



# Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port : quelles questions les acheteurs de produits de la mer doivent-ils poser aux autorités et fournisseurs ?

Questionnaire pour réduire les risques de vendre des poissons pêchés illégalement

Les produits de la mer, qu'ils soient d'élevage ou de sources sauvages, sont l'une des denrées alimentaires les plus précieuses au monde : ils représentent 143 milliards de dollars du commerce mondial annuel, selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.<sup>1</sup> Or, jusqu'à 23,5 milliards de dollars de produits de la mer acheminés vers les marchés du monde entier sont issus de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN).

Des contrôles portuaires rigoureux — réglementations qui régissent l'accès des navires de pêche aux ports et inspections lors du débarquement ou du transbordement des poissons — sont nécessaires pour mettre un frein à cette activité illicite. L'accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port<sup>2</sup> (MREP ou accord PSMA) est un outil économique permettant de lutter contre la pêche INN. Il tire parti du goulot d'étranglement naturel que constituent les ports et s'assure que les captures illégales n'arrivent pas sur le marché. Plus les pays seront nombreux à mettre en place des mesures du ressort de l'État du port, plus la pêche illégale, non déclarée et non réglementée deviendra une activité risquée et peu rentable.

En soutenant l'adoption et la mise en œuvre de l'accord, les entreprises du secteur des produits de la mer peuvent garantir à leurs clients qu'elles ne contribuent pas sans le savoir à la pêche illégale. Par ailleurs, en restant vigilants, les détaillants et les acheteurs de produits de la mer peuvent garantir que le poisson qu'ils vendent est d'origine légale et influencer d'autres branches du secteur, notamment les transformateurs et les grossistes.

Un moyen facile pour les acteurs du secteur d'évaluer les risques consiste à analyser les rapports d'inspection sur les navires auprès desquels ils s'approvisionnent.

Ils peuvent également se renseigner sur la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port en utilisant un questionnaire prévu à cet effet. Ci-dessous se trouve une liste de questions qu'ils peuvent poser à leurs fournisseurs, aux autorités portuaires lors des visites du port et aux agences gouvernementales concernées. En posant ces questions, le secteur démontrerait également aux gouvernements que les acheteurs de produits de la mer contribuent à la mise en œuvre de contrôles portuaires afin de réduire les risques de pêche INN dans les chaînes d'approvisionnement en produits de la mer.

## Questions clés pour les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement en produits de la mer

1. L'État du port est-il partie au PSMA ?

a. S'il ne l'est pas, qu'est-ce qui l'empêche d'y adhérer ?

2. Les ports sont-ils désignés pour une utilisation par des navires battant pavillon étranger en vue du débarquement ou du transbordement de poissons ?

a. Si tel est le cas, les ports désignés sont-ils annoncés publiquement ?<sup>3</sup>

b. Le cas échéant, les ports utilisés par les navires non nationaux auprès desquels vous vous approvisionnez sont-ils répertoriés comme ports désignés ?

3. Les navires doivent-ils obtenir une permission avant d'entrer dans le port pour débarquer ou transborder leurs captures ?

a. Existe-t-il un formulaire standard pour cette demande ?

b. Les navires auprès desquels vous vous approvisionnez demandent-ils une permission avant d'entrer dans le port (si nécessaire) ?

4. Existe-t-il une procédure fondée sur les risques liés à la pêche INN pour les contrôles des navires qui demandent à entrer dans le port pour débarquer ou transborder du poisson ?

a. Cette procédure est-elle documentée ?

b. Les parties prenantes du secteur peuvent-elles obtenir des copies de cette procédure ?

5. Quel est le pourcentage de navires débarquant ou transbordant du poisson soumis à des contrôles documentaires ou à des inspections physiques ?

a. Comment les navires à contrôler/inspecter sont-ils sélectionnés ?

b. Les navires auprès desquels vous vous approvisionnez ont-ils été sélectionnés pour des contrôles documentaires ou des inspections ?

6. Existe-t-il des normes pour les contrôles documentaires ou les inspections physiques des navires qui débarquent ou transbordent du poisson ?

a. Le cas échéant, ces normes sont-elles documentées ?

b. Les parties prenantes du secteur peuvent-elles obtenir des copies de ces informations ?

c. Parmi les éléments suivants, lesquels sont couverts par ces contrôles ou ces inspections ?

- Identification du navire, construction et documents d'immatriculation
- Licence et autorisations de pêche ou de transbordement
- Documents de capture et de capture accessoire
- Rapports sur la transformation et le transbordement
- Systèmes de surveillance des navires et/ou systèmes d'identification automatique
- Engins de pêche
- Espèces et quantités de poissons
- Certificats de sécurité
- Documents de l'équipage

7. Les demandes d'entrée au port, les refus, les contrôles documentaires et/ou les inspections sont-ils consignés ?

a. Le cas échéant, ces rapports sont-ils rendus publics ?

b. Existe-t-il un protocole pour porter ces informations à la connaissance des autorités portuaires étrangères ?

c. Un système d'information électronique est-il utilisé pour collecter, stocker et échanger ces informations ?

d. Les parties prenantes du secteur peuvent-elles obtenir des copies de ces informations ?

8. Des cas de pots-de-vin ou de corruption ont-ils été identifiés au cours des contrôles portuaires ces cinq dernières années ?

a. Le cas échéant, comment ont-ils été gérés ?

b. Ces cas ont-ils été rendus publics ?

9. Les autorités de la pêche participent-elles à l'examen des notifications/demandes d'entrée au port, à l'autorisation ou au refus d'accès au port et à la réalisation de contrôles documentaires et d'inspections physiques des navires qui débarquent ou transbordent du poisson ?

a. Si non, quelles autres autorités sont responsables de ces tâches, et les autorités compétentes en matière de pêche jouent-elles un rôle ?

10. Les informations relatives aux contrôles portuaires sont-elles partagées entre les administrations concernées, notamment : autorités maritimes, autorités compétentes en matière de pêche, les autorités douanières, la marine ou les garde-côtes, et les agences de sécurité alimentaire ?

Remarques : cette liste ne prend pas en compte les problèmes impliquant les capitaines et les équipages.  
Un questionnaire distinct est disponible pour les inspecteurs des pêches.

## Notes

- 1 Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, « La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture » (2018), <http://www.fao.org/3/I9540FR/i9540fr.pdf>.
- 2 L'accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port, dont le nom français officiel est « Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée », adopté en 2009 par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) : <http://www.fao.org/port-state-measures/resources/detail/fr/c/1190088/>.
- 3 Designated ports should be publicized through the PSMA Application for Designated Ports and Contact Points: <http://www.fao.org/fishery/port-state-measures/psmaapp/?locale=en&action=qry>.

---

## Pour plus d'informations, veuillez consulter :

[pewtrusts.org/endillegalfishing](http://pewtrusts.org/endillegalfishing)

[pewtrusts.org/psma](http://pewtrusts.org/psma)

---

**Contact :** Leah Weiser, associate manager, communications

**E-mail :** [lweiser@pewtrusts.org](mailto:lweiser@pewtrusts.org)

**Site Web du projet :** [pewtrusts.org/internationalfisheries](http://pewtrusts.org/internationalfisheries)

---

**The Pew Charitable Trusts** s'appuie sur le pouvoir de la connaissance pour tenter de résoudre les problèmes les plus complexes de notre époque. Pew applique une approche analytique rigoureuse pour améliorer les politiques publiques, informer le public et stimuler la vie civique.