a) Estimez le nombre d'appels que vos ports reçoivent annuellement de la part de navires de pêche battant pavillon étranger.

(b) Estimez le nombre d'appels que vos ports reçoivent annuellement de la part de navires frigorifiques et de navires de réapprovisionnement battant pavillon étranger.

Navires frigorifiques ?

Navires de réapprovisionnement ?

(c) Quelle proportion de ces navires n'a pas pêché dans votre ZEE ?

(d) Quelle proportion de ces navires pourrait avoir pêché dans votre ZEE et ailleurs ?

Suite à la page suivante

Annexe 3 : Questionnaire initial

Informations de base pour l'ABC à des fins de mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

6. Les navires de pêche battant pavillon étranger sont-ils obligés de fournir des informations avant d'entrer au port ?

(a) Si oui, combien de temps avant leur entrée au port doivent-ils fournir ces informations ?

(b) Si oui, doivent-ils transmettre ces informations par le biais d'un formulaire spécifique ?

7. Les navires de pêche battant pavillon étranger et les navires pratiquant des activités liées à la pêche sont-ils inspectés dans vos ports ?

(a) Si oui, comment les navires à inspecter sont-ils sélectionnés ?

8. Votre pays refuse-t-il l'entrée dans le port aux navires qui, sur la base des informations fournies à l'avance, sont suspectés d'être impliqués dans la pêche INN ou y sont impliqués de façon avérée ? Si oui, fournissez une brève explication.

9. Votre pays refuse-t-il l'entrée dans ses ports¹³ aux navires pour lesquels à la suite d'une inspection il existe un motif raisonnable de croire qu'ils seraient impliqués dans la pêche INN ou des activités liées à la pêche INN ?

10. Votre pays est-il membre d'une ou plusieurs ORGP ? Si oui, veuillez indiquer lesquelles.

11. (a) Décrivez les trois problèmes de pêche INN les plus graves auxquels est confronté votre pays. Prenez en considération les domaines potentiellement problématiques suivants :

- Pêche INN nationale dans votre ZEE
- Pêche INN étrangère dans votre ZEE
- Navires battant votre pavillon impliqués dans la pêche INN et pêchant en haute mer

(b) Les mesures du ressort de l'État du port seraient-elles efficaces pour sévir contre cette pêche ou servir de moyen de dissuasion ?

Annexe 3 : Questionnaire initial

Informations de base pour l'ABC à des fins de mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

12. Pensez-vous que les capacités en ressources humaines de votre pays sont adaptées ou inadaptées à la réalisation d'inspections portuaires ?

Si elles sont inadaptées, est-ce parce que (cochez les réponses qui s'appliquent) :

- i. Il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs disponibles dans les ports désignés pour mettre en œuvre l'Accord ou les normes régionales pertinentes, ou les deux.
- ii. Il n'existe aucune législation adéquate permettant de mettre en œuvre les mesures du ressort de l'État du port (c.-à-d. les lois ne permettent pas d'effectuer des inspections efficaces et de prendre des mesures efficaces).
- iii. Les informations fournies sur les activités de pêche INN sont insuffisantes.
- iv. La formation est insuffisante : une formation serait nécessaire pour les personnes nouvellement embauchées et une formation supplémentaire serait nécessaire pour les personnes déjà en poste.
- v. Les inspections portuaires ne sont pas considérées comme une priorité.
- vi. Autres raisons (expliquez).

13. À propos du cadre juridique et institutionnel :

i. Votre gouvernement et votre ministère soutiennent-ils les activités liées au système de SCS ?

ii. Les responsables gouvernementaux connaissent-ils suffisamment les normes et les accords internationaux pertinents pour pouvoir orienter l'élaboration de politiques liées aux mesures du ressort de l'État du port et à leur mise en œuvre ?

iii. Existe-t-il une capacité en matière législative permettant d'adapter les normes régionales et internationales relatives aux mesures du ressort de l'État du port aux lois nationales ?

iv. Décrivez toutes les autres contraintes existantes.

Suite à la page suivante

Annexe 3: Questionnaire initial

Informations de base pour l'ABC à des fins de mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

14. Pensez-vous que les institutions (lois, réglementations et règles, ainsi que les organismes créés pour les mettre en œuvre) sont adéquates ou inadéquates ?

Si elles sont inadéquates,

(a) Les lois, réglementations et règles régissant le travail des inspecteurs sont-elles suffisantes pour leur permettre de mener des inspections optimales et d'agir efficacement en fonction du résultat des inspections ? Si non, fournissez une brève explication.

(b) La manière dont le corps d'inspecteurs est organisé facilite-t-elle suffisamment le travail d'inspection des navires ? Si non, expliquez brièvement en quoi elle peut être améliorée.

(c) Existe-t-il un système destiné à la collecte, au stockage, à l'analyse et à l'échange des informations relatives aux mesures du ressort de l'État du port, et si oui, est-il efficace ? Ajoutez des précisions.

(d) Existe-t-il des politiques et un système opérationnel d'échange d'informations avec les États du pavillon, les ORGP et les autres organisations internationales ? Ajoutez des précisions.

15. Selon vous, quelles sont les trois principales contraintes en termes de capacités en ressources humaines qui entravent la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port ?

16. Selon vous, quelles sont les trois principales mesures qui doivent être mises en place pour pallier les contraintes et renforcer les capacités en ressources humaines pour la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port ? Veuillez les énumérer par ordre de priorité.

Annexe 4: Questionnaire destiné aux inspecteurs de la pêche

Informations de base pour l'ABC à des fins de mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

Nom :	Rang :
Intitulé du poste :	Âge :
Sexe :	Nombre d'années d'ancienneté en tant qu'inspecteur :

1. Votre travail implique-t-il d'inspecter des navires de pêche ? Oui Non

... et des navires de transport ? Oui Non

Si vous avez répondu oui à l'une ou l'autre des questions précédentes :

(a) Quel type de navire inspectez-vous ?
(cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- Navires de pêche étrangers
- Navires de pêche commerciaux battant pavillon national
- Bateaux de pêche artisanaux battant pavillon national
- Bateaux de pêche artisanaux
- Navires frigorifiques ou de transport

(b) Inspectez-vous les navires autorisés à pêcher dans votre ZEE ?

- Oui Non

Inspectez-vous les navires NON autorisés à pêcher dans votre ZEE, mais autorisés à pêcher dans les eaux d'un autre État côtier ?

- Oui Non

(c) Lorsque vous inspectez un navire, le faites-vous parce que :
(cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- Vous utilisez un système qui détermine quels navires doivent être inspectés
- Il vous a été demandé de le faire
- Il s'agit d'un navire étranger
- Ce navire a déjà pêché illégalement
- Vous n'aimez pas le propriétaire
- Aucune raison en particulier

(d) Où effectuez-vous vos inspections habituellement ?

- Au port ou sur la jetée
- En mer
- Autre

(e) Lorsque vous inspectez un navire, que vérifiez-vous ?
(cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- les documents d'identification du navire
- le certificat de sécurité
- le certificat d'enregistrement du navire
- la licence du capitaine
- les autorisations de pêche
- le journal de bord
- les captures
- les captures accessoires
- les plans/dimensions des navires et des cales à poissons

- carnet d'entretien
- certificats médicaux de l'équipage
- passeports des membres de l'équipage
- fonctionnement du VMS
- taille des filets
- équipement de pêche
- propriétaire du navire
- appâts
- Autre

Suite à la page suivante

Annexe 4: Questionnaire destiné aux inspecteurs de la pêche

Informations de base pour l'ABC à des fins de mise en œuvre de l'accord relatif aux MREP

(f) Utilisez-vous un formulaire d'inspection qui doit être rempli pendant l'inspection ? Oui Non

(g) Recevez-vous des informations concernant le navire à inspecter avant le début de l'inspection ? Oui Non

(h) Disposez-vous d'un exemplaire des lois et réglementations à portée de main lorsque vous réalisez une inspection ? Oui Non

(i) Utilisez-vous un manuel d'inspection pour vous aider pendant vos inspections ? Oui Non

2. Avez-vous reçu une formation visant à vous guider dans votre travail d'inspecteur ?

Oui Non

(b) Avez-vous reçu la formation suivante :
(cochez les cases qui s'appliquent)

- une formation de base lors de votre embauche
- une formation spécialisée
- aucune formation
- une formation au niveau régional ou international

(a) Si oui, la formation a-t-elle été utile ?

Oui Non

(c) Si vous pouviez recevoir une formation supplémentaire, sur quoi devrait-elle porter ? (cochez les trois sujets les plus importants)

- les mathématiques
- les procédures d'inspection
- le travail d'inspection
- l'anglais
- l'informatique
- la rédaction de rapports
- la conservation des éléments de preuve
- la gestion
- le français
- l'espagnol

3. Portez-vous un uniforme professionnel ?

Oui Non

4. Possédez-vous une carte d'identité ?

Oui Non

5. Avez-vous reçu des directives sur la façon de vous comporter lorsque vous réalisez une inspection ?

Oui Non

6. Réalisez-vous vos inspections en suivant un code de conduite officiel ?

Oui Non

7. Avez-vous entendu parler du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO ?

Oui Non

8. Avez-vous entendu parler de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM) ?

Oui Non

9. Avez-vous entendu parler de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port ?

Oui Non

(a) Si oui, avez-vous parlé de l'Accord avec vos collègues et vos superviseurs ?

Oui Non

(b) Savez-vous si l'Accord influera sur votre travail à l'avenir ?

Oui Non

10. Avez-vous le sentiment que vous avez le soutien de votre direction concernant la détection et le signalement de la pêche illicite tant pour les navires battant pavillon national que ceux battant pavillon étranger ?

Oui Non

11. Transmettez-vous des informations à vos collègues des pays voisins concernant les navires qui se livrent à la pêche illicite ?

Oui Non

Suite à la page suivante

12. Quelle est la réaction de vos superviseurs lorsque vous détectez des infractions lors d'une inspection ?

- ils sont irrités
- ils sont contents
- ils n'ont aucune réaction
- ils les signalent à leurs supérieurs
- ils les signalent aux autorités policières

13. Le capitaine ou l'équipage d'un navire de pêche vous ont-ils déjà offert de l'argent ou des cadeaux ?

- Oui
- Non

14. Si oui, pour quelle raison le font-ils en général ?

- vous leur avez donné de bons conseils
- vous leur avez apporté une aide quelconque
- pour régler des litiges concernant des infractions
- vous n'avez pas signalé la pêche illicite

Annexe 5 : Projet de plan pour le travail sur le terrain

(Remarque : si le travail est effectué par un agent de la fonction publique, le calendrier des réunions nécessaires peut être différent de celui suggéré ici.)

Chaque pays possède ses propres particularités géographiques, ainsi que ses propres procédures d'organisation de réunions et d'accès aux informations, aux institutions et au personnel. Le texte suivant présente des directives générales visant à aider un consultant ou un conseiller externe à prévoir le temps requis pour réaliser une ABC dans un port. Il ne comprend pas le temps de déplacement ou de préparation des réunions. Toutefois, l'expérience a démontré que la meilleure approche consiste à faire preuve de flexibilité.



La Corée du Sud fut l'un des premiers pays à ratifier l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port. Sur la photo ci-dessus, on y voit son plus grand port, Busan.

Jours 1 et 2

- Rencontrer les responsables-clés, probablement au ministère chargé de la pêche, pour échanger les points de vue et adopter ou modifier le processus proposé pour la visite sur le terrain. Cette rencontre doit permettre au consultant d'informer ses interlocuteurs de ses intentions, de ses besoins et du processus qu'il utilisera. Les suggestions ou conseils fournis en amont au consultant ne pourront que lui être utiles.
- Préparer l'atelier, s'il est prévu d'en organiser un.
- Discuter du questionnaire général et combler les lacunes. Poursuivre le processus de mise en relation des parties intéressées.
- Avec l'aide des avocats des pêcheries ou du ministère de la Justice (selon la situation et les disponibilités), analyser les lois, réglementations et procédures existantes susceptibles de devoir être modifiées pour répondre aux exigences de l'accord relatif aux MREP.

Jour 3

Un atelier initial (de trois à six heures, selon le niveau d'implication) destiné à toute personne concernée par les inspections portuaires des navires de pêche et des navires que l'Accord qualifie de navires participant à des « activités liées à la pêche » (comme le transbordement, le soutage, etc.). Cet atelier doit réunir les autorités portuaires (qui peuvent exiger des informations avant l'entrée au port et autoriser l'entrée au port), les douanes, les autorités responsables des inspections relatives à la sécurité en mer, la marine si elle intervient au niveau de la surveillance de la pêche, éventuellement la police portuaire, le corps d'inspecteurs et les autres parties prenantes du système de SCS. L'atelier peut servir à expliquer en quoi consiste l'accord relatif aux MREP, quel impact il peut avoir sur la pêche INN, ainsi que pourquoi et comment les différentes organisations nationales doivent aider à sa mise en œuvre. L'Accord doit être présenté en mettant l'accent sur les exigences en capacités.

Une fois que les parties prenantes ont bien compris l'accord relatif aux MREP, elles doivent avoir la possibilité de dire comment elles aimeraient que le système de mesures du ressort de l'État du port fonctionne à l'avenir. Cette discussion sert de point de départ à l'identification des dispositions pratiques et des ressources humaines requises dans le port analysé pour mettre efficacement en œuvre l'Accord. Cet exercice est particulièrement important pour convertir les besoins en capacités de l'accord relatif aux MREP en capacités réelles requises sur le terrain.

Jours 4 et 5

Familiarisation avec le port étudié.

Rencontrer les organisations/services ayant participé à l'atelier pour discuter du rôle de chaque partie intéressée afin de tirer le meilleur parti des informations obtenues lors de l'atelier et de mieux comprendre et évaluer les capacités existantes.

Assister à une inspection portuaire dans la mesure du possible.

Rencontrer un petit groupe d'inspecteurs pour remplir le questionnaire qui leur est destiné, puis discuter des informations fournies, ainsi que de la pertinence du questionnaire pour recueillir des informations sur les capacités existantes du corps d'inspecteurs par rapport aux exigences de l'accord relatif aux MREP.

Jour 6

Décrire le système d'échange d'informations. Évaluer, avec les personnes responsables de ces tâches, l'efficacité de la collecte des informations relatives aux navires de pêche, ainsi que le stockage et la diffusion de ces informations aux parties concernées. Cette évaluation doit inclure les informations fournies par les navires avant leur entrée dans le port ; les communications échangées avec les autres États ou organisations et, selon le cas, les mesures prises par l'État du port ; l'exercice par l'État du pavillon de ses responsabilités d'informer les autres États et organisations des mesures prises à la suite d'une inspection d'un État du port ; et le partage d'informations sur les activités de certains navires.

Jours 7 et 8

Terminer la recension la mise en relation des parties intéressées.

Jour 9

Organiser une réunion de synthèse avec les organisations/services ayant participé à l'atelier initial et avec les autres parties qui ont été identifiées au cours du processus. Cette réunion a pour objet de fournir un retour d'informations réciproque. Le consultant doit présenter les résultats préliminaires de son analyse ainsi que les besoins en capacités qui ont été identifiés. Les participants qui sont proches des institutions concernées ou qui en font partie doivent ensuite avoir l'opportunité de commenter les résultats et de les affiner, ainsi que de hiérarchiser les besoins.

Annexe 6 : annexes A et C de l'accord relatif aux MREP et directives pour les remplir

La présente annexe est fournie pour faciliter la préparation des informations pour l'analyse de besoins en capacités. Elle correspond à l'annexe A de l'accord relatif aux MREP, qui oblige les navires à fournir des informations avant leur entrée dans le port, et peut s'avérer utile pour les discussions avec les parties intéressées et être utilisée comme point de comparaison pour évaluer les systèmes existants et déterminer les capacités supplémentaires requises pour satisfaire ces exigences.

Ces directives visent à aider les capitaines/commandants des navires de pêche à remplir le formulaire de notification préalable avant leur entrée dans un port étranger. Pour des raisons de simplicité, les informations figurant sur le formulaire reposent sur des normes et acronymes internationaux établis. Dans la mesure du possible, il convient d'utiliser le système métrique (mètre, kilogramme, tonne métrique, etc.). Lorsque cela n'est pas possible, les unités de mesure doivent être clairement indiquées.

Annexe A de l'accord relatif aux MREP : Informations à fournir au préalable par les navires de pêche demandant l'autorisation d'entrer dans un port

1. Port d'escale envisagé

Texte libre. Nom du port dans lequel le navire souhaite entrer.

2. État du port

Codes de pays/territoire ISO 3166 alpha-3 (p. ex. MOZ pour Mozambique).

3. Date et heure d'arrivée estimées

Format de date AAAAMMJJ ; format de l'heure HHMM (p. ex. 20081025/2330).

4. Objet de l'accès au port

Texte libre. Raisons pour lesquelles le navire souhaite entrer dans le port. Les codes internationaux peuvent être utilisés (p. ex. LAN pour débarquement, TRX pour transbordement).

5. Nom du port et date de la dernière escale

Texte libre. Nom du dernier port dans lequel le navire est entré (format de date : AAAAMMJJ).

6. Nom du navire

Texte libre. Nom du navire tel qu'il a été enregistré dans les documents se rapportant à l'État du pavillon.

7. État du pavillon

Codes de pays/territoire ISO 3166 alpha-3 (p. ex. NZL pour Nouvelle-Zélande).

8. Type de navire

Codes CSITBP, aussi appelés types de navires de pêche de la FAO (p. ex., TO = chalutier, LL = palangrier).

9. IRCS (indicatif international d'appel radio)

Indicatif d'appel radio individuel du navire (p. ex., TTFC, MD66G, UDSF, CHDS).

10. Contact pour information sur le navire

Coordonnées pour entrer en communication avec le navire, IMSO, fax, e-mail, téléphone mobile (essentielles pour que les autorités portuaires puissent répondre aux demandes du navire).

11. Propriétaire(s) du navire

Texte libre. Nom des personnes ou sociétés propriétaires du navire.

12. ID certificat d'immatriculation

Numéro d'immatriculation numérique ou alphanumérique du navire émis par l'État du pavillon.

13. ID navire OMI, si disponible

Numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale/Lloyd's Register (numéro à sept chiffres, p. ex. 1234567).

14. ID externe, si disponible

Cet identifiant émis par l'État du pavillon porte différents noms, dont le numéro de coque ou le numéro d'inscription. Il peut être numérique ou alphanumérique (p. ex., PE-345-C, G 99, 123456).

15. ID ORGP, s'il y a lieu

Identifiant ou numéro sous lequel le navire est enregistré/autorisé par une ORGP.

16. SSN/VMS

Répondre « Non » si le navire n'est pas équipé d'un système de surveillance (VMS) ; répondre « Oui : National » si le VMS est installé à bord selon les exigences de l'État du pavillon ; et/ou « Oui : ORGP » si le VMS est installé à bord selon les exigences de l'ORGP.

17. Dimensions du navire

Longueur, largeur et tirant d'eau du navire, de préférence exprimés en unités du système métrique ; si cela n'est pas possible, l'unité de mesure doit être clairement indiquée.

18. Nom et nationalité du capitaine du navire

Nom et nationalité du capitaine/commandant du navire (ou de la personne qui en est le responsable légal à bord).

19. Autorisations de pêche appropriées

- *Identificateur*
Identification numérique ou alphanumérique du permis/de l'autorisation de pêche.
- *Délivrée par*
Nom de l'autorité, de l'organisme ou du ministère de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP ayant émis le permis/l'autorisation de pêche.
- *Période de validité*
Date à laquelle le permis/l'autorisation de pêche arrive à expiration (format de date : AAAAMMJJ).
- *Zone(s) de pêche*
Zone géographique/statistique dans laquelle le navire est autorisé à pêcher (p. ex. FAO 77, NAFO 3M, ICES IIb).
- *Espèces*
Codes alpha-3 du Système d'information sur les sciences aquatiques et la pêche (ASFIS), également appelés codes taxonomiques de la FAO (p. ex., WHB = merlan bleu, SKA = raie, WRF = cernier commun).
- *Engin*
Code de Classification statistique internationale type des engins de pêche (CSITEP), également connu sous le nom de code des engins de la FAO, pour l'autorisation des engins utilisés par les navires (p. ex. OTB = chalut de fond à panneaux).

20. Autorisations de transbordement appropriées

- *Identificateur*
Identification numérique ou alphanumérique du permis/de l'autorisation de transbordement.
- *Délivrée par*
Nom de l'autorité, de l'organisme ou du ministère de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP ayant émis le permis/l'autorisation de transbordement.
- *Période de validité*
Date à laquelle le permis/l'autorisation de transbordement arrive à expiration (format de date : AAAAMMJJ).

21. Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs

Cette section du formulaire doit être remplie lorsque le navire demandant d'entrer dans un port a chargé des captures provenant de navires donateurs au cours des opérations de transbordement.

- *Date*
Date du transbordement (format de date : AAAAMMJJ).
- *Lieu*
Texte libre. Lieu du transbordement.
- *Nom*
Texte libre. Nom du navire donateur.
- *État du pavillon*
Code de pays/territoire ISO 3166 alpha-3 de l'État du pavillon du navire donateur.
- *Numéro ID*
Numéro d'identification du navire donateur (numéro IRCS ou IMO).
- *Espèces*
Codes alpha-3 du ASFIS, également appelés codes taxonomiques de la FAO, correspondant aux espèces débarquées par le navire donateur.
- *Produit*
État des captures débarquées par le navire donateur, qu'elles soient transformées ou non (p. ex. surgelées entières, étêtées et éviscérées, réfrigérées sans la queue).
- *Zone de capture*
Zone géographique/statistique où les prises ont été capturées par le navire donateur (p. ex. US GOA 630, CCAMLR 48.6).
- *Quantité*
Quantité de captures débarquées par le navire donateur, en tonnes métriques (t) ou kilogrammes (kg). Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.

22. Capture totale à bord

- *Espèces*
Codes alpha-3 du ASFIS correspondant à toutes les espèces capturées et conservées à bord.
- *Produit*
État des captures conservées à bord, qu'elles soient transformées ou non (p. ex. sans peau, filets sans arêtes surgelés, étêtées, découpées, salées, réfrigérées entières dans de l'eau de mer).
- *Zone de capture*
Zone géographique/statistique où les prises ont été capturées.
- *Quantité*
Quantité de captures conservées à bord du navire, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.

23. Capture à débarquer

- *Quantité*
Quantité de captures à débarquer par navire, le cas échéant. Fait référence à chacune des espèces du numéro 22 ci-dessus.

Annexe C de l'accord relatif aux MREP : Résultats de l'inspection

La présente annexe est fournie pour faciliter la préparation des informations pour l'analyse de besoins en capacités. Elle correspond à l'annexe C de l'accord relatif aux MREP, qui requiert la transmission des résultats des inspections, et peut s'avérer utile lors des discussions avec les parties intéressées et être utilisée comme point de comparaison pour évaluer les systèmes existants et déterminer les capacités supplémentaires requises pour satisfaire ces exigences.

1. N° du rapport d'inspection

Numéro de série du rapport. Sous forme numérique ou alphanumérique.

2. État du port

Nom de l'État du port.

3. Autorité chargée de l'inspection

Nom de l'autorité, de l'organisme ou du ministère de l'État du port responsable des inspecteurs.

4. Nom de l'inspecteur principal

Nom de l'inspecteur (s'il est seul) ou de l'inspecteur confirmé chargé de l'équipe d'inspection. Le numéro figurant sur la carte d'identité de l'inspecteur doit être ajouté.

5. Lieu de l'inspection

Nom du port où l'inspection a lieu. Nom du port le plus proche si l'inspection s'est déroulée en dehors du port.

6. Début de l'inspection

Date et heure où la procédure d'inspection a débuté (format de date : AAAAMMJJ, et format de l'heure : HH).

7. Fin de l'inspection

Date et heure où la procédure d'inspection s'est terminée (format de date : AAAAMMJJ, et format de l'heure : HH).

8. Notification préalable reçue

Oui ou non.

9. Objet de l'accès au port

Texte libre. Raisons pour lesquelles le navire souhaite entrer dans le port. Les codes internationaux peuvent être utilisés (p. ex. LAN pour débarquement, TRX pour transbordement).

10. Nom du port et de l'État et date de la dernière escale

Texte libre. Nom du dernier port dans lequel le navire est entré.

Codes de pays/territoire ISO 3166 alpha-3 (p. ex. MOZ = Mozambique. Format de date : AAAAMMJJ).

11. Nom du navire

Texte libre. Nom du navire tel qu'il a été enregistré dans les documents se rapportant à l'État du pavillon.

12. État du pavillon

Codes de pays/territoire ISO 3166 alpha-3 (p. ex. NZL pour Nouvelle-Zélande).

13. Type de navire

Codes de la Classification statistique internationale type des navires de pêche (CSITBP), aussi appelés types de navires de pêche de la FAO (p. ex., TO = chalutier, LL = palangrier).

14. IRCS (indicatif international d'appel radio)

IRCS du navire (p. ex., TTFC, MD66G, UDSF, CHDS).

15. ID certificat d'immatriculation

Numéro d'immatriculation numérique ou alphanumérique du navire émis par l'État du pavillon.

16. ID navire OMI, le cas échéant

Numéro d'identification des navires de l'OMI/Lloyd's Register (numéro à sept chiffres, p. ex. 1234567).

17. ID externe, le cas échéant

Cet identifiant émis par l'État du pavillon porte différents noms, dont le numéro de coque ou le numéro d'inscription. Il peut être numérique ou alphanumérique (p. ex., PE-345-C, G 99, 123456).

18. Port d'attache

Texte libre. Port dans lequel le navire est enregistré.

19. Propriétaire(s) du navire

Texte libre. Nom des personnes ou sociétés propriétaires du navire.

20. Propriétaire(s) bénéficiaire (s) du navire, si connu(s) et différent(s) du propriétaire du navire

Texte libre. Nom de chacun des propriétaires contrôlant financièrement les sociétés propriétaires ou détenant la société qui contrôle effectivement la propriété du navire.

21. Armateur(s), si différent(s) du propriétaire du navire

Texte libre. Nom des personnes ou sociétés prenant les décisions opérationnelles relatives à l'exploitation du navire.

22. Nom et nationalité du capitaine du navire

Texte libre. Nom et nationalité du capitaine/commandant du navire (ou de la personne qui en est le responsable légal à bord).

23. Nom et nationalité du capitaine de pêche

Texte libre. Nom de la personne responsable des opérations de pêche, s'il ne s'agit pas du capitaine.

24. Agent du navire

Texte libre. Nom des personnes ou sociétés représentant les intérêts du navire, qu'elles soient ou non domiciliées dans l'État du port. Cette représentation peut comprendre ou non la responsabilité juridique.

25. SSN/VMS

Répondre « Non » si le navire n'est pas équipé d'un système de surveillance (VMS) ; répondre « Oui : National » si le VMS est installé à bord selon les exigences de l'État du pavillon ; et/ou « Oui : ORGP » si le VMS est installé à bord selon les exigences de l'ORGP.

26. Statut dans les zones ORGP où la pêche ou les activités liées à la pêche ont eu lieu, y compris toute inscription sur une liste INDNR

Cette section doit être remplie si le navire a navigué dans la zone de compétence d'une ORGP.

- *Identificateur du navire*

Numéro d'immatriculation numérique ou alphanumérique du navire émis par l'ORGP, s'il est disponible.

- *ORGP*

Texte libre. Nom des ORGP.

- *Statut de l'État du pavillon*

Texte libre. Statut d'adhésion de l'État du pavillon du navire aux ORGP. « PC » pour « partie contractante », « PCNC » pour « partie coopérative non contractante » ou « PNC » pour « partie non contractante ».

- *Navire sur liste autorisée*

Le navire figure-t-il sur la liste émise par les ORGP des navires autorisés à exercer leurs activités dans sa zone de compétence ?

Oui ou non.

- *Navire sur liste INDNR*

Le navire figure-t-il sur la liste émise par les ORGP des navires INN ? Oui ou non.

27. Autorisations de pêche appropriées

- *Identificateur*
Identification numérique ou alphanumérique du permis/de l'autorisation de pêche.
- *Délivrée par*
Nom de l'autorité, de l'organisme ou du ministère de l'État du pavillon, de l'État côtier et/ou de l'ORGP ayant émis le permis/l'autorisation de pêche.
- *Validité*
Date à laquelle le permis/l'autorisation de pêche arrive à expiration (format de date : AAAAMMJJ).
- *Zone de pêche*
Zone géographique/statistique dans laquelle le navire est autorisé à pêcher (p. ex. FAO 77, NAFO 3M, ICES 11b).
- *Espèce*
Codes alpha-3 du ASFIS, également appelés codes taxonomiques de la FAO (p. ex., WHB = merlan bleu, SKA = raie, WRF = cernier commun).
- *Engin*
Code de CSITEP, également connu sous le nom de code des engins de la FAO, pour l'autorisation des engins utilisés par les navires (p. ex. OTB = chalut de fond à panneaux).

28. Autorisations de transbordement appropriées

- *Identificateur*
Identification numérique ou alphanumérique du permis/de l'autorisation de transbordement.
- *Délivrée par*
Nom de l'autorité, de l'organisme ou du ministère de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP ayant émis le permis/l'autorisation de transbordement.
- *Validité*
Date à laquelle le permis/l'autorisation de transbordement arrive à expiration (format de date : AAAAMMJJ).

29. Informations sur les transbordements intéressant les navires donateurs

Cette section du formulaire doit être remplie lorsque le navire a chargé des captures provenant de navires donateurs au cours des opérations de transbordement.

- *Nom*
Texte libre. Nom du navire donateur.
- *État du pavillon*
Code de pays/territoire ISO 3166 alpha-3 de l'État du pavillon du navire donateur.
- *Numéro ID*
Numéro d'identification du navire donateur (numéro IRCS ou IMO).
- *Espèce*
Codes alpha-3 du ASFIS, également appelés codes taxonomiques de la FAO, correspondant aux espèces débarquées par le navire donateur.
- *Produit*
État des captures débarquées par le navire donateur, qu'elles soient transformées ou non (p. ex. surgelées entières, étêtées et éviscérées, réfrigérées sans la queue).
- *Zone(s) de pêche*
Zone géographique/statistique où les prises ont été capturées par le navire donateur (p. ex. US GOA 630, CCAMLR 48.6).
- *Quantité*
Quantité de captures débarquées par le navire donateur, en tonnes métriques (t) ou kilogrammes (kg). Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.

30. Évaluation des captures débarquées (quantité)

- *Espèce*
Codes alpha-3 du ASFIS, également appelés codes taxonomiques de la FAO, correspondant à toutes les espèces débarquées.
- *Produit*
État des captures débarquées, qu'elles soient transformées ou non (p. ex. sans peau, filets sans arêtes surgelés, étêtées, découpées, salées, réfrigérées entières dans de l'eau de mer).
- *Zone(s) de pêche*
Zone géographique/statistique où les prises débarquées ont été capturées.
- *Quantité déclarée*
Quantité de captures débarquées telles que déclarées par le capitaine du navire dans la notification préalable, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.
- *Quantité débarquée*
Quantité de captures effectivement débarquées selon les inspecteurs, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.
- Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité débarquée. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.

31. Captures restées à bord (quantité)

- *Espèce*
Codes alpha-3 du ASFIS, également appelés codes taxonomiques de la FAO, correspondant à toutes les espèces restées à bord.
- *Produit*
État des captures conservées à bord, qu'elles soient transformées ou non (p. ex. sans peau, filets sans

arêtes surgelés, étêtées, découpées, salées, réfrigérées entières dans de l'eau de mer).

- *Zone(s) de pêche*
Zone géographique/statistique où les prises conservées à bord ont été capturées.
- *Quantité déclarée*
Quantité de captures conservées à bord telles que déclarées par le capitaine du navire dans la notification préalable, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.
- *Quantité restée à bord*
Quantité de captures conservées à bord selon les inspecteurs, en t ou kg. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.
- Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité débarquée. Si d'autres unités sont utilisées, elles doivent être indiquées clairement.

32. Examen des livres de bord et d'autres documents

Oui ou non, selon que les journaux de bord ont été examinés ou non. Texte libre à rédiger par les inspecteurs.

33. Respect du/des système(s) de documentation des captures applicable(s)

Oui ou non, selon que le navire respecte les systèmes de documentation des captures applicables ou non. Texte libre à rédiger par les inspecteurs.

34. Respect du/des système(s) d'information commerciale applicable(s)

Oui ou non, selon que le navire respecte les systèmes d'information commerciale applicables ou non. Texte libre à rédiger par les inspecteurs.

35. Type d'engin utilisé

Texte libre. Nommer ou décrire l'engin trouvé à bord par les inspecteurs. Le code de CSITEP, également connu sous le nom de code des engins de la FAO, peut être utilisé.

36. Engin examiné conformément au paragraphe (e) de l'Annexe B

Oui ou non, selon que les inspecteurs ont examiné l'engin en suivant les procédures établies en annexe B. Texte libre à rédiger par les inspecteurs.

37. Conclusions de l'inspecteur

Texte libre. Description des faits et conclusions établis par les inspecteurs à la suite de l'inspection.

38. Infraction(s) apparente (s) détectée(s), y compris renvoi aux instruments juridiques pertinents

Texte libre. Description des infractions présumées relevées par les inspecteurs. Indication claire de l'instrument juridique pertinent (p. ex. l'article 19 [d] du Scheme of Control and Enforcement (Programme de contrôle et d'application) de la CPANE).

39. Observations du capitaine

Texte libre. Tout commentaire du capitaine concernant le déroulement de l'inspection, les conclusions de l'inspecteur ou les infractions présumées.

40. Mesures prises

Texte libre. Description par les inspecteurs de toutes les mesures prises à la suite de l'inspection (p. ex. saisie des captures ou de l'engin, poursuites judiciaires, amende).

41. Signature du capitaine

En signant le rapport, le capitaine reconnaît uniquement avoir reçu un exemplaire du rapport. La signature ne constitue en aucun cas un aveu de culpabilité lorsque des infractions présumées ont été décelées par les inspecteurs.

42. Signature de l'inspecteur

Annexe 7 : Analyse des FFPM (forces, faiblesses, possibilités et menaces)

L'analyse des FFPM est un outil utile, car il permet de comprendre les différents aspects pris en compte durant le travail sur le terrain et les ateliers qui ont servi à réaliser une ABC pour les ports et les pays. L'analyse des FFPM peut être effectuée par un petit groupe de personnes ou dans le cadre d'un atelier au cours duquel plusieurs petits groupes effectuent l'analyse chacun de leur côté, pour ensuite se regrouper en séance plénière afin de comparer les différentes versions. Il est important d'expliquer clairement sur quoi porte l'analyse des FFPM. Par exemple, porte-t-elle sur le système d'inspection ou sur le partage des informations sur la pêche INN et le système de SCS ? L'analyse des FFPM peut être utilisée pour étudier plusieurs domaines-clés de l'ABC.

Une brève explication de l'outil d'analyse des FFPM est présentée ci-dessous pour les personnes qui ne le connaissent pas. Cet outil permet de clarifier les différences entre les forces, les faiblesses, les possibilités et les menaces. Les observations suivantes peuvent s'avérer utiles :

FFPM		
Forces	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont vos avantages et points forts ? • Quelles sont les choses que vous faites bien ? • De quelle manière votre structure soutient-elle vos fonctions ? • Parmi vos compétences, lesquelles vous aident dans vos fonctions ? • Qui vous aide dans vos fonctions ? 	Pensez à ceci de votre point de vue et du point de vue des personnes avec lesquelles vous avez affaire. Ne soyez pas modeste ; soyez réaliste.
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les choses qui pourraient être améliorées ? • Quelles sont les choses qui sont mal faites ? • Quelles sont les choses qui doivent être évitées ? • Quelles sont les compétences qui vous manquent ? • Quel est l'équipement qui vous manque ? 	Encore une fois, il convient de penser à ceci d'un point de vue interne et externe : est-ce que d'autres personnes perçoivent des faiblesses que vous ne voyez pas ?
Possibilités	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les changements positifs que vous vivez ? • Quelles ressources de votre organisation pourraient vous aider à vous améliorer ? • Que font les autres sections, et pouvez-vous y puiser de bonnes idées ? • Quelle formation pourrait vous aider ? 	<p>Les opportunités utiles peuvent provenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> ••de changements technologiques à petite ou grande échelle ; ••de changements au niveau des politiques gouvernementales touchant votre domaine ; ••de changements dans le tissu social, dans la composition du personnel, etc.
Menaces	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les obstacles que vous vivez ? • Quelles structures ou fonctions sont susceptibles de vous empêcher d'atteindre vos objectifs ? • Possédez-vous les compétences nécessaires pour exercer vos fonctions ? • Les changements technologiques menacent-ils votre emploi ? • Qui vous empêche de faire votre travail ? 	Réaliser cette analyse apporte souvent un éclairage important qui permet de faire ressortir ce qui doit être fait et de relativiser les problèmes. Cela permet d'analyser les risques en définissant ce qui pourrait mal se passer.

Annexe 8 : Analyse des lacunes

Le terme « analyse des lacunes » fait généralement référence à l'étude des différences entre des normes et leur mise en œuvre. Par exemple, il peut être utile de documenter les différences entre les pratiques professionnelles réellement employées lors de l'inspection d'un navire de pêche et celles qui sont attendues (ou requises). Les différences constatées peuvent servir à expliquer le niveau de satisfaction et identifier les domaines nécessitant des améliorations.

L'analyse des écarts constitue un outil important, car elle permet d'identifier les écarts entre une attente et la réalité, écarts qui peuvent être source d'insatisfaction. Par conséquent, la mesure des écarts constitue la première étape du processus d'amélioration de l'efficacité et de la satisfaction au travail.

Pour identifier un écart, il est nécessaire de procéder à une analyse du type « avant/après ». Ceci peut se faire de différentes façons. Le diagramme en escalier est un outil très utile pour identifier les écarts. Avec le diagramme en escalier, différentes catégories de performances sont identifiées, puis la situation actuelle et la situation future souhaitée sont déterminées. La différence entre les deux constitue l'écart.

Le problème de l'évaluation de la qualité d'une inspection peut être utilisé pour illustrer les écarts qui sont importants à mesurer. Ainsi, pour évaluer la qualité d'une inspection, il est possible de calculer des écarts à différents niveaux : performance de l'inspection, compréhension de la conduite de l'inspection, procédures d'inspection, communication, partage des informations et mise en œuvre. Ces exemples sont brièvement illustrés ci-dessous :

- **Écart de performance de l'inspection**

Indique la différence entre la manière dont l'inspection est réalisée et la manière dont elle est perçue par la direction ou d'autres parties intéressées concernées. Par exemple, la direction peut s'attendre à ce que la taille de tous les filets de pêche soit mesurée alors qu'en fait, les inspecteurs n'examinent pas les filets lors de l'inspection.

- **Écart de la compréhension de la conduite de l'inspection**

Indique les différentes manières dont les inspections peuvent être réalisées en raison de diverses contraintes, comme les conditions météorologiques et la visibilité. Les pratiques professionnelles peuvent varier en fonction de certaines contraintes subies, ce dont la direction peut ne pas être consciente.

- **Écart des procédures d'inspection**

Indique la différence entre la façon dont la direction perçoit les procédures qui sont suivies et les procédures qui, selon elle, devraient être suivies. Par exemple, la direction peut constater que les inspecteurs examinent les journaux de bord. Pour les inspecteurs, « examiner les journaux de bord » peut signifier vérifier les captures ciblées. Toutefois, si la direction crée des procédures exigeant que les journaux de bord des captures ciblées et les captures accessoires soient vérifiés à chaque inspection, il existe un écart de procédure manifeste.

- **Écart de communication et de partage des informations**

Indique l'écart entre les éléments qui sont effectivement communiqués à la direction et à d'autres parties intéressées et ceux qui doivent leur être communiqués. Par exemple, l'accord relatif aux MREP exige que les autorités qui effectuent une inspection portuaire doivent informer l'État du pavillon de ses intentions et de ses conclusions. Si les canaux de communication entre les inspecteurs, le corps d'inspecteurs et les autorités chargées de la pêche ne sont pas utilisés efficacement, il existe probablement un écart de communication.

- **Écart de mise en œuvre**

L'analyse des lacunes nécessite de réaliser des analyses internes et externes. Au niveau externe, l'organisation doit communiquer avec d'autres pays et organisations. Au niveau interne, elle doit identifier les services qu'elle doit rendre et les procédures à mettre en place. Une équipe peut être chargée de travailler sur ces questions et d'identifier les écarts. Une fois les écarts identifiés, la direction doit prendre les mesures appropriées pour les combler ou les réduire.

Notes

- 1 La Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mozambique, le Sénégal, les Seychelles et la Tanzanie.
- 2 Pour qu'il soit bien intégré, un système de SCS de la pêche nécessite une coopération avec les organismes nationaux susceptibles de contribuer au système global de SCS, comme les douanes, les autorités portuaires, la marine, les autorités policières, le corps d'inspecteurs, etc.
- 3 L'État du port dispose de la pleine juridiction sur les navires autorisés à naviguer sous son pavillon et dispose de pouvoirs étendus pour réglementer les activités des navires battant pavillon étranger naviguant dans ses eaux.
- 4 La Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mozambique, le Sénégal, les Seychelles et la Tanzanie.
- 5 Les besoins en capacités qui sont propres à un port en particulier ne doivent pas être considérés isolément, car ils peuvent avoir des incidences importantes pour l'ensemble du pays.
- 6 L'un des États étudiés dans le cadre des études de cas avait autorisé jusqu'à 160 navires de pêche battant pavillon étranger à pêcher dans sa ZEE, mais aucun d'entre eux n'est entré dans un port au cours de l'année.
- 7 Cette section correspond à l'étape 2 de la figure 2.
- 8 Les personnes exerçant des fonctions d'inspecteur de la pêche peuvent être des responsables des douanes ou des autorités portuaires, des autorités policières, la marine, etc., en fonction des structures organisationnelles propres à chaque pays.
- 9 Cette section correspond à l'étape 3 de la figure 2.
- 10 De la FAO de 2009. Les instructions pour remplir les annexes A et C de l'accord relatif aux MREP sont disponibles à la page ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/tc-psm/2009/GuidelinesAnnexesA_C.pdf.
- 11 Cette section correspond à l'étape 4 de la figure 2.
- 12 Une séance de brainstorming au cours de laquelle les participants notent toutes leurs idées afin qu'elles soient débattues, triées et regroupées. Il s'agit d'une technique utile pour partager des idées et favoriser la discussion.
- 13 À des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des captures qui n'ont pas été précédemment débarquées, ainsi que pour utiliser d'autres services portuaires, notamment le ravitaillement en carburant, le réapprovisionnement, l'entretien et la mise en cale sèche.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur :
pewenvironment.org/endillegalfishing



Contact: Tony Long, directeur
Campagne mondiale de lutte contre
la pêche illicite
Téléphone: +44.20.75354210
E-mail: along@pewtrusts.org



Contact: Mark Ssemakula, secrétariat du SIF
Téléphone: +267 3926298
E-mail: pct@stopillegalfishing.com
Site Internet: www.stopillegalfishing.com



Contact: Per Erik Bergh, PDG
Téléphone: +47 91631876
E-mail: nfds@nfds.info
Site Internet: www.nfds.info
