

MÉTHODOLOGIE

d'évaluation des besoins en renforcement des capacités pour la mise en œuvre de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port



THE
PEW
CHARITABLE TRUSTS



stop illegal fishing



A NEPAD Programme



Northern Fisheries Development Services

Note de l'auteur

Le Pew Charitable Trusts, la section dévolue à la conservation de Pew Charitable Trusts, est une organisation non gouvernementale travaillant sur un certain nombre de questions relatives à la conservation des océans, notamment dans le but de faire cesser la surpêche dans les océans du monde entier. Le Pew Charitable Trusts mène un combat actif contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée depuis 2007. Dans ce cadre, il a contribué à l'élaboration de l'AMREP. La présente méthodologie EBRC (évaluation des besoins en renforcement des capacités) résulte d'un effort concerté avec le Partenariat pour la pêche africaine, un programme du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, par le biais de son programme « Non à la pêche illégale ». Elle a pour objectif d'aider les pays en développement à renforcer les capacités nécessaires à la mise en œuvre de l'AMREP.

Ce travail d'élaboration de la méthodologie EBRC a été réalisé pour le compte du Pew Charitable Trusts par Nordenfjeldske Development Services (NFDS). L'équipe chargée de l'étude était composée de Peter Manning, qui a effectué des visites sur le terrain dans six ports, assisté de Sandy Davies et Per Erik Bergh.

Remerciements

L'équipe souhaite exprimer sa sincère gratitude à tous ceux qui ont apporté leur contribution à cette étude, et notamment : Stefan Flothmann, Adriana Fabra, Frank Meere, Karen Sack et Elsa Lee du Pew Charitable Trusts ; Sloans Chimatiro du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique ; Séraphin Dedi Nadje du Comité des pêches du centre-ouest du golfe de Guinée ; Judith Swan de la FAO ; Isidore Bagrou, Konan Angaman, Helguile Shep de Côte d'Ivoire ; Stephen Ndegwa, Martha Mukira, Monor Godfrey Vincent, Simon Warui, Barabara Side, Maxine Yalo et Collins Ngoro du Kenya ; Avelino Alfiado, Manuel Castiano, Peter Flewwelling et Ivone Lichucha du Mozambique ; Dame Mboup, Adama Fale et Mamadou Ndiaye du Sénégal ; Randolph Payet, Roy Clarisse et Jude Talma des Seychelles ; Hosea Gonza Mbilinyi, Geoffrey Nanyaro et Janet Uronu de Tanzanie ; et Estelle van der Merwe d'Afrique du Sud.

De nombreuses autres personnes nous ont fait part de leurs idées et points de vue, nous les remercions aussi vivement pour leur précieuse contribution.

Photo de couverture : © Sandy Davies, Nordenfjeldske Development Services (NFDS)

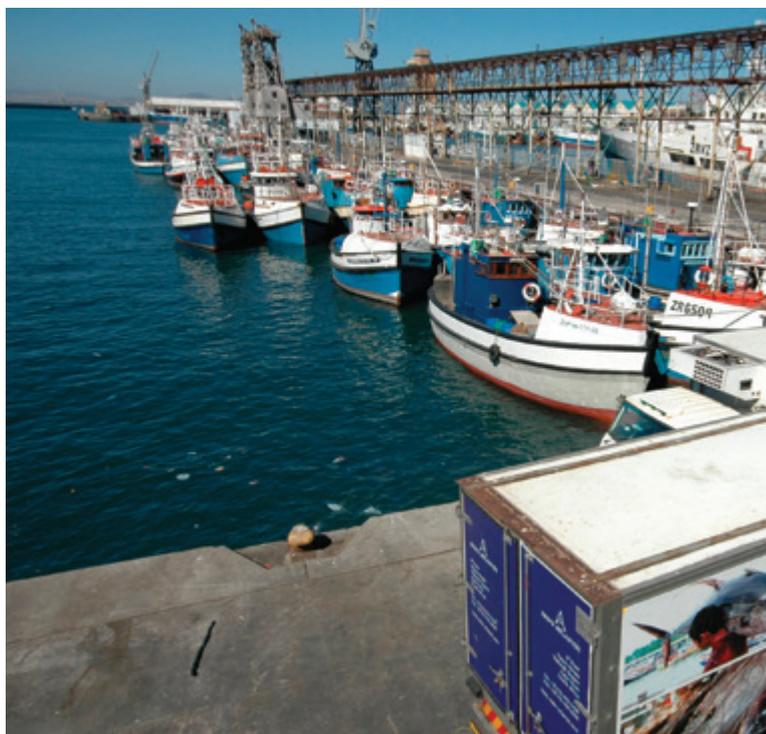
Résumé

Les mesures prises au niveau du port, en matière de respect et d'application de la réglementation de la part des navires de pêche ou pratiquant des activités liées à la pêche, constituent un élément d'un bon rapport coût-efficacité pour un système de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS). Elles sont, à ce titre, intéressantes et efficaces. Leur coût est essentiellement lié à l'établissement et à l'entretien d'un service d'inspection de la pêche adapté et compétent, qui communique bien avec les agences nationales, notamment avec les autorités douanières et portuaires, et qui coopère activement avec les organismes régionaux et mondiaux. Ce prérequis en matière de capacités, tant en termes humains qu'institutionnels, a fait l'objet de beaucoup d'attention au cours des négociations ayant récemment abouti à l'adoption de l'Accord des Nations unies sur les mesures du ressort de l'État du port (AMREP) visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR). Les pays en développement se sont particulièrement inquiétés des ressources nécessaires au renforcement de ces capacités. C'est pourquoi le Pew Charitable Trusts s'est attaché à développer une méthodologie simple et fiable afin de déterminer les besoins réels et spécifiques de renforcement des capacités dans chaque pays et fournir également une base de travail pour l'élaboration d'un plan de renforcement des capacités qui, une fois en vigueur, permettrait la ratification et le respect effectif de l'AMREP.

En coopération avec le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), via son groupe de travail « Non à la pêche illégale », et six pays d'Afrique, le Pew Charitable Trusts a soutenu l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des besoins en renforcement des capacités (EBRC), qui fait partie d'un ensemble de dispositifs auxquels il s'est engagé à participer, afin de s'assurer que les États aient à leur disposition les outils nécessaires pour mettre en œuvre l'AMREP de manière efficace, et qu'ils puissent parvenir rapidement à la fermeture de tous les ports aux flottes pratiquant une pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR).

Mesures du ressort de l'État du port (MREP) pour lutter contre la pêche INDNR

À l'heure actuelle, lorsque les navires de pêche illicite doivent faire escale, ils peuvent choisir les ports le plus pratiques et les plus économiques pour eux. Ces ports permettent à l'industrie de la pêche illicite mondiale de se maintenir à flot, une industrie qui affaiblit la gouvernance mondiale des océans et menace la protection des écosystèmes marins, ainsi que les personnes qui en dépendent. L'AMREP est un accord ambitieux qui vise à fermer tous les ports à la pêche INDNR, et à ses navires d'appui. Toutefois, pour qu'il reçoive le soutien nécessaire des gouvernements et soit mis en œuvre de manière efficace, il doit s'accompagner d'une boîte à outils complète d'aide à la mise en œuvre qui identifie les différents besoins en renforcement des capacités dans chaque État concerné et permette d'y faire face.



Le Cap, Afrique du Sud

¹ La Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mozambique, le Sénégal, les Seychelles et la Tanzanie.

L'AMREP offre une occasion unique d'harmoniser et de renforcer les contrôles exercés par l'État du port dans le monde entier. Il instaure, entre autres, le devoir pour les États du port de désigner ceux qui peuvent utiliser les navires battant pavillon étranger; d'inspecter les navires de pêche battant pavillon étranger ainsi que les autres navires aidant ou assurant des services pour les navires de pêche ; de refuser l'entrée dans le port ou l'utilisation de celui-ci (y compris l'accès aux services portuaires) aux navires INDNR ; et de prendre d'autres mesures en coopération avec les États du pavillon, les États côtiers et les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) pour garantir que la pêche s'exerce conformément aux mesures de conservation et de gestion adoptées. Les mesures du ressort de l'État du port qui seront mises en œuvre par cet accord devraient être considérées comme un volet d'un plus vaste système SCS intégré, devant fonctionner « du bateau à l'étal », pour lutter contre la pêche INDNR. Les mesures du ressort de l'État du port sont particulièrement utiles pour la régulation des navires de pêche battant pavillon étranger qui opèrent tant en haute mer qu'à l'intérieur de la zone économique exclusive (ZEE) d'un pays. Ces mesures peuvent ainsi constituer un outil essentiel pour lutter contre la pêche INDNR.

Généralement, les navires de pêche et les navires engagés dans des activités liées à la pêche et battant pavillon étranger recherchent les services portuaires des ports les plus grands et les mieux équipés. De ce fait, les efforts pour encourager la mise en œuvre de l'AMREP devraient viser en premier lieu les plus grands ports utilisés par les flottes de pêche lointaine. Cependant, d'autres ports risquent d'être utilisés par les navires INDNR, après que ceux-ci auront été exclus des ports qu'ils ont l'habitude d'utiliser. L'objectif global devra donc être la fermeture de tous les ports à ces navires.

Les navires de pêche ont tendance, tout du moins dans certaines régions du monde, à éviter de rentrer au port pendant des mois, en conséquence, ils transbordent leurs captures et font leurs avitaillements en mer. Ceci souligne la grande importance d'instaurer également des règles concernant les navires de soutien pratiquant des activités liées à la pêche.

La méthodologie d'évaluation des besoins en renforcement des capacités

Un examen de l'AMREP montre que, pour une mise en œuvre efficace, chaque pays doit avoir:

- **l'autorité légale** permettant une mise en œuvre efficace conformément aux dispositions de l'AMREP et d'autres instruments juridiques internationaux relatifs à la pêche ;
- un **service d'inspection bien informé et disposant de suffisamment de personnel convenablement formé** qui soit intégré sur le plan opérationnel au système plus vaste du SCS ;
- une **coopération systématique et un échange d'informations et de renseignements** entre les agences nationales présentes aux différents niveaux du SCS, et entre les États du port, États du pavillon et États côtiers, les ORGP et d'autres organisations.

La méthodologie d'EBRC du Pew Charitable Trusts a été développée dans un format facile à utiliser. Celui-ci fournit un ensemble d'étapes précises que les États sont invités à prendre en compte lorsqu'ils abordent leurs besoins en renforcement des capacités dans le cadre de l'AMREP. Elle explique cet accord de manière claire et détaillée et fournit une série de listes de contrôle (check-lists), de questionnaires et d'outils d'analyse pour faciliter l'engagement dans un tel processus d'évaluation. La méthodologie proposée identifie ainsi trois étapes majeures de l'évaluation des lacunes ou écarts en termes de capacités :

ÉTAPE N° 1 : S'assurer que les besoins en renforcement des capacités nécessaires à la mise en œuvre de l'AMREP aient été adaptés au contexte spécifique de chaque pays.

Les États devraient remplir la liste de contrôle des capacités fournie pour chaque port et chaque pays examiné. Cela impose de tenir compte des principaux prérequis en matière de capacités humaines et institutionnelles nécessaires à une mise en œuvre adéquate de l'AMREP, et de les comparer avec la situation actuelle dans chaque pays. Les listes de contrôle permettent ainsi de comparer les normes nationales aux normes fixées par l'AMREP concernant :

- les ressources humaines, telles que les capacités en cadres des pêches, en personnel de gestion du port, en rédacteurs juridiques et en inspecteurs des pêches ; et
- les principaux besoins en capacités institutionnelles, tels qu'un service d'inspection portuaire bien organisé et

convenablement pourvu en personnel, un système d'échange d'information, une autorité légale compétente et l'accès à des technologies et à des équipements de contrôle adéquats.

ÉTAPE N° 2 : Examiner la performance des systèmes existants et identifier les capacités. Un questionnaire fournit le cadre initial pour déterminer dans quelle mesure l'AMREP s'intègre au corpus de lois et règlements de chaque pays et dans quelle mesure ces derniers doivent éventuellement être modifiés. De plus, il est essentiel d'obtenir le soutien et la participation des principales parties prenantes avant de pouvoir commencer le processus d'évaluation. Pour y parvenir, il est nécessaire d'identifier ces parties prenantes, le rôle qu'elles jouent et leurs méthodes de coopération et de communication avec d'autres acteurs.

Cette étape identifie les acteurs, parmi lesquels on retrouve généralement :

- l'agence des pêches ,
- le service des douanes,
- les autorités de quarantaine,
- les services d'immigration,
- les services sanitaires,
- les autorités portuaires,
- les autorités maritimes,
- la police portuaire.

Il est nécessaire que ces acteurs participent à l'évaluation des besoins, sans quoi le processus sera dépourvu des éléments de compréhension et de la légitimité requis. Le défaut de coopération systématique entre ces agences et le ministère de la Pêche ou le département responsable des inspections portuaires est souvent un obstacle à l'évaluation. Une série d'outils, de techniques, de questionnaires et de listes de contrôle est fournie pour faciliter l'exécution de cette tâche et pour aider à documenter de façon précise la manière dont le système fonctionne.

ÉTAPE N° 3 : Identifier les manques de capacités et les besoins en renforcement des capacités. Cette étape doit être menée de façon précise et approfondie. Elle requiert une évaluation honnête de l'écart entre les capacités existantes, en termes de ressources humaines et d'institutions, et les capacités nécessaires à une mise en œuvre efficace de l'AMREP. La méthodologie contient des recommandations qui faciliteront l'obtention d'un consensus entre les différents acteurs, en s'appuyant sur les responsabilités de chacun et en permettant l'adoption d'une liste prioritaire de besoins en renforcement des capacités. Des conseils et des techniques viennent en soutien dans la réalisation d'une évaluation finale cohérente et acceptée par tous qui ouvrira la voie au renforcement des capacités.

Pour encadrer ces trois principales étapes, l'EBRC mobilise les outils suivants :

- une analyse article par article de l'AMREP qui identifie les prérequis en matière de capacités ;
- une liste de contrôle des capacités organisée par principaux domaines de capacité ;
- un questionnaire initial sur les capacités ;
- un questionnaire spécifiquement destiné aux inspecteurs de la pêche ;
- une proposition de plan pour organiser le travail de terrain ;
- des lignes directrices pour compléter les annexes A et C de l'AMREP ;
- des explications sur la manière de réaliser des analyses MOFF (menaces, opportunités, forces, faiblesses) et des analyses d'écart.

La conduite de l'évaluation des besoins en renforcement des capacités donnera une mesure pays par pays de l'écart à combler pour se doter des capacités nécessaires à la mise en œuvre de l'AMREP. Le rapport sur la méthodologie EBRC propose également des ateliers régionaux de renforcement des capacités, l'élaboration de programmes de formation, les approches régionales et mondiales de partage des informations ainsi qu'un mécanisme pour aider au financement des pays en développement. Tous ces processus sont parallèles et complémentaires, et renforceront la capacité d'un pays, voire d'une région, à mettre en œuvre de manière efficace les mesures du ressort de l'État du port pour lutter contre la pêche INDNR.

Table des matières

Remerciements	2
Résumé	3
Table des matières	6
Liste des abréviations et acronymes	7
1. Pourquoi une méthodologie d'évaluation des besoins en renforcement des capacités ?	8
1.1 Introduction et contexte	8
1.2 Article 21 de l'AMREP – Répondre aux besoins des pays en développement	9
1.3 Fonctionnement de l'AMREP	9
1.4 Élaboration de la méthodologie EBRC	11
1.5 Questions à se poser lorsque l'on envisage une EBRC	13
1.5.1 Qui devrait réaliser l'EBRC ?	13
1.5.2 Combien de temps prend une EBRC ?	13
1.5.3 Quelles sont les exigences régionales et mondiales en matière d'information ?	14
1.5.4 Certains ports sont-ils prioritaires dans le cadre de l'EBRC ?	14
1.5.5 Qu'implique le fait d'éviter les escales en transbordant en mer ?	14
1.5.6 Comment utiliser le système actuel de contrôles exercés par l'État du port comme point de départ ?	14
1.6 Étapes suivantes	15
1.6.1 Sensibiliser à la mise en œuvre de l'AMREP	15
1.6.2 Réaliser des EBRC	15
1.6.3 Préparer le renforcement des capacités à l'échelle régionale et mondiale	15
1.6.4 S'orienter vers des plans de renforcement des capacités	16
2. Utiliser la méthodologie EBRC	17
2.1 Identifier les besoins en renforcement des capacités pour mettre en œuvre l'AMREP	17
2.1.1 Confirmer les besoins en renforcement des capacités	17
2.2 Examen et analyse des systèmes de contrôle et des capacités actuellement en place	19
2.2.1 Étapes préalables	19
2.2.2 Planifier la visite d'un port	20
2.2.3 Identifier et faire participer les différents acteurs	20
2.2.4 Collecter les informations	21
2.2.5 Atelier de lancement	21
2.2.6 Réunions individuelles avec les agences et autres éléments du système SCS	22
2.2.7 Rencontrer les inspecteurs	22
2.3 Identifier les déficits en matière de capacités et hiérarchiser les besoins en renforcement des capacités (BRC)	23
2.3.1 Réunion de compte-rendu	23
2.3.2 Finaliser et diffuser le rapport EBRC	23
Annexes	25
Annexe 1 – Analyse des articles de l'AMREP	25
Annexe 2 – Liste de contrôle des capacités	35
Annexe 3 – Questionnaire initial	38
Annexe 4 – Questionnaire pour les inspecteurs de la pêche	41
Annexe 5 – Proposition de plan pour le travail sur le terrain	43
Annexe 6 – Annexes A et C de l'AMREP et lignes directrices pour les compléter	45
Annexe A de l'AMREP – Informations à fournir au préalable par les navires	45
Annexe C – Rapport des résultats de l'inspection	47
Annexe 7 – Analyse MOFF (menaces, opportunités, forces et faiblesses)	53
Annexe 8 – Analyse des écarts	54

Liste des abréviations et acronymes

ACRONYME	SIGNIFICATION
AMREP	Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
ANUSP	Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, 1995
CNUDM	Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1992
EBRC	évaluation des besoins en renforcement des capacités
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
INDNR	(pêche) illicite, non déclarée et non réglementée
MARC	mécanisme d'appui au renforcement des capacités
MOFF	menaces, opportunités, forces et faiblesses
MRC	mécanisme de renforcement des capacités
MREP	mesures du ressort de l'État du port
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
NFDS	Nordenfjeldske Development Services
NPI	Non à la pêche illégale
OMI	Organisation maritime internationale des Nations unies
ORGP	organisation régionale de gestion des pêches
PAI-INDNR	Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
PAN-INDNR	plan d'action national relatif à la pêche INDNR
PAR-INDNR	plan d'action régional relatif à la pêche INDNR
PEID	petit État insulaire en développement
PMA	pays moins avancé
PPA	Partenariat pour la pêche africaine
PRC	plan de renforcement des capacités
SCS	suivi, contrôle et surveillance
SSN	système de surveillance des navires
UE	Union européenne
ZEE	zone économique exclusive

1. Pourquoi une méthodologie d'évaluation des besoins en renforcement des 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) adopte l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (AMREP) et l'ouvre à la signature. L'AMREP fait suite au Dispositif-type relatif aux mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, précédemment élaboré par la FAO, et avant lui, au Plan d'action visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INDNR). L'élaboration de l'AMREP fut amorcée en mars 2007 lorsque le Comité des pêches de la FAO adopta un calendrier pour l'élaboration d'un accord juridiquement contraignant sur les mesures du ressort de l'État du port. Une Consultation d'experts s'est tenue à Washington en septembre 2007 afin de préparer un projet de texte pour ce nouvel accord. Ce projet fut examiné par la Consultation technique organisée en quatre sessions au siège de la FAO à Rome en juin 2008 puis en janvier, mai et août 2009. Lors de la session d'août 2009, 91 pays se réunirent pour finaliser le texte.

Cet accord international juridiquement contraignant instaure le devoir pour les États du port de prendre un certain nombre de mesures à l'encontre des navires de pêche et des autres navires les aidant ou leur fournissant des services, qui battent pavillon étranger et qui sont réputés ou soupçonnés de pratiquer une pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Ces mesures prévoient notamment le refus d'entrée au port à ces navires, le refus de l'utilisation du port et de ses services si de tels navires sont déjà au port, ainsi que des inspections de navires, selon les circonstances. Les États du port peuvent cependant autoriser les navires INDNR dans leurs ports pour inspection et autres mesures appropriées. D'autres mesures doivent être prises le cas échéant en coopération avec les États du pavillon, les États côtiers et les ORGP. L'AMREP a pour objectif de mettre fin aux « ports de complaisance » – c'est-à-dire les ports qui attirent les navires de pêche INDNR en raison de leurs contrôles laxistes – et d'aider les autorités des États du port qui autorisent involontairement des navires de pêche INDNR étrangers dans leurs ports. Une situation qui est généralement imputable à des capacités limitées, non seulement en matière d'inspection, mais aussi en matière d'accès aux informations et de partage de celles-ci.

Les mesures du ressort de l'État du port doivent être considérées dans le cadre élargi d'un système SCS (suivi, contrôle et surveillance) intégré² comme un élément particulièrement utile pour réguler les navires battant pavillon étranger qui ont pêché ou peuvent avoir pêché en dehors des eaux de l'État du port.³ Ces mesures sont en général relativement économiques comparées à bon nombre d'autres éléments d'un système SCS. Elles s'appliquent aux navires de pêche et, de façon significative, aux navires pratiquant des activités liées à la pêche (telles que le transbordement et le réapprovisionnement) qui ont pu assister des navires de pêche INDNR. Les mesures s'appliquant à ces derniers sont essentielles lorsque le transbordement et le réapprovisionnement en mer sont pratiqués à grande échelle.

L'AMREP est centré sur le pouvoir qu'ont les autorités d'un État du port de refuser à un navire l'entrée au port ou l'utilisation du port et de ses services, ainsi que celui d'inspecter un navire lorsqu'il cherche à entrer, ou entre volontairement, dans un de ses ports. Ainsi, un service d'inspection de la pêche approprié et disposant de personnel convenablement formé est un facteur clé pour la réussite de la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port. L'utilisation optimale des informations collectées au cours de l'inspection et dans le cadre d'autres volets du système SCS national, régional et international est également une caractéristique importante de l'AMREP. Cela implique que, pour mettre pleinement en œuvre l'AMREP, il est nécessaire que les agences nationales impliquées dans la gestion des pêches, telles que les douanes ou les autorités portuaires, communiquent convenablement entre elles et qu'elles coopèrent avec les organismes régionaux et internationaux appropriés.

² Un système bien intégré de SCS de la pêche impliquerait que les agences nationales pouvant contribuer au système SCS global coopèrent entre elles, et notamment les douanes, les autorités portuaires, la marine, la police, le centre de sécurité des navires, etc.

³ L'État du port jouit de la pleine juridiction sur les navires autorisés à battre son pavillon et a des pouvoirs élargis lui permettant de réglementer les activités des navires battant pavillon étranger qui pêchent dans ses eaux.

1.2 Article 21 de l'AMREP – Répondre aux besoins des pays en développement

Au cours des négociations de l'Accord, des États africains, ainsi que d'autres pays en développement, ont indiqué qu'ils ne seraient pas immédiatement capables de respecter les conditions de l'AMREP et qu'ils devraient renforcer leurs capacités avant d'être en mesure d'y parvenir. Les besoins d'un pays en renforcement de ses capacités varient en fonction du contexte local et du déficit de capacités, que ce soit au niveau des ressources humaines, des institutions ou, dans une certaine mesure, de l'accès aux technologies nécessaires et appropriées. Il est donc essentiel d'identifier, par une évaluation soigneuse, les besoins spécifiques et réels en renforcement des capacités pour chaque pays et d'élaborer un plan de renforcement des capacités (PRC) *ad hoc* permettant une mise en œuvre efficace de l'AMREP.

L'article 21 de l'AMREP répond à ce besoin de renforcer les capacités des pays en développement et il est à espérer que cet article, s'il est correctement appliqué, jouera un rôle majeur dans la réussite de la mise en œuvre de l'Accord. C'est au vu de cette disposition que la présente méthodologie a été élaborée en coopération avec six États africains⁴ dans le cadre du programme Partenariat pour la pêche africaine (PPA) du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), sous les auspices du groupe de travail « Non à la pêche illégale » (NPI).

La méthodologie EBRC (évaluation des besoins en renforcement des capacités) est la première étape pour développer une boîte à outils d'aide à la mise en œuvre qui identifie les différents besoins en renforcement des capacités des pays en développement et qui aide à y répondre. Il est à espérer que l'EBRC permettra de s'assurer que l'assistance au développement prévue à l'article 21 sera correctement orientée pour répondre aux besoins prioritaires réels de chaque pays, et que la boîte à outils plus globale d'aide à la mise en œuvre aidera à renforcer les capacités nécessaires. Néanmoins, il est important de noter que la précision d'une évaluation dépend des informations fournies ; c'est pourquoi la méthodologie EBRC devrait être employée de manière à encourager une identification honnête des forces et des faiblesses des systèmes, afin d'éviter le gaspillage de ressources rares dans des domaines où l'assistance ne serait pas une priorité.

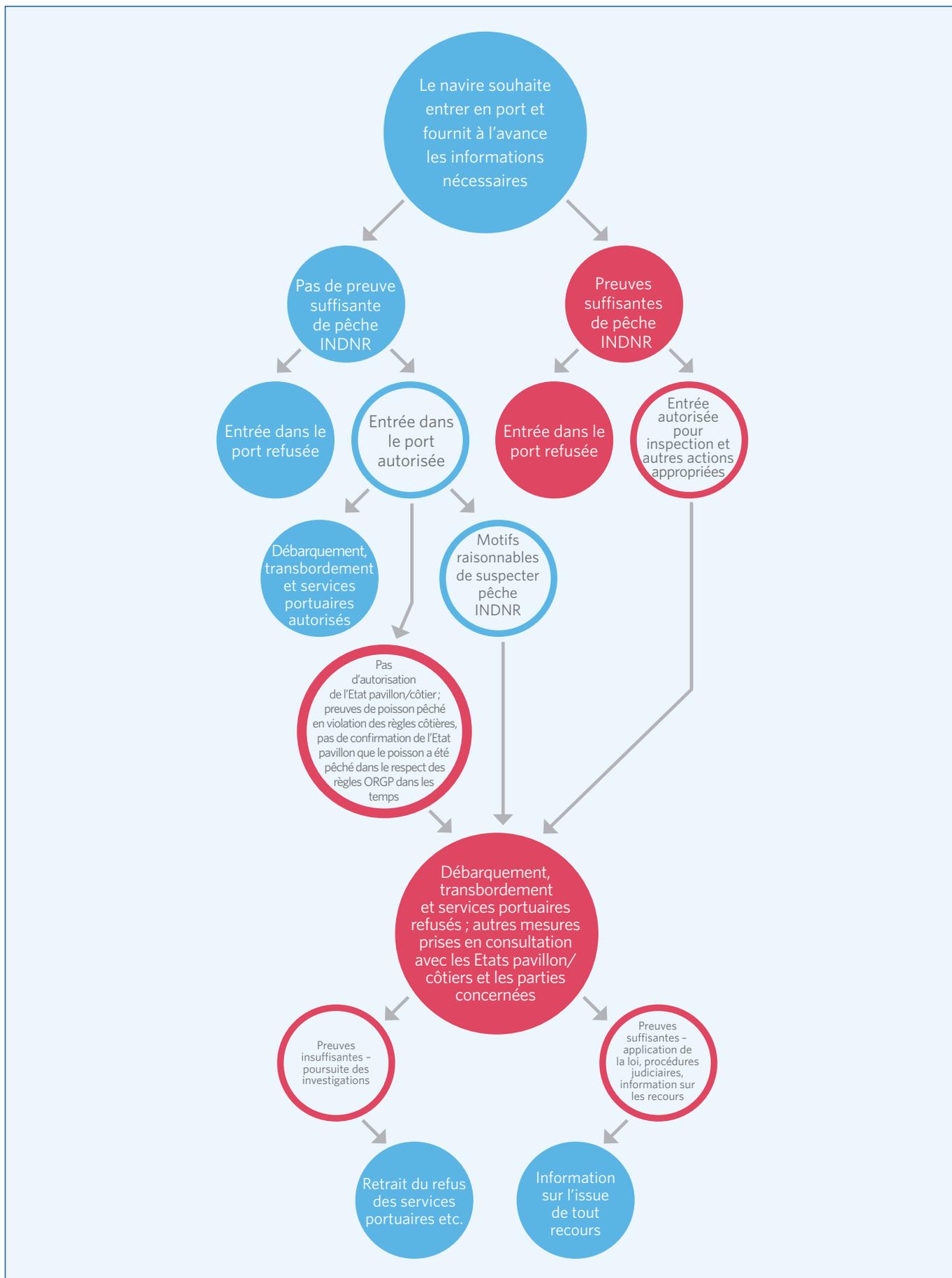
1.3 Fonctionnement de l'AMREP

Les navires souhaitant entrer en port doivent, suffisamment en avance et dans le respect des réglementations de l'Etat du port, fournir aux autorités en charge de la pêche un certain nombre d'informations comprenant l'identité du navire, les prises à bord, les autorisations de pêche et de transbordement ainsi que le détail de tous les transbordements effectués.

1. Les responsables du port décident d'autoriser ou de rejeter l'entrée en port du navire, en prenant en compte le rapport qui leur est présenté ainsi que toutes les autres informations disponibles et permettant de déterminer s'il a été impliqué dans des opérations de pêche INDNR ou soutenant une pêche INDNR. Si le navire est autorisé à entrer en port, il est alors soumis aux lois de l'Etat du port.
2. Si des preuves suffisantes que le navire a été impliqué dans – ou a soutenu – des activités de pêche INDNR, l'Etat du port peut refuser son entrée ou ne l'autoriser que dans le but de l'inspecter et de prendre les mesures appropriées. Tout navire dans cette situation entrant en port doit se voir refuser l'autorisation de débarquer, transborder, emballer ou transformer les poissons, ainsi que d'autres services portuaires tels que le ravitaillement en carburant ou fournitures, la maintenance et la cale sèche (les « services portuaires »).
3. Si un navire entre en port et qu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'il est impliqué dans des activités de pêche INDNR, l'autorisation de cale ou de transbordement ainsi que l'utilisation des services du port doivent lui être refusés.
4. L'autorisation de cale ou de transbordement des prises, ainsi que l'utilisation des services du port doivent être refusées à un navire si : l'Etat du port découvre que le navire ne possède pas d'autorisation de pêche ou d'activités de pêche valide telle que requise par l'Etat de pavillon ou par un Etat côtier ; ou si l'Etat du port reçoit la preuve que les poissons à bord ont été prélevés en contravention avec les exigences de l'Etat côtier ; ou si l'Etat pavillon ne confirme pas dans un délai raisonnable que le poisson présent à bord a été prélevé dans le respect des exigences des organisations régionales de gestion de la pêche.
5. Un navire ne peut se voir refuser l'utilisation de services portuaires lorsque la sécurité de l'équipage ou du navire, ou la santé de l'équipage, sont menacées.

⁴ La Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mozambique, le Sénégal, les Seychelles et la Tanzanie.

Figure 1: Fonctionnement de l'AMREP



La mise en œuvre de l'AMREP nécessite de toute évidence des capacités appropriées en matière de ressources humaines et d'institutions, notamment en ce qui concerne :

- l'autorité légale mise en place par la législation nationale pour permettre la prise de mesures coercitives efficaces conformément aux dispositions de l'AMREP et aux autres instruments juridiques internationaux relatifs à la pêche et à l'accès des navires aux ports.
- un service d'inspection disposant de suffisamment de personnel convenablement formé et bien informé qui soit également bien intégré sur le plan opérationnel aux autres éléments du système SCS.
- le partage systématique d'informations et de renseignements entre les agences nationales associées aux différents éléments du SCS, y compris le service d'inspection des navires au port.
- la coopération systématique entre les États du port, États du pavillon et États côtiers, les ORGP et d'autres organisations, et le partage d'informations et de renseignements. Tandis qu'il est nécessaire d'instaurer une communication bilatérale, il est également essentiel de mettre en place des systèmes régionaux et mondiaux de partage des informations afin que l'AMREP soit efficace.

6. De plus, l'État du port peut prendre d'autres mesures qui comprennent des mesures de consultation ou de coopération avec l'État pavillon et, si nécessaire, les États côtiers et organisations régionales de gestion de la pêche.
7. L'État du port doit transmettre les rapports d'inspection et informations sur les mesures prises au terme de l'inspection à l'État pavillon et, si nécessaire, aux autres États, ou ORGP concernés ainsi qu'à la FAO et aux autres organisations internationales concernées.

1.4 Élaboration de la méthodologie EBRC

La méthodologie de l'EBRC a été élaborée après des consultations approfondies avec un large panel d'acteurs dans six pays.⁵ Les recherches se sont concentrées sur des États africains en raison du rôle actif de ces pays lors des négociations de l'AMREP, de l'expertise des chercheurs impliqués et de la collaboration entre le Pew Charitable Trusts et le groupe de travail « Non à la pêche illégale » du NEPAD.

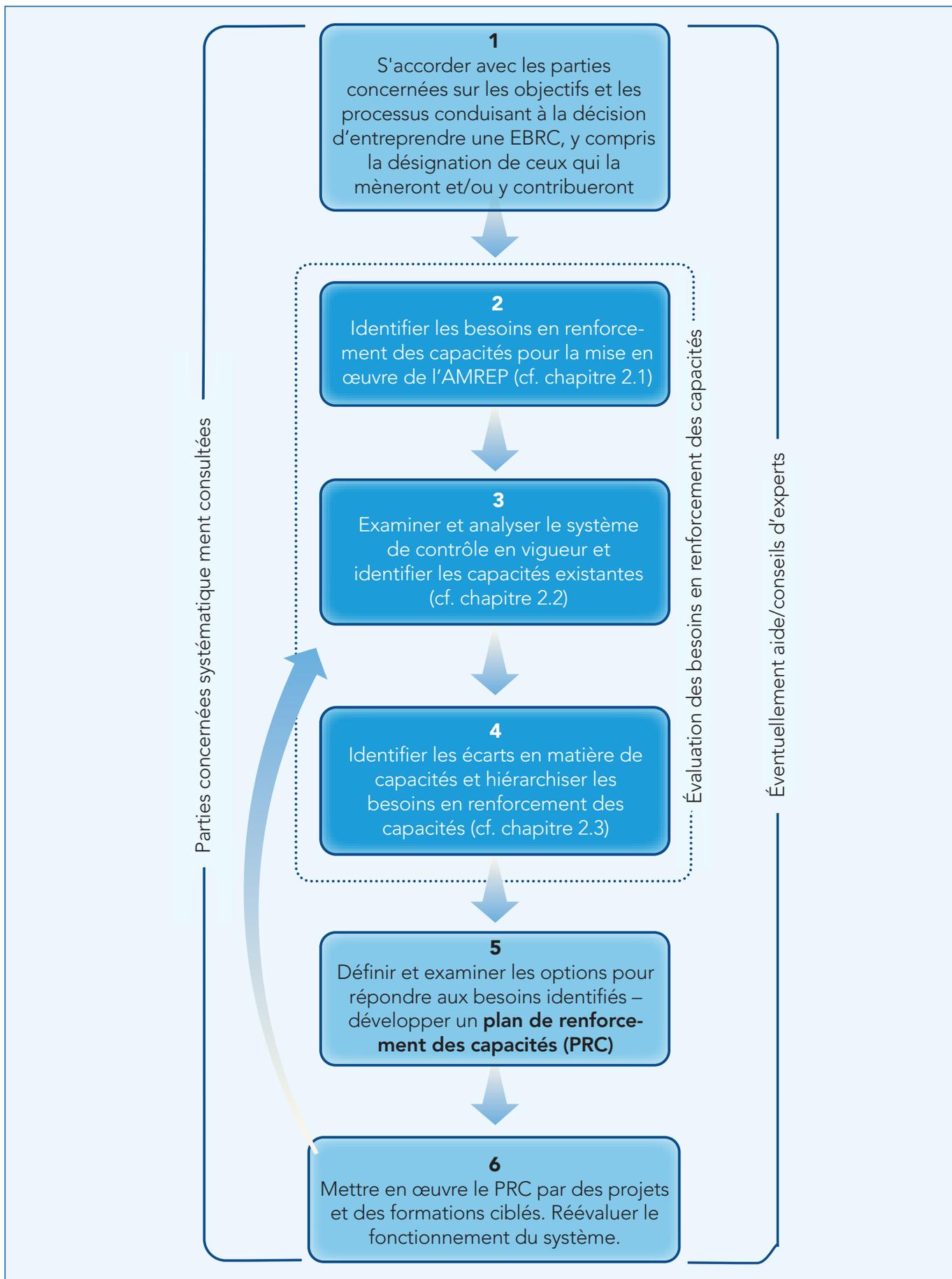
Les six pays ayant pris part à ce travail ont été identifiés grâce à une évaluation initiale portant sur les pays côtiers d'Afrique subsaharienne, les États membres de la Communauté de développement d'Afrique australe (SADC) faisant l'objet d'une attention plus particulière. Cette évaluation tenait compte du niveau de participation aux négociations de l'AMREP, de l'importance globale de la pêche pour ces pays et du niveau de passage de navires étrangers dans leurs ports. L'un des objectifs était aussi de sélectionner un ensemble de pays fournissant une variété suffisante de situations et de défis pour la mise en œuvre de l'AMREP. Huit pays ont été contactés pour participer à cette étude, six ont accepté : la Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mozambique, le Sénégal, les Seychelles et la Tanzanie.

Pour élaborer cette méthodologie, une EBRC partielle a été réalisée pour chacun de ces pays au moyen de différents outils. L'approche adoptée consistait à planifier une méthodologie avant les visites sur le terrain, puis de la tester *in situ* et d'inviter les parties concernées à en faire la critique dans chaque cas. En dernier lieu, la méthode était ajustée et affinée.

L'efficacité d'un système de contrôles exercés par l'État du port dépend du fonctionnement effectif et efficace de tous les éléments dudit système. Ainsi, la méthodologie doit prévoir une identification des besoins la plus exhaustive possible. Toutefois, il est essentiel, dans le cadre des mesures de contrôle du ressort de l'État du port, de porter une attention particulière aux aspects halieutiques du système. L'approche que nous proposons est résumée à la figure 2 et

⁵ Les besoins en renforcement des capacités pour un port donné ne peuvent être considérés séparément des besoins en renforcement des capacités pouvant avoir des effets plus importants pour un pays pris dans son ensemble.

Figure 2: Place d'une EBRC dans le processus global de renforcement des capacités



se situe dans le contexte global de renforcement des ressources humaines et des capacités institutionnelles en vue de la mise en œuvre de l'AMREP.

La ligne pointillée de la figure 2 délimite l'EBRC. Les éléments précédents et suivants (étapes 1, 5 et 6) font partie du processus global de renforcement des capacités mais ne font pas partie de l'EBRC en tant que telle. L'EBRC fait suite à la décision de la lancer et se termine par l'identification des écarts en matière de capacités (cf. annexe 8 pour une explication détaillée de l'analyse des écarts). Il est important de discuter avec les principaux acteurs avant d'entreprendre l'EBRC, afin de décider ce qui doit être réalisé et qui sera impliqué. L'EBRC, en mettant en œuvre toute une série de techniques, fait participer les acteurs tout au long du processus (étapes 2, 3 et 4 de la figure 2, entièrement décrites au chapitre 2). Une fois terminée, elle fournit les informations nécessaires à l'élaboration d'un PRC. Le PRC devrait lister de manière exhaustive une série programmée de projets et de mesures répondant systématiquement aux insuffisances en matière de capacités. Le système doit faire l'objet de réévaluations périodiques, elles pourront orienter toute future EBRC et les PRC qui s'ensuivront.

1.5 Questions à se poser lorsque l'on envisage une EBRC

Plusieurs points soulevés lors de cette étude méritent d'être considérés avant d'entreprendre des EBRC pour la mise en œuvre de l'AMREP :

1.5.1 Qui devrait réaliser l'EBRC ?

Il est prévu que la méthodologie d'évaluation des besoins en renforcement des capacités soit autant que faire se peut mise en œuvre par des hauts fonctionnaires de la pêche ou par d'autres représentants de l'État du port.

Toutefois, selon les circonstances, il est parfois préférable de mobiliser une aide extérieure. Les autorités de la pêche peuvent ne pas avoir de personnel disponible qui connaisse suffisamment l'AMREP et soit capable de mener un tel exercice. Dans de tels cas, il pourrait être utile d'obtenir une aide extérieure pour mener à bien ce processus. Un autre avantage, lorsqu'il est fait appel à une aide extérieure pour faciliter l'élaboration de l'EBRC, est de disposer d'un regard neuf et neutre sur le fonctionnement des autorités de la pêche et des autorités associées, favorisant ainsi une discussion ouverte et franche.

Une option consisterait alors à mobiliser une aide extérieure pour qu'elle travaille en étroite collaboration avec un membre du ministère, afin qu'ils prennent conjointement la responsabilité d'une tâche donnée. Cela aurait l'avantage d'encourager l'appropriation du processus et de ses résultats, tout en faisant intervenir des compétences supplémentaires ainsi que l'œil neuf d'un consultant externe. Il convient de prendre la décision quant à la nécessité d'une aide extérieure – et à son niveau d'intervention – avant le début de l'EBRC (comme l'indique l'étape 1 de la figure 2).

1.5.2 Combien de temps prend une EBRC ?

Le temps que prend une EBRC peut varier, de même que le processus réellement entrepris dans chaque pays. Cela dépendra de la personne en charge du travail, du nombre de ports à évaluer, de la dissémination des institutions impliquées, de la facilité à se déplacer et à communiquer d'un port ou d'une institution à l'autre, et d'autres facteurs de ce type. Néanmoins, il est estimé que l'évaluation peut prendre entre deux et six mois, depuis la décision d'entreprendre l'EBRC jusqu'à l'identification des écarts en matière de capacités et à la hiérarchisation des besoins en renforcement des capacités (étapes 2 à 4 de la figure 2).

La chronologie suivante donne une idée générale de l'élaboration d'une EBRC :

- Au moins cinq jours de travail préparatoire, y compris les points couverts au chapitre 2.1 et l'organisation des voyages associés.
- Environ deux semaines sur le terrain si un seul port est évalué, du temps supplémentaire si d'autres ports sont examinés ; cela peut aller de quelques jours de plus par port supplémentaire à une durée plus longue si les temps de trajet sont importants et les organisations fortement disséminées. Ce temps est nécessaire aux points couverts par les chapitres 2.2 et 2.3.1.
- Environ six jours pour terminer les recherches et préparer le rapport de l'EBRC après réception des remarques et consultation. Cela couvre les points du chapitre 2.3.2.

À titre indicatif, lorsqu'un seul port est évalué, l'élaboration d'une EBRC nécessitera près de 25 jours de travail sur

une période de deux à six mois, en fonction des impératifs administratifs et logistiques. Si d'autres ports doivent être inclus dans l'EBRC, il sera nécessaire de prévoir du temps supplémentaire. Si un consultant consacre tout son temps à l'EBRC, le processus peut être plus souple et s'adapter au calendrier proposé.

1.5.3 Certains ports sont-ils prioritaires dans le cadre de l'EBRC ?

Pour réussir la mise en œuvre de l'AMREP, une bonne communication et le partage des informations à l'échelle régionale et mondiale entre agences nationales et internationales sont essentiels, de même que des réseaux de communication régionaux et mondiaux, ainsi que des systèmes d'information bien gérés et à jour. Les MREP doivent être bien intégrés dans le système SCS général d'un pays, et le service d'inspection portuaire doit être en mesure d'accéder facilement aux systèmes régionaux et mondiaux de partage des informations.

Bien que des contacts informels puissent servir à faciliter la communication, il est essentiel de formaliser la collecte et l'échange d'informations pour que celles-ci puissent être partagées de manière systématique. Les informations ou les renseignements sur les mouvements de navires qui se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités connexes – ou qui sont soupçonnés de l'avoir fait – doivent être partagés au niveau régional. Si ce n'est pas le cas, les navires INDNR ou ceux ayant pratiqué des activités illégales par le passé ont alors bien souvent la possibilité de passer sans encombre d'une juridiction à l'autre. Au final, si le filet se resserre sur les pêcheurs INDNR d'une région, les navires risquent de partir ailleurs, d'où la nécessité d'un système d'information à jour et fonctionnant à l'échelle mondiale.

1.5.4 Certains ports sont-ils prioritaires dans le cadre de l'EBRC ?

En général, les navires de pêche et les navires pratiquant des activités liées à la pêche qui battent pavillon étranger ont tendance à rechercher les services des ports les plus grands et les mieux équipés. Ces grands ports utilisés par les flottes de pêche lointaine doivent être identifiés afin de leur donner la priorité dans le cadre de la mise en œuvre de l'AMREP. Toutefois, à trois reprises dans l'article 21 de l'Accord (sur les besoins des pays en développement), il est demandé aux Parties d'accorder une attention particulière aux besoins des pays les moins avancés (PMA) et aux petits États insulaires en développement (PEID). Il convient de l'interpréter dans le contexte pratique des ports qui hébergent effectivement des navires de pêche battant pavillon étranger, cela signifierait en effet dans bien des cas donner la priorité aux plus grands ports en matière d'aide au renforcement des capacités. Par voie de conséquence, d'autres ports dans les PMA et les PEID pourraient devenir des escales privilégiées pour les navires INDNR exclus des ports qu'ils avaient l'habitude d'utiliser.

1.5.5 Qu'implique le fait d'éviter les escales en transbordant en mer ?

Dans certaines régions du monde, les navires évitent régulièrement de rentrer au port pendant des mois, en transbordant leurs captures et se réapprovisionnant en mer.⁶ Lorsqu'une escale s'impose, le navire se rend souvent dans un État voisin dont le port est mieux équipé. Ceci souligne l'importance cruciale d'inspecter les navires de transport et les mouvements des navires de ravitaillement en carburant. Il peut s'avérer pertinent de porter une attention particulière à l'identification des navires qui rendent des services aux flottes de pêche, parmi lesquels se trouvent peut-être des navires INDNR, puis d'exiger qu'ils embarquent des transpondeurs afin que leurs mouvements puissent être suivis. Le partage de ces informations faciliterait l'identification de ces navires et de leurs mouvements.

1.5.6 Comment utiliser le système actuel de contrôles exercés par l'État du port comme point de départ ?

De nombreux pays ont une procédure *ad hoc* pour que les navires de tous types envoient une notification préalable d'entrée au port afin qu'il leur soit assigné un poste d'amarrage, que l'on puisse préparer les services éventuellement demandés par le navire et que l'on planifie les inspections prévues dans les accords adoptés dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ces conditions sont généralement définies par les autorités portuaires, mais d'autres agences (p. ex. les douanes) peuvent y avoir ajouté leurs propres conditions. Pour gagner en efficacité, et se conformer à l'article 5 de l'AMREP, les conditions de l'Accord doivent être intégrées au système de contrôle en vigueur dans l'État du port.

La législation et la réglementation nationales doivent éventuellement être modifiées pour donner, par exemple,

⁶ Un État impliqué dans les études de cas avait jusqu'à 160 navires battant pavillon étranger autorisés à pêcher dans sa ZEE mais aucun de ces navires n'effectuait ne serait-ce qu'une escale au port dans l'année.

suffisamment de temps entre la notification d'entrée dans le port et la transmission des informations requises *a minima* par l'annexe C de l'AMREP.

1.6 Étapes suivantes

L'utilité d'une méthodologie EBRC deviendra évidente lorsque l'AMREP entrera en vigueur et qu'une majorité d'États du port l'auront adopté. Il est possible que, si l'élan initial n'est pas maintenu, le traité ne soit pas mis en œuvre de manière efficace et n'ait pas l'impact souhaité sur la pêche INDNR. La réussite de l'Accord dépend en effet de la coopération des États du port pour sa mise en œuvre. Cet élan doit être maintenu en soutenant l'Accord et sa mise en œuvre bien avant l'entrée en vigueur de l'AMREP. Certaines étapes pouvant être réalisées afin de promouvoir cette mise en œuvre sont indiquées dans les sections qui suivent.

1.6.1 Sensibiliser à la mise en œuvre de l'AMREP

Leur implication dans un processus EBRC peut encourager les pays à signer, ratifier et mettre en œuvre l'AMREP. Par ailleurs, les mesures suivantes peuvent être prises par les États à l'échelle nationale et régionale pour améliorer l'efficacité de l'Accord :

- **Sensibiliser davantage.** Une ratification et une entrée en vigueur rapides de l'AMREP constituent une première étape importante et elles devraient être encouragées par des initiatives de sensibilisation aux niveaux opérationnels et politiques. De telles initiatives pourraient intégrer la présentation de la méthodologie EBRC dans les réunions nationales et régionales, notamment celles portant sur les questions relatives au SCS, afin de souligner le potentiel des MREP venant en renfort d'autres éléments d'un système SCS. Le recours à des sites web appropriés relatifs à la pêche INDNR, au SCS, à des projets ou des programmes spécifiques pertinents et aux ORGP, entre autres, est utile à une sensibilisation élargie.
- **Discuter avec les organismes donateurs.** Sensibiliser les organismes donateurs et les partenaires opérationnels au rôle de l'AMREP, aux économies qu'il permet de réaliser, à son potentiel en termes d'utilisation pertinente et systématique des renseignements collectés via d'autres outils de SCS.
- **Élaborer des outils pratiques de mise en œuvre.** Une boîte à outils pratique pour la mise en œuvre aidera à focaliser l'attention sur le potentiel de renforcement du SCS de manière générale, et de l'AMREP en particulier. Elle pourrait inclure la méthodologie EBRC et un guide de mise en œuvre, ainsi que d'autres outils efficaces.
- **Coordonner les différentes approches de lutte contre la pêche INDNR.** Envisager des synergies, pour le renforcement des capacités et les systèmes d'information, avec d'autres mesures visant à lutter contre la pêche INDNR. Ces mesures peuvent inclure les plans d'action nationaux et régionaux contre la pêche INDNR ; des mesures portant sur le commerce telles que le règlement de l'Union européenne sur la pêche INDNR (entré en vigueur en janvier 2010 et exigeant un régime de certification applicable aux captures) ; et des obligations de déclaration aux ORGP, comme les systèmes de documentation des captures.

1.6.2 Réaliser des EBRC

La réalisation d'EBRC de tous les ports, en utilisant la méthodologie EBRC exposée au chapitre 2, devrait être vivement encouragée et entreprise dès que l'opportunité se présente. Toutefois, si les ressources sont limitées ou que des priorités doivent être fixées, il convient alors d'entreprendre en premier lieu des EBRC pour les principaux ports utilisés par les navires de pêche et les navires de soutien battant pavillon étranger. Par la suite, des EBRC devront être réalisées pour les autres ports vers lesquels les navires battant pavillon étranger et pratiquant une pêche INDNR risquent de se tourner afin d'échapper aux mesures répressives. Dans chaque cas, une fois que les besoins en renforcement des capacités institutionnelles et des ressources humaines sont déterminés en accord avec les différents acteurs portuaires, il y a lieu de lancer l'élaboration d'un PRC.

1.6.3 Préparer le renforcement des capacités à l'échelle régionale et mondiale

Parallèlement au processus d'EBRC entrepris par chaque pays, les étapes suivantes pourraient être réalisées afin de préparer la mise en œuvre du plan de renforcement des capacités :

- **Coordination régionale :** Une option utile consiste à organiser des ateliers régionaux pour les responsables du SCS et les personnes qui y sont associées dans les pays et les ORGP. Ces ateliers pourraient porter sur :
 - o les types d'informations et de renseignements qui, lorsqu'ils sont échangés entre pays, peuvent améliorer l'efficacité

du travail de SCS en fournissant aux inspecteurs portuaires des éléments cruciaux pour lutter efficacement contre la pêche INDNR par l'application de MREP ;

- o le partage systématique des informations et des renseignements à l'échelle régionale ;
 - o une vision régionale d'utilisation des MREP qui pourrait améliorer les efforts régionaux en matière de SCS et bénéficierait du partage régional des informations ;
 - o les contacts entre services d'inspection, personnel d'exécution travaillant au SCS et autres, afin d'encourager la coopération régionale dans l'action.
- **Programme et modules de formation génériques sur le renforcement des capacités** : Préparer des supports pédagogiques qui pourraient servir de base à la formation des principaux groupes d'acteurs, tels que les inspecteurs, les gestionnaires de SCS, les douaniers, le personnel des autorités portuaires, les juristes et le personnel de soutien dans chaque pays. Ils seraient basés sur les « Lignes directrices pour la formation des inspecteurs » (annexe E de l'AMREP) et élaborés afin de faciliter leur mise à jour et l'adaptation aux situations et exigences en matière de formation propres à chaque pays.
 - **Mécanisme de renforcement des capacités** : Analyser les possibilités de mettre en place un ou plusieurs mécanismes apportant un soutien cohérent au renforcement des capacités des pays en développement afin de mettre en œuvre l'AMREP en réponse à l'article 21 de l'Accord.
 - **Systèmes régionaux et mondiaux de partage des informations** : Envisager les possibilités de systèmes régionaux et mondiaux de partage des informations venant en soutien à la mise en œuvre de l'AMREP et à d'autres initiatives relatives à la pêche INDNR.

1.6.4 S'orienter vers des plans de renforcement des capacités

Lorsque l'EBRC sera achevée, les pays seront en mesure d'élaborer des PRC. Pour ce faire, ils devraient prendre en considération les éléments suivants :

- Identifier les besoins en renforcement des capacités.
- Coordonner le développement des capacités institutionnelles et des ressources humaines pour que les institutions soient opérationnelles le plus rapidement possible : les priorités établies pour le renforcement des capacités devraient viser à rendre les systèmes rapidement opérationnels.
- Engager des spécialistes pour concevoir des cours et élaborer des supports pédagogiques, mais aussi pour soutenir la réforme ou le développement institutionnel le cas échéant.
- Explorer les possibilités de mettre en place un environnement régional d'apprentissage virtuel – un système basé sur internet dont l'objectif est de soutenir l'enseignement et l'apprentissage – afin de mettre en place un apprentissage à distance ou des face à face pédagogiques.
- Mettre en œuvre le PRC.
- Évaluer l'EBRC après la mise en œuvre du PRC. Identifier tout besoin en renforcement des capacités sortant de l'ordinaire. Par exemple, les inspecteurs peuvent avoir assisté à une formation mais ne pas être familiarisés avec l'instrumentation ou manquer de confiance quant à la mise en pratique de ce qu'ils ont appris. Dans de telles circonstances, il se peut que l'accompagnement d'un inspecteur expérimenté permettant une formation « sur le tas » rende les inspections portuaires nettement plus efficaces.



Port de pêche, Essaouira, Maroc.

2. Utiliser la méthodologie EBRC

2.1 Identifier les besoins en renforcement des capacités pour mettre en œuvre l'AMREP ⁷

L'objectif est de s'assurer que les besoins en matière de capacités nécessaires à la mise en œuvre de l'AMREP soient parfaitement compris dans le contexte du pays évalué avant que l'analyse ne commence.

Outre les capacités humaines et institutionnelles nécessaires à la mise en œuvre de l'AMREP, il existe d'autres prérequis qui ne relèvent pas des capacités à proprement parler et qu'un pays doit envisager. Ceux-ci comprennent notamment, de manière non exhaustive :

1. la sélection de ports désignés et la publication de ceux-ci sur le site web approprié et sur la licence de pêche;
2. la fourniture de badges/cartes d'identification pour les inspecteurs indiquant qu'ils ont été formés et autorisés à mener des inspections;
3. l'élaboration d'un code de conduite cohérent avec la procédure d'inspection et destiné à guider les inspecteurs;
4. la conception d'un formulaire pour le rapport d'inspection conforme aux exigences de l'annexe C de l'AMREP;
5. la désignation d'une autorité agissant comme point de contact pour l'échange d'informations et la transmission de ces renseignements à la FAO;
6. l'intégration au système plus large des contrôles exercés par l'État du port;
7. l'intégration aux autres mesures prises pour lutter contre la pêche INDNR et autres activités associées.

2.1.1 Confirmer les besoins en renforcement des capacités

Chaque article de l'AMREP impliquant un prérequis en matière de capacités est listé à l'annexe 1, et les conséquences en termes de capacités sont définies en quatre colonnes indiquant le processus entrepris :

1. Article du texte de l'AMREP.
2. Contenu pertinent de l'article.
3. Prérequis de l'AMREP.
4. Besoin en matière de capacités.

Les prérequis en matière de capacités identifiés pour que la mise en œuvre de l'AMREP soit réussie se divisent en deux catégories : les capacités en ressources humaines et les capacités institutionnelles. Ici, les « institutions » se réfèrent à la fois à l'ensemble de règles (lois, réglementations, procédures) et aux arrangements organisationnels spécifiques pour mettre en œuvre l'ensemble du système de contrôle de l'État du port.

Une liste synthétique des besoins en matière de capacités humaines et institutionnelles a été établie après examen de l'AMREP et en considérant les besoins en matière de capacités figurant dans la dernière colonne de l'annexe 1 (Besoin en matière de capacités). Cette liste est résumée dans le tableau 1 : « Prérequis de l'AMREP en matière de capacités humaines et institutionnelles » [une courte référence est également faite dans le tableau à la mention significative de capacité physique pour l'accès aux technologies appropriées (article 21.4, point c)].

L'annexe 1 permet de dresser la liste de contrôle des capacités (annexe 2) qui peut être utilisée comme un outil pratique pour synthétiser le niveau existant des capacités dans chaque port et chaque pays examiné.

Cette approche a nécessairement identifié les prérequis de l'Accord en matière de capacités dans des termes assez généraux. La mise en œuvre de l'AMREP par chaque pays nécessitera une vision globale de la manière dont ses dispositions seront mises en œuvre, ce qui exigera une définition plus spécifique des besoins en matière de capacités dans le contexte spécifique du port et du pays. Il y a lieu de l'envisager à un stade précoce de l'élaboration de l'EBRC, éventuellement dans le cadre d'un atelier initial se basant sur les annexes 1 et 2 ainsi que le tableau 1. Il convient ensuite d'adapter le cas échéant l'annexe 2, à savoir la liste de contrôle des capacités, ou d'ajouter des notes pour confirmer tout prérequis inhabituel.

⁷ Cette section correspond à l'étape 2 de la figure 2.

TABLEAU 1 | Prérequis de l'AMREP en matière de capacités humaines et institutionnelles

Capacité en ressources humaines

Les responsables de la pêche et de la gestion du port, ainsi que les rédacteurs juridiques devront :

- a. Comprendre les dispositions prévues par les instruments internationaux relatifs à la pêche en ce qui concerne les États du pavillon, États côtiers et États du port, et notamment, outre celles de l'AMREP (2009), celles prévues par la Convention de l'ONU sur le droit de la mer (CNUDM) (1982), par l'Accord de l'ONU sur les stocks de poissons (ANUSP) (1995), par l'Accord d'application de la FAO (1993) et par le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable (1995). Ils devront également se familiariser avec les exigences de toute ORGP dont ils font partie, ainsi qu'avec les engagements pris sur le plan national (p. ex., le plan d'action national relatif à la pêche INDNR [PAN-INDNR]). Cela est nécessaire pour l'élaboration de politiques pertinentes et pour recommander la transposition des mesures à incorporer par les autorités légales dans la législation et les réglementations nationales.
- b. Comprendre le système plus vaste des contrôles exercés par l'État du port, appliqué aux navires de la marine marchande, ainsi que les autres mesures de lutte contre la pêche INDNR et les activités associées auxquelles les mesures du ressort de l'État du port liées à la pêche doivent être intégrées ou coordonnées (article 5).
- c. Comprendre les besoins en matière de capacités humaines et institutionnelles – y compris les autorités légales, les procédures, la coordination et les systèmes d'information – en vue de la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port conformément aux termes de l'AMREP ou, le cas échéant, pour examiner et réformer les institutions existantes afin qu'elles répondent aux prérequis de l'AMREP.

Les inspecteurs de la pêche⁸ devront être :

- a. Parfaitement au courant des dispositions pertinentes de l'AMREP.
- b. Formés aux procédures d'inspection telles qu'exposées à l'article 13 et à l'annexe B et conformes aux procédures d'inspection en vigueur dans le cadre du système plus vaste de contrôles exercés par l'État du port.
- c. Aptes à concevoir un plan d'échantillonnage pour l'inspection des navires et/ou conscients de l'importance d'un tel plan. Cela suppose que tous les navires ne seront pas inspectés, mais que cela dépend du niveau d'inspection considéré comme approprié conformément à l'article 12.
- d. Familiarisés avec l'utilisation de systèmes internationaux de codage visés à l'annexe D, point d) et exigés dans les rapports d'inspection.
- e. Au courant des dispositions prévues par les instruments internationaux relatifs à la pêche et des conditions requises par les ORGP pertinentes et l'AMREP, afin de conseiller les destinataires des rapports d'inspection conformément à l'article 15.
- f. Formés conformément à l'article 17, selon un programme qui comprend, au minimum, les matières décrites à l'annexe E :
 1. Éthique.
 2. Questions d'hygiène, de sécurité sanitaire et de sûreté.
 3. Lois et règlements nationaux applicables, domaines de compétence et mesures de gestion et de conservation des ORGP pertinentes et droit international applicable.
 4. Collecte, évaluation et conservation des éléments de preuve.
 5. Procédures générales d'inspection telles que techniques de rédaction de rapports et d'entretien.
 6. Analyse des sources d'information, telles que livres de bord, documents électroniques et historique du navire (nom, historique des propriétaires et État du pavillon), nécessaires pour valider les informations fournies par le capitaine du navire.
 7. Arraînement et inspection du navire, y compris inspection des cales et détermination de leur capacité.
 8. Vérification et validation des informations relatives au poisson débarqué, transbordé, transformé ainsi qu'au poisson conservé à bord, y compris l'application des facteurs de conversion pour les différentes espèces et les différents produits de la pêche.
 9. Identification des espèces de poisson, mesure de la taille et autres paramètres biologiques.
 10. Identification des navires et engins de pêche et techniques d'inspection et de mesure des engins.
 11. Équipement et utilisation du système de surveillance des navires (SSN) et d'autres systèmes de surveillance électronique.
 12. Mesures à prendre à l'issue d'une inspection.

Le reste du personnel administratif et de contrôle SCS devra :

maîtriser les technologies afin de rendre leur utilisation optimale et de communiquer les informations recueillies aux personnes appropriées.

Les juges/avocats/procureurs devront:

être au courant des instruments internationaux pertinents relatifs à la pêche (y compris l'AMREP), des exigences de la législation et des procédures nationales relatives à la pêche et des ORGP.

Capacité institutionnelle

Pour mettre en œuvre les MREP de façon adéquate, les pays devront avoir :

- a. un service d'inspection des mesures du ressort de l'État du port bien organisé et disposant de suffisamment de personnel;
- b. un nombre suffisant d'inspecteurs convenablement formés pour entreprendre des inspections approfondies dans les ports désignés et à un niveau conforme aux dispositions de l'AMREP.

Un système d'échange des informations exigeant que les États du port :

- a. collectent, archivent et analysent les informations transmises à l'avance par les navires cherchant à entrer dans le port (article 8.1 et annexe A) et partagent les informations avec les principales parties concernées et les autres agences nationales;
- b. organisent, conformément à l'article 16 et à l'annexe D, l'échange direct d'informations par voie électronique et mettent en place un site web pour publier le(s) port(s) désigné(s) et les mesures prises, en utilisant le système de codage international;
- c. transmettent un rapport aux États du pavillon et, le cas échéant, aux États côtiers, aux ORGP et à d'autres organisations internationales sur : le refus d'entrée dans le port (article 9); l'interdiction d'utiliser les infrastructures portuaires s'ils sont déjà dans le port (article 11.3) ; la levée de l'interdiction d'utiliser le port (article 11.5) ; les résultats d'inspection (article 15), y compris à l'État dont le capitaine est ressortissant (article 15 [a] ii)) ; des raisons sérieuses de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à cette pêche et les mesures prises en conséquence (article 18) ; l'issue de tout recours (article 19) ; et les mesures prises par l'État du pavillon suite aux mesures du ressort de l'État du port (article 20.5);
- d. fournissent les informations requises pour permettre à la FAO de contrôler efficacement la mise en œuvre de l'AMREP (article 24.1);
- e. établissent des exigences en matière d'information cohérentes avec les normes adoptées à l'échelle régionale et internationale (article 6).

⁸ Les personnes exerçant une fonction d'inspecteur de la pêche peuvent inclure les douaniers, les responsables des autorités portuaires, la police portuaire, la marine nationale, etc. selon les arrangements institutionnels de chaque pays.

TABEAU 1 | Prérequis de l'AMREP en matière de capacités humaines et institutionnelles

Autorité légale

Établir un dispositif organisationnel et des instructions claires pour prendre des mesures de gestion pertinentes, conformes au droit national et international, à l'encontre des navires violant les règles :

- a. Législation nationale qui s'applique aux navires [article 1, point j)], pratiquant la pêche [article 1, point c)] et des « activités liées à la pêche » (article 1, point d)].
- b. Disposition dans la législation prévoyant que l'Accord s'applique à tous les navires battant pavillon étranger [avec des exceptions pour les navires artisanaux des États voisins et les navires porte-conteneurs, telles que décrites à l'article 3.1, points a) et b)].
- c. Coordination/intégration à l'échelle nationale avec d'autres contrôles exercés par l'État du port et d'autres activités SCS (article 5).
- d. Législation imposant la permission d'entrer dans le port (article 8) et la transmission d'informations par les navires préalablement à leur entrée dans le port (article 8). Les exigences minimales en matière d'information sont décrites à l'annexe A.
- e. Mécanisme juridique de refus d'entrée dans le port au motif de suspicion ou de preuve de pêche INDNR.
- f. Mécanisme juridique permettant de refuser aux navires qui sont entrés dans le port mais se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités liées à cette pêche l'utilisation du port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement ou la transformation des poissons, ou d'autres services portuaires définis.
- g. Autorité légale de transmission des informations aux parties pertinentes identifiées dans l'AMREP, y compris dans le cas d'informations confidentielles (la confidentialité des informations peut être respectée au sein du groupe élargi des parties informées).
- h. Disposition légale permettant de prendre d'autres mesures conformes au droit international, y compris des mesures que l'État du pavillon a demandées ou auxquelles il a consenti.
- i. Législation et procédures pour permettre à un État du pavillon qui est Partie à l'AMREP d'entreprendre des mesures coercitives lorsqu'un État du port rapporte une infraction de pêche INDNR et qu'il existe suffisamment de preuves (article 20.4).
- j. Législation de l'État du port couvrant la pêche INDNR et les activités liées à la pêche entreprises par des navires battant pavillon étranger dans les zones situées en dehors de la juridiction nationale.

Accéder aux technologies et matériels de contrôle appropriés [article 21.4, point c)]

2.2 Examen et analyse des systèmes de contrôle et des capacités actuellement en place⁹

L'objectif de cette étape est d'examiner la performance des systèmes en place et d'identifier les capacités existantes, qui serviront de point de départ à l'identification des écarts en matière de capacités. Par la suite, ce socle initial servira également de référence pour mesurer les progrès dans le cadre du renforcement des capacités.

2.2.1 Étapes préalables

On trouvera ci-dessous les étapes qui peuvent être suivies avant de visiter un port ou un pays.

Questionnaire initial

Un questionnaire initial (annexe 3) pourra permettre de rassembler les informations de base avant le début de l'EBRC, notamment si un consultant externe est principalement en charge de cet exercice. Il aidera à planifier le calendrier des réunions nécessaires avant d'arriver dans le pays. Toutefois, le recours à ce questionnaire suppose une certaine connaissance des mesures du ressort de l'État du port et de leur application, ce qui ne sera pas toujours le cas. Le questionnaire peut également être utilisé pour guider les discussions (en suivant la liste de questions) durant l'exercice d'EBRC, car l'essentiel des informations recueillies ici seront utilisées dans le rapport EBRC et son évaluation.

Exemples de formulaires

Il convient de se procurer des exemplaires type de chaque formulaire utilisé. Parmi ceux-ci :

- a) **Formulaire utilisé pour collecter les informations avant l'entrée au port.** Il est fréquent que les autorités portuaires demandent des informations à un navire cherchant à entrer dans le port (habituellement auprès de l'agent maritime). Les informations demandées concernent l'identité du navire et ce qu'il recherche dans le port afin de lui allouer un poste d'amarrage et d'organiser les services portuaires demandés. La transmission d'informations à l'avance telle que requise à l'article 8.1 et à l'annexe A de l'AMREP devra généralement être intégrée au système en vigueur de demande préalable des informations. Il sera probablement nécessaire de modifier le formulaire utilisé afin de l'adapter aux exigences de l'AMREP.

⁹ Cette section correspond à l'étape 3 de la figure 2.

b) Une copie du formulaire de rapport d'inspection portuaire. Ce formulaire, s'il existe, est très utile et devra également être présenté. Il donnera une indication de ce que couvre le régime d'inspection en vigueur et pourra ainsi orienter le sujet de discussion avec le service d'inspection (cf. section 2.2.7 ci-dessous). Le formulaire de rapport d'inspection devra probablement être modifié afin de l'adapter aux exigences de l'article 14 et de l'annexe C de l'AMREP.

Copies de la législation et de la réglementation

Il convient de demander des copies de la législation et de la réglementation associée relatives à la mise en œuvre de l'AMREP. Celles-ci comprennent généralement la législation en matière de pêche et d'affaires maritimes, marine marchande incluse, mais d'autres textes législatifs concernant des domaines tels que les douanes peuvent également s'avérer pertinents dans le cadre de l'EBRC. Cet examen offre l'opportunité de déterminer dans quelle mesure l'AMREP est adapté aux lois et règlements en vigueur d'un pays donné et dans quelle mesure leur modification peut être nécessaire.

2.2.2 Planifier la visite d'un port

L'annexe 5 fournit les grandes lignes de la planification d'une visite de terrain dans le cadre de l'EBRC par un consultant externe. Le même processus devrait être suivi par les fonctionnaires du pays. Il sera toutefois envisagé de manière différente, par exemple en leur laissant davantage de temps et en prévoyant une configuration différente des réunions.

2.2.3 Identifier et faire participer les différents acteurs

Avant le début du processus d'évaluation, il est essentiel d'identifier et d'obtenir le soutien et la participation des principaux acteurs. Ce n'est pas toujours aussi évident pour les autorités de la pêche que cela le devrait, notamment en ce qui concerne l'article 5, point a), de l'AMREP qui demande que les Parties à l'Accord « intègre[nt] ou coordonne[nt] 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 ». Sans cela, l'évaluation ne disposera pas des perspectives, de la légitimité et du soutien des fonctionnaires gouvernementaux et d'autres acteurs du système. Après que les principales parties concernées auront été identifiées, un accord devra être conclu sur les objectifs de l'évaluation, son champ d'action et le processus à suivre.

Le système plus vaste des contrôles exercés par l'État du port (portant entre autres sur les questions de main d'œuvre, de sûreté en mer et de pollution) est placé sous l'autorité des agences gouvernementales autres que celles de la pêche, et il convient de décider la manière dont les inspections seront coordonnées. Parmi celles-ci, on trouvera généralement :

- l'agence chargée de la pêche,
- le service des douanes,
- les autorités de quarantaine,
- les services d'immigration,
- les autorités portuaires,
- les autorités maritimes,
- la police portuaire.

Il y a souvent peu ou pas de coopération systématique entre ces agences et le ministère de la Pêche ou le département responsable des inspections portuaires, bien que des contacts informels existent parfois entre certaines personnes travaillant pour l'une ou l'autre agence. Des efforts devront être fournis tout au long du travail de terrain pour répertorier les parties concernées et comprendre les modes de communication et les opérations qu'elles pratiquent entre elles.

Si l'on veut réaliser l'évaluation de manière approfondie – c'est en général le cas lorsqu'un consultant externe est engagé – il est nécessaire de s'accorder sur les réunions à tenir, les personnes qui y participeront (plusieurs personnes sous forme de petit atelier, ou bien des entretiens individuels) et celles qui les organiseront.

Dans le cadre du processus d'évaluation, il est nécessaire de rassembler et d'examiner les lois et règlements régissant l'entrée et/ou la sortie du port de navires battant pavillon étranger et pratiquant des activités de pêche ou liées à la

pêche, afin de déterminer quelles autorités, quels processus et quelles procédures existent déjà et quelles nouvelles lois ou modifications de la législation sont à prévoir en vue de s'adapter à l'AMREP.

2.2.4 Collecter les informations

Il est important de consulter les divers acteurs, car chacun est susceptible de détenir des informations pertinentes dans le cadre de l'examen (p. ex. les inspecteurs des contrôles exercés par l'État du port/de la pêche peuvent offrir des perspectives sur l'adéquation entre la législation et la réglementation, d'une part, et la réalisation de leurs tâches, de l'autre, tandis que les experts juridiques peuvent fournir des perspectives sur la qualité des preuves que réunissent les inspecteurs).

Les informations peuvent être réunies dans le cadre d'entretiens, de discussions de groupe, de questionnaires et d'analyse de rapports ou d'autres documents. Il sera utile par la suite de passer en revue les questionnaires et listes de contrôle répertoriés ci-dessous afin d'améliorer la collecte des informations. En complétant ces questionnaires de manière collaborative, l'essentiel des informations nécessaires pour réaliser une EBRC sera obtenu grâce :

1. à la liste de contrôle des capacités (annexe 2);
2. au questionnaire initial (annexe 3);
3. au questionnaire pour les inspecteurs de la pêche (annexe 4).

Les informations peuvent être analysées en ayant recours à différentes méthodes. Une analyse des menaces, opportunités, forces et faiblesses (MOFF) (cf. annexe 7), réalisée en consultant un petit groupe d'acteurs, pourra permettre de structurer les informations ainsi rassemblées en examinant les menaces, opportunités, forces et faiblesses du système des mesures du ressort de l'État du port de manière logique et systématique.

L'analyse des rôles et responsabilités des acteurs pourra également constituer un moyen systématique de comprendre et documenter le fonctionnement réel du système.

En rassemblant les informations, il importera de mettre l'accent sur leur confidentialité, car nombreuses sont les personnes naturellement réticentes à exposer des faiblesses. Il est également important de vérifier les informations reçues, notamment lors d'entretiens ou de discussions de groupe, afin de s'assurer qu'elles ont été enregistrées avec précision.

Il convient de partager les résultats de l'examen avec les parties concernées, notamment celles qui ont fourni les informations. Cela permettra également de renforcer leur confiance dans cet exercice.

2.2.5 Atelier de lancement

Un atelier simplifié et bien préparé est proposé comme première étape aux acteurs des différentes agences qui s'occupent des visites portuaires ainsi qu'à d'autres unités du système SCS. L'atelier aura un triple objectif :

1. Expliquer en quoi consiste l'AMREP, de quelle manière il pourrait aider à faire cesser la pêche INDNR et pourquoi et comment il implique les différentes agences nationales partageant la responsabilité de la mise en œuvre effective de l'AMREP. Certaines questions clés devront trouver une réponse :
 - a) Pourquoi un système de mesures du ressort de l'État du port devrait-il exister pour la pêche ?
 - b) Que pourrait-il permettre ?
 - c) Quels éléments sont essentiels pour que les mesures du ressort de l'État du port soient appliquées de manière efficace dans votre pays ?
2. Une fois que l'AMREP est bien compris, les parties concernées devront avoir l'opportunité d'identifier de quelle manière elles souhaitent voir fonctionner à l'avenir le système de mesures du ressort de l'État du port. Cela leur donnera l'occasion de se concentrer sur une vision positive qu'elles se seront appropriée (plutôt que de se concentrer sur les problèmes), et les incitera à identifier les dispositifs pratiques et les capacités en ressources humaines nécessaires dans leur(s) port(s) et pays pour une mise en œuvre efficace de l'Accord. Cet exercice est important pour que les exigences de l'AMREP en matière de capacités soient traduites en niveaux réels de capacités nécessaires sur le terrain, dans un port ou un pays donné.

3. L'atelier, réunissant les agences chargées des navires entrant dans le port, donnera au personnel de l'agence l'occasion de se rencontrer et d'identifier les domaines nécessitant une coopération. Les personnes clés de ces agences se connaissent rarement, mais elles pourront tirer profit de la mise en place d'un réseau de ce type, lequel facilitera la coopération dans la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port.

L'atelier de lancement, par définition, lancera le processus de comparaison entre les besoins en matière de capacités du pays (résultant d'une projection de l'application de l'AMREP dans le pays) et les capacités existantes. La différence entre les deux représente l'écart en matière de capacités ou les besoins en renforcement des capacités.

2.2.6 Réunions individuelles avec les agences et autres éléments du système SCS

Après l'atelier de lancement, il convient d'organiser une rencontre individuelle avec chacune des principales agences impliquées dans les visites portuaires et avec d'autres unités du processus général de SCS pour recueillir de plus amples informations :

- afin d'approfondir le processus détaillant **les procédures en place et les modes de communication** utilisés lorsqu'un navire battant pavillon étranger souhaite entrer dans le port;
- afin de décrire **le fonctionnement du système SCS** auquel les inspections de l'État du port et l'usage des mesures du ressort de l'État du port doivent être intégrées [article 5, point b)] et avec lequel il y a lieu d'établir des canaux directs de communication et d'échange d'information,
- afin d'évaluer quelle serait **la meilleure manière de coordonner ou d'intégrer les inspections dans le cadre des mesures du ressort de l'État du port** avec le système plus vaste des contrôles exercés par l'État du port.

Il importe de répertorier clairement les processus et les modes de communication en place afin de savoir ce qui existe, la manière dont cela fonctionne et quand les décisions sont prises.

L'état actuel des choses doit servir de point de départ à tout développement futur : il est donc important d'évaluer cette réalité le plus précisément possible. L'étape suivant la fin de l'EBRC consiste à élaborer un plan de renforcement des capacités (PRC). Ce plan, basé sur l'EBRC, partira de l'organisation existante, la modifiera ou la remplacera en vue de créer les institutions nécessaires à la réussite de la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port.

2.2.7 Rencontrer les inspecteurs

Les inspecteurs portuaires sont des acteurs essentiels dans ce contexte, et il est crucial d'en rencontrer certains. Il convient de demander à ces inspecteurs, le cas échéant, d'apporter le formulaire utilisé lors des inspections, ainsi que celui utilisé pour le rapport des résultats d'inspection.

Une des approches possibles consiste à demander à chaque participant de remplir le **questionnaire pour les inspecteurs de la pêche** (annexe 4) au début de la réunion. S'ensuivra une session de discussion autour des réponses données. Le fait de commencer par le questionnaire donne un meilleur aperçu des opinions des inspecteurs avant qu'ils aient la possibilité de se consulter les uns les autres. Cela peut faciliter les discussions sur des questions qui n'auraient pas été soulevées autrement.

Il est possible d'utiliser l'annexe C de l'AMREP et les lignes directrices pour l'annexe C disponibles à la présente annexe 6¹⁰ afin d'évaluer leur niveau de connaissance des conventions et codes internationaux. Cette information est essentielle pour garantir la concision des rapports d'inspection et leur compréhension au niveau international. Il est souhaitable que les inspecteurs assistent ensemble à **une inspection de navire**. Cela permettra de dissiper tout malentendu résultant des discussions. Quand bien même les inspecteurs auraient-ils déjà suivi une formation, ils peuvent encore, dans bien des cas, tirer profit de l'accompagnement d'un inspecteur expérimenté.

¹⁰ FAO, 2009, *Guidelines for Completing Annexes A and C*, disponible à l'adresse ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/tc-psm/2009/GuidelinesAnnexesA_C.pdf. Ce document est dans le domaine public, mais n'avait pas été publié au moment de la rédaction de ce rapport. Il a pu être modifié entre-temps.

2.3 Identifier les déficits en matière de capacités et hiérarchiser les besoins en renforcement des capacités ¹¹

Le processus doit ensuite porter sur l'identification des déficits en capacités et donc sur les besoins en renforcement des capacités.

Précision et exhaustivité sont ici les maîtres mots. Cette étape nécessitera une évaluation honnête de l'écart entre les capacités existantes, en termes de ressources humaines et de capacités institutionnelles, et celles qui seraient nécessaires à la mise en œuvre efficace de l'AMREP. Il se peut qu'un processus accompagné recourant à la technique du « card storming » ¹² soit la manière la plus efficace de parvenir à un consensus entre les différents acteurs et la plus à même d'identifier les écarts dans chaque secteur du système. Les participants pourraient notamment se voir poser les questions suivantes :

- Quel est le niveau minimal de capacités nécessaire à une mise en œuvre efficace de l'AMREP ?
- Quel est le niveau maximal de capacités supplémentaires pouvant être utilisé de manière efficace ?
- Quels sont les principaux besoins en matière de capacités ? (À hiérarchiser, car il peut y avoir de nombreux besoins et il est important de parvenir rapidement à un consensus sur les priorités.)

L'objectif principal est de compléter et de discuter le niveau de capacités figurant dans la liste de contrôle des capacités et de s'assurer que les parties concernées considèrent comme valables et correctes les remarques qui s'y trouvent. C'est à partir de là qu'une hiérarchisation des besoins en matière de capacités sera effectuée.

2.3.1 Réunion de compte-rendu

Organiser un atelier de deux ou trois heures avec les principaux acteurs qui ont participé à l'atelier de lancement, afin de présenter les résultats de l'EBRC. Cela permet aux participants qui sont proches ou qui font partie des institutions impliquées de communiquer leurs remarques à propos des résultats. Au final, les résultats pourront être affinés. La liste de contrôle des capacités complétée pourra être utilisée pour lancer cette discussion.

2.3.2 Finaliser et diffuser le rapport EBRC

Le projet de rapport EBRC, rédigé par le facilitateur désigné pour l'EBRC ou toute autre personne désignée au départ, devra être transmis aux principaux acteurs pour qu'ils fassent leurs dernières remarques avant la finalisation du rapport.

La structure du rapport EBRC peut varier d'un port à l'autre, mais les lignes directrices figurant au tableau 2 se révéleront utiles à son élaboration.

¹¹ Cette section correspond à l'étape 4 de la figure 2

¹² Exercice de brainstorming où chaque idée est écrite sur un papier (carte) par les participants, ce qui permet de discuter, trier et regrouper les idées. Il s'agit d'une technique utile pour échanger des idées et stimuler la discussion.

TABLEAU 2 | Ébauche de plan pour le rapport EBRC

Section	Remarques et sources des informations collectées
Introduction et contexte	Comprend des informations permettant de situer la préparation de l'EBRC : quand, où, par qui ; et d'autres informations sur le pays, le port et le contexte de l'EBRC.
Cadre national	En fonction des informations tirées du questionnaire initial , complétées par les informations recueillies lors des entretiens et des ateliers : <ol style="list-style-type: none"> Organigramme ou liste des parties concernées, leur rôle en lien avec les MREP et les modes de communication. Aperçu général des navires étrangers utilisant le port. Considérations régionales – ORGP, obligations en matière de comptes-rendus, systèmes d'information pour l'échange d'informations ou de renseignements dans le cadre des MREP ou du SCS. Problèmes de pêche INDNR. Autres informations pertinentes d'ordre national.
Systèmes actuels liés aux MREP	En fonction des informations tirées du questionnaire pour les inspecteurs, de l'atelier, des entretiens et par l'observation d'une inspection portuaire : <ol style="list-style-type: none"> Vue générale des MREP en vigueur et esquisse des procédures et modes de communication en place utilisés lorsqu'un navire battant pavillon étranger souhaite entrer dans le port, possibilités d'évaluer la meilleure manière de coordonner ou d'intégrer les inspections MREP dans le système plus vaste de contrôles exercés par l'État du port. Vue générale du système SCS, auquel les inspections de l'État du port et les MREP doivent s'intégrer et avec lequel il devra y avoir des canaux directs de communication et d'échanges d'information. Vue générale des systèmes d'information en place pour soutenir ou faire le lien avec les MREP ou le SCS. Vue générale de la législation et de la réglementation pertinentes, montrant en quoi elles concernent les exigences des MREP.
Analyse des besoins en matière de capacités	En fonction de la liste de contrôle des capacités complétée suite aux discussions lors des entretiens et des ateliers et après une discussion approfondie et un vif débat lors de la session visant à recueillir les remarques des parties concernées : <ol style="list-style-type: none"> Analyse et remarques sur le niveau des capacités existantes et sur les déficits en termes de ressources humaines. Analyse et remarques sur le niveau des capacités existantes et sur les déficits en matière de capacités institutionnelles.
Résumé hiérarchisé des besoins en matière de capacités	En fonction du classement dans la liste de contrôle « débattue » et lors de la session finale de commentaires avec les parties concernées : <ol style="list-style-type: none"> Hiérarchisation des besoins en ressources humaines et capacités institutionnelles en vue de mettre en œuvre l'AMREP.
Annexes	En fonction de l'ensemble des éléments recueillis : <ol style="list-style-type: none"> Formulaires actuellement utilisés pour les MREP et activités associées. Formulaires complétés. Personnes rencontrées. Rapports ou minutes d'ateliers, si pertinent. Lois et règlements nationaux, si pertinents.



Port de Walvis Bay, Namibie

Annexes

Annexe 1 – Analyse des articles de l’AMREP

Le tableau ci-dessous détaille chaque article de l’AMREP et l’associe à un prérequis en matière de capacités. Lors de la réalisation de l’EBRC d’un pays ou d’une région, il sera nécessaire de comparer ce tableau à tout prérequis spécifique ou plus précis, propre à une région ou un pays donné. Si possible, cela devrait être fait avant d’entreprendre l’analyse EBRC, mais il sera particulièrement utile de se référer à ce tableau pour effectuer des vérifications au cours des étapes suivantes de l’EBRC.

Annexe 1 – Analyse des articles de l’AMREP			
Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l’AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 1 <i>Emploi des termes</i>	<p>c) On entend par «pêche» la recherche, l’attraction, la localisation, la capture, la prise ou le prélèvement de poisson 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 poisson;</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 bateau utilisé ou équipé pour être utilisé, ou prévu pour être utilisé, pour la pêche ou pour des activités liées à la pêche.</p>	La législation nationale s’applique aux navires [article 1, point j)] pratiquant la pêche [article 1, point c)] et des « activités liées à la pêche » [article 1, point d)].	Capacité juridique à évaluer la législation en vigueur et à la modifier si nécessaire de telle sorte qu’elle s’applique aux navires pratiquant la pêche, mais aussi à ceux pratiquant des activités liées à la pêche.
Article 3 <i>Application</i>	<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 navires 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.</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 1e) du présent Accord, ainsi qu’aux activités liées à la pêche en soutien d’une telle pêche.</p>	La législation pertinente doit s’appliquer aux navires battant pavillon étranger pratiquant la pêche ou des activités liées à la pêche, à l’exception des cas cités au paragraphe 3.1, points a) et b), et doit s’adapter au paragraphe 2 si une décision a été prise dans ce sens.	Capacité juridique à évaluer la législation actuelle et à l’adapter pour qu’elle permette l’application de l’AMREP aux navires battant pavillon étranger tels que définis à l’article 1 et qu’elle prévoient les exceptions citées dans le présent article le cas échéant.

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 5 <i>Intégration et coordination au niveau national</i>	Dans toute la mesure possible, chaque Partie: <ul style="list-style-type: none"> 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; 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 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. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Les parties concernées doivent être consultées et informées au sujet de l'AMREP. b) La législation nationale doit donner les moyens de mettre en œuvre l'AMREP. c) Un document politique pertinent doit intégrer et expliquer les MREP (p. ex. le PAN-INDNR) dans le cadre du SCS relatif à la pêche. d) Le système opérationnel mis en place doit faciliter l'échange d'informations et la coordination avec les agences nationales externes et les partenaires pertinents. e) L'État doit coopérer pour établir un système de coordination des activités relatives à la mise en œuvre des MREP. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Capacité politique/légale à intégrer les MREP dans : <ul style="list-style-type: none"> i. la législation et la réglementation concernant le système général de contrôles de l'État du port et ii. d'autres mesures visant à faire obstacle à la pêche INDNR. b) Mécanisme consultatif / d'échange d'informations avec les principaux acteurs et les agences nationales externes. <ul style="list-style-type: none"> i. Un système efficace de communication entre les autorités portuaires, les douanes et les autorités de la pêche afin de définir et d'échanger les informations en lien avec l'AMREP. ii. Un système établi et opérant pour coordonner les activités avec d'autres agences nationales impliquées dans l'application des MREP.

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 6 <i>Coopération et échange d'information</i>	<ol style="list-style-type: none"> 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 des pêches, y compris sur les mesures adoptées par ces organisations régionales de gestion des pêches en relation avec l'objectif du présent Accord. 2. Dans toute la mesure 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. 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 des pêches. 	<ol style="list-style-type: none"> a) L'État doit prendre part aux organisations internationales, à la FAO, aux ORGP et à d'autres organismes de la pêche présentant une certaine pertinence pour l'État. b) Des dispositions légales nationales en vigueur pour permettre un échange international, régional et bilatéral d'informations concernant les navires et le respect de la législation. c) Un système mis en place pour échanger des informations entre les Parties et les organisations internationales et régionales. d) Un système mis en place pour évaluer et mettre en œuvre des mesures de gestion externe présentant une certaine pertinence pour l'État (p. ex. en soutien aux États voisins, aux ORGP et aux organismes régionaux de la pêche). 	<ol style="list-style-type: none"> a) Compréhension par les hauts fonctionnaires de la pêche ou chargés des contrôles par l'État du port des implications de l'AMREP et d'autres mesures pour lutter contre la pêche INDNR, ceci afin de permettre leur participation active et éclairée aux organismes de la FAO et autres organisations internationales et ORGP, ainsi que leur coopération avec ces organisations. b) Connaissance par les hauts fonctionnaires de la pêche ou chargés des contrôles par l'État du port des mesures prises par d'autres États et d'autres organisations internationales pertinentes auxquels ils pourraient apporter leur soutien. c) Un système d'échange d'informations qui soit cohérent avec les exigences en matière d'information adoptées à l'échelle internationale et régionale. d) Donner des instructions claires et l'autorité nécessaire pour mettre en œuvre des mesures de gestion appropriées, cohérentes par rapport au droit national et international, afin de lutter contre les navires qui violent la réglementation, et ce en réponse aux demandes des États voisins et des ORGP.
Article 7 <i>Désignation des ports</i>	<ol style="list-style-type: none"> 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. 2. Dans toute la mesure 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. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Un ou plusieurs ports sont désignés comme pouvant accueillir des navires étrangers. b) Disponibilité des informations sur les ports désignés (p. ex. figurant dans la documentation des autorisations, sur le site web du gouvernement ou publiées sur d'autres supports). c) Disponibilité d'inspecteurs des pêche dans les ports désignés pour diriger les inspections. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Un moyen de faire connaître les ports désignés. b) Un nombre suffisant d'inspecteurs convenablement formés, présents dans les ports désignés et prêts à entreprendre les inspections.

Annexe 1 – Analyse des articles de l'AMREP

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 8 <i>Demande préalable d'entrée au port</i>	<ol style="list-style-type: none"> 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. 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. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Une législation nationale en vigueur permettant de recueillir les informations requises préalablement à l'entrée dans le port. b) Un système mis en place pour recueillir, évaluer, archiver et distribuer les informations fournies à l'avance. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Une législation nationale en vigueur permettant de recueillir les informations requises préalablement à l'entrée dans le port. b) Un système mis en place pour recueillir, évaluer, archiver et distribuer les informations fournies à l'avance par les navires de pêche ou leurs agents.
Article 9 <i>Autorisation ou refus d'entrée dans le port</i>	<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 des pêches et aux autres organisations internationales pertinents. 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 des pêches 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 est prise conformément au droit international. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Autorité et procédure de décision établies par la législation pour autoriser ou refuser l'entrée dans le port. b) Communication des décisions à l'État du pavillon du navire, aux États côtiers pertinents, aux organisations régionales de gestion des pêches et à d'autres organisations internationales. c) Accès aux listes de navires se livrant à la pêche INDNR et connaissance pratique de celles-ci. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Autorité et procédure de décision établies dans la législation pour autoriser ou refuser l'entrée dans le port. b) Système adéquat de communication visant à transmettre les mesures prises à l'État du pavillon du navire, aux États côtiers pertinents, aux organisations régionales de gestion des pêches et à d'autres organisations internationales. a) Accès aux listes de navires se livrant à la pêche INDNR et connaissance pratique de celles-ci.

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 11 <i>Utilisation des ports</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lorsqu'une Partie autorise un navire à entrer dans ses ports, elle n'autorise pas ce navire, conformément à ses législation et 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 remplit pas les conditions décrites aux sous-paragraphes (a) à (e) concernant les autorisations de pêche pertinentes par les États du pavillon et côtiers, s'il n'y a pas de confirmation par l'État du pavillon que la pêche était conforme aux exigences des ORGP, ou s'il existe des motifs raisonnables de soupçonner la pêche INDNR</i>). 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 qu'il convient, pour la mise au rebut du navire. 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 des pêches compétentes et autres organisations internationales appropriés. 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. 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. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Des mécanismes juridiques mis en place pour refuser à un navire qui s'est livré à la pêche INDNR l'utilisation du port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement ou la transformation du poisson, etc. b) L'État du port doit refuser l'utilisation du port si le navire ne peut produire d'autorisation valide de pêche délivrée par l'État du pavillon ou l'État côtier pertinent, si la pêche n'est pas conforme aux exigences de l'ORGP ou s'il existe des motifs raisonnables de soupçonner une pêche INDNR. c) L'État du port doit notifier les États et parties concernés de toute mesure qu'il a prise. d) Si l'État du port lève l'interdiction d'utilisation de son port, il doit informer les États et organisations concernés de cette décision. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Législation en vigueur pour refuser l'entrée aux navires battant pavillon étranger qui se sont livrés à une activité de pêche INDNR dans des zones ne relevant pas de la juridiction nationale. b) Des procédures décisionnelles mises en place pour refuser à un navire de pêche qui s'est livré à la pêche INDNR l'utilisation du port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement ou la transformation du poisson, etc. c) Des procédures et un système de communication approprié, mis en place pour que l'État du port puisse informer de manière rapide et exhaustive les États et parties concernés de ses actions.
Article 12 <i>Niveaux et priorités en matière d'inspection</i>	<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 des pêches, 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) Chaque Partie doit atteindre le niveau minimum annuel d'inspections portuaires de navires, tel que décidé par les ORGP, la FAO ou autre. b) Les Parties doivent avoir un plan d'inspection qui hiérarchise les exigences du paragraphe 3, points a), b) et c) et utilise une méthode juste et rationnelle pour sélectionner d'autres navires à inspecter afin d'atteindre au moins le niveau minimum requis d'inspections. 	<ol style="list-style-type: none"> a) Un nombre suffisant d'inspecteurs formés sont présents pour pouvoir atteindre le niveau annuel minimum d'inspections qui a été décidé. b) Aptitude à concevoir et mettre en œuvre un plan d'inspection qui hiérarchise les navires décrits au paragraphe 3, points a), b) et c) de l'AMREP, puis en sélectionne d'autres par échantillonnage aléatoire, afin d'atteindre au moins le niveau minimum requis d'inspections. c) Un bon système de communication qui réponde aux exigences des articles 12.2 et 12.3.

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 13 <i>Conduite des inspections</i>	<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 qu'il convient 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'interfère pas avec la faculté du capitaine à communiquer avec les autorités de l'État du pavillon, conformément au droit international.</p>	<p>a) L'État doit avoir un service d'inspection opérationnel et professionnel qui mène des inspections approfondies, exhaustives et efficaces, conformément aux procédures décrites à l'article 11 et à l'annexe B.*</p> <p>b) Les inspecteurs doivent recevoir une formation minimale conforme à l'article 17 et à l'annexe E.</p>	<p>a) Un service d'inspection organisé professionnellement ; des inspecteurs identifiables, autorisés et opérationnels conformément à un code de pratique adopté, entre autres, en application de l'article 13.2, point h).</p> <p>b) Des inspecteurs formés pour conduire des inspections conformément aux dispositions de l'article 13 et aux procédures définies à l'annexe B, ainsi qu'un programme de formation incluant les matières identifiées à l'annexe E.</p> <p>c) Des plans opérationnels pour communiquer avec les États du pavillon.</p> <p>d) Des moyens de communication adéquats.</p>
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 devront répondre à une norme minimale telle que définie à l'annexe C.**	Des formulaires de rapport d'inspection conçus conformément à l'annexe C qui fixe la norme minimale.**

Annexe 1 – Analyse des articles de l'AMREP

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 15 <i>Transmission des résultats de l'inspection</i>	<p>Chaque Partie transmet les résultats de chaque inspection à l'État du pavillon du navire inspecté et, selon le cas:</p> <p>(a) aux Parties et États appropriés, y compris:</p> <p>i. les 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 à</p> <p>ii. l'État dont le capitaine du navire est ressortissant.</p> <p>(b) aux organisations régionales de gestion des pêches appropriées;</p> <p>(c) à la FAO et autres organisations internationales appropriées.</p>	<p>Les Parties doivent transmettre les résultats des inspections à l'État du pavillon d'un navire inspecté ainsi qu'à d'autres États (p. ex. l'État dans les eaux duquel une violation a été commise, l'État dont le capitaine est ressortissant), aux ORGP, à la FAO et à d'autres organisations internationales concernées le cas échéant.</p>	<p>a) Capacité des responsables des inspections à décider à qui les rapports d'inspection devront être transmis (nécessite la connaissance des droits légaux ou de l'autorité des différentes Parties selon l'endroit où s'est produite la pêche INDNR, le pavillon du navire et la nationalité du capitaine).</p> <p>b) Un système rapide et efficace de communication avec les États et organisations concernés.</p>
Article 16 <i>Échange électronique d'information</i>	<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 toute la mesure 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 des pêches 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 toute la mesure 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) Les Parties doivent avoir un mécanisme de communication qui permet l'échange direct d'informations par voie électronique et a la capacité d'encourager la participation dans le cadre d'un système international d'échange d'informations.</p> <p>b) Les Parties doivent utiliser des systèmes et des codes internationaux communs de référence, conformément à l'annexe D.</p> <p>c) Les Parties doivent désigner une autorité qui agira en tant que point de contact pour l'échange d'informations et en avvertira le dépositaire.</p>	<p>a) Établir un mécanisme de communication fiable qui permette l'échange direct d'informations par voie électronique et la participation aux mécanismes internationaux d'échange d'informations.</p> <p>b) Systématiser l'utilisation de codes et conventions internationaux.</p> <p>c) Former les inspecteurs à l'utilisation des systèmes de codage internationaux dont il est fait référence à l'annexe D.</p> <p>d) Désigner un point de contact pour les rapports d'inspection.</p>
Article 17 <i>Formation des inspecteurs</i>	<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 être attentif à donner une formation adéquate à son service d'inspection, le niveau décrit à l'annexe E constituant le minimum requis.</p>	<p>Formation nationale/régionale des inspecteurs portuaires au niveau décrit à l'annexe E qui constitue le minimum requis***</p>

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 18 <i>Mesures prises par l'État du port à la suite d'une inspection</i>	<ol style="list-style-type: none"> Lorsque 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: <ol style="list-style-type: none"> 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 des pêches compétentes et autres organisations internationales appropriées, ainsi que l'État dont le capitaine du navire est ressortissant; 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. 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. 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. 	<ol style="list-style-type: none"> L'État doit avoir un système opérationnel pour notifier les infractions à l'État du pavillon, aux États côtiers concernés, aux ORGP et à d'autres organisations internationales, ainsi qu'à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant. L'État doit avoir des dispositions juridiques en vigueur lui permettant de refuser à un navire l'utilisation de son port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement ou la transformation du poisson, ou pour d'autres services portuaires. 	<ol style="list-style-type: none"> Un système opérationnel de notification des infractions à l'État du pavillon, aux États côtiers concernés, aux ORGP et à d'autres organisations internationales, ainsi qu'à l'État dont le capitaine du navire est ressortissant. Des dispositions juridiques en vigueur permettant à l'État de refuser à un navire l'utilisation de son port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement ou la transformation du poisson, ou pour d'autres services portuaires. Des dispositions juridiques et la capacité pratique de prendre d'autres mesures conformes au droit international, y compris des mesures que l'État du pavillon a demandées ou auxquelles il a consenti.
Article 19 <i>Informations concernant les recours dans l'État du port</i>	<ol style="list-style-type: none"> 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. 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 informées 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. 	<ol style="list-style-type: none"> L'État doit avoir un système grâce auquel les informations pertinentes sont rendues publiques et peuvent être mises à disposition sur demande écrite au propriétaire, à l'opérateur, au capitaine ou au représentant d'un navire en ce qui concerne : <ul style="list-style-type: none"> le recours possible suite aux mesures prises en vertu de l'AMREP, les services publics / l'institution judiciaire en vue d'exercer un recours, les informations disponibles sur tout droit à demander réparation en cas de perte ou de dommage résultant d'une action présumée illégale par la Partie. L'État doit avoir un système pour faciliter la notification à l'État du pavillon, au propriétaire, à l'opérateur, au capitaine ou au représentant, le cas échéant, de l'issue de tout recours de ce type. 	<ol style="list-style-type: none"> Système grâce auquel les informations pertinentes sont rendues publiques et pourront être mises à disposition sur demande écrite au propriétaire, à l'opérateur, au capitaine ou au représentant d'un navire en ce qui concerne : <ul style="list-style-type: none"> le recours possible suite aux mesures prises en vertu de l'AMREP, les services publics / l'institution judiciaire en vue d'exercer un recours, les informations disponibles sur tout droit à demander réparation en cas de perte ou de dommage résultant d'une action présumée illégale par la Partie. Système développé pour faciliter la notification à l'État du pavillon, au propriétaire, à l'opérateur, au capitaine ou au représentant, le cas échéant, de l'issue de tout recours de ce type.

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 20 <i>Rôle de l'État du pavillon</i>	<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 des pêches 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) En sa qualité d'État du pavillon, un État doit avoir une procédure établie pour que, lorsqu'il soupçonne de pêche INDNR un navire autorisé à battre son pavillon et cherchant à entrer dans un port de l'État du port, il informe ce dernier de ses soupçons et demande une inspection ou toute autre mesure coercitive.</p> <p>b) L'État, conjointement avec d'autres États, y compris au sein des ORGP ou de la FAO, devra développer une procédure juste, transparente et non discriminatoire d'identification des États qui n'agissent pas de manière cohérente ni conforme avec l'AMREP.</p> <p>c) L'État doit avoir une législation en vigueur pour prendre des mesures coercitives lorsqu'il reçoit un rapport de l'État du port selon lequel un navire autorisé à battre son pavillon s'est livré à la pêche INDNR et que suffisamment de preuves sont mises à sa disposition.</p> <p>d) En sa qualité d'État du pavillon, l'État doit avoir un système lui permettant de rapporter aux États du port et, le cas échéant, à d'autres États concernés, aux ORGP ou à la FAO, les mesures qu'il a prises faisant suite aux MREP en ce qui concerne les navires autorisés à battre son pavillon.</p>	<p>a) En qualité d'État du pavillon, procédure pour que, lorsqu'il soupçonne de pêche INDNR un navire autorisé à battre son pavillon et cherchant à entrer dans un port de l'État du port, il informe ce dernier de ses soupçons et lui demande de conduire une inspection.</p> <p>b) Législation en vigueur pour prendre des mesures coercitives lorsqu'il reçoit un rapport d'État du port selon lequel un navire s'est livré à la pêche INDNR et qu'il a suffisamment de preuves à sa disposition.</p> <p>c) En sa qualité d'État du pavillon, un système lui permettant de communiquer aux États du port et, le cas échéant, à d'autres États concernés, aux ORGP ou à la FAO, les mesures qu'il a prises faisant suite aux MREP en ce qui concerne les navires autorisés à battre son pavillon.</p> <p>d) Capacité à discuter avec les autres Parties pour identifier les États n'agissant pas conformément à l'AMREP.</p> <p>e) Système de communication pour informer les autres États et organisations des mesures prises conformément à l'Accord (article 20.5).</p>

Annexe 1 – Analyse des articles de l'AMREP

Article	Contenu pertinent de l'article (en italique si paraphrase)	Prérequis de l'AMREP	Besoins en matière de capacités
Article 21 <i>Besoins des États en développement</i>	<p>1. Les Parties [...] leur fournissent une assistance [...] afin, notamment:</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; 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. 	L'État devra avoir la capacité d'évaluer ses besoins.	L'État devra soit avoir la capacité d'entreprendre une EBRC, soit avoir accès à cette capacité.
Article 24 <i>Suivi, examen et évaluation</i>	<p>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.</p>	L'État devra mettre en place un système de transmission de rapports pour l'AMREP.	L'État devra mettre en place un système de transmission de rapports pour l'AMREP.

* 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

Annexe 2 – Liste de contrôle des capacités					
Niveau de capacité existante : 1. inexistante, 2. partiellement en place, 3. presque en place, 4. tout à fait en place	Niveau de capacité				Remarques
	1	2	3	4	
Capacité en ressources humaines					
Les hauts fonctionnaires chargés de la pêche et de la gestion du port, ainsi que les rédacteurs juridiques devront :					
a) bien comprendre les dispositions prévues par les instruments internationaux relatifs à la pêche en ce qui concerne les États du pavillon, les États côtiers et les États du port, en particulier celles figurant dans la CNUDM, l'ANUSP, l'Accord d'application de la FAO, le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable, et bien entendu dans l'AMREP. Ils devront également se familiariser avec les exigences de toute ORGP dont leur État fait partie et avec les engagements pris sur le plan national (p. ex. le PAN relatif à la pêche INDNR). Cela est nécessaire pour recommander la transposition de mesures par les autorités compétentes dans la législation et la réglementation nationales.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) comprendre le système plus vaste des contrôles par l'État du port appliqué aux navires de transport de marchandises, ainsi que les autres mesures de lutte contre la pêche INDNR et les activités associées auxquelles les mesures du ressort de l'État du port relatives à la pêche doivent être intégrées ou 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 en capacité institutionnelle (y compris les autorités légales, les procédures, la coordination et les systèmes d'information) pour mettre en œuvre les mesures du ressort de l'État du port conformément aux termes de l'AMREP ou, le cas échéant, être capables d'examiner et de réformer les institutions existantes afin qu'elles remplissent les conditions de l'AMREP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Les inspecteurs de la pêche devront être :					
a) parfaitement au courant des dispositions pertinentes de l'AMREP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) formés aux procédures d'inspection telles qu'exposées à l'article 13 et à l'annexe B et conformes aux procédures d'inspection en vigueur dans le cadre du système plus vaste des contrôles exercés par l'État du port.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) en mesure de concevoir un plan d'échantillonnage pour l'inspection des navires et/ou conscients de l'importance d'un tel plan. Cela suppose que tous les navires ne seront pas inspectés, mais que cela dépend du niveau d'inspection considéré comme approprié conformément à l'article 12.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
d) familiarisés avec l'utilisation des systèmes internationaux de codage visés à l'annexe D, point d) et exigés dans les rapports d'inspection.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
e) suffisamment familiarisés avec les dispositions prévues par les instruments internationaux relatifs à la pêche et avec les conditions requises par les ORGP pertinentes et l'AMREP, afin de donner leur avis sur le choix des destinataires des rapports d'inspection conformément à l'article 15.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Annexe 2 – Liste de contrôle des capacités

	Niveau de capacité existante :				Remarques
	1	2	3	4	
1. inexistante, 2. partiellement en place, 3. presque en place, 4. tout à fait en place					
f) formés conformément à l'article 17, selon un programme qui comprend, au minimum, les matières décrites à l'annexe E :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1) Éthique ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2) Questions d'hygiène, de sécurité sanitaire et de sûreté ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3) Lois et règlements nationaux applicables, domaines de compétence et mesures de gestion et de conservation des ORGP pertinentes, et droit international applicable ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4) Collecte, évaluation et conservation des éléments de preuve ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5) Procédures générales d'inspection telles que techniques de rédaction de rapports et de conduite d'entretien ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6) Analyse des sources d'information, telles que livres de bord, documents électroniques et historique du navire (nom, historique des propriétaires, État du pavillon), nécessaires pour valider les informations fournies par le capitaine du navire ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7) Arraînement et inspection du navire, y compris inspection des cales et détermination de leur capacité ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8) Vérification et validation des informations relatives au poisson débarqué, transbordé, transformé ainsi qu'au poisson conservé à bord, y compris l'application des facteurs de conversion pour les différentes espèces et les différents produits de la pêche ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9) Identification des espèces de poisson, mesure de la longueur des prises et autres paramètres biologiques ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10) Identification des navires et engins de pêche et techniques d'inspection et de mesure des engins ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11) Équipement et utilisation du système de surveillance des navires (SSN) et d'autres systèmes de surveillance électronique ;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12) Mesures à prendre à l'issue d'une inspection.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Le reste du personnel de SCS remplissant des fonctions administratives et de contrôle devra être familiarisé avec les technologies utilisées afin d'optimiser l'utilisation des systèmes techniques mis à leur disposition et de communiquer les informations recueillies aux personnes appropriées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Les juges/avocats/procureurs devront être au courant des instruments internationaux relatifs à la pêche (y compris l'AMREP), des exigences des ORGP, ainsi que de la législation et des procédures nationales en matière de pêche.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Capacité institutionnelle					
Un service d'inspection des mesures du ressort de l'État du port bien organisé et disposant de suffisamment de personnel , et notamment d'un nombre suffisant d'inspecteurs convenablement formés pour entreprendre des inspections approfondies dans les ports désignés et à un niveau conforme aux dispositions de l'AMREP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Un système d'échange des informations					
• Un système pour collecter, archiver, analyser et diffuser les informations fournies à l'avance par les navires cherchant à entrer dans le port (article 8.1 et annexe A) et pour partager des informations avec les principales parties concernées et les autres agences nationales.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
• Conformément à l'article 16 et à l'annexe D, établir un système informatique permettant des échanges électroniques directs d'information et utilisant le système de codage international, ainsi qu'un site web pour publier une liste du ou des ports désignés et des mesures prises.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
• Un système opérationnel pour informer les États du pavillon et, le cas échéant, les États côtiers, les ORGP et d'autres organisations internationales sur : le refus d'entrée dans le port (article 9) ; l'interdiction d'utiliser les infrastructures portuaires s'ils sont déjà dans le port (article 11.3) ; la levée de l'interdiction d'utiliser le port (article 11.5) ; les résultats de l'inspection (article 15), y compris à l'État dont le capitaine est ressortissant (article 15 [a] ii) ; des raisons sérieuses de penser qu'un navire s'est livré à la pêche INDNR ou à des activités liées à cette pêche et les mesures prises en conséquence (article 18) ; l'issue de tout recours (article 19) ; et les mesures prises par l'État du pavillon suite aux mesures du ressort de l'État du port, transmises à l'État du port et aux autres Parties (article 20.5).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Annexe 2 – Liste de contrôle des capacités

Niveau de capacité existante : 1. inexistante, 2. partiellement en place, 3. presque en place, 4. tout à fait en place	Niveau de capacité				Remarques
	1	2	3	4	
<ul style="list-style-type: none"> Fournir les informations requises pour permettre à la FAO de contrôler efficacement la mise en œuvre de l'AMREP. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> Un système cohérent avec les normes adoptées à l'échelle régionale et internationale en matière d'information. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Une autorité légale établie , un dispositif organisationnel et des instructions claires pour prendre des mesures de gestion pertinentes, conformes au droit national et international, à l'encontre des navires violant les règles en vigueur. Il convient de prévoir :					
<ul style="list-style-type: none"> une législation nationale s'appliquant aux navires [article 1, point j)], se livrant à la pêche [article 1, point c)] et à des « activités liées à la pêche » (article 1, point d)]. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> une disposition dans la législation pour que l'Accord s'applique à tous les navires battant pavillon étranger [avec des exceptions pour les navires artisanaux des États voisins et les navires porte-conteneurs, telles que décrites à l'article 3.1, points a) et b)]. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> la coordination/intégration à l'échelle nationale avec d'autres contrôles exercés par l'État du port et d'autres activités SCS (article 5). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> une législation imposant la permission d'entrer dans le port (article 8) et la transmission d'informations par les navires préalablement à leur entrée dans le port (article 8). Les exigences minimales en matière d'information sont décrites à l'annexe A et le formulaire pour la soumission des informations s'adapte aux exigences minimales. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> un mécanisme juridique de refus d'entrée dans le port au motif de pêche INDNR. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> un mécanisme juridique établi pour refuser aux navires qui sont entrés dans le port mais se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités liées à cette pêche l'utilisation du port pour le débarquement, le transbordement, le conditionnement ou la transformation des poissons, ou d'autres services portuaires tels que définis. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> l'autorité légale de transmission des informations aux parties pertinentes identifiées dans l'AMREP, y compris dans le cas d'informations confidentielles. (La confidentialité des informations peut être respectée au sein du groupe élargi des parties informées.) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> une disposition légale permettant de prendre d'autres mesures conformes au droit international, y compris des mesures que l'État du pavillon a demandées ou auxquelles il a consenti. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> en qualité de Partie à l'AMREP, une législation et des procédures sont-elles mises en place pour permettre à un État du pavillon de prendre des mesures coercitives lorsqu'un État du port notifie une infraction de pêche INDNR, et y a-t-il suffisamment de preuves pour prendre des mesures coercitives (article 20)? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> l'État du port devrait avoir une législation couvrant la pêche INDNR et les activités liées à la pêche pratiquées par des navires ne battant pas son pavillon dans des zones situées en dehors de sa juridiction nationale. (Y compris une législation interdisant la possession, la vente ou le transfert d'espèces animales obtenues de manière illicite et devant impliquer un droit de la preuve.) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
L'accès aux technologies et matériels de contrôle appropriés [article 21.4, point c)].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Annexe 3 – Questionnaire initial

Annexe 3 – Questionnaire initial	
Informations fondamentales pour l'EBRC en vue de la mise en œuvre de l'AMREP	
Pays :	Nom de l'informateur :
Rôle/position de l'informateur :	Numéro de téléphone :
Adresse électronique :	
1. Quelle entité (agence/unité/division/autorité) est la première responsable de la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port pour les navires de pêche dans votre pays ?	
2. Dressez la liste des autres départements/agences/autorités gouvernementaux régulant le mouvement et l'inspection des navires étrangers de tous types dans votre port.	
3. Existe-t-il une coopération ou une coordination entre ces départements/agences/autorités et le département/l'agence/l'autorité responsable de la pêche ? Si oui, sous quelle forme ?	
4. (a) Quels ports sont utilisés par les navires battant pavillon étranger qui pratiquent la pêche ou des activités liées à la pêche (navires de ravitaillement en carburant/cargos congélateurs/navires de servitude) ?	
(b) Donnez le nom de tout port officiellement désigné pour utilisation par les navires de pêche battant pavillon étranger.	
5. (a) Estimez le nombre de visites effectuées chaque année dans vos ports par des navires de pêche battant pavillon étranger.	
(b) Estimez le nombre de visites effectuées chaque année dans vos ports par des cargos congélateurs et des navires de servitude ou d'appui battant pavillon étranger.	
Cargos congélateurs ?	Navires de servitude?
(c) Quelle part de ces navires n'a pas pêché dans votre ZEE ?	
(d) Quelle part de ces navires peut avoir pêché à la fois dans votre ZEE et ailleurs ?	
6. Les navires de pêche battant pavillon étranger sont-ils tenus de fournir des informations avant d'entrer dans le port ?	
(a) Si oui, combien de temps avant leur entrée dans le port doivent-ils soumettre ces informations ?	
(b) Si oui, sont-ils tenus de soumettre ces informations sous une forme particulière ?	

Annexe 3 – Questionnaire initial

7. Les navires de pêche ou pratiquant des activités liées à la pêche et battant pavillon étranger font-ils l'objet d'une inspection dans vos ports ?

(a) Si oui, comment s'opère la sélection des navires à inspecter ?

8. Votre pays refuse-t-il l'entrée dans le port à des navires réputés ou soupçonnés pour des motifs raisonnables et sur base d'informations fournies à l'avance, de s'être livrés à la pêche INDNR ? Si oui, fournissez une brève explication.

9. Votre pays refuse-t-il l'utilisation de ses ports¹³ à des navires lorsque, après inspection, il existe des motifs évidents de penser qu'ils se sont livrés à la pêche INDNR ou à des activités liées à la pêche et assistant la pêche INDNR ?

10. Votre pays appartient-il à une ou plusieurs ORGP ? Si oui, veuillez indiquer lesquelles.

11. (a) Décrivez les trois plus graves problèmes de pêche INDNR dans votre pays. Réfléchissez aux éventuelles catégories de problèmes suivantes :

- pêche INDNR nationale dans votre ZEE,
- pêche INDNR étrangère dans votre ZEE,
- navires de pêche INDNR battant le pavillon de votre pays et pêchant en haute mer.

(b) Les mesures du ressort de l'État du port seraient-elles efficaces pour faire appliquer la législation contre la pêche INDNR et/ou auraient-elles un effet dissuasif ?

12. Décrivez-vous comme adéquate ou inadéquate la capacité en ressources humaines de votre pays pour mener des inspections portuaires ?

Si inadéquate, est-ce pour l'une des raisons suivantes :

- i. Il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs dans le(s) port(s) désigné(s) aux fins de la mise en œuvre de l'Accord et/ou des normes régionales pertinentes
- ii. Un régime juridique adéquat pour permettre le recours aux mesures du ressort de l'État du port fait défaut (p. ex. la législation fournit-elle une base claire pour des inspections et des actions efficaces?)
- iii. Les informations fournies en ce qui concerne les activités de pêche INDNR sont insuffisantes
- iv. La formation est insuffisante : que ce soit la formation des personnes nouvellement engagées ou le recyclage d'autres personnes afin qu'elles s'adaptent aux changements récents
- v. La priorité donnée aux inspections portuaires est trop faible
- vi. Autres raisons (décrivez)

¹³ À des fins de débarquement, transbordement, conditionnement ou transformation de poissons qui n'ont pas été préalablement débarqués, ou pour d'autres services portuaires parmi lesquels le ravitaillement en carburant et l'avitaillement, la maintenance et le carénage.

13. À propos du cadre institutionnel et juridique :

i. Le gouvernement et votre ministre de tutelle soutiennent-ils l'activité de SCS ?

ii. Les hauts responsables gouvernementaux ont-ils une connaissance suffisante des normes et des accords internationaux pertinents pour guider l'élaboration d'une politique concernant les mesures du ressort de l'État du port, ainsi que la mise en œuvre de celles-ci ?

iii. Existe-t-il une capacité juridique adéquate pour transposer les normes régionales et internationales relatives aux mesures du ressort de l'État du port dans la législation nationale ?

iv. Décrivez tout autre type de contraintes.

14. Décrivez-vous comme adéquates ou inadéquates les institutions en place (lois, règlements et règles, ainsi que les organismes chargés de les mettre en œuvre) ?

Si « inadéquates »,

(a) les lois/règlements/règles dans le cadre desquels les inspecteurs opèrent sont-ils suffisants pour leur permettre d'inspecter et d'agir de manière efficace à l'issue de l'inspection ? Sinon, donner une brève explication.

(b) La manière dont le service d'inspection est organisé facilite-t-elle suffisamment l'inspection des navires ? Sinon, veuillez expliquer brièvement de quelle manière cela pourrait être amélioré.

(c) Un système a-t-il été mis en place pour la collecte, l'archivage, l'analyse et l'échange d'informations relatives aux mesures du ressort de l'État du port et, le cas échéant, est-il adéquat ? Veuillez expliquer.

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

15. Selon vous, quelles sont les trois contraintes les plus fortes en termes de capacité en ressources humaines pour la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port ?

16. Selon vous, quelles sont, par ordre de priorité, les trois mesures les plus importantes et nécessaires pour surmonter ces contraintes et renforcer la capacité en ressources humaines pour la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port?

Annexe 4 – Questionnaire pour les inspecteurs de la pêche

Annexe 4 – Questionnaire pour les inspecteurs de la pêche	
Informations de base fondamentales pour l'EBRC en vue de la mise en œuvre de l'AMREP	
Nom :	Rang :
Dénomination du poste :	Âge :
Sexe :	Nombre d'années en tant qu'inspecteur :
1. Votre travail implique-t-il l'inspection de navires de pêche ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	... et de navires de transport ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui à l'une ou l'autre question :	
(a) Quel type de navires inspectez-vous (cochez la ou les cases pertinentes) ? <input type="checkbox"/> Navires de pêche étrangers <input type="checkbox"/> Navires nationaux de pêche commerciale <input type="checkbox"/> Navires nationaux de petite pêche <input type="checkbox"/> Bateaux artisanaux <input type="checkbox"/> Cargos réfrigérés ou navires de transport	(b) Inspectez-vous les navires autorisés à pêcher dans votre ZEE ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non Inspectez-vous les navires qui ne sont PAS autorisés à pêcher dans votre ZEE mais sont autorisés à pêcher dans les eaux d'un autre État côtier ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
(c) Lorsque vous inspectez un navire, vous le faites parce que (cochez la ou les cases pertinentes) : <input type="checkbox"/> vous avez un système de sélection des navires à inspecter <input type="checkbox"/> on vous a demandé de le faire <input type="checkbox"/> il est étranger <input type="checkbox"/> il a déjà été pris pour pêche illicite <input type="checkbox"/> vous n'aimez pas le propriétaire <input type="checkbox"/> sans raison apparente	(d) Où effectuez-vous généralement vos inspections ? <input type="checkbox"/> au port ou sur une jetée <input type="checkbox"/> en mer <input type="checkbox"/> autre
(e) Lorsque vous inspectez le navire – que vérifiez-vous (cochez la ou les cases pertinentes) ?	
<input type="checkbox"/> les documents d'identification du navire <input type="checkbox"/> le certificat de sécurité <input type="checkbox"/> le certificat d'enregistrement du navire <input type="checkbox"/> le permis du capitaine <input type="checkbox"/> les autorisations de pêche <input type="checkbox"/> le livre de bord <input type="checkbox"/> les captures <input type="checkbox"/> les prises accessoires <input type="checkbox"/> les plans/dimensions des navires et de la cale à poisson	<input type="checkbox"/> le livret du moteur <input type="checkbox"/> les certificats médicaux de l'équipage <input type="checkbox"/> les passeports de l'équipage <input type="checkbox"/> le bon fonctionnement du SSN <input type="checkbox"/> la taille des mailles <input type="checkbox"/> l'engin de pêche <input type="checkbox"/> le propriétaire du navire <input type="checkbox"/> les appâts <input type="checkbox"/> autres
(f) Utilisez-vous un formulaire d'inspection à remplir pendant l'inspection ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
(g) Vous arrive-t-il de recevoir des informations sur le navire à inspecter avant que l'inspection n'ait lieu ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
(h) Gardez-vous une copie de la législation et de la réglementation sur vous lorsque vous effectuez une inspection ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
(i) Ou bien avez-vous un manuel d'inspection pour vous guider ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

Annexe 4 – Questionnaire pour les inspecteurs de la pêche

<p>2. Avez-vous reçu une formation pour vous aider dans votre travail d'inspecteur de la pêche ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>	<p>(a) Si oui, cette formation a-t-elle été utile ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>(b) Avez-vous reçu les formations suivantes (cochez les cases vous concernant) ?</p> <p><input type="checkbox"/> formation professionnelle initiale lors du recrutement</p> <p><input type="checkbox"/> formation professionnelle spécialisée</p> <p><input type="checkbox"/> aucune formation</p> <p><input type="checkbox"/> formation régionale ou internationale</p>	<p>(c) Si vous pouviez suivre davantage de formations, quelles matières seraient importantes (cochez les trois plus importantes) ?</p> <p><input type="checkbox"/> mathématiques</p> <p><input type="checkbox"/> procédures d'inspection</p> <p><input type="checkbox"/> travaux pratiques d'inspection</p> <p><input type="checkbox"/> anglais</p> <p><input type="checkbox"/> formation informatique</p> <p><input type="checkbox"/> rédaction de rapports</p> <p><input type="checkbox"/> obtention de preuves</p> <p><input type="checkbox"/> formation à la gestion</p> <p><input type="checkbox"/> français</p> <p><input type="checkbox"/> espagnol</p>
<p>3. Avez-vous un uniforme ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>	<p>4. Avez-vous un badge/document d'identification ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>5. Existe-t-il des lignes directrices sur la manière de se comporter lorsque vous effectuez une inspection ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>	<p>6. Avez-vous un code de conduite écrit que vous suivez lorsque vous effectuez une inspection ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>7. Connaissez-vous le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>	<p>8. Connaissez-vous la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>9. Connaissez-vous l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>	
<p>Si oui :</p>	
<p>(a) Vos collègues et supérieurs ont-ils discuté de l'Accord avec vous ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>	<p>(b) Savez-vous si l'Accord va influencer sur votre travail à l'avenir ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>10. Avez-vous l'impression d'avoir le soutien total de vos supérieurs pour détecter et notifier la pêche illicite pratiquée tant par les navires nationaux que par les navires étrangers ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>	<p>11. Vous est-il arrivé de transmettre à des collègues de pays voisins des informations sur des navires ayant pêché de manière illicite ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>12. Quelle est la réaction de vos supérieurs lorsque vous détectez des infractions au cours d'une inspection ?</p> <p><input type="checkbox"/> irrité</p> <p><input type="checkbox"/> satisfait</p> <p><input type="checkbox"/> sans réaction</p> <p><input type="checkbox"/> il transmet l'information aux cadres supérieurs</p> <p><input type="checkbox"/> l'affaire est notifiée à la police/aux responsables de l'application de la réglementation</p>	<p>13. Vous arrive-t-il de recevoir de l'argent ou des cadeaux du capitaine ou de l'équipage à bord d'un navire de pêche ?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>14. Si oui, quelles justifications donnent-ils à ces dons ?</p> <p><input type="checkbox"/> pour bons conseils</p> <p><input type="checkbox"/> pour assistance</p> <p><input type="checkbox"/> pour régler les différends liés à des infractions</p> <p><input type="checkbox"/> pour ne pas notifier la pêche illicite</p>

Annexe 5 – Proposition de plan pour le travail sur le terrain

(Note : si la tâche est assumée par un agent en service du gouvernement, les réunions et les estimations de durée considérées comme nécessaires peuvent varier par rapport à celles suggérées ici.)

Chaque pays est particulier de par sa situation géographique, les procédures liées à l'organisation des réunions et à l'accès aux informations, ses institutions et son personnel. Ce qui suit constitue donc une indication destinée à aider un consultant ou tout autre facilitateur externe à établir un calendrier pour la conduite d'une EBRC dans un port. Le temps des trajets et de la préparation des réunions n'est pas pris en compte ici. L'expérience démontre que la flexibilité constitue la meilleure approche.

Jours 1 et 2

- Rencontrer les principaux contacts officiels, probablement au sein du ministère en charge de la pêche, afin de discuter et de s'accorder sur le processus proposé pour la visite de terrain, ou de modifier celui-ci. Prévoir un exposé complet sur ce que le consultant a l'intention de faire, ce dont il ou elle aura besoin et le processus qui sera mis en œuvre. Toutes les suggestions préalables ou tous les conseils proposés seront utiles au consultant.
- Préparer l'atelier de travail si il a été convenu d'en organiser un.
- Discuter du questionnaire général et combler tous les manques. Poursuivre le processus d'identification des parties concernées.
- Examiner avec les juristes des autorités de la pêche et/ou les services du ministère de la justice (le service le plus approprié et le plus disponible) l'adéquation entre les lois, les règles et les procédures (systèmes) existants qui pourraient nécessiter une adaptation afin de tenir compte de l'AMREP.

Jour 3

Un atelier préliminaire (d'une durée de trois à six heures, selon le niveau d'engagement) pour tous ceux susceptibles d'être impliqués dans l'inspection portuaire des navires de pêche et des navires auquel l'Accord fait référence en tant que navires impliqués dans des « activités liées à la pêche » (p. ex. : dans le transbordement, le ravitaillement en carburant, etc.). Devraient y participer les autorités portuaires (susceptibles d'exiger des informations préalablement à l'entrée dans le port et d'accorder l'autorisation d'entrer dans le port), les douanes, les autorités en charge des inspections de la sécurité maritime, la marine nationale si celle-ci est impliquée dans les patrouilles de surveillance des pêches, éventuellement la police portuaire, les services d'inspection de la pêche et d'autres services impliqués dans les activités de SCS. L'atelier peut inclure une explication de l'AMREP, de l'impact qu'il pourrait avoir sur la pêche INDNR, ainsi que pourquoi et comment il implique différentes agences internationales qui se partagent la responsabilité d'assurer la mise en œuvre effective de l'AMREP. Une présentation de l'AMREP devra être effectuée en mettant l'accent sur ses exigences en matière de capacités.

Une fois l'AMREP bien compris, les participants pourront débattre de la manière dont les mesures du ressort de l'État du port pourraient, selon eux, s'appliquer à l'avenir. Ceci permettra d'aborder le processus d'identification des dispositions pratiques et des capacités en ressources humaines nécessaires au port en vue de la mise en œuvre effective de l'Accord. Cet exercice est important si l'on veut que les exigences de l'AMREP en matière de capacités soient traduites en niveaux réels de capacités nécessaires sur le terrain.

Jours 4 et 5

Familiarisation avec le port faisant l'objet de l'étude.

Rencontrer séparément les agences/unités participant à l'atelier pour discuter du rôle de chaque acteur du système afin de mettre à profit les informations obtenues durant l'atelier et d'être plus à même de comprendre et d'évaluer les capacités existantes.

Suivre, dans la mesure du possible, une inspection au port.

Rencontrer un petit groupe d'inspecteurs afin de remplir le questionnaire *ad hoc*, puis discuter des informations fournies et de la pertinence du questionnaire pour la collecte d'informations sur les capacités existantes du système d'inspection par rapport aux exigences de l'AMREP.

Jour 6

Décrire le système d'échange d'informations. Évaluer, en collaboration avec les personnes en charge de ces tâches, la collecte des informations relatives aux navires de pêche ainsi que leur conservation et la transmission aux parties concernées. Il convient d'inclure les informations reçues préalablement à l'entrée d'un navire dans le port ; la communication à d'autres États ou organisations, selon les cas, des mesures prises par l'État du port ; d'assumer les responsabilités de l'État du pavillon quant à la notification, auprès des autres États et organisations, des mesures prises en réponse à une inspection par un État du port et enfin de partager les informations sur les activités de navires spécifiques (partage de renseignements).

Jours 7 et 8

Achever le processus d'identification des parties concernées.

Jour 9

Organiser une réunion récapitulative avec les agences/unités ayant participé à l'atelier initial ainsi que tous ceux et celles qui ont été identifiés en cours de processus. Le but de cette réunion est de fournir un retour d'information dans les deux sens. Le consultant devra présenter les résultats préliminaires de la recherche entreprise ainsi que les besoins identifiés en matière de capacités. La réunion devra ensuite offrir l'opportunité aux participants proches des institutions impliquées ou appartenant à celles-ci de commenter les résultats, et donner ainsi une possibilité supplémentaire de les affiner et également de hiérarchiser les besoins.

Annexe 6 – Annexe A et C de l'AMREP et lignes directrices pour les compléter

La présente annexe a pour objectif d'aider à préparer les informations pour l'EBRC. Elle se réfère à l'Annexe A de l'AMREP qui reprend les informations à fournir au préalable par les navires demandant l'autorisation d'entrer dans un port. Elle peut être utile lors des discussions avec les parties concernées et peut servir de référence pour évaluer les systèmes actuels et identifier les nouvelles capacités nécessaires pour remplir les conditions de l'AMREP.

Ces lignes directrices doivent aider les capitaines des navires de pêche lorsqu'ils remplissent le formulaire de notification préalable avant d'entrer dans un port étranger. Par souci de simplification, les informations du formulaire suivent les normes et acronymes internationalement reconnus. Dans la mesure du possible, il convient d'utiliser le système métrique (mètre, kilogramme, tonne). Lorsque ce n'est pas possible, les unités de mesure devront être clairement indiquées.

Annexe A de l'AMREP – Informations à fournir au préalable par les navires

1. Port d'escale envisagé

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

2. État du port

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

3. Date et heure d'arrivée estimées

Format date AAAAMMJJ ; format 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 communément acceptés 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 port dans lequel le navire a effectué sa dernière escale (format de la date : AAAMMJJ).

6. Nom du navire

Texte Libre. Nom du navire tel qu'il est enregistré dans les documents *ad hoc* de l'État du pavillon.

7. État du pavillon

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

8. Type de navire

Code ISSCFV, aussi appelé code alpha FAO (p. ex. : TO = chalutier, LL = palangrier).

9. IRCS (indicatif international d'appel radio)

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

10. Contact pour information sur le navire

Coordonnées de contact du navire (ou de l'agent maritime), INMARSAT, fax, adresse électronique, téléphone portable (essentiel pour que les autorités de l'État du port puissent répondre à la demande du navire).

11. Propriétaire(s) du navire

Texte libre. Nom(s) du/des particulier(s) ou de la/des société(s) possédant le navire.

12. ID certificat d'immatriculation

Identification numérique ou alphanumérique du registre du navire tel que délivré par l'État du pavillon.

13. ID navire OMI, si disponible

Numéro d'identification des navires auprès de l'Organisation maritime internationale/du Lloyds Register (à sept chiffres ; p. ex. : 1234567).

14. ID externe (ID délivrée par l'État du pavillon), si disponible

Cette identification connaît différentes appellations, notamment le numéro de coque ou le numéro de registre portuaire. Elle peut être numérique ou alphanumérique (p. ex. : PE-345-C, G 99, 123456).

15. ID ORGP, s'il y a lieu

Identification sous laquelle ou numéro sous lequel le navire est enregistré/autorisé par une ORGP pertinente.

16. SSN/VMS

Répondez « non » si le navire n'est pas équipé d'un système de surveillance des navires (SSN) ou « oui » si un équipement SSN est installé à bord selon les règles de l'État du pavillon du navire ; et/ou « oui : ORGP » si l'équipement SSN a été installé à bord selon les règles de l'ORGP.

17. Dimensions du navire

Indiquez la longueur, la largeur et le tirant d'eau du navire, de préférence en utilisant le système métrique ; si cela est impossible, alors l'unité de mesure doit être clairement identifiée.

18. Capitaine

Nom et nationalité du capitaine du navire (ou de la personne légalement responsable à bord).

19. Autorisations de pêche appropriées

- *Identificateur*
Identification numérique ou alphanumérique de la licence/du permis/de l'autorisation de pêche.
- *Délivrée par*
Nom de l'autorité/de l'agence/du département gouvernemental approprié de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP ayant délivré la licence/le permis/l'autorisation de pêche.
- *Période de validité*
Date d'expiration de la licence/du permis/de l'autorisation de pêche (format de la date : AAAAMMJJ).
- *Zone(s) de pêche*
Zone géographique/statistique pertinente dans laquelle le navire est autorisé à opérer (p. ex. : FAO 77, NAFO 3M, ICES IIb).
- *Espèces*
Code alpha-3 ASFIS (Système d'information sur les sciences aquatiques et la pêche) aussi appelé code alpha-3 FAO (p. ex. : WHB = merlan bleu, SKA = raie).
- *Engin*
Code ISSCFG (Classification statistique internationale type des engins de pêche – aussi appelée code alpha FAO) de l'engin autorisé/agréé utilisé par le navire (p. ex. : OTB = chalut démersal à panneaux).

20. Autorisation(s) de transbordement

- *Identificateur*
Identification numérique ou alphanumérique de la licence/du permis/de l'autorisation de transbordement.
- *Délivrée par*
Nom de l'autorité/de l'agence/du département gouvernemental approprié de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP ayant délivré la licence/le permis/l'autorisation de transbordement.
- *Période de validité*
Date d'expiration de la licence/du permis/de l'autorisation de transbordement (format de la date : AAAAMMJJ).

21. Informations sur le transbordement intéressant les navires donateurs

Cette partie du formulaire devrait être complétée au moment où le navire requérant l'entrée dans le port a embarqué des captures provenant de navire(s) donateur(s) au cours d'opérations de transbordement.

- *Date*
Date du transbordement (format de la date: AAAAMMJJ).
- *Lieu*
Texte libre. Lieu du transbordement.
- *Nom*
Texte libre. Nom du navire donateur.
- *État du pavillon*
Code pays/territoire ISO 3166 3-alpha de l'État du pavillon du navire donateur.
- *Numéro ID*
Identification du navire donateur (numéro IRCS ou OMI).
- *Espèces*
Code alpha-3 ASFIS (aussi appelé code alpha-3 FAO) des espèces débarquées du navire donateur.
- *Produit*
État des captures, transformées ou non, telles que débarquées du navire donateur (p. ex. : congelé entier, éviscéré et étêté, réfrigéré équeuté).
- *Zone de capture*
Zone géographique/statistique concernée dans laquelle les captures ont été prises par le navire donateur (p. ex. : US GOA 630, CCAMLR 48.6).
- *Quantité*
Volume des captures débarquées par le navire donateur, exprimé en t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.

22. Capture totale à bord

- *Espèces*
Code alpha-3 ASFIS de toutes les espèces capturées et conservées à bord.
- *Produit*
État des captures, traitées ou non, conservées à bord (p. ex.: filets sans peau, sans arêtes congelés, étêté, fendu et salé ; entier en eau de mer réfrigérée).
- *Zone de capture*
Zone géographique/statistique concernée dans laquelle les captures ont été prises.
- *Quantité*
Volume des captures conservées à bord du navire, exprimé en t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.

23. Captures à débarquer

- *Quantité*
Tonnage des captures à débarquer du navire, le cas échéant. Ventilé par espèces selon la rubrique 22 ci-dessus.

Annexe C de l'AMREP – Rapport des résultats de l'inspection

La présente annexe est fournie afin d'aider à préparer les informations pour l'EBRC. Elle se réfère à l'annexe C de l'AMREP, pour laquelle le rapport des résultats de l'inspection est nécessaire, elle peut également être utile lors des discussions avec les parties concernées ou comme point de référence pour évaluer les systèmes actuels afin d'estimer quelle nouvelle capacité serait nécessaire afin de répondre à ces exigences.

1. Numéro du rapport d'inspection

Numéro de série du rapport. 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'agence/du département gouvernemental de l'État du port qui délègue les inspecteurs.

4. Nom de l'inspecteur principal

Nom de l'inspecteur s'il opère seul ou de l'inspecteur qui dirige l'équipe d'inspection. Le numéro d'identification de l'inspecteur (carte) devrait être mentionné.

5. Lieu de l'inspection

Nom du port dans lequel l'inspection se déroule. Nom du port le plus proche si l'inspection a lieu en dehors d'un port.

6. Début de l'inspection

Date et heure à laquelle la procédure d'inspection débute (format de la date : AAAAMMJJ et format de l'heure : HH).

7. Fin de l'inspection

Date et heure à laquelle la procédure d'inspection s'achève (format de la 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 communément acceptés peuvent être utilisés (p. ex. : LAN pour débarquement, TRX pour transbordement).

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

Texte libre. Nom du port dans lequel le navire a fait sa dernière escale.

Code pays/territoire ISO 3166 3-alpha (ex. : MOZ pour Mozambique).

Format de la date : AAAAMMJJ.

11. Nom du navire

Texte Libre. Nom du navire tel qu'il est enregistré dans les documents *ad hoc* de l'État du pavillon.

12. État du pavillon

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

13. Type de navire

Code ISSCFV (Classification statistique internationale type des navires de pêche) aussi appelé code alpha FAO (p. ex. : TO = chalutier, LL = palangrier).

14. IRCS (indicatif international d'appel radio)

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

15. ID certificat d'immatriculation

Identification numérique ou alphanumérique du registre du navire tel que délivré par l'État du pavillon.

16. ID navire OMI, le cas échéant

Numéro d'identification des navires auprès de l'OMI/du Lloyds Register (à sept chiffres ; p. ex. : 1234567).

17. ID externe (ID délivrée par l'État du pavillon), le cas échéant

Cette identification connaît différentes appellations, notamment numéro de coque ou numéro de registre portuaire. Elle 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(s) du/des particulier(s) ou de la/des société(s) possédant le navire.

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

Texte libre. Nom(s) du/des propriétaire(s) particulier(s) qui contrôle(nt) financièrement la/les société(s) propriétaire(s) ou de la holding qui contrôle la propriété du navire.

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

Texte libre. Nom(s) du/des particulier(s) ou de la/des société(s) qui contrôle(nt) les décisions opérationnelles de l'activité du navire.

22. Capitaine

Nom du capitaine du navire (ou de la personne légalement responsable à bord).

23. Capitaine de pêche

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

24. Agent maritime

Texte libre. Nom du/des particulier(s) ou de la/des société(s) représentant les intérêts du navire, demeurant ou non dans l'État du port. Cette représentation peut inclure ou non la responsabilité ou l'obligation légale.

25. SSN/VMS

Répondez « non » si le navire n'est pas équipé d'un système de surveillance des navires (SSN) ou « oui » si un équipement SSN est installé à bord selon les règles de l'État du pavillon du navire ; et/ou « oui : ORGP » si l'équipement SSN a été installé à bord selon les règles 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 partie doit être remplie lorsque le navire a opéré dans une zone relevant de la compétence d'une ORGP.

- *Identificateur du navire*
Identification numérique ou alphanumérique du navire délivrée par l'ORGP, le cas échéant.
- *ORGP*
Texte libre. Nom(s) de l'ORGP (ou des ORGP).
- *Statut de l'État du pavillon*
Texte libre. Statut d'appartenance de l'État du pavillon du navire à l'ORGP (aux ORGP). « PC » pour partie contractante, « PNC-coop » pour partie non contractante coopérante ou « PNC » pour partie non contractante.
- *Navire sur liste autorisée*

Le navire est-il repris sur une liste de navires autorisés à opérer établie par l'ORGP (les ORGP) dans sa (leur) zone de compétence ? Oui ou non.

- *Navire sur liste INDNR*

Le navire est-il repris sur une liste établie par l'ORGP (les ORGP) de navires INDNR ? Oui ou non.

27. Autorisations de pêche appropriées

- *Identificateur*
Identification numérique ou alphanumérique de la licence/du permis/de l'autorisation de pêche.
- *Délivrée par*
Nom de l'autorité/de l'agence/du département gouvernemental approprié de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP ayant délivré la licence/le permis/l'autorisation de pêche.
- *Validité*
Date d'expiration de la licence/du permis/de l'autorisation de pêche (format de la date : AAAAMMJJ).
- *Zone de pêche*
Zone géographique/statistique concernée dans laquelle le navire est autorisé à opérer (p. ex. : FAO 77, NAFO 3M, ICES IIb).
- *Espèce*
Code alpha-3 ASFIS (aussi appelé code alpha-3 FAO) (p. ex. : WHB = merlan bleu, SKA = raies).
- *Engin*
Code ISSCFG (aussi appelé code alpha FAO) de l'engin autorisé/agréé utilisé par le navire (p. ex. : OTB = chalut démersal à panneaux).

28. Autorisations de transbordement appropriées

- *Identificateur*
Identification numérique ou alphanumérique de la licence/du permis/de l'autorisation de transbordement.
- *Délivrée par*
Nom de l'autorité/de l'agence/du département gouvernemental approprié de l'État du pavillon, de l'État côtier ou de l'ORGP ayant délivré la licence/le permis/l'autorisation de transbordement.
- *Période de validité*
Date d'expiration de la licence/du permis/de l'autorisation de transbordement (format de la date : AAAAMMJJ).

29. Information sur le transbordement intéressant les navires donateurs

Cette section du rapport devrait être complétée si le navire a débarqué des captures provenant du ou des navires donateurs pendant les opérations de transbordement.

- *Nom*
Texte libre. Nom du navire donateur.
- *État du pavillon*
Code pays/territoire ISO 3166 alpha-3 de l'État du pavillon du navire donateur.
- *Numéro ID*
Identification du navire donateur (numéro IRCS ou OMI).
- *Espèce*
Code alpha-3 ASFIS (aussi appelé code alpha-3 FAO) des espèces débarquées du navire donateur.
- *Produit*
État des captures, traitées ou non, débarquées du navire donateur (ex. : congelé entier, éviscéré et étêté, réfrigéré équeuté).
- *Zone(s) de pêche*
Zone géographique/statistique concernée dans laquelle les captures ont été prises par le navire donateur (p. ex. : US GOA 630, CCAMLR 48.6).
- *Quantité*
Volume des captures débarquées par le navire donateur, exprimé en t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.

30. Évaluation des captures débarquées (quantité)

- *Espèce*
Code alpha-3 ASFIS de toutes les espèces débarquées.
- *Produit*
État des captures, traitées ou non, conservées à bord (ex. : filets sans peau, sans arêtes congelés, étêté, fendu et salé ; entier en eau de mer réfrigérée).
- *Zone(s) de pêche*
Zone géographique/statistique concernée dans laquelle les captures ont été prises.
- *Quantité déclarée*
Volume des captures débarquées tel que déclaré par le capitaine dans la notification préalable, exprimé en t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.
- *Quantité débarquée*
Volume des captures effectivement débarquées déterminé par les inspecteurs, exprimé en t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.
- *Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité débarquée*
En t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.

31. Captures restées à bord (quantité)

- *Espèce*
Code alpha-3 ASFIS de toutes les espèces conservées à bord.
- *Produit*
État des captures, traitées ou non, conservées à bord (ex. : dépecé, filets sans arêtes congelés, étêté, fendu et salé ; réfrigéré entier en eau de mer).
- *Zone(s) de pêche*
Zone géographique/statistique concernée dans laquelle les captures ont été prises.
- *Quantité déclarée*
Volume des captures conservées à bord tel que déclaré par le capitaine dans la notification préalable, exprimé en t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.
- *Quantité restée à bord*
Volume des captures conservées à bord déterminé par les inspecteurs, exprimé en t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.
- *Différence éventuelle entre quantité déclarée et quantité déterminée*
En t ou en kg. Dans le cas où une autre unité de mesure serait utilisée, celle-ci doit être clairement identifiée.

32. Examen des livres de bord et autres documents

Oui ou non, selon que les livres de bords aient été ou non examinés. Texte libre pour les observations du/des inspecteur(s).

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

Oui ou non, selon que le navire respecte ou non le(s) système(s) de documentation des captures applicable(s). Texte libre pour les observations du/des inspecteur(s).

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

Oui ou non, selon que le navire respecte ou non le(s) système(s) d'information commerciale applicable(s). Texte libre pour les observations du/des inspecteur(s).

35. Type d'engin utilisé

Texte libre. Nom (ou description) de l'engin trouvé à bord par l'/les inspecteur(s). Le code ISSCFG (aussi appelé code alpha FAO) peut être utilisé.

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

Oui ou non, selon que l'/les inspecteur(s) a/ont ou non examiné l'/les engin(s) selon la procédure établie à l'Annexe B.
Texte libre pour les observations du/des inspecteur(s).

37. Conclusions de l'inspecteur

Texte libre. Description de tous les faits et conclusions pertinents établis par l'inspecteur au cours de l'inspection.

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

Texte libre. Description de la/des infraction(s) constatée(s) par l'/les inspecteur(s). Mention claire de l'instrument juridique concerné (p. ex. : article 19, point d) du système de contrôle et d'application du CPANE).

39. Observations du capitaine

Texte libre. Toutes les observations du capitaine relatives au déroulement de l'inspection, aux conclusions de l'inspecteur ou aux infractions présumées.

40. Mesures prises

Texte libre. Description par le ou les inspecteur(s) de toutes les mesures prises suite à l'inspection (p. ex. : saisie des captures, mise sous séquestre d'engin, poursuite légale, condamnation à une amende).

41. Signature du capitaine

En signant le rapport, le capitaine reconnaît uniquement en avoir reçu une copie. Une telle signature ne représente en aucune manière une reconnaissance de culpabilité lorsque des infractions présumées ont été constatées par les inspecteurs.

42. Signature du capitaine

Annexe 7 – Analyse MOFF (menaces, opportunités, forces et faiblesses)

L'analyse MOFF est un outil intéressant pour comprendre différents aspects abordés au cours du travail de terrain et des ateliers organisés lors de l'élaboration de l'EBRC des ports et des pays. Elle peut être utilisée par un petit groupe de personnes, ou dans le cadre d'un atelier plus important dans lequel des sessions en petits comités approfondissent l'analyse et sont suivies d'une comparaison des différentes réflexions en session plénière. Il est important d'être clair sur le sujet auquel vous allez appliquer l'analyse MOFF. Par exemple: s'agit-il du système d'inspection? ou bien du partage d'information en relation avec la pêche INDNR et le SCS ? L'analyse MOFF peut ainsi être utilisée pour explorer différents domaines clés dans le cadre de l'EBRC.

Une brève explication de l'outil MOFF, destinée à ceux qui ne sont pas familiarisés à son utilisation, se trouve ci-dessous. L'analyse MOFF aide à clarifier la réflexion en arbitrant entre forces et opportunités, entre faiblesses et menaces. Les observations suivantes peuvent s'avérer utiles dans ce cadre :

MOFF	Questions	Commentaires
Menaces	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les obstacles auxquels vous devez faire face ? • Quelles structures ou fonctions sont susceptibles de vous empêcher d'atteindre vos objectifs ? • Possédez-vous les compétences nécessaires pour assurer votre fonction ? • L'évolution technologique menace-t-elle votre poste ? • Qui rend votre travail impossible à accomplir ? 	<p>Cette analyse s'avèrera souvent très éclairante, en précisant ce qui doit être fait et par la mise en perspective des problèmes. Effectuez une analyse de risque en montrant ce qui pourrait mal se passer !</p>
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> • Quels évolutions positives se présentent à vous ? • Quelles sont les ressources au sein de l'organisation qui peuvent vous aider à améliorer la situation? • Que font les autres services et pouvez-vous leur emprunter de bonnes idées ? • Quelle formation pourrait vous aider dans votre travail ? 	<p>Des opportunités utiles peuvent découler de circonstances telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des évolutions technologiques à petite ou grande échelle, • des changements dans la politique gouvernementale liée à votre domaine, • des changements dans les modèles sociaux, les profils des employés, etc.
Forces	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont vos atouts et vos points forts ? • Que réussissez-vous ? • Comment votre structure soutient-elle votre fonction ? • Parmi vos compétences, lesquelles vous servent dans votre fonction ? • Qui vous apporte de l'aide ? 	<p>Considérez ces questions de votre propre point de vue et du point de vue de ceux avec qui vous traitez. Ne soyez pas modeste ; soyez réaliste.</p>
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> • Qu'est ce qui pourrait être amélioré ? • Qu'est ce qui est mal effectué ? • Qu'est ce qui devrait être évité ? • Quelles compétences vous font défaut ? • De quel équipement manquez-vous ? 	<p>Cette fois encore, ceci est à considérer d'un point de vue interne et d'un point de vue externe : d'autres personnes perçoivent-elles des faiblesses que vous ne remarquez pas ?</p>

Annexe 8 – Analyse des écarts

L'analyse des écarts se réfère généralement à l'étude des différences entre les normes et la restitution de ces normes. Par exemple, il pourrait être utile de documenter les différences entre les pratiques de travail réelles lorsqu'un navire de pêche est inspecté et le résultat attendu (ou requis) lors de telles inspections. Ces différences pourraient être utilisées pour expliquer pourquoi l'opération aura donné, ou non, satisfaction et pour mettre en évidence les points qui doivent-être améliorés.

Une telle analyse est importante par l'identification des écarts entre les attentes et l'expérience réelle qui peuvent être à l'origine d'une insatisfaction. Par conséquent, la mesure des écarts constitue la première étape d'amélioration de l'efficacité et de la satisfaction au travail.

Dans le processus d'identification des écarts, une analyse de la situation avant/après l'action est nécessaire. Celle-ci peut prendre différentes formes comme celle de la constitution d'un tableau des étapes. À l'aide du tableau des étapes, différentes catégories d'actions sont identifiées. Ensuite, pour chacune d'entre elle l'état actuel et l'état futur souhaité sont reportés sur le tableau. La différence entre les deux détermine l'écart.

Par exemple, la question : "dans quelle mesure une inspection est-elle convenablement effectuée?" peut être utilisée afin de montrer les écarts importants à mesurer. Soit par exemple : l'écart de performance de l'inspection, l'écart de compréhension de la direction, l'écart des procédures d'inspection et l'écart de la communication et du partage de l'information. Chacun de ceux-ci est brièvement illustré ci-dessous.

- *Écart de performance de l'inspection*
Il indique la différence entre l'inspection qui est réellement effectuée et la manière dont l'inspection est perçue par la direction ou les autres parties concernées. Par exemple, la direction pourrait s'attendre à ce que la taille de chaque filet de pêche soit mesurée alors qu'en fait les inspecteurs ne vérifient pas les filets lors d'une inspection.
- *Écart de compréhension de la direction*
Les inspections sont menées de manière différentes du fait de contraintes telles que les conditions météorologiques ou les conditions nocturnes. Les pratiques de travail peuvent avoir été modifiées en fonction des contraintes rencontrées et ceci peut ne pas être compris par la direction.
- *Écart des procédures d'inspection*
Il concerne la différence entre la perception que la direction a des procédures suivies et le passage de cette interprétation aux résultats obtenus. Par exemple, la direction peut penser que les inspecteurs examinent les livres de bord. Mais pour les inspecteurs, « inspection du livre de bord » peut signifier identifier les captures ciblées par le navire. Cependant, si la direction conçoit des procédures telles que les livres de bord doivent être contrôlés pour identifier les zones de pêche, les captures ciblées et les prises accessoires à chaque inspection, l'écart de procédure est manifeste.
- *Écart de communication*
Il s'agit de l'écart entre ce qui est communiqué à la direction et au-delà et ce qui réellement requis. L'AMREP, par exemple, exige des autorités qui effectuent l'inspection au port qu'elles tiennent informé l'État du pavillon du navire de l'objectif poursuivi et du résultat des opérations. Si les canaux de communication entre les inspecteurs, leur direction et l'autorité chargée des pêches sont médiocres, un écart de communication peut apparaître.
- *Écart de la mise en œuvre*
L'analyse d'écart implique des analyses en interne et externe. En externe, l'organisation doit communiquer avec d'autres pays et organisations. En interne, elle doit déterminer les conditions de fourniture de service et les procédures. Une équipe peut alors être affectée à l'évaluation de ces questions afin de rechercher précisément les points d'achoppement. Après identification, la direction doit prendre les mesures appropriées afin de réduire ou de supprimer ces écarts.



901 E Street NW
Washington, DC 20004
U.S.A.
Tél : +1 202 552 2000

Square du Bastion 1A
1050 Bruxelles
Belgique
Tél : +32 (0)2 274 1620

Pour plus d'informations, veuillez contacter Tony Long,
directeur du projet Mettre fin à la pêche illégale,
à l'adresse along@pewtrusts.org
pewenvironment.org/endillegalifishing