



La Conférence Ministérielle sur la Coopération
Halieutique entre les Etats Africains Riverains de
l'Océan Atlantique

Janvier 2018



Étude pour la mise en place d'un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire dans la région COMHAFAT

Rapport final

Préparé par : Benoit Caillart, Anaïd Panossian et Yves Boixel (F&S)

Relecture : Abdelouahed Benabbou et Mohamed Sadiki (COMHAFAT)

Avertissement : Les points de vue et les opinions exprimés dans ce rapport sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la politique ou la position officielle de la COMHAFAT

Citation : Caillart, B., Boixel, Y. Panossian, A. (2018) - Etude pour la mise en œuvre d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire dans la région COMHAFAT, F&S Fisheries Maritime Affairs pour la COMHAFAT

La reproduction et la diffusion du matériel de ce rapport à des fins éducatives ou à d'autres fins non-commerciales sont possibles sans autorisation écrite de la COMHAFAT, moyennant citation explicite de la source. La reproduction à des fins de revente ou à d'autres fins commerciales est interdite sans l'autorisation écrite de la COMHAFAT.

Version	Date	Auteurs	Statut
1.0	01.12.17	BC / YB / AP	Création
1.1	22.01.2018	BC / YB / AP	Reprises suivant réunion de restitution



SYNTHÈSE

Introduction

La présente synthèse résume les principaux éléments de l'étude relative à un programme régional harmonisé d'inspection portuaire lancée suite à la Déclaration de Rabat sur la coopération Régionale pour la lutte contre la pêche INN¹ adoptée par la 9^{ème} Conférence Ministérielle de la COMHAFAT en septembre 2014 et suite aux conclusions de l'atelier COMHAFAT de Marrakech d'octobre 2015.

Dans le cadre de la lutte contre la pêche INN qui a été soulignée à plusieurs reprises comme une priorité par les États d'Afrique occidentale soit individuellement, soit par le biais de leurs organisations représentatives, le renforcement des contrôles au port apparaît en effet d'une contribution essentielle pour **décourager ou empêcher les navires INN d'accéder à leurs ports, ce qui les empêchera de commercialiser leurs captures** en privant par ces actions les opérateurs du bénéfice économique escompté.

Les États d'Afrique occidentale ont en effet un rôle important à jouer dans cette lutte globale contre la pêche INN. **D'après les informations disponibles, ce sont quelques 3,5 millions de tonnes de produits de la pêche qui transitent chaque année par les ports des États membres de la COMHAFAT.** En outre, certains ports, qui ne sont pas des lieux de débarquement ou de transbordement, sont susceptibles d'être utilisés par des navires de pêche INN pour des activités de soutien aux opérations (avitaillement, réparations). Des renseignements indiquent que des ports africains ont été fréquentés par des navires INN dans un passé récent, avec donc une menace qui reste prégnante et qu'il est nécessaire de combattre.

Principaux programmes d'inspection portuaire dans la région COMHAFAT

Les programmes existants d'inspection portuaire dans la région COMHAFAT sont largement guidés par les prescriptions de deux accords internationaux majeurs : l'Accord FAO sur les mesures du ressort de l'État du Port (AMREP) entré en vigueur en 2016, et d'ores et déjà ratifié par neuf États membres de la COMHAFAT, avec plusieurs autres États en voie de ratification ; et la recommandation ICCAT 12-07 concernant un système ICCAT de normes minimales pour l'inspection au port applicable aux États membres de la COMHAFAT parties contractantes de l'organisation.

De manière très résumées, ces deux instruments prévoient des obligations de demande préalable par les navires de pêche étrangers pour accéder aux ports désignés des États de port, la possibilité pour les États de port d'accepter ou de refuser l'accès dans le cas où il existe des indications de comportement de pêche INN, et en cas d'acceptation, des inspections au port des navires suivant des objectifs quantitatifs. En appliquant ces instruments, les États de port s'engagent à fournir des ressources adéquates en matière d'inspection portuaire (formation des agents, équipements). Enfin, ces deux accords intègrent une dimension de coopération internationale sous la forme de création de réseaux d'échanges d'informations.

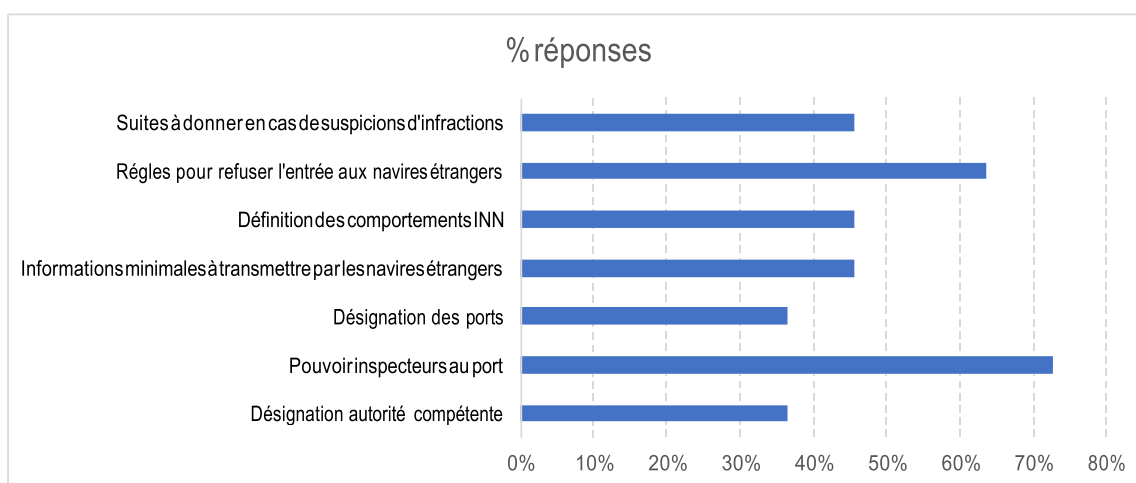
Ces deux accords internationaux qui ont des modalités d'application et des objectifs largement convergents. Les organisations internationales (FAO, ICCAT) dépositaires des ces instruments développent actuellement des outils pour faciliter et accélérer leur mise en œuvre, en tenant compte des besoins spécifiques des États en développement. C'est ainsi que la FAO se prépare à appuyer l'application de l'AMREP par la création d'une plate-forme d'échange d'information entre les parties (article 6) et a mis en place un fonds spécial de renforcement des capacités pour les pays en voie de développement (le fonds *Umbrella*). De son côté l'ICCAT a adopté deux nouvelles recommandations consécutives à la rec. 12-07 : la rec. 14-08 qui crée un fonds spécial d'assistance pour les pays en voie de développement (le fonds MCSF) et la rec. 16-18 qui lance un groupe d'experts pour le renforcement des capacités. La FAO et l'ICCAT ont déjà lancé des appels pour l'identification de besoins en matière d'assistance auprès des États en développement, mais n'ont reçu qu'un nombre très faible de requêtes à ce jour.

¹ Illégale (ou Illicite), Non- réglementée et Non- déclarée

Situation des inspections portuaires dans la région COMHAFAT

Dans le cadre de cette étude, un questionnaire a été adressé en septembre 2017 à l'ensemble des 22 États membres de la COMHAFAT pour connaître leurs situations en matière d'inspection portuaire. Onze États ont répondu ce qui permet de dégager des tendances.

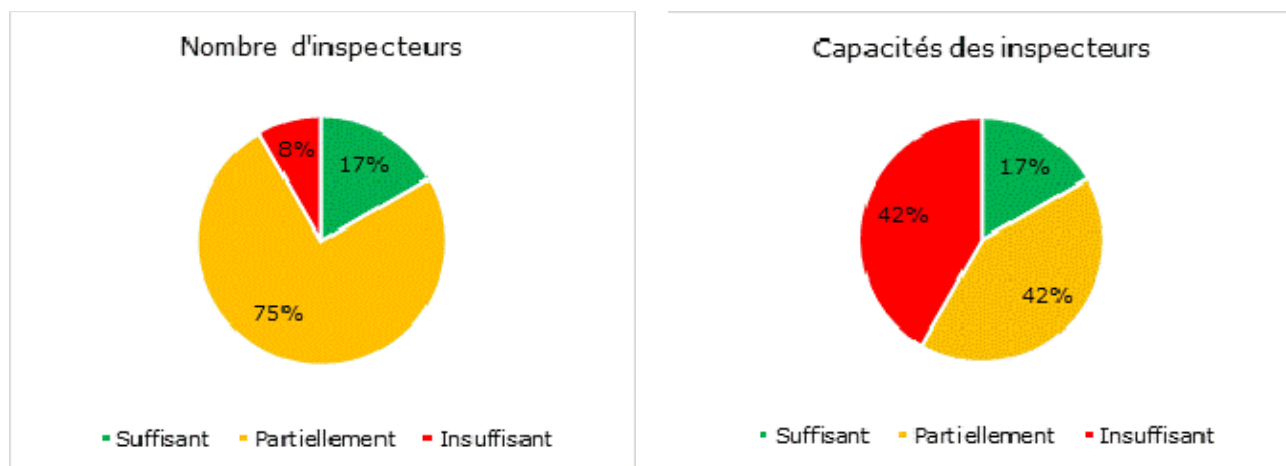
Concernant le cadre juridique national qui doit impérativement transcrire les normes minimales de l'AMREP dans le droit de l'État du port pour que celui-ci soit pleinement mise en œuvre, toutes les contributions reçues font état de besoins en la matière. Les besoins les plus fréquemment exprimés concernent la définition des pouvoirs des inspecteurs, des règles pour refuser l'entrée aux navires étrangers ou encore les informations minimales à transmettre par le navire, la définition de comportements INN ou les suites à donner en cas d'infraction. L'adaptation du cadre réglementaire représente un travail important qui peut, suivant l'expérience remontée par quelques États de la COMHAFAT, nécessiter la rédaction et l'adoption de quelques dizaines de textes (loi, décrets, arrêtés).



Principales composantes du cadre réglementaire que les États signalent comme devant être renforcées en vue de faciliter la pleine efficacité des inspections au port

Les mécanismes de coopération inter-agences sont également à créer ou à renforcer pour plus de 90% des répondants. Les inspections portuaires peuvent en effet concerner plusieurs agences nationales, dont - suivant les cas - les services en charge de la pêche, les autorités portuaires, les autorités maritimes, les douanes, l'immigration, les autorités sanitaires, l'inspection du travail, les services de police et les procureurs. Peu d'États sont parvenus à établir des mécanismes de coopération inter-agences, mais des expériences encourageantes sont en place dans certains pays comme au Sénégal ou dans les États membres du Comité des Pêches du Centre Ouest du Golfe de Guinée (CPCO).

Les États ont également signalés des besoins importants en matière de formation des inspecteurs portuaires. Tous les États sauf un ont signalé des corps d'inspecteurs pour lesquels le niveau de formation est partiellement ou totalement insuffisant. Dans le même ordre d'idée, les États ont signalés disposer d'un nombre insuffisant d'inspecteurs portuaires avec une tendance au vieillissement des agents disponibles. Ce constat est préoccupant car en désignant des ports pour les navires étrangers, les États s'engagent à y affecter les moyens suffisants (ex. art. 7 de l'AMREP). Pour les États consultés, les difficultés viennent de manque de ressources pour le financement des formations et du manque de ressources adéquates pour délivrer ces formations.



État des corps d'inspecteurs portuaires en matière d'effectifs (gauche) et de niveau de formation (droit). Suffisant : vert, insuffisant : rouge, partiellement : orange

Concernant les échanges d'information, les États consultés ont indiqué pour 82% d'entre eux avoir pris des dispositions pour échanger des informations à l'échelle régionale et sous-régionale. Dans la majorité des cas, les dispositions sont prises pour échanger avec les ORGP compétentes uniquement (ICCAT, SEAFO, CCAMLR) comme cela est prévu dans les mesures afférentes. Les États membres du CPCO ont souligné avoir pris des dispositions pour échanger des informations par le biais de l'ORP à l'échelle sous régionale via une plate-forme informatisée spécifique d'échange. Cela étant dit, la plupart des répondants se sont déclarés complètement démunis pour analyser des informations transmises par des navires de pêche étrangers désirant accéder à leurs ports par manque de sources de vérification.

Leçons tirées des programmes d'inspection portuaire mis en œuvre dans d'autres contextes (benchmarking)

Le *benchmarking* permet de tirer quelques enseignements dans la perspective d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire.

Les exemples de la CTOI², de l'UE ou du MoU d'Abuja pour l'inspection des navires de commerce indiquent que **l'harmonisation des inspections portuaires est largement facilitée quand l'organisation en question prend à sa charge, avec un mandat des pays concernés, la centralisation de certaines tâches et fonctions** comme la définition de procédures standards ou les manuels de formation, et qu'elle s'engage dans la mise en œuvre du programme d'inspection notamment en dispensant des formations harmonisées aux inspecteurs des pays concernés et en se positionnant comme point nodal dans l'échange d'informations.

L'exemple du Pacifique indique que même en l'absence de prise en charge d'un programme d'inspection portuaire par l'ORGP compétente, **les États peuvent s'entendre au travers de leur organisation régionale de pêche pour intégrer des règles relatives à l'accès aux ports dans les conditions minimales d'accès (CMA) adoptées pour les navires et mutualiser au sein de cette organisation plusieurs sources d'informations utiles** aux inspecteurs comme des listes régionales de navires autorisés, les données VMS ou des informations type intelligence. Une telle stratégie requière un haut niveau d'implication et de confiance des États envers leur ORP compétentes, ce qui semble manquer dans la région COMHAFAT, au moins jusqu'à un passé récent.

En matière de stratégie de formation, on soulignera **l'initiative de l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches de mettre à disposition des inspecteurs des modules de formation par internet (e-learning)**. Les cycles de formation par internet permettent de mettre en ligne à moindre coût des modules multilingues remis à jour en permanence suivant l'évolution de la réglementation ou des bonnes pratiques, et de mettre à disposition des agents ciblés des ressources en formation auxquelles ils peuvent accéder suivant les besoins et les disponibilités. Les manuels de formation papier n'offrent pas la même flexibilité.

² Commission Thonière de l'Océan Indien



Pour les 19 pays d'Afrique occidentale concernés par la mise en œuvre du Mémorandum d'Abuja (tous membres de la COMHAFAT), **il y aurait certainement matière à rapprocher les expériences des services nationaux impliqués dans le contrôle des navires de commerce et ceux impliqués dans le contrôle des navires de pêche.** Ce rapprochement des différents services a été signalé comme actuellement déficient ou inexistant lors de l'analyse de l'état des lieux.

Contexte institutionnel et réalisations pertinentes dans la région COMHAFAT

Dans la région COMHAFAT, il existe trois organisations régionales de pêche (ORP), la CSRP, le CPCO et la COREP, qui ont pour mandat d'harmoniser les initiatives de leurs États membres en matière de pêche, et de renforcer la coopération sous-régionale. **Les réalisations des trois ORP en matière de gouvernance, et en particulier en matière de suivi, contrôle et surveillance, sont relativement inégales.** Les trois ORP ont chacune adopté des conventions minimales d'accès (CMA) qui prévoient des inspections portuaires. La CSRP et le CPCO ont adopté des conventions permettant l'échange des données entre les États membres, dont les données collectées sur les inspections. **La CSRP a avancé de manière substantielle sur l'intégration sous-régionale des conditions de suivi, contrôle et surveillance (SCS)** avec l'élaboration d'une convention SCS spécifique qui prévoit parmi d'autres dispositions la mise en œuvre d'inspections portuaires, avec des projets de protocole d'application détaillant certaines modalités de mise en œuvre. **La COREP entend avancer vers la création d'une cellule de coordination régionale** en charge du SCS. Enfin, **concernant le CPCO, on relève des avancées significatives réussies au travers du Groupe de Travail contre la pêche INN** qui appuie depuis 2014 des initiatives permettant la coopération entre les agences nationales des pays concernés et les échanges d'informations entre les États membres avec des financements de la coopération norvégienne.

L'étude a permis d'identifier plusieurs interventions extérieures pluriannuelles en faveur de l'amélioration du cadre de gouvernance du secteur des pêches qui pourront soutenir le développement de l'inspection portuaire dans les États membres de la COMHAFAT : programme PESCAO de l'UE, programme PRAO et futur programme « PRAO-COREP » de la Banque mondiale, programme *Umbrella* de la FAO, programme MCSF de l'ICCAT, sans compter les interventions bilatérales comme celle de la NORAD envers le CPCO. Le montant cumulé de ces interventions est important, et même si elles ne concernent pas que l'inspection portuaire, des moyens financiers conséquents devrait permettre aux États membres de la COMHAFAT et à leur organisation régionale de pêche de renforcer considérablement leurs capacités en la matière au moins sur les cinq prochaines années, voire au-delà.

Constats et recommandations

Les informations et analyses développées dans les chapitres précédents convergent **pour ne pas recommander la création *ex-nihilo* d'un nouveau programme régional d'inspection portuaire qui serait redondant avec les nombreuses initiatives en cours, mais de recommander la mise en œuvre de mécanismes d'appui, principalement coordonnés par la COMHAFAT, pour appuyer et mettre en cohérence, la mise en œuvre des projets internationaux avec le soutien des ORPs compétentes.** Cette analyse guide les recommandations proposées pour lever les contraintes et renforcer que l'on peut qualifier comme les grands piliers de l'application de l'AMREP, à savoir, et par ordre de priorité selon nous *i)* la mise à niveau de la réglementation nationale ; *ii)* les mécanismes institutionnels nationaux ; *iii)* la formation des inspecteurs portuaires, *iv)* les procédures opérationnelles d'inspection et *v)* les procédures de poursuite des contrevenants. Les principales recommandations détaillées dans le rapport principal sont reprise ci-dessous avec en italique les principaux porteurs de celles-ci :

Mise à niveau de la réglementation nationale

- **Les États qui ont accédé à l'AMREP, ou qui se sont engagés à le faire, devraient mettre en œuvre une évaluation du cadre législatif national en relation avec l'AMREP** avec comme premier objectif la finalisation d'une liste de textes à amender, à préparer ou à supprimer le cas échéant. (*COMHAFAT pour un appui méthodologique à l'évaluation, experts juristes pour l'évaluation*)
- **Les services nationaux concernés devraient élaborer / réformer les textes réglementaires suivant le résultat de l'évaluation** et engager le processus législatif approprié suivant la nature des textes. (*États concernés avec appui d'experts juristes*)



- Afin de faciliter et d'accélérer l'adoption des textes qui nécessitent un examen au Parlement et/ou une signature de plusieurs ministres, **les services en charge des pêches devraient développer une communication active** envers les autres services de l'État et la société civile afin de mettre clairement en avant les avantages d'une mise en œuvre de l'AMREP et les inconvénients de ne pas le mettre en œuvre pleinement. (*COMHAFAT pour élaboration d'éléments communs de langage*)

Mécanismes nationaux de coopération inter-agences

- **Des ateliers sous-régionaux devraient être organisés sur le thème de la coopération inter-agences en matière d'inspection portuaire** pour sensibiliser les pays à cette dimension importante de l'AMREP et leur permettre d'échanger sur leurs situations et problèmes dans la mise en place de mécanismes de coordination inter-agences et d'échanges d'information. Ces ateliers pourront concerner en priorité la zone CSRP et la zone COREP. Pour la zone CPCO, il existe déjà des acquis en matière de coopération inter-agences qui pourra inspirer les États non partie. (*COMHAFAT pour organisation ateliers sous-régionaux*)
- **La contractualisation de facilitateurs sous régionaux de groupe de travail inter-agences devrait être envisagée.** L'expérience du CPCO indique en effet que la création et l'animation des groupes de travail nationaux inter-agences sont largement facilitées quand un expert extérieur intervient. Ces facilitateurs auront la charge de réunir des groupes de travail inter-agence nationaux à intervalles réguliers sous l'objectif principal d'aboutir à des mécanismes de coopération acceptés par l'ensemble des parties et formalisés par des textes nationaux appropriés (MoU, circulaires interministérielles). (*ORP pour recrutement et gestion des facilitateurs, COMHAFAT pour assistance ORP*)

Formation des inspecteurs portuaires

- **Les différents États concernés devraient préparer des plans de formation de leurs inspecteurs portuaires** en précisant le nombre d'agents nécessitant des formations initiales et le nombre d'agents nécessitant des formations continues. Les plans de formation devraient être établis pour des durées pluriannuelles (4 à 5 ans). (*COMHAFAT pour conduire l'identification et la consolidation des besoins en formation, COMHAFAT et ORP pour participation / contribution aux groupes de travail FAO et ICCAT sur le renforcement des capacités*)
- Des efforts devraient être faits afin **d'identifier, de coordonner et d'harmoniser les interventions des différents bailleurs de fonds ou organisations internationales (FAO, ICCAT) en matière de formation des inspecteurs portuaires.** Une première étape sera de faire un mapping des interventions prévues et de favoriser un rapprochement entre intervenant et entités bénéficiaires afin d'aboutir à un programme concerté à l'échelle de la région COMHAFAT qui puisse satisfaire les besoins exprimés par les États en matière de plan pluriannuel de formation des inspecteurs portuaires. (*COMHAFAT pour mapping des intervenants et organisation d'une conférence internationale des bailleurs de fonds*)
- **Une promotion de la disponibilité en matériel de formation, manuels ou modules de e-learning devrait être faite.** A cet égard, il conviendra d'éviter la multiplication des supports pédagogiques et privilégier ceux qui sont produits par des entités ayant autorité en la matière comme l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches, la FAO ou l'ICCAT. (*COMHAFAT pour collecte et diffusion du matériel pédagogique pertinent*).

Soutien aux procédures opérationnelles d'inspection

- **Les parties concernées devraient participer aux groupes de travail que vont organiser dès 2018 la FAO et l'ICCAT** concernant le développement des outils et mécanismes d'échanges d'information en soutien à la mise en œuvre des inspections portuaires prévues par ces organisations. (*COMHAFAT et ORP pour participation / contribution aux groupes de travail FAO et ICCAT concernant les échanges internationaux d'information*)
- **Les organisations régionales de pêche devraient progresser rapidement vers l'établissement de registres sous-régionaux des navires de pêche autorisés** et qu'elles invitent leurs différents États membres à collaborer avec la FAO pour l'établissement du fichier global des navires de pêche. En effet, des listes de navires facilement accessibles pour les inspecteurs sont indispensables pour mener à bien les processus de vérification des informations transmises par les navires étrangers qui sollicitent l'accès aux ports (*ORP pour relance des initiatives sous-régionales en la matière, COMHAFAT pour relance processus de contribution à l'initiative registre global des navires de pêche de la FAO*).



- **Un programme régional harmonisé d'inspection portuaire ne devrait pas se lancer dans la création d'une plate-forme autonome d'échanges d'information entre États du port** en raison d'une duplication possible avec les initiatives lancées par la FAO et par l'ICCAT. En revanche, des mécanismes de mise en réseau plus flexibles et moins formalisés des corps d'inspection initiés par les États membres du CPCO devraient être éventuellement étendus aux États non membres du CPCO moyennant respect des conditions associées. *(COMHAFAT-CPCO pour examen conjoint des possibilités d'élargissement du réseau CPCO à d'autres États)*

Les procédures de poursuite des contrevenants

- **Les mécanismes de coopération inter-agences devraient associer le pouvoir judiciaire des États.** *(à prendre en compte lors de la constitution des groupes de travail inter-agence, cf recommandation précédente)*
- **Un fonds spécifique devrait être sécurisé pour la mobilisation d'une assistance juridique international** afin d'appuyer les États qui en ont besoin en cas de poursuites d'intérêts suspectés de s'être livrés à des pratiques de pêche INN découvertes lors des inspections dans les ports de ces États. *(COMHAFAT pour négociation avec des ONGs concernant la disponibilité d'un tel fonds)*

L'étude propose un plan d'action sur 4 années. Cette période correspond à la durée de mise en œuvre du programme PESCAO de l'UE et des programmes de la Banque mondiale, et on possède par conséquent une certaine visibilité sur les soutiens disponibles sur cette période.

Les bases institutionnelles et réglementaires au niveau des États constituant les fondations du développement d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire dans la région COMHAFAT, **le plan d'action proposé privilégie le soutien aux États qui en ont besoin en matière d'ajustements réglementaires et de développement de mécanismes institutionnels de coopération inter-agences.**

Une fois ces fondations en voie de construction, le programme régional peut ensuite s'attaquer au développement des capacités de États membres de la COMHAFAT en ce qui concerne **la mise en œuvre des inspections portuaires, c'est-à-dire la formation des inspecteurs portuaires et le développement des outils en matière de coopération internationale.** Les aspects relevant de l'aide aux États pour la poursuite des contrevenants sont à mener en parallèle à la phase précédente. Il s'agit principalement de sécuriser l'accès à des ressources extérieures pour pouvoir les mobiliser sans délai au moment où elles s'avèreront nécessaires.

En conclusion

L'engagement des États membres de la COMHAFAT contre la pêche INN n'est plus à démontrer. Cette volonté doit se traduire par de nouvelles avancées concrètes qui viendront s'ajouter aux résultats déjà obtenus. **L'inspection au port, qui demande moins de moyens financiers que l'inspection en mer, peut être un signal fort lancé à la communauté internationale.**

Avec le déploiement en cours ou à venir de plusieurs programmes internationaux visant à améliorer le cadre de gouvernance des pêcheries d'Afrique occidentale, la conjoncture est particulièrement favorable avec la disponibilité de fonds pour le renforcement des capacités des États et la promotion d'initiatives de coopération sous-régionales. **Le challenge pour la COMHAFAT et pour ses États membres sera principalement de réussir à coordonner la mise en œuvre des différentes actions prévues et de les mettre en cohérence.**

La mise en œuvre d'inspections portuaires harmonisées devra se faire en complément des autres actions engagées par les États membres de la COMHAFAT pour contrecarrer la pêche INN dans la région. **Il semble ainsi primordial pour le succès des inspections portuaires que les États membres de la COMHAFAT progressent dans le cadre de leurs ORPs sur d'autres initiatives toutes aussi importantes comme la conclusion de convention sous-régionales spécifiques sur les questions de coopération en matière de suivi-contrôle et surveillance,** avec le partage de registres sous-régionaux de navires de pêche dont l'apport pour les inspections portuaires est essentiel.

*



SUMMARY

Introduction

This summary presents the main results of the study on a Regional Programme for Harmonised Port Inspections initiated following the Rabat Declaration on regional cooperation against IUU fishing³, adopted during the 9th ATLAFCO Ministerial conference in September 2014 and following the conclusions of the ATLAFCO Workshop held in October 2015 in Marrakech.

In the frame of the fight against IUU fishing, which is a priority followed by West African States, either individually or through their representative organisations, strengthening port controls can bring an important contribution to this objective, **by deterring or preventing access of IUU vessels into their ports, depriving them from the economic benefits from their illegal activities.**

West African States have an important role to play in the global fight against IUU fishing. **According to available data, about 3.5 tonnes of fisheries products are landed each year into ports of ATLAFCO Member States.** In addition, some ports which are not landing sites can be used by IUU vessels for servicing or transhipping. Recent information suggests that African ports have been used by IUU fishing vessels in a recent past. The threat is therefore present and it still needs to be combatted.

Main Port Inspection Programmes in the ATLAFCO Region

The existing port inspection programmes in the ATLAFCO region are largely based on the prescriptions of two major international agreements: **the FAO Port State Measure Agreement (PSMA)**, which is into force since 2016 and already ratified by 10 ATLAFCO Member States with other in the ratification process, and the **ICCAT Recommendation 12-07** for an ICCAT Scheme for Minimum Standards for Inspection in Port mandatory for all ATLAFCO Member States contracting parties to this organisation.

In brief, the two instruments mandate foreign fishing vessels to request prior authorisation to enter into designated ports, the opportunity for port States to accept or to refuse entry if there are reasonable grounds to suspect IUU activities and should access be authorised, to inspect fishing vessels in port, according to quantitative objectives. Through these instruments, port States commit to provide adequate port inspection resources (training of inspectors, equipment). Finally, these two agreements include an international cooperation dimension through the creation of networks for exchange of information.

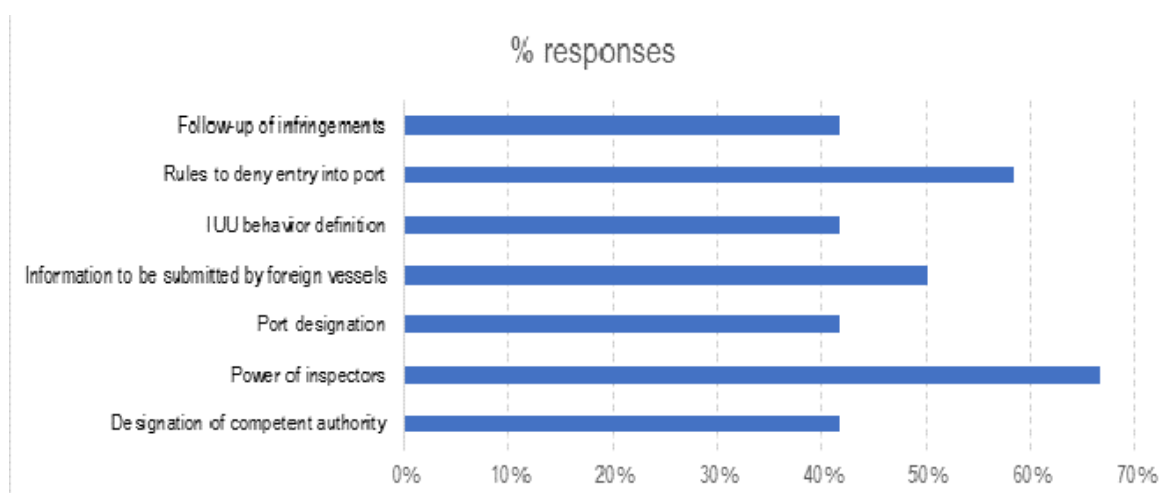
The implementation modalities of these two international agreements are largely convergent. Responsible international organisations (FAO, ICCAT) have the responsibility to develop tools to facilitate and accelerate implementation while taking due account of specific needs of developing countries. FAO is in the process of developing a platform for exchange of information between the parties (article 6) and has secured a special fund to build capacities in developing countries (Umbrella fund). ICCAT adopted two new recommendations supporting Rec. 12-07: Recommendation 14-08 creating a special assistance fund for developing countries (MCSF fund) and Recommendation 16-18 creating an expert group for capacity building. FAO and ICCAT already responsible launched calls for expression of interest for developing countries, but the number of request received so far has been fairly low.

Port inspection situation in the ATLAFCO Region

In the frame of this study, a questionnaire has been sent in September 2017 to all 22 ATLAFCO Member States to obtain information on the situation of port inspections. Twelve States responded (55%) allowing the identification of trends.

Concerning the national legislation that must include PSMA prescriptions in the national regulatory framework to support its full implementation, all contributions received expressed their needs in this respect. The most frequent needs include the definition of the power of inspectors, rules to deny or authorise entry into ports, minimal information that must be submitted by the vessels, definition of INN behaviors and follow-up of infringements. The adaptation of the national legislation is a substantial work that, according to some State's experience, can request drafting and adoption of dozens of texts (laws and implementing regulations).

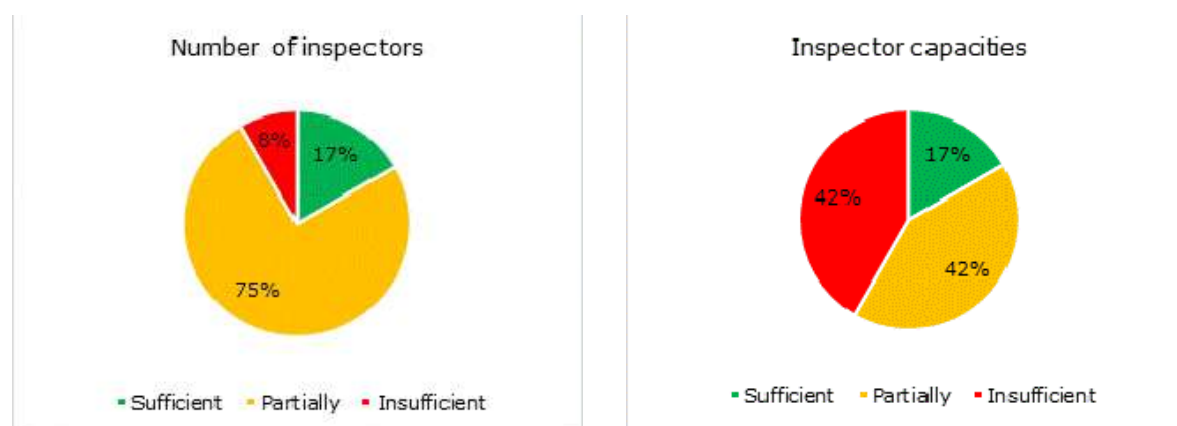
³ Illegal, Unregulated et Undeclared



Main component of the national regulatory framework that States cite as to be reinforced for full effectiveness of port inspections

Inter-agencies cooperation mechanisms are also to be created or to be reinforced for more than 90% of respondents. Port inspections can involve several national agencies including, depending on countries, fisheries, port authorities, maritime authorities, customs, immigration, health authorities, police, defence and prosecutors. So far, few States could establish cooperation mechanisms but encouraging experiences are being developed in countries like Senegal or by the Fisheries Committee for the West Central Gulf of Guinea (FCWC) Member States.

Responding States raised important needs in relation to the training of port inspectors. Most States reported inspector teams with training insufficient or partially to totally insufficient levels. States also mentioned insufficient number of port inspectors with ageing available staff. This situation raises concerns as PSMA requests adequate inspection resources in designated ports (PSMA article 7). For consulted States, training difficulties stem from lack of financial resources for training and from insufficient resources for delivering training.



Status of port inspector teams concerning number (left) and training level (right). Sufficient: green, insufficient: red, partially: orange

Concerning the exchange of information, consulted States reported that 82% implement measures to exchange information at regional and sub-regional levels. For a majority of them, information is exchanged with RFMOs only (ICCAT, SEAFO, CCAMLR) as foreseen by relevant resolutions. FCWC Member States mentioned exchanges of information at sub-regional level through a dedicated computer platform. This being said, most respondents reported inadequate verification resources to analyse information submitted by foreign fishing vessels wishing to access their ports.

Lessons drawn from other port inspection programmes implemented in other contexts (benchmarking)



Benchmarking provides lessons in the perspective of the development of **Regional Programme for Harmonised Port Inspections**.

Examples of IOTC⁴, European Union or Abuja MoU for inspection of commercial ships show that **harmonisation of port inspections is largely supported when the organisation takes responsibility, with a mandate from concerned States, for the centralisation of certain tasks and functions** including definition of standardised inspection procedures or training manuals, and when it is involved in the implementation of the inspection programme through delivery of harmonised training to inspectors and centralisation of information.

Example of the Pacific Ocean indicate that in the absence of involvement from the relevant RFMO in port inspection, **States can cooperate through their RFBs to include port access rules in their Minimum Terms and Conditions (MTC) for access and to mutualise through the RFB information useful for inspectors** like regional lists of authorised vessels or other intelligence. This requires a high level of trust between States and their RFB, which seems to be lacking in the ATLAFCO region, at least until a recent past.

Regarding training strategy, the initiative of the European Fisheries Control Agency consisting in providing to inspectors internet-based training modules (e-learning) must be underlined. E-learning is effective to provide, at least, cost-effective, updated and multilingual modules that relevant inspectors can use according to their needs and availability. Paper manuals do not offer the same flexibility and efficiency.

For the 19 ATLAFCO Member States concerned by the implementation of the Abuja MoU, **there is certainly useful experience to obtain from national authorities concerned by commerce ship inspections for the benefit of fishing vessel inspections**. Reconciliation of the different services has been estimated as inadequate or non-existent during the analysis of the situation in the ATLAFCO region.

Institutional context and relevant achievements in the ATLAFCO region

In the ATLAFCO region, there are three Regional Fisheries Bodies (RFBs): SRFC, FCWC and COREP with a mandate encompassing harmonisation of Member States initiatives concerning fisheries management and support of sub-regional cooperation. **Achievements of the three RFBs concerning governance, and in particular monitoring, control and surveillance are relatively uneven.** The three RFBs adopted Minimum Terms and Conditions (MTC) for access which consider port inspections. SRFC and FCWC adopted conventions on sharing of information between Member States, including information on inspections. **SRFC substantially progressed toward sub-regional integration of monitoring, control and surveillance** with the drafting of a specific MCS convention that foresees implementation of port inspections with detailed implementing protocols. However, these instruments are yet to be formally adopted. **COREP aims at creating a regional MSC coordination unit.** Finally, **FCWC achieved significant progresses through its Task Force against IUU fishing** which supports since 2014 initiatives supporting cooperation between its Member States, with funding from Norway.

The study identifies several external donor interventions in support of the improvement of the fisheries governance framework that will consider strengthening of port inspections in ATLAFCO Member States. These ongoing or foreseen initiatives include EU PESCAO programme, World Bank WARFP and forthcoming WARFP-COREP programme, FAO Umbrella programme, ICCAT MCSG programme, not including bilateral donors intervention like NORAD support to FCWC. The total budget of these interventions is important and whilst if they do not all concern port inspections, significant financial resources will be available to ATLAFCO Member States and their RFBs to considerably strengthen their port inspection schemes at least over the next few years and even beyond.

Recommendations

Information developed in the foregoing sections **suggests not to recommend *ex-nihilo* creation of a new Regional Programme for Port inspection which would be redundant with the numerous ongoing initiatives, but to recommend implementation of support mechanisms, mainly coordinated by ATLAFCO, to support and ensure coherence of the different projects with support of the competent RFBs.** This analysis guides the proposed recommendations to remove obstacles and to reinforce what can be assumed to be the main pillars of PSMA implementation : i)

⁴ Indian Ocean Tuna Commission



adaption of national legislation, *ii*) national inter-agency mechanisms, *iii*) training of port inspectors, *iv*) inspection operational procedures and *v*) prosecution of offenders. The main recommendations developed in the main report are detailed below with responsible entities in italic.

Adaptation of national legislation

- **States which ratified PSMA, or which committed to do so, should evaluate their legislative framework in relation to PSMA** with as first objective the finalisation of a list of texts to amend, to draft or to repeal according to needs. *(ATLAFCO to provide a methodological support for evaluation, legal experts to conduct the evaluation)*
- **National government entities concerned should elaborate / review legal instruments according to the results of the evaluation** and engage the relevant legislative procedures. *(Concerned States with support of legal experts)*
- In order to support and accelerate adoption of texts which need Parliament or other Ministries signatures, **fisheries authorities should implement an active communication strategy** targeting other institutions and the civil society to clearly demonstrate the benefits of fully implementing PSMA and the threats of not doing so. *(ATLAFCO for development of common language elements).*

National mechanisms for national inter-agency cooperation

- **Sub-regional workshops on inter-agencies cooperation for port inspections should be organised** to raise awareness of States to this important PSMA dimension and to foster exchanges on experience on problems and solutions for cooperation and exchange of information. These workshops could concern SRFC and COREP sub-regions as a priority. For FCWC sub-region, significant progresses have been achieved in this domain, which will be of great interest for non-parties. *(ATLAFCO for organisation of sub-regional workshops)*
- **Contracting of sub-regional facilitators of inter-agency working groups should be envisaged.** FCWC experience shows that creation and implementation of national inter-agency working groups is more effective when an external expert facilitate discussions. These facilitators will be responsible for organising regular meeting the working groups at national level with main objective of finalising mutually agreed inter-agency cooperation mechanisms formalised by relevant texts (e.g. MoU, inter-ministerial circulars). *(RFBs for recruitment and management of facilitators, ATLAFCO for support to RFBs)*

Training of port inspectors

- **The different States should prepare training plans for their port inspectors** including number of agents needing initial training and number of agents needing refreshing courses. Training plans should be prepared for a multiannual period (4 to 5 years). *(ATLAFCO to conduct and consolidate training needs assessment, ATLAFCO and RFBs to participate and contribute to FAO and ICCAT working groups on capacity building)*
- Efforts should be produced **to identify and coordinate interventions supported by donors and by international organisations (FAO, ICCAT) in relation to port inspections.** A first task will be to map foreseen interventions and to support a concerted approach at ATLAFCO region that can satisfy needs identified by States for implementation of multiannual training plans. *(ATLAFCO for donor intervention mapping and organisation of a donor meeting)*
- **Available training material, manuals or e-learning should be promoted.** In this respect, multiplication of training curricula should be avoided and those produced by authorised institutions like FAO or the European Fisheries Control Agency should be prioritized. *(ATLAFCO for collection and dissemination of relevant training curricula)*

Support to operational inspection procedures

- **Parties concerned should contribute to technical ICCAT and FAO working groups that will be organised as from 2018** concerning the development of tools and mechanisms for exchange of information in support of implementation of port inspectors foreseen by these two organisations. *(ATLAFCO and RFBs to participate / contribute to FAO and ICCAT working groups on international exchange of information)*



- **Sub-regional fisheries organisations should make quick progress toward establishment of sub-regional registers of authorised fishing vessels** and invite their members to cooperate with FAO for the development of the Global Record of Fishing Vessels. Lists of vessels readily accessible by port inspectors are pivotal to complete verification of information transmitted by foreign fishing vessels prior to their arrival into ports. *(RFBs for pushing sub-regional register fishing vessels initiatives, ATLAFCO for pushing cooperation with FAO for the Global Register of Fishing Vessels)*
- **A Regional Programme for Harmonised Port Inspection should not develop an autonomous information exchange platform** since it would be redundant with FAO and ICCAT initiatives. However, a more flexible and less formalised network of port inspectors could possibly be developed by extension of the network already developed by FCWC for its Member States if associated conditions are met. *(ATLAFCO and FCWC for joint review of extension opportunities of the FWCW network to other States)*

Prosecution of offenders

- **Inter-agency cooperation mechanisms shall involve the judiciary** *(to be taken into account when constituting the inter-agencies working groups, e.g.. previous recommendation)*
- **A specific fund should be secured to mobilise international legal assistance for prosecution** in order to support Member States following up alleged IUU behaviors detected during port inspections in their own ports. *(ATLAFCO for negotiation with NGOs on the availability of such fund)*

The study proposes an action plan over 4 years. This duration corresponds to the expected duration of the EU PESCAO programme and of the World Bank interventions with, as a consequence, some visibility on the available support during this period.

Relevant national institutional and legal basis being a pillar for the development of a Regional Programme for Harmonised Port Inspections in the ATLAFCO region, **the action plan proposed prioritises support to States concerning the adaptation of the legal framework and implementation of inter-agency mechanisms.**

Once these foundations built, the regional programme can address **capacity building of ATLAFCO Member States in relation to training of port inspectors and the development of tools and mechanisms for international cooperation.** Actions in relation to States prosecution of offenders can be addressed in parallel with the previous phase. The issue is mainly to secure access to external funding for swift mobilization when the need emerges.

Conclusion

ATLAFCO Member States commitment to fight IUU fishing does not need to be demonstrated. This willingness should materialise by new concrete progresses that will add to results already obtained. **Port inspections, which require less financial needs than sea inspections, can be a strong signal sent to the international community.**

With ongoing or foreseen implementation of several international programmes aiming at improving the fisheries governance framework in West Africa, the context is particularly enabling with availability of funds over multiannual periods to strengthen States capacities and to foster sub-regional cooperation. **The main challenge for ATLAFCO and its Member States will be to coordinate implementation of these different programmes and to ensure coherence between them.**

Implementation of harmonised port inspections must be complemented by other actions engaged by ATLAFCO Member States to fight IUU fishing. In this respect, **it is critical for the success of port inspections that ATLAFCO Member States progress toward other equally important initiatives including conclusion of specific MCS sub-regional conventions and establishment of sub-regional fishing vessels registers** that will be key to support effectiveness of port inspections.

*



Table des matières

INTRODUCTION.....	1
1 ÉLEMENTS DE CONTEXTE	2
2 ÉTAT DES LIEUX DES PROGRAMMES D'INSPECTION PORTUAIRE DANS LA REGION COMHAFAT.....	4
2.1 RAPPEL DU DROIT INTERNATIONAL APPLICABLE	4
2.1.1 L'accord FAO sur les Mesures du Ressort de l'État du Port (AMREP)	4
2.1.2 La recommandation 12-07 de l'ICCAT.....	9
2.1.3 Autres instruments pertinents.....	12
2.2 SITUATION DES INSPECTIONS PORTUAIRES DANS LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMHAFAT	15
2.2.1 Le cadre juridique	15
2.2.2 Mécanismes de coopération inter-agences	19
2.2.3 Nombre et capacités des inspecteurs portuaires	19
2.2.4 Echanges internationaux d'informations	21
2.2.5 Synthèse de la situation des États membres de la COMHAFAT	22
2.3 LES ATTENTES DES ÉTATS MEMBRES DE LA COMHAFAT VIS-À-VIS D'UN PRHIP	23
3 BENCHMARKING : LEÇONS TIRÉES D'EXPÉRIENCES COMPARABLES.....	24
3.1 LE DISPOSITIF DE L'UNION EUROPÉENNE.....	24
3.2 LE PROGRAMME D'INSPECTION PORTUAIRE DE LA COMMISSION THONIERE DE L'Océan Indien	29
3.3 LES CONTRÔLES AU PORT DANS LE PACIFIQUE CENTRAL ET OCCIDENTAL.....	30
3.4 LE MEMORANDUM D'ABUJA CONCERNANT LES INSPECTIONS DES NAVIRES DE COMMERCE DANS LES PORTS D'AFRIQUE OCCIDENTALE	31
3.5 SYNTHÈSE	32
4 ASPECTS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS.....	33
4.1 LE PAYSAGE INSTITUTIONNEL DANS LA ZONE COMHAFAT	33
4.1.1 La Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les États Africains Riverains de l'Océan Atlantique (COMHAFAT)	34
4.1.2 La Commission Sous-Régionale des Pêches (CSRP)	35
4.1.3 Le Comité des Pêches du Centre Ouest du Golfe de Guinée (CPCO)	36
4.1.4 La Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (COREP)	37
4.1.5 Relations institutionnelles COMHAFAT / CSRP / CPCO / COREP	38
4.1.6 Les institutions d'intégration économique en Afrique	38
4.1.7 L'Union Africaine	39
4.2 LES PROJETS MAJEURS EN RELATION AVEC L'HARMONISATION DES INSPECTIONS PORTUAIRES	40
4.2.1 Le programme PESCAO de l'Union européenne.....	40
4.2.2 Le programme PRAO de la Banque Mondiale	41
4.2.3 Synthèse : un ensemble de projets en soutien au renforcement de l'inspection portuaire	42
5 ANALYSE DES CONTRAINTES ET RECOMMANDATIONS	43
5.1 LA NÉCESSAIRE MISE À NIVEAU DES CADRES RÉGLEMENTAIRES ÉTATS MEMBRES DE LA COMHAFAT	43
5.2 DES MÉCANISMES NATIONAUX DE COOPÉRATION INTER-AGENCES À CRÉER	45
5.3 LE NIVEAU DE FORMATION DES INSPECTEURS PORTUAIRES.....	47
5.4 LE SOUTIEN OPÉRATIONNEL AUX ACTIVITÉS D'INSPECTION	50
5.5 LES POURSUITES DES CONTREVENANTS.....	52
Sommaire	page i



5.6	COUTSESTIMATIFS.....	54
6	PLAND'ACTION.....	54
6.1	PHASAGEDES ACTIONS.....	54
6.2	ENTITES ENCHARGEDES ACTIONS DU PLAND'ACTION.....	57
	CONCLUSION	59
	ANNEXE 1 – QUESTIONNAIRE SOUMIS AUX ÉTATS MEMBRES DE LA COMHAFAT	60
	ANNEXE 2 – REPONSE DES ETATS MEMBRES SUR LE CADRE JURIDIQUE ET LES RESSOURCES EN INSPECTEURS.....	61
	ANNEXE 3 : ESTIMATION BUDGETAIRE.....	65



Liste des acronymes utilisés

	Signification
AIECP	Agence Européenne de Contrôle des Pêches
AMREP	Accord sur les Mesures du Ressort de l'État du Port
CCAMLR	Convention sur la Conservation de la Faune et de la Flore Marine de l'Antarctique
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté Economique des États de L'Afrique Centrale
CGPM	Commission Générale de la Pêche en Méditerranée
CMA	Conditions Minimales d'Accès
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
COREP	Commission Régionale des Pêche du Golfe de Guinée
CPC	Parties contractantes et Parties non contractantes coopérantes
CPCO	Commission des Pêches du Centre-Ouest du Golfe de Guinée
CRESMAC	Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale
CSRP	Commission Sous-Régionale des Pêches
CTOI	Commission Thonière pour l'Océan Indien
FAO	Food and Agriculture Organisation
FED	Fond Européen pour le Développement
FFA	Forum Fisheries Agency
ICCAT	Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique
INN	Illicite , non règlementée, non déclarée
MCSF	Fond pour le suivi, contrôle et surveillance
MoU	Memorandum of Understanding
OMI	Organisation Maritime Internationale
ORGP	Organisation Régionale de Gestion des Pêches
ORP	Organisation Régionale de pêche
PAI	Plan d'Action International
PRAO	Programme Régional pour l'Afrique de l'Ouest
PRHIP	Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire
SADC	South-African Development Community
SCS	Suivi, Contrôle et Surveillance
SEAFO	South-East Atlantic Fisheries Organisation
UA	Union Africaine
UE	Union européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire pour l'Afrique de l'Ouest
VMS	Vessel Monitoring System
ZEE	Zone Economique Exclusive



Introduction

La pêche illicite (ou illégale), non réglementée, non déclarée (INN) est un phénomène mondial qui touche particulièrement l'Afrique avec un lourd tribut environnemental, économique et social. Elle contribue à la diminution des réserves halieutiques et menace les habitats, avec des conséquences interdisciplinaires aussi bien au niveau des eaux sous juridictions nationales qu'en haute mer. Elle compromet, par ailleurs, la sécurité alimentaire d'une grande partie des populations de la région dont l'équilibre nutritionnel dépend très largement des produits de la pêche.

Elle est principalement l'œuvre de la pêche industrielle étrangère dont les navires opèrent souvent sans licence de pêche, occasionnant des pertes inestimables pour bon nombre de pays côtiers africains de la façade Atlantique, membres de la COMHAFAT.

À travers plusieurs régions du monde, des initiatives visant à combattre la pêche INN et l'amélioration des capacités de suivi, contrôle et surveillance (SCS), se sont multipliées au cours de ces vingt dernières années et s'intensifient actuellement. C'est dans ce contexte que les responsables politiques africains se sont de plus en plus engagés pour mieux lutter contre ce fléau en multipliant les déclarations (Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050, et la Déclaration de Rabat sur la Coopération Régionale pour la Lutte contre la Pêche INN) et des initiatives aboutissant à la définition des grandes orientations et à la formulation de recommandations. Pour lutter contre la pêche INN, la FAO a négocié l'adoption en 2009 par ses pays membres, de l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'État du Port (AMREP) pour prévenir, dissuader et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) à travers la mise en place de mesures dédiées à l'inspection portuaire. Cet accord est entré en vigueur en juin 2016. C'est le premier traité international juridiquement contraignant se focalisant spécifiquement sur le problème de la pêche INN. La nécessité du renforcement de l'inspection portuaire, pour la lutte contre la pêche INN, a également été une recommandation phare de l'atelier « *Vers une journée internationale de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée, non réglementée : L'adoption de l'Accord sur les Mesures de l'État du Port, une étape essentielle* », organisé conjointement par la COMHAFAT et la Commission Générale de la Pêche en Méditerranée (CGPM), du 6 au 8 Décembre 2016 à Tanger. Cette rencontre a été un succès si l'on en juge par le nombre d'États membres de la COMHAFAT qui ont ratifié l'AMREP depuis, ou qui se sont engagés à le faire à court terme.

La mise en place d'un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire (PRHIP) est l'une des recommandations phares de l'atelier de Marrakech organisé par la COMHAFAT en octobre 2015⁵. Un tel programme peut en effet constituer une étape importante dans la coopération entre les États d'Afrique occidentale contre la pêche INN. **En effet, si les États membres de la COMHAFAT parviennent par le biais d'inspections portuaires harmonisées à décourager ou à empêcher les navires INN d'accéder à leurs ports et donc à les empêcher de commercialiser leurs captures, ils porteront un coup sans doute fatal à des activités illégales qui relèvent souvent du crime organisé** en privant les opérateurs du bénéfice économique escompté.

C'est dans ce cadre que la COMHAFAT a lancé cette étude attribuée par voie d'appel d'offres international à notre société. Ce rapport final présente les résultats obtenus sous

⁵ Atelier sur « le Suivi, Contrôle et Surveillance (SCS) un outil efficace de lutte contre la Pêche INN » 27- 28 Octobre 2015 Marrakech – Maroc. Documents de l'atelier : <http://www.atlafco.org/fr/actualites.php?id=20>



les modules État des lieux / Benchmarking, / Juridique et Institutionnel / Analyse des contraintes / Recommandations et Plan d'action prévus par les termes de référence.

1 Éléments de contexte

Du fait de leur proximité des zones de pêche ou des facilités qu'ils offrent pour accéder aux marchés nationaux et internationaux, certains ports de pêche d'États membres de la COMHAFAT sont le théâtre de débarquements / transbordements importants de produits de la pêche.

D'après une étude publiée en 2015⁶, environ 3,5 millions de tonnes de produits de la pêche transitent par les ports de dix États membres de la COMHAFAT, avec le Maroc, le Sénégal, la Mauritanie, la Namibie et le Nigéria comme principaux États concernés. Les volumes de débarquements pris en compte dans cette étude intègrent les débarquements de flottes nationales, ainsi que les débarquements / transbordement des flottes étrangères. Les navires étrangers s'arrêtent dans les ports de la région COMHAFAT, soit de leur propre initiative pour des raisons logistiques, soit pour respecter les clauses d'accords d'accès qui imposent des débarquements dans les ports des États côtiers.

Tableau 1 : Données disponibles sur les volumes de produits de la pêche de toutes origines transitant par des ports d'États membres de la COMHAFAT (tonnes)

Pays	Démersaux	Grands pélagiques	Petits pélagiques	Autres	Total
Maroc	123 492	9 824	965 789	59 369	1 158 474
Mauritanie	48 157	8 281	331 858	34 413	422 709
Sénégal	110 814	63 768	275 630	16 473	466 685
Guinée	103 805	2 715	5 713	0	112 233
Sierra Leone	0	0	0	340	340
Côte d'Ivoire		200 000			200 000
Ghana	81 807	95 937	101 581	5 624	284 949
Nigeria	207 941	18 333	93 158	37 313	356 745
Angola	0	7 874	220	0	8 094
Namibie	155 613	4 250	305 920	95	465 878
Total général	831 629	410 982	2 079 869	153 627	3 476 107

Source : Huntington et al. (2015)

Faute de données adéquates, cette étude n'avait pas pu prendre en compte les débarquements probablement importants dans d'autres ports de la région COMHAFAT comme au Congo ou au Cameroun. Certains ports d'États membres de la COMHAFAT peuvent accueillir des navires étrangers sans opération de débarquements (besoins en services) comme les ports de Sao Tome et Principe ou les ports du Togo.

Les volumes transitant par les ports des États membres de la COMHAFAT représentent environ 4% des 90 millions de tonnes capturés par an en moyenne à l'échelle mondiale. Certains ports sont cependant stratégiques à l'échelle régionale comme par exemple les ports de Côte d'Ivoire ou du Ghana qui concentrent près de 80% des débarquements de thonidés capturés par les senneurs, ou les ports du Maroc et de Mauritanie qui concentrent 75% des débarquements de petits pélagiques des stocks au Nord.

⁶ Huntington, T.; Nimmo, F.; and Macfadyen, G. (2015) "Fish Landings at the World's Commercial Fishing Ports," Journal of Ocean and Coastal Economics: Vol. 2, Article 4. DOI: <http://dx.doi.org/10.15351/2373-8456.1031>

D'après Petrossian et al. (2015)⁷, les navires de pêche INN et les navires de transports (*reefers*) sont plus enclins à fréquenter des grands ports qui ont un important niveau d'activité (pêche et commerce) dans la mesure où il leur est plus facile de dissimuler leurs activités dans la masse. D'autres facteurs liés à la gouvernance nationale, comme le niveau effectif des contrôles ou la corruption, sont également des facteurs de décision importants. Une étude publiée par Pew (2010)⁸ a ainsi montré que sur la période 2004-2009, certains ports de la région COMHAFAT avaient été utilisés par des navires inscrits sur des listes INN, comme les ports de Nouadhibou (Mauritanie), Tema (Ghana), d'Abidjan (Côte d'Ivoire) ou d'Agadir (Maroc). Depuis, certains États ont considérablement resserré les niveaux de contrôle, à l'image du Maroc qui a interdit en 2010 l'accès à ses ports d'un navire étranger suspecté de s'être livré à la pêche INN dans le Nord-Est Atlantique au titre de la coopération internationale.

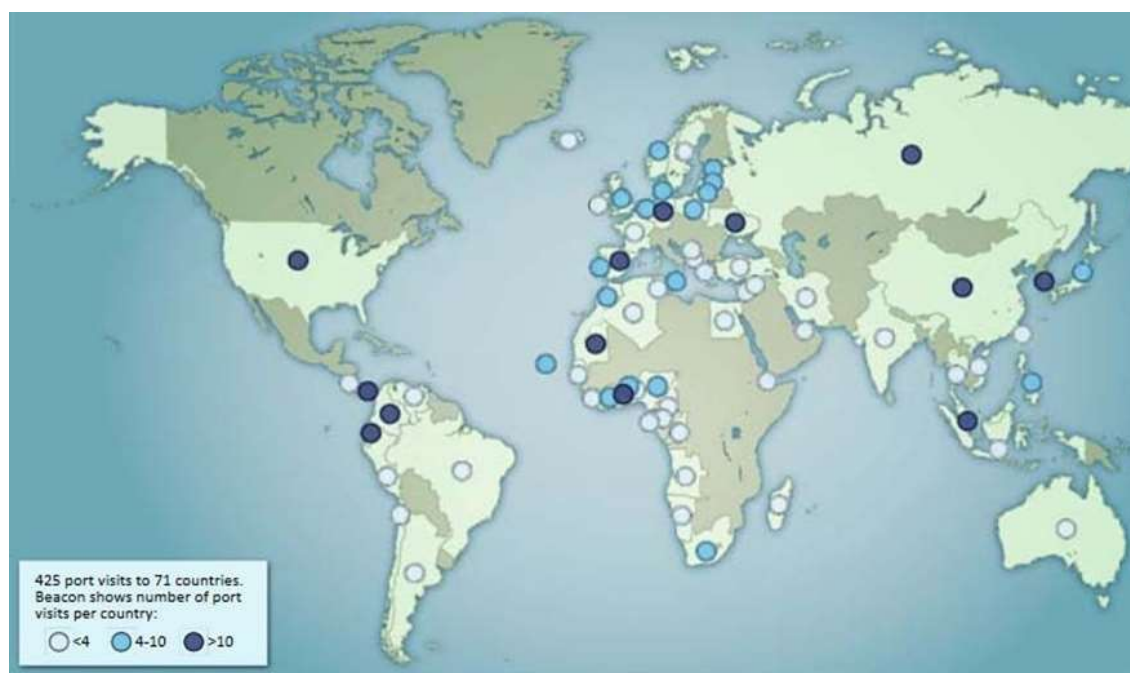


Figure 1 : Ports ayant abrité des escales de navires INN sur la période 2004-2009

Source : Pew (2010)/Modifié par la COMHAFAT

Ces éléments de contexte indiquent que les États membres de la COMHAFAT ont un rôle fondamental à jouer dans la lutte globale contre la pêche INN en élevant le niveau de contrôle dans leurs ports. Les États dans les ports desquels transitent d'importantes quantités de produits de la pêche (Tableau 1) sont bien entendu concernés au premier chef, mais ceux dont les ports proposent des services aux navires (carénage, avitaillement) ou qui disposent d'endroits propices pour le transbordement en rade, même en l'absence de débarquements locaux, sont également des éléments clés du dispositif de lutte contre la pêche INN.

⁷Petrossian, G.A., Marteache, N., Violaz, J. (2015) Where do "Undocumented" Fish Land? An Empirical Assessment of Port Characteristics for IUU Fishing. *European Journal on Criminal Policy and Research* 21, 337- 351.

⁸Pew Charitable Trust (2010) Port State Performance: Putting Illegal, Unreported and Unregulated fishing on the radar



2 État des lieux des programmes d'inspection portuaire dans la région COMHAFAT

2.1 Rappel du droit international applicable

2.1.1 L'accord FAO sur les Mesures du Ressort de l'État du Port (AMREP)

Les fondements de l'AMREP

La FAO a adopté le 1^{er} septembre 2009 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**, dit Accord sur les mesures de l'État du port (AMREP)⁹.

Ouvert à la signature en 2009, l'Accord est entré en vigueur le 5 juin 2016, soit 30 jours après la date du dépôt auprès du Directeur General de la FAO du 25^{ème} instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion¹⁰, datant du 6 mai 2016 (conformément à l'article 29)¹¹. Une cérémonie officielle a été donnée lors de la première journée de la 32^{ème} édition du COFI, le 11 juillet 2016 au siège de la FAO à Rome.

L'AMREP s'ajoute désormais aux référentiels internationaux pour la lutte contre la pêche INN. Cet Accord est le tout premier traité mondial contraignant portant spécifiquement sur ces problèmes de pêche INN. Son objectif est d'endiguer l'entrée sur les marchés internationaux de poisson capturé illégalement et d'avoir un effet dissuasif sur les pêcheurs pirates, en prévoyant que les pays prennent une série de mesures pour renforcer les contrôles dans les ports, qui s'appliqueront aux navires étrangers ne battant pas pavillon de l'État du port (les pays pouvant décider de les appliquer aussi à leurs propres flottilles de pêche).

En septembre 2017, l'accord comptait 48 parties, y compris l'Union européenne en tant que signataire pour ses 28 États membres. Dix États membres de la COMHAFAT sont formellement parties à l'AMREP¹².

Tableau 2 : Situation en janvier 2018 des États membres de la COMHAFAT vis à vis de l'AMREP et vis à vis de l'ICCAT

Membre de la COMHAFAT	Partie de l'AMREP	Membre de l'ICCAT
Angola		✓
Bénin		
Cap Vert	✓	✓
Cameroun		
Côte d'Ivoire		✓
Congo		
Gabon	✓	✓
Gambie	✓	
Ghana	✓	✓
Guinée	✓	✓

⁹ Disponible à l'adresse suivante : <http://www.fao.org/3/a-i1644t.pdf>.

¹⁰ La terminologie varie en fonction des procédures internes. Les instruments de ratification doivent être déposés auprès du DG de la FAO qui est le dépositaire.

¹¹ http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/037s-f.pdf

¹² Ce nombre n'intègre pas les 3 États membres de la COMHAFAT qui n'ont que signé l'AMREP (Angola, Bénin et Sierra Leone).



Guinée Equatoriale	✓
Guinée Bissau	✓
Libéria	✓
Maroc	✓
Mauritanie	✓
Namibie	✓
Nigéria	
République Démocratique du Congo	
Sao Tome et Principe	✓
Sénégal	✓
Sierra Leone	✓
Togo	✓

Source : FAO : http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/037s-f.pdf

L'acteur principal de cet accord est **l'État du port**. Le principal objectif de l'accord est d'obliger les **États du port à vérifier que les navires qui veulent entrer dans leurs ports ou qui y sont déjà entrés n'ont pas commis d'actes de pêche illégale**. Ceci étant, par ses procédures, l'AMREP a pour ambition d'instituer une coopération entre les États, tout d'abord les États du port mais aussi les autres États concernés par l'action d'un État du port à l'égard d'un navire. L'AMREP impose également des obligations envers les **États de pavillon** en leur demandant notamment de coopérer avec les États du port notamment par la fourniture d'informations et de suivi des conclusions des rapports d'inspection. Le tableau suivant résume les principales composantes de l'AMREP.

Tableau 3 : Résumé des principales composantes de l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'État du Port.

Section de l'AMREP	Principales dispositions
Dispositions générales	Définitions, application, objectifs, arrangements pour l'échange d'informations
Entrées dans les ports	Désignation de ports, processus et exigences en information pour motiver l'autorisation / refus
Utilisation des ports	Refus de l'accès au port si preuves de comportement INN, notification des parties concernées
Inspections et suivis	Nombre, conduite, rédaction et transmission des rapports d'inspection, formation des inspecteurs, mandat des inspecteurs
Rôle des États de pavillon	Exigences pour les États de pavillon de coopérer et obligation d'enquêter sur des présomptions de pêche INN

Source : Propre analyse

L'AMREP institue des **normes minimales de contrôle** qu'un État Partie doit mettre en œuvre à l'encontre des **navires de pêche battant le pavillon d'un pays tiers et cherchant à entrer dans ses ports**¹³. Il s'applique aussi aux navires utilisés « pour des activités liées à la pêche » (art. 1.j.), visant en cela les navires de soutien à la pêche comme les navires ravitailleurs ou transbordeurs.

Les navires suspectés d'être impliqués dans des activités de pêche INN se verront refuser l'entrée dans un port, ou seront uniquement autorisés à y entrer à des fins d'inspection. Le déchargement de poisson, le ravitaillement en carburant ou encore le réapprovisionnement pourront également leur être refusés. Les navires autorisés à entrer

¹³ Il développe ce qui figure à l'article 23 de l'accord de 1995 des Nations Unies sur les stocks de poissons chevauchants et de grands migrateurs sur les droits de l'État du port.

dans les ports pourront faire l'objet d'inspections qui seront menées selon une série de normes communes. Les mesures prescrites par l'Accord sont notamment les suivantes :

- Les navires de pêche étrangers souhaitant accoster devront demander l'**autorisation préalable** pour accéder à certains **ports désignés**, en communiquant au préalable des informations sur leurs activités et leurs captures;
- Les pays devront pratiquer des **inspections régulières** et fixeront des normes en ce sens (examen des permis du navire, inspection du matériel de pêche et des prises et le contrôle des livres de bord) ;
- Les États signataires devront **garantir l'équipement des ports** et la **formation des inspecteurs** adéquates ;
- Dans le cas où l'État du port refusera l'accès à un navire, il devra communiquer ces informations publiquement, et les autorités nationales de l'**État du pavillon** du navire devront y donner suite¹⁴ ;
- Il conviendra de créer des **réseaux** pour permettre aux pays **de partager les informations** sur les navires qui se livrent à la pêche illégale.

La figure suivante schématise les principales étapes du dispositif créé par l'AMREP.

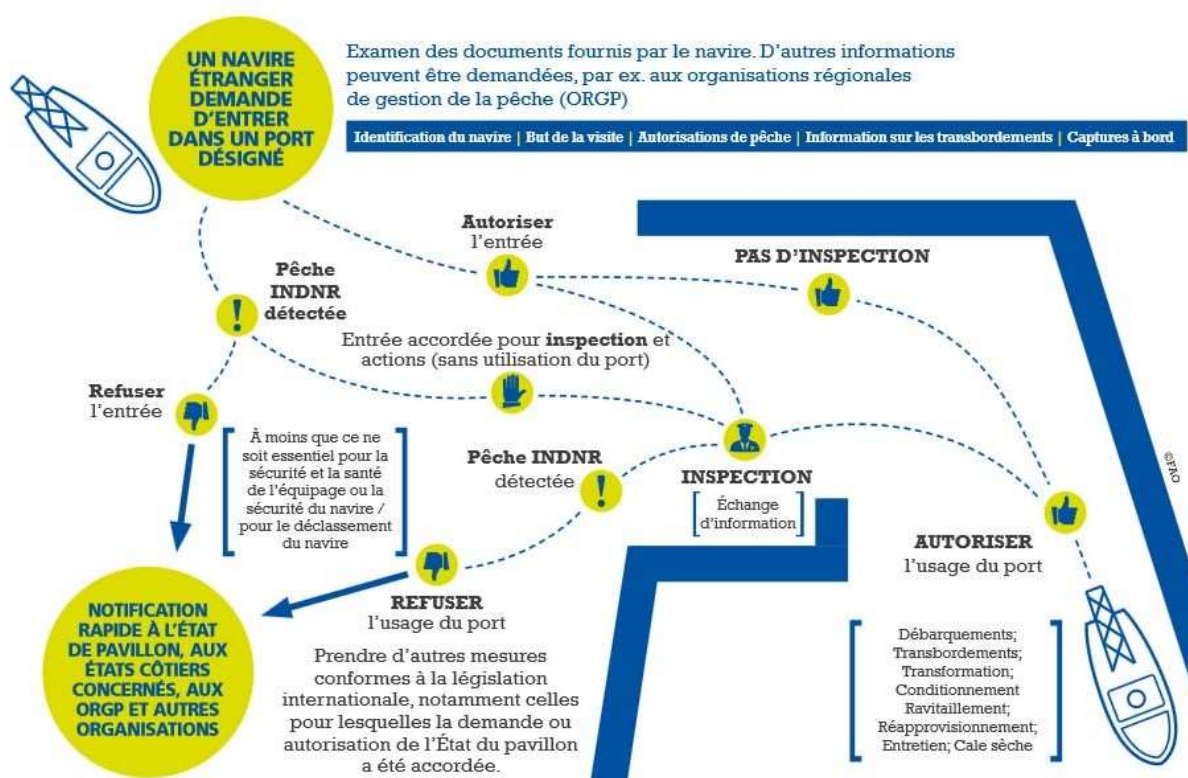


Figure 2 : Mode opératoire résumé de l'Accord sur les Mesures du Ressort de l'État du Port

Source : FAO

Pour assurer la conformité avec leur engagement international au travers d'une accession à l'AMREP, les États doivent donc mettre en place une législation et un mode opératoire normalisé (procédures standardisées) sur lesquels se baser pour s'acquitter de leurs obligations. La législation d'application de l'accord doit énoncer clairement :

¹⁴ Une fois qu'un navire a été interdit d'accès ou que les inspections ont révélé des problèmes, les parties doivent transmettre cette information au pays d'enregistrement du navire et en informer les autres Parties, ainsi que les responsables portuaires des pays voisins.



- Les droits de l'État du port, les prescriptions réglementaires et les autorités en matière d'entrée au port et d'utilisation du port par les navires ;
- Les droits et responsabilités des exploitants des navires (propriétaires/armateurs ; capitaines ; affréteurs etc.) et des agents/représentants ;
- L'autorité dont est investi le personnel de l'État du port habilité au contrôle, notamment les inspecteurs, et les devoirs du capitaine et de l'équipage envers ces personnels ;
- Les exigences en matière d'information, de rapports et de communications ;
- Les conséquences entraînées par l'utilisation des installations portuaires lorsque celle-ci a été refusée au navire.

L'AMREP devrait permettre une meilleure cohésion quant au contrôle des activités de pêches. En effet, la coopération préconisée par l'AMREP est fondamentale à la réussite de toute action de lutte contre la pêche INN. Plus largement, l'AMREP préconise l'instauration d'un **mécanisme de coopération tant au niveau interétatique** (entre États mais également entre organisations internationales et ORGP) **qu'entre professionnels et institutions**. Ainsi, il recommande la collaboration entre les différentes parties prenantes, notamment dans l'échange d'informations.

La dimension régionale, voire sous-régionale, dans la mise en œuvre de cette collaboration est essentielle car elle permet de mutualiser des efforts tant dans la mise en commun d'infrastructures et d'expertise, que dans le partage d'informations, dans le cadre d'États ayants des problématiques communes, ou tout du moins proches. Dès son préambule, l'AMREP insiste sur « la nécessité d'accroître la coordination aux niveaux régional et interrégional afin de combattre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée par le biais des mesures du ressort de l'État du port » (Préambule, considérant 5).

C'est essentiellement l'article 6 sur la coopération et l'échange d'information qui prône ce type de coopération régionale. Au-delà de promouvoir « la coopération et l'échange d'informations entre États appropriés, la FAO, d'autres organisations internationales et les ORGP » (art. 6.1), l'accord stipule que « 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 » (art. 6.3).

En outre, l'article 17 stipule clairement que les parties doivent coopérer à la formation des inspecteurs, sur la base du dispositif de l'annexe E. Soulignons que la COMHAFAT et la CGPM ont élaboré un dispositif de formation basé sur celui de l'AMREP, adapté à leurs spécificités respectives¹⁵.

L'Accord envisage également un échange électronique d'information (art. 16), incluant les ORGP, point qui devra faire l'objet d'un suivi particulier étant donné des difficultés en ce domaine dans la plupart des pays de la région COMHAFAT.

Mise en œuvre de l'AMREP

L'AMREP est un accord international relativement jeune car entré en vigueur en 2016 et avec plusieurs instruments de ratification déposés seulement très récemment en 2016 ou 2017 par des États membres de la COMHAFAT (ex. Cabo Verde, Gambie, Ghana, Guinée, Mauritanie, Namibie, Sao Tomé, Sénégal, Togo). La communauté internationale manque

¹⁵ Voir rapport de l'atelier de Tanger, p. 25 : http://www.comhafat.org/fr/files/actualites/doc_actualite_4337.pdf.



donc encore un peu de recul sur cet Accord, ses modalités opérationnelles d'application et ses implications pour les parties concernées.

La première réunion des Parties à l'AMREP s'est tenue à Oslo, Norvège, du 29 au 31 mai 2017¹⁶. À cette date, 47 États ainsi que l'UE avaient déposé des instruments d'adhésion.

Les participants ont fait état des avancées sur la mise en œuvre et ont soulevé plusieurs défis restaient à relever intéressant notre étude, à savoir notamment la **formation des inspecteurs, une coordination accrue aux niveaux national et régional et un renforcement des mécanismes de mise en commun des informations**. Des questions essentielles doivent encore être réglées, comme notamment les données sur les transbordements, l'élaboration de procédures robustes d'évaluation des risques, la coopération tout au long de la chaîne de valeur et la transmission en temps réel des informations sur les navires et des résultats des inspections¹⁷.

Ils ont de plus souligné qu'il fallait intégrer à la démarche le rôle des instruments et des outils complémentaires à l'appui de l'AMREP, en particulier le Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement (Fichier mondial), les Directives d'application volontaire sur les programmes de documentation des prises et les outils élaborés par les ORGP. En particulier, le Fichier mondial des navires de pêche constituera un outil de référence pour les inspections portuaires et la lutte contre la pêche INN en général. Entamée en 2005, la constitution du fichier progresse et devrait voir le jour courant 2018. D'après la FAO, certains États membres de la COMHAFAT collaborent activement avec la FAO (le Maroc et le Ghana).

Plusieurs mesures utiles concernant l'État du port ont été données en exemple, notamment celles appliquées par l'intermédiaire d'ORGP et d'autres initiatives régionales. Le cadre des ORGP est en effet intéressant pour la mise en œuvre de l'Accord, tout en sachant que tous les États ne sont pas Parties contractantes à une ORGP. Il a été par ailleurs convenu qu'il fallait faire preuve d'une certaine **souplesse et alléger autant que possible les contraintes qui sont imposées aux Parties**, qu'il fallait ainsi se garder de formuler des orientations trop normatives sur la mise en œuvre de l'Accord car les pays et les régions, du fait de leurs différences, devaient adopter des approches adaptées à leurs réalités opérationnelles.

Le rôle de la FAO a été largement discuté. Cette dernière a un rôle important à jouer en rassemblant des informations sur les ports désignés, les points de contact nationaux et toute autre information pertinente utile à la mise en œuvre de l'Accord¹⁸. **Dès 2018, la FAO publiera sur un site dédié les listes des ports désignés et les points de contact des autorités compétentes.**

Les participants ont convenu de la création d'un groupe de travail technique FAO qui serait chargé de donner des orientations sur les activités concernant l'élaboration de mécanismes d'échange d'informations (art. 16 de l'AMREP) **dans un plate-forme d'information à portée globale** et sur d'autres questions techniques, y compris sur la nécessité de prévoir des niveaux d'accès différents en fonction de la nature de

¹⁶ Voir le rapport de la réunion d'Oslo : http://www.fao.org/fi/static-media/MeetingDocuments/PSMA/Parties/MT774_PSMA_Report_fr.pdf et les documents de préparation de la réunion : <http://www.fao.org/fi/static-media/MeetingDocuments/PSMA/Parties/default.htm>.

¹⁷ De plus, certaines questions sont toujours en attente d'une décision, telles que les exigences découlant de l'Accord, les orientations sur la transmission, l'échange par voie électronique et la publication d'informations, les orientations sur le suivi et l'examen réguliers et systématiques de la mise en œuvre de l'Accord, et la nécessité d'organiser des consultations informelles et des réunions intersessions.

¹⁸ Il faut aussi qu'elle recueille les coordonnées des points de contact des non-parties, ce qui faciliterait la mise en œuvre de l'Accord.



l'information. **La première réunion du groupe de travail article 16 de l'AMREP devrait se réunir en 2018.** Les États et les ORP/ORGP pourront contribuer aux travaux.

Concernant l'aide aux pays en développement, les Parties ont créé le groupe de travail *ad hoc* visé au paragraphe 6 de l'Article 21 de l'Accord (de la Partie 6 sur les mécanismes de financement), dénommé « le Groupe de travail visé dans la Partie 6 », et ont adopté son mandat¹⁹. **Le groupe de travail Partie 6 de l'AMREP devrait tenir sa première réunion en 2018.** Les ORP/ORGP pourront contribuer, et la COMHAFAT pourra y avoir un rôle.

Pour accompagner l'appui aux pays en développement, la FAO a mis en place des instruments financiers. Le principal est le *FAO PSMA Capacity Development Umbrella Programme*. Doté d'une enveloppe prévisionnelle de 15 millions USD pour une période de 5 années, ce fonds sera utilisé pour renforcer les capacités de pays parties de l'AMREP et les pays qui ne sont pas encore partie²⁰. Les programmes financés sous ce fonds seront des programmes nationaux de renforcement découlant d'une identification des besoins ou des initiatives régionales. La FAO a déjà soutenu des études détaillées d'identification des besoins dans la région COMHAFAT (Gabon, Guinée) et se prépare à le faire dans d'autres pays (Namibie, Cabo Verde). L'identification des besoins porte sur les piliers de l'application de l'AMREP, soit :

- La législation nationale
- L'organisation institutionnelle (autorité compétente, mécanismes de coopération inter-agences)
- Le renforcement des capacités (formations etc.)
- Les opérations (procédures d'inspection)
- Les aspects liés aux poursuites (impliquant le pouvoir judiciaire)

La FAO déclenche les opérations d'identification des besoins sur demandes des États concernés ou sur demande de bailleurs de fonds. Il s'agit d'un travail relativement lourd qui nécessite à minima l'intervention d'un expert juriste et d'un expert contrôle, avec des étapes de validation par ateliers.

D'après la FAO, le budget moyen nécessaire pour mettre totalement à niveau un État est d'environ 500 000 USD. Le fonds *Umbrella* devrait ainsi parvenir à appuyer une trentaine de pays dans le monde.

À côté du fonds *Umbrella*, la FAO dispose d'un fonds spécifique pour aider les représentants de pays en développement à assister aux réunions internationales (le *Trust Fund*).

2.1.2 La recommandation 12-07 de l'ICCAT

L'ICCAT a adopté en 2012 la **recommandation 12-07 concernant un système ICCAT de normes minimales pour l'inspection au port**, annulant et remplaçant la recommandation de l'ICCAT sur la révision du programme ICCAT d'inspection au port

¹⁹ Projet de mandat pour les mécanismes de financement prévus dans la partie 6 de l'AMREP : <http://www.fao.org/fi/static-media/MeetingDocuments/PSMA/Parties/inf6f.pdf>. Voir l'annexe 5 du rapport de la réunion d'Oslo.

²⁰ Il y a deux grands types de stratégies nationales vis-à-vis de l'AMREP : certains pays ratifient l'accord puis adaptent leur cadre national pour l'appliquer, alors que d'autres pays adaptent d'abord leur cadre avant de ratifier.



(rec. 97-10)²¹. La recommandation 12-07 de l'ICCAT a été adoptée à un moment où les contours du futur AMREP étaient connus (l'AMREP était alors ouvert à la signature). Elle est donc largement alignée sur les principes de l'AMREP mais concerne spécifiquement les activités de pêche qui tombent sous le mandat de l'ORGP (espèces hautement migratoires).

La recommandation 12-07 de l'ICCAT prévoit un système d'inspection au port qui s'applique aux navires étrangers, d'une longueur hors tout supérieure à 12 mètres et/ou affrétés²², ayant à leur bord des espèces gérées par l'ICCAT et/ou des produits de poisson provenant de ces espèces qui n'ont pas été préalablement débarqués ou transbordés dans un port

Chaque CPC souhaitant permettre l'accès à ses ports aux navires de pêche étrangers doit :

- Désigner un point de contact national
- Designer les ports auxquels les navires de pêche étrangers peuvent demander à accéder (ports désignés) en spécifiant le délai préalable de soumission de demande d'accès à ces ports désignés
- S'assurer qu'elle dispose de moyens suffisants pour mener des inspections dans chaque port désigné
- Fournir une liste des ports désignés au Secrétariat de l'ICCAT et tout changement ultérieur²³

Les navires étrangers souhaitant débarquer/transborder dans un port d'une CPC doivent procéder à la notification préalable au moins 72h avant l'heure estimée d'arrivée au port, avec informations suivantes :

- Identification du navire (identification externe, nom, État de pavillon, no de registre ICCAT, s'il existe, n° OMI, le cas échéant, et IRCS)
- Nom du port désigné, tel qu'il figure dans le registre ICCAT, auquel il souhaite accéder et motif de l'escale portuaire (débarquement et/ou transbordement)
- Permis de pêche ou, le cas échéant, tout autre permis dont le navire est titulaire autorisant d'apporter un support aux opérations de pêche d'espèces de l'ICCAT et/ou des produits de poisson provenant de ces espèces, ou le transbordement de produits de poisson connexes
- Date et heure d'arrivée estimées au port
- Les quantités estimées en kilogrammes de chaque espèce relevant de l'ICCAT et/ou de produits de poisson provenant de ces espèces conservés à bord, ainsi que les zones où les captures ont été réalisées. Si aucune espèce relevant de l'ICCAT et/ou aucun produit de poisson provenant de ces espèces ne sont conservés à bord, une déclaration « nulle » doit être transmise.
- Les quantités estimées en kilogrammes de chaque espèce relevant de l'ICCAT et/ou de produits de poisson provenant de ces espèces à débarquer ou à transborder, ainsi que les zones où les captures ont été réalisées.

Concernant l'inspection au port, chaque année, les CPC inspecteront **au moins 5 % des opérations de débarquement et de transbordement**, dans leurs ports désignés, au fur et à mesure que ces opérations sont réalisées par des navires de pêche étrangers.

La procédure d'inspection est la suivante :

²¹ Rec. 12-07 : <http://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-f/2012-07-f.pdf> (FR)
<http://www.iccat.int/Documents%5CRecs%5Ccompendiopdf-e%5C2012-07-e.pdf> (EN)

²² Une CPC peut décider de ne pas appliquer la Recommandation aux navires de pêche étrangers affrétés par ses ressortissants opérant sous son autorité et retournant à son port.

²³ Le Secrétariat de l'ICCAT garde un registre des informations.



- Inspecteur porteur d'un document d'identité délivré par la CPC du port
- Inspecteurs peuvent examiner l'ensemble des zones, ponts et locaux du navire de pêche, les prises (traitées ou non traitées), les filets ou autres engins, les équipements techniques et électroniques, les enregistrements des transmissions, ainsi que tout document pertinent, notamment les carnets de pêche, les manifestes de cargaison et les reçus et les déclarations des débarquements en cas de transbordement
- Inspecteurs peuvent entre autre poser des questions aux capitaines, aux membres de l'équipage ou à toute autre personne à bord du navire faisant l'objet de l'inspection.
- Inspecteurs contrôlent le débarquement ou le transbordement ainsi qu'une vérification par croisement des quantités par espèce consignées dans la notification préalable et des quantités conservées à bord
- L'inspecteur doit fournir au capitaine du navire de pêche étranger le rapport d'inspection incluant les éventuelles mesures qui pourraient être prises par la CPC du port. Le capitaine doit avoir la possibilité d'ajouter au rapport les observations ou objections éventuelles et de prendre contact avec l'État du pavillon
- L'inspecteur et le capitaine signent le rapport et un exemplaire doit être remis au capitaine. Une copie doit être transmise au Secrétariat de l'ICCAT (sous 14 jours)

En cas d'infraction, l'inspecteur doit :

- Consigner l'infraction dans le rapport d'inspection
- Transmettre le rapport d'inspection à l'autorité compétente de la CPC du port, qui doit en envoyer une copie dans les meilleurs délais au Secrétariat de l'ICCAT et au point de contact de l'État de pavillon et, le cas échéant, à l'État côtier pertinent et
- Dans la mesure du possible, assurer la sécurité et la pérennité des éléments de preuve de ces infractions. Si l'infraction doit être communiquée à l'État de pavillon afin qu'il prenne les mesures opportunes, la CPC du port fournira rapidement la preuve recueillie à l'État de pavillon.
- Si l'infraction est du ressort de la juridiction légale de la CPC du port, elle peut arrêter des mesures conformément à sa législation nationale et notifier à l'État de pavillon, à l'État côtier pertinent et au Secrétariat de l'ICCAT, qui publie ces informations sur la section sécurisée du site web de l'ICCAT
- Le cas échéant, doivent être communiquées à l'État de pavillon ou à l'État côtier pertinent, qui diligenteront une enquête et sanctions si nécessaire.
- Si l'inspection prouve que le navire faisant l'objet de l'inspection a participé à des activités de pêche INN (cf. rec. 11-18), la CPC du port le rapporte immédiatement à l'État de pavillon ou à la CPC côtière pertinente et le notifier au Secrétariat de l'ICCAT qui peut proposer l'inscription du navire sur le projet de liste IUU.

Le Secrétariat de l'ICCAT a développé une page internet pour aider à la mise en œuvre de cette recommandation²⁴. La page en question fournit des explications sur les procédures à suivre ainsi que la liste des ports autorisés et les points de contacts nationaux pour solliciter l'autorisation d'entrée. Le site l'ICCAT propose également un formulaire de demande d'entrée au port à soumettre par les navires, ainsi qu'un format standardisé de rapport d'inspection. Le site de l'ICCAT est également supposé communiquer les rapports d'inspections sur une partie du site protégée par un mot de passe. Toutefois, l'ICCAT reçoit très peu de rapports d'inspections (12 au total pour l'année 2015²⁵) et qui ont tous été soumis par le Cap Vert (7) et par le Maroc (5).

²⁴ <https://www.iccat.int/fr/portinspection.htm> (consulté le 10/10/2017)

²⁵ Source : rapport biennal 2015- 2016 – volume 4



La recommandation 12-07 prévoit qu'une attention particulière soit portée aux besoins particuliers des CPC en développement, les CPC devant leur fournir une assistance, soit directement, soit par l'intermédiaire du Secrétariat de l'ICCAT, pour le renforcement des capacités (assistance technique, financements, développement de système efficace d'inspection au port au niveau national, régional ou international et éviter la surcharge) ; faciliter leurs participations aux réunions et programmes de formation et évaluer leurs besoins quant à la mise en œuvre de cette recommandation. C'est dans ce sens que la **recommandation 14-08 visant à apporter un soutien à la mise en œuvre efficace de la recommandation 12-07 de l'ICCAT** concernant un système ICCAT de normes minimales pour l'inspection au port²⁶ a été adoptée. La recommandation 14-08 prévoit ainsi **un fonds spécial dédié au suivi, au contrôle et à la surveillance** (MCSF) qui sera mis en place pour appuyer et renforcer le développement et la mise en œuvre de systèmes efficaces d'inspection au port par les **CPC en développement** dans le but d'atteindre ou de dépasser les normes minimales établies dans la Rec. 12-07. Ces fonds devront être utilisés pour leur fournir une assistance technique pour les inspecteurs portuaires et les autres membres du personnel d'exécution. Cela peut inclure : la réalisation ou l'organisation d'activités de formation et l'appui à la participation du personnel concerné aux programmes de formation ou aux échanges par d'autres CPC.

En 2016, l'ICCAT a complété ces mesures en adoptant **la recommandation 16-18 qui établit les termes de référence d'un groupe d'experts en inspection au port pour le renforcement des capacités et l'assistance**²⁷. Le principal objectif de cette nouvelle recommandation liée aux recommandations 12-07 et 14-08 est de renforcer le processus d'identification et d'évaluation des besoins en matière de renforcement des capacités d'inspection au port et fournir une assistance en vue de garantir que le fond pour le suivi, contrôle et surveillance (fonds MCSF), établi dans la Recommandation 14-08, soit utilisé aussi efficacement que possible. En effet, les appels à demande d'assistance émis par l'ICCAT à la suite de l'adoption de la recommandation 14-08 n'ont suscité qu'un engouement très limité, et pas toujours pertinent, qui a motivé l'adoption de cette nouvelle recommandation. **Sous cette nouvelle initiative en faveur d'inspections harmonisées, le Secrétariat de l'ICCAT pourrait prochainement accroître son rôle opérationnel et en matière de renforcement des capacités.** Suivant les conclusions d'un groupe de travail ad-hoc réuni à Madrid en octobre 2017 sur la mise en œuvre de la recommandation 16-18, et sans préjudice de la décision de la Commission, le Secrétariat de l'ICCAT pourrait développer un rôle central dans l'opérationnalisation des inspections portuaires, à l'image de ce le Secrétariat de la CTOI a accompli (voir partie 3.2 page 29). **L'ICCAT devrait ainsi faire circuler prochainement auprès de ses CPC des questionnaires destinés identifier les besoins en matière de renforcement des capacités**, et travailler sur la publication de matériel d'accompagnement comme des manuels de procédures d'inspection et des manuels de formation.

2.1.3 Autres instruments pertinents

Instruments contraignants

Le droit de la mer et d'autres instruments juridiques internationaux non contraignants impliquent des mesures à prendre pour les États.

²⁶ <http://www.iccat.int/Documents%5CRecs%5Ccompendiopdf-f%5C2014-08-f.pdf> (FR)

²⁷ Rec. 16-18 TOR - recommandation de l'ICCAT visant à clarifier et compléter le processus de demande d'assistance aux fins du renforcement des capacités conformément à la recommandation 14-08 de l'ICCAT : <http://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-f/2016-18-f.pdf>.



La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 (CNUDM)

La CNUDM définit les tâches et responsabilités des États en tant qu'État du pavillon (application des règles devant être respectées par leurs propres navires quelle que soit leur zone d'opération) ou en tant qu'État côtier (application des règles devant être respectées par tous les navires dans les zones placées sous leur juridiction).

L'Avis consultatif rendu par le Tribunal International du Droit de la Mer dans l'affaire n° 21 rendu le 2 avril 2015²⁸ suite à la requête de la CSRP a confirmé la pleine responsabilité des États de pavillon en précisant que ceux-ci ont l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires (obligation de *due diligence*) de manière à s'assurer du respect des règles par leurs navires quelle que soit la zone d'opération de ceux-ci.

Accord des Nations-Unies sur la conservation et la gestion des stocks de poissons chevauchants et grands migrants, 1995 (dit accord sur les stocks de poissons - ASP)

L'ASP a pour objectif d'assurer la conservation et l'exploitation durable des stocks de poissons dans la ZEE et dans les eaux internationales par le développement de mécanismes de coopération par le biais des organisations internationales ou régionales appropriées. Ainsi, dans le cadre de la gestion des stocks chevauchants et poissons grands migrants, les États doivent convenir des mesures nécessaires de conservation des stocks en cause. Ils doivent aussi établir des règles de vérification des relevés de capture, assurer l'observation, le contrôle et la surveillance des navires de pêche au moyen de la mise en œuvre de mécanismes d'inspections nationaux et de mécanismes sous-régionaux et régionaux de coopération en matière de police ainsi que la mise en œuvre de programmes d'observation nationaux, sous-régionaux et régionaux auxquels doivent participer l'état du pavillon.

Par ailleurs, comme obligation, l'État côtier doit veiller à faire respecter les mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons par la mise en place de systèmes efficaces d'observation, de contrôle et de surveillance.

En ce qui concerne l'État du port, l'article 23 de l'Accord lui confère le droit et l'obligation de prendre des mesures concernant le contrôle documentaire, la régularité des engins de pêche, les captures à bord des navires etc.). Il prévoit la mise en place de mesures de contrôle pouvant être prises par les États côtiers. Il autorise, en particulier, l'État côtier à procéder, en cas d'infraction, à l'inspection de navires battant pavillon d'un autre État. Il fixe également les obligations de l'État de pavillon en matière de respect de la réglementation et de répression des infractions.

La Guinée, la Guinée Bissau, la Mauritanie et le Sénégal ont ratifié cet accord. Notons qu'il est entré en vigueur en 2001 alors que la plupart des ORGP avaient été créées avant, ce qui créé un décalage.

Instruments non-contraignants

Par l'intermédiaire de la FAO, la communauté internationale a adopté une série d'instruments non contraignants qui visent notamment à fournir des guides de bonne pratique aux États concernés pour assurer le respect des standards internationaux en matière de gouvernance des océans. La lutte contre les pratiques de pêche illégales figure en bonne place dans la plupart de ces instruments.

Code de conduite pour une pêche responsable, 1995 (CCPR)

En application des directives de ce Code, les pays dont les navires pêchent au-delà de leurs eaux sous juridiction nationales ont la responsabilité de garantir que ces navires

²⁸ Voir : <https://www.itlos.org/fr/affaires/role-des-affaires/affaire-no-21/>.



sont en possession des certificats adéquats et qu'ils sont autorisés à pêcher. Ils doivent ainsi conserver des registres détaillés des navires qui pêchent au-delà de leurs propres eaux sous juridiction nationale.

D'importantes responsabilités de l'État du pavillon y sont précisées notamment en ce qui concerne ses navires et leurs équipages qui opèrent en haute mer ou dans les eaux sous juridiction d'autres États. Leurs navires et leurs engins de pêche utilisés doivent être immatriculés et marqués en bonne et due forme, et être autorisés à pêcher par les autorités compétentes. En cas d'activités de pêche INN par un navire battant son pavillon, des sanctions allant jusqu'au retrait ou à la suspension de l'autorisation pourront être prononcées. Concernant les responsabilités de l'État du Port, le CCPR requiert l'assistance à l'État du pavillon en cas d'infraction notamment aux mesures de conservation et de gestion des ressources halieutiques, que ce soit en haute mer ou dans les eaux sous juridiction nationale d'un État tiers.

Le plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN, 2001 (PAI-INN)²⁹

Le PAI-INN a pour objectif de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN en proposant à tous les États des mesures systématiques, efficaces et transparentes à mettre en œuvre par le biais, notamment, d'ORGP appropriées, établies conformément au droit international (section III§8).

Conformément à l'approche globale et intégrée prônée par la FAO, le PAI-INN vise à responsabiliser comme à impliquer tous les acteurs de l'activité halieutique, les États et les organisations internationales, les entités et les pêcheurs. Il met plus particulièrement l'accent sur les obligations des États, et en premier lieu celle de l'État du pavillon. Il est toutefois facultatif (section II§4).

Il prévoit plusieurs **mesures du ressort de l'État du port** dans les paragraphes de 52 à 64. Le paragraphe 52 spécifie que l'État du port devrait prévoir des mesures conformes au droit international lui permettant de contrôler les navires de pêche afin de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN. Ces mesures devront être appliquées de manière équitable, transparente et non discriminatoire. Les autres mesures se rapportent à :

- La demande préalable d'autorisation d'accès au port exprimée suffisamment à temps en fournissant des informations sur la quantité de poisson à bord ;
- Le refus d'accès au port d'un navire par l'État du port dans le cas où des activités de pêche INN sont établies et l'État du pavillon concerné est informé ;
- La désignation des ports accessibles aux navires étrangers, et à la capacité de ces ports à effectuer les inspections nécessaires ;
- La communication des résultats des inspections à l'État du pavillon, aux États côtiers et aux organisations régionales de gestion des pêches compétentes ;
- La confidentialité des informations recueillies conformément aux législations nationales des États ; l'établissement et la publication d'une stratégie et des procédures nationales régissant le contrôle par l'État du port, la formation des agents de contrôle de l'État du port ainsi que le renforcement des capacités ;
- La collaboration bilatérale, multilatérale ou dans le cadre des organisations régionales de gestion des pêches pour la mise en place de mécanismes de contrôle, d'imposition de sanctions et de partage d'information convenus entre membres.

²⁹ Plan d'action international visant à prévenir, contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adopté par consensus lors de la 24^{ème} session du Comité des pêches de la FAO le 2 mars 2001, disponible à l'adresse suivante : <http://www.fao.org/DOCREP/003/y1224f/y1224f00.HTM>



En vue d'adopter les mesures du PAI-INN de façon cohérente, les pays ont été encouragés à développer leurs propres plans d'action nationaux en sélectionnant des mesures du Plan d'action, et en les adaptant à leur cas spécifique.

Directives volontaires pour la conduite de l'État du pavillon, 2013³⁰

Ces Directives sont axées sur la responsabilité de l'État du pavillon, dans l'attribution de son pavillon à des navires de pêche et le contrôle de ceux-ci. Il est responsable de la vérification du respect des réglementations, y compris des mesures de gestion de la pêche, des conditions de travail, des normes sanitaires, etc. par le navire.

2.2 Situation des inspections portuaires dans les États membres de la COMHAFAT

Méthodologie

La situation des États membres de la COMHAFAT vis-à-vis de l'inspection portuaire a été appréhendée principalement par l'analyse des réponses à un questionnaire soumis aux différents points de contacts de l'organisation. La version française du questionnaire est en annexe 1 à ce rapport. La période de consultation a démarré début septembre 2017 et s'est achevée vers la mi-novembre 2017.

Sur un total de 22 questionnaires soumis, 12 États³¹ avaient répondu (55%) à la date du 15 décembre 2017, parmi lesquels 4 États ayant déjà ratifié l'AMREP et 3 États concernés par les mesures ICCAT de contrôle au port (rec. 12-07). L'échantillon disponible permet par conséquent de dégager des tendances. Les situations des États membres qui ont répondu sont présentées en annexe 2.

2.2.1 Le cadre juridique

Les mesures du ressort de l'État du port sont basées sur des normes et des critères minimaux convenus d'ordre juridique et opérationnel. Elles énoncent par exemple des règles pour le refus d'entrée au port ou d'utilisation du port aux navires susceptibles d'avoir pratiqué la pêche INN ou des activités connexes telles que transbordement ou avitaillement. **L'application des normes minimales dans la législation nationale, fondée sur les accords internationaux et régionaux, est indispensable au succès de ces mesures** comme le rappelle l'article 5 de l'AMREP.

Les aspects opérationnels comme le mode de décision, la communication de données, l'évaluation des données communiquées, les inspections et les communications, peuvent faire l'objet de procédures convenues ; mais ces dernières doivent avoir des bases solides dans la législation nationale pour les aspects tels que le signalement de navires, l'autorité des inspecteurs des pêches et les éléments de preuve. **Même des inspecteurs dûment formés ne peuvent fonctionner efficacement sans que le droit ne leur confère l'autorité voulue.**

En réponse aux questionnaires, **tous les États membres de la COMHAFAT qui ont répondu ont signalé que le cadre juridique national devait encore faire l'objet d'ajustements** pour permettre d'intégrer les normes régionales et internationales d'inspection portuaires, voire dans certains cas, devait faire l'objet d'une refonte substantielle. Certains pays signalent que les dispositions générales de lutte contre la pêche INN existent bien dans la Loi cadre, mais qu'elles restent difficilement applicables

³⁰ <http://www.fao.org/3/42d15218-de5e-479b-8a3e-785aa0015b7e/i4577t.pdf>.

³¹ Les douze États ayant renvoyé un questionnaire dûment renseigné au 15/12/2017 sont du nord au sud : le Maroc, le Sénégal, la Gambie, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun, Sao Tomé et Principe, l'Angola et la Namibie.

en raison de l'absence de textes d'application (décrets, arrêtés, circulaires). L'ajustement des textes d'application demande des efforts importants car ils sont potentiellement nombreux, en nécessitant des approches techniques détaillées et cohérentes entre elles sans pour autant créer des obligations qui n'auraient pas été prévues par la Loi cadre. A titre d'exemple, la Côte d'Ivoire nous a mentionné avoir du introduite certaines dispositions dans la Loi cadre de 2016 puis rédiger / adopter 12 décrets, une ordonnance et une dizaine d'arrêtés pour assurer la pleine transposition de l'AMREP dans le cadre réglementaire national.

À noter que le manque d'adaptation du cadre réglementaire n'est pas une spécificité des États membres de la COMHAFAT. Une étude de 2012 sur la législation des pêches dans huit pays de la région du sud-ouest de l'océan Indien³² a révélé sur 51 dispositions législatives pertinentes, 15 (soit 30%) n'avaient été promulguées par aucun pays, et, 9 autres dispositions (soit 18%) n'avaient été promulguées que par un seul de ces 8 pays. Cela montre que les textes d'application de près de la moitié des dispositions étaient inexistantes, ou exceptionnellement faibles.

Dans la région du Pacifique ouest et central, une autre étude³³ a porté en 2013 sur la législation dans 15 pays. Sur 90 possibilités au total (15 pays x 6 dispositions), 56 (soit 62%) n'avaient donné lieu à une législation d'application dans aucun pays. Dans cette région, où l'étude n'a porté que sur les dispositions centrales, les textes d'application de plus des trois-quarts des dispositions étaient inexistantes, ou notoirement faibles.

Les principales composantes des cadres réglementaires qui posent problèmes d'après les réponses reçues au questionnaire sont indiquées dans la figure ci-dessous.

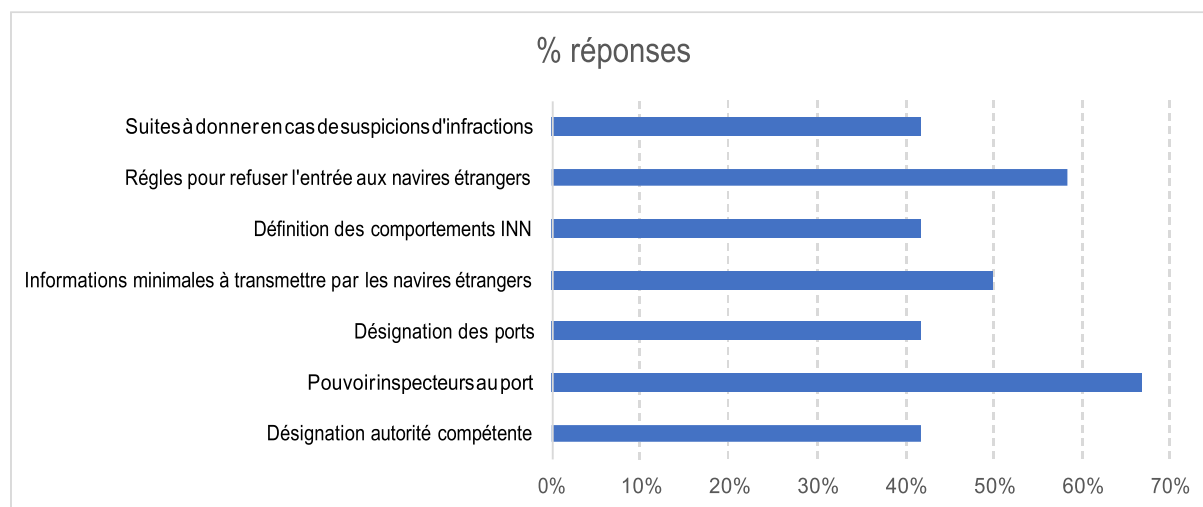


Figure 3 : Principales composantes du cadre réglementaire que les États signalent comme devant être renforcées en vue de faciliter la pleine efficacité des inspections au port

Source : d'après questionnaires remplis et retournés à la date du 15/12/2017

Le pouvoir des inspecteurs

³² South West Indian Ocean Fisheries Project. 2012. Swan J. Consultancy For The Harmonization of Fisheries Legislation and Assessment of the Implementation of Fisheries Management Plans and Rights Based Management in the South West Indian Ocean [anglais uniquement]. http://awsassets.panda.org/downloads/harmonisation_of_legislation_report_1.pdf (consulté le 12/10/2017)

³³ ACP Fish II Project. 2013. Final Report Technical Assistance for a Regional Port State Measures Training Workshop PAC – 2.2 – B12 Western and Central Pacific Ocean [anglais uniquement]. http://acpfish2-eu.org/uploads/projects/id223/FTR_new.pdf (consulté 2017)



La **définition réglementaire du pouvoir des inspecteurs** est selon les réponses reçues, la première composante du dispositif réglementaire qui doit être renforcée.

Les textes doivent en effet énoncer de façon claire les droits des inspecteurs pour accéder aux informations importantes nécessaires à l'inspection, tel que l'accès aux documents de bord ou à certaines parties du navire comme les cales ou les engins de pêche pour satisfaire aux procédures définies dans l'annexe B de l'AMREP, sans pour autant occasionner une gêne disproportionnée pour le navire concerné. La réglementation doit également prévoir les obligations de coopération des capitaines des navires pour la fourniture des informations demandées et la sécurité des inspecteurs notamment lors des opérations d'embarquement et de débarquement et lors des visites du navire.

Suite à donner en cas d'infraction

Les mécanismes réglementaires doivent pouvoir établir de manière claire les suites à donner en cas de détection de comportement INN, comprenant l'interdiction d'accès au port si le caractère INN des opérations est avéré avant l'entrée et la suite à donner si des comportements INN sont détectés au moment de l'inspection. Les suites à donner doivent prévoir des mécanismes de recours des parties concernées, des procédures de traitement des dossiers par le pouvoir judiciaire (ou une commission *ad hoc* s'y substituant comme une commission d'arraisonnement) prévoyant des échanges d'information avec l'État du pavillon conformément aux dispositions de partie 5 de l'AMREP.

Suivant les informations transmises, **la moitié des États qui ont répondu à notre questionnaire n'ont pas de tels dispositifs inclus dans leurs réglementations**, ce qui prévient *de facto* l'engagement de poursuites le cas échéant et donc annule les effets de l'inspection portuaire en donnant un mauvais signal d'impunité relative aux opérateurs de la pêche INN.

La définition de comportements INN

La réglementation nationale doit spécifier les types d'infractions qui conduisent à qualifier le comportement INN d'un navire avec suffisamment de précision. A cet égard, il convient de relever que la définition de la pêche INN donnée par la FAO dans le plan d'action international et reprise de manière quasi-universelle ne constitue pas une base suffisamment robuste sur laquelle les inspecteurs peuvent s'appuyer car trop générale et sujettes à des redondances entre le I, le N et le N (FAO, 2015³⁴). À l'instar de ce qui a été fait par les ORGP ou certaines entités de pêche, **la réglementation nationale devrait prévoir les types d'infraction qui permettent de qualifier sans ambiguïté le caractère INN des opérations de pêche d'un navire donné**. L'encadré suivant présente l'exemple de la réglementation marocaine en la matière. Plusieurs autres entités (UE, USA, ORGP) ont également adopté des définitions opérationnelles de la pêche INN.

Encadré 1 : Exemple de définition de comportements de pêche INN par un navire : cas de la législation du Maroc (Loi 15-12 relative à la prévention et à la lutte contre la pêche INN et complétant le dahir n°1-73-255 formant règlement sur la pêche maritime

Article 5 de la Loi 15-12 relative à la prévention et à la lutte contre la pêche INN adoptée par le Royaume du Maroc

Un navire de pêche est considéré avoir été utilisé pour la pratique d'une pêche INN :

³⁴ FAO. 2015. Report of the Expert Workshop to Estimate the Magnitude of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing Globally, Rome, 2–4 February 2015. FAO Fisheries and Aquaculture Report No. 1106. Rome. 53 pp. <http://www.fao.org/3/a-i5028e.pdf> (consulté le 13/10/2017)



1. S'il est démontré que la pêche a été effectuée avec ce navire en violation des mesures de conservation et de gestion applicables aux espèces pêchées dans la zone de pêche considérée dans les cas suivants :

- la pêche sans Autorisation, licence ou tout document équivalent, en cours de validité et délivrée audit navire par l'autorité compétente, compte tenu de la pêche exercée et du lieu de pêche considéré ;
- la pêche dans une zone maritime dans laquelle celle-ci est interdite pour la ou les espèces concernées, ou au cours d'une période de fermeture de la pêche ;
- la pêche des espèces halieutiques alors qu'il ne bénéficie pas de quota ou après épuisement du quota dont il bénéficie lorsque la pêche desdites espèces est soumise à quota ;
- la pêche avec des engins de pêche interdits ou non réglementaires compte tenu de la pêche exercée ;
- la pêche d'espèces halieutiques dont la pêche est interdite ou n'ayant pas atteint la taille réglementaire requise, compte tenu de l'espèce considérée ;
- le défaut d'enregistrement et/ou de déclaration des captures conformément à la réglementation applicable en la matière.

2. Si le navire de pêche a procédé à un transbordement de produits halieutiques autrement que dans les conditions prévues [par la réglementation] ou s'il a participé à une opération conjointe de pêche avec un ou plusieurs navires de pêche figurant sur le registre des navires de pêche INN.

3. Si le navire de pêche est dépourvu d'immatriculation ou le tout document établissant sa nationalité.

4. Si les marques extérieures permettant l'identification du navire sont falsifiées, altérées ou rendues illisibles par quelque moyen que ce soit.

5. Si l'armateur du navire de pêche ou son représentant, ou le capitaine ou patron ou l'un des membres de l'équipage du navire a empêché ou entravé la mission des [inspecteurs officiels]

La moitié des États qui ont répondu ont indiqué ne pas avoir de définition de comportements INN dans leurs législations nationales ce qui amoindrit bien entendu les possibilités de mise en œuvre de l'AMREP, en la limitant virtuellement au cas des navires déjà convaincus de pêche INN et qui figurent sur les listes noires publiées. Pour les États qui ont répondu avoir dans leurs législations une caractérisation des comportements INN, il conviendrait de s'assurer que cette **définition est opérationnelle** et n'est pas une simple réplique de la définition adoptée par la FAO dans le PAI-INN.

Informations minimales à transmettre par les navires étrangers

La majorité des États qui ont répondu ont prévu les informations minimales à transmettre par les navires étrangers. Pour les autres, le travail reste à faire, en notant que l'annexe A de l'AMREP ou l'ICCAT sous la rec. 12-07 donnent la nature exacte des informations minimales à transmettre. La transposition de ces obligations dans la législation nationale est indispensable pour pouvoir être opposée aux navires qui ne les respectent pas.

Désignation des ports

La désignation des ports accessibles aux navires étrangers a été faite par la majorité des États qui ont répondu au questionnaire. La désignation des ports s'accompagne en général d'un délai pour la soumission des demandes d'accès au port. Reste que deux États pourtant parties de l'AMREP n'ont pas encore accompli cette démarche. On rappellera que la désignation de ports implique un engagement de l'État d'y affecter des



moyens suffisants pour mener les inspections (art. 7 de l'AMREP, point 9 de la rec. 12-07 de l'ICCAT).

2.2.2 Mécanismes de coopération inter-agences

Au total, 10 États sur les 12 qui ont répondu (83%) ont rapporté avoir un besoin pour la mise en place de mécanismes de coopération entre les agences ayant une compétence en matière d'inspection au port. Même si la plupart des États ont désigné une autorité compétente en matière d'inspection portuaire, notamment en réponse aux prescriptions de l'AMREP ou de la recommandation ICCAT 12-07, **les mécanismes de coopération entre les différentes agences nationales restent donc largement à préciser.** Impliquant souvent plusieurs Ministères (*inter alia* suivant les cas pêche, ports, transport, immigration, douanes, police, santé, environnement), les mécanismes doivent faire l'objet *a minima* de circulaires interministérielles coordonnées par la primature, ou de MoU spécifiques, qui définissent les responsabilités de chacun en évitant les duplications, en favorisant les synergies et en établissant un cadre clair de partage des informations.

Suivant les informations reçues, il existe dans certains pays des situations extrêmement dommageables pour la mise en œuvre d'inspections au port comme par exemple l'interdiction d'accès d'inspecteurs de la pêche aux zones portuaires réservées au commerce où des navires de transport ou des navires de grande taille peuvent pourtant s'arrêter. Suivant les informations transmises, la Côte d'Ivoire qui a réuni diverses administrations concernées au sein d'un Bureau d'inspection des navires de pêche et de soutien au port d'Abidjan, et le Sénégal qui travaille sur la constitution d'un guichet unique, sont des exemples de bonne pratique en ce domaine. Pour les États membres du CPCO, le groupe de travail sur la pêche a entrepris de faire fonctionner ensemble les différentes administrations concernées, à l'image de ce qui a été fait sous l'initiative *Fish i Africa* dans l'Océan Indien. L'approche a été adaptée aux situations de chaque pays membres du CPCO avec des situations relativement simples comme au Ghana où il existe déjà une *Fisheries Inspection Unit* qui regroupe la plupart des agences compétentes, à des situations plus complexes, ex. Bénin, où aucun mécanisme de coopération n'existe.

2.2.3 Nombre et capacités des inspecteurs portuaires

En ce qui concerne le nombre d'inspecteurs portuaires disponibles, seuls un quart des États qui ont répondu ont signalé des nombres suffisants pour assumer les contrôles au port. Les États en question ont des ports par lesquels d'importantes quantités de produits de la pêche transitent. Pour plus des trois quarts des États, dont certains ont des ports utilisés par des navires étrangers, le nombre d'inspecteurs est soit partiellement suffisant indiquant des difficultés potentielles lors de périodes chargées, ou insuffisant pour faire face aux besoins.

En ce qui concerne les capacités des inspecteurs, **seul deux États** (le Maroc et la Côte d'Ivoire) **ont déclaré avoir des inspecteurs d'un niveau de formation adéquat.** Pour tous les autres États, le niveau de formation n'est que partiellement suffisant (42%), mais il est globalement insuffisant pour 42% des États consultés.

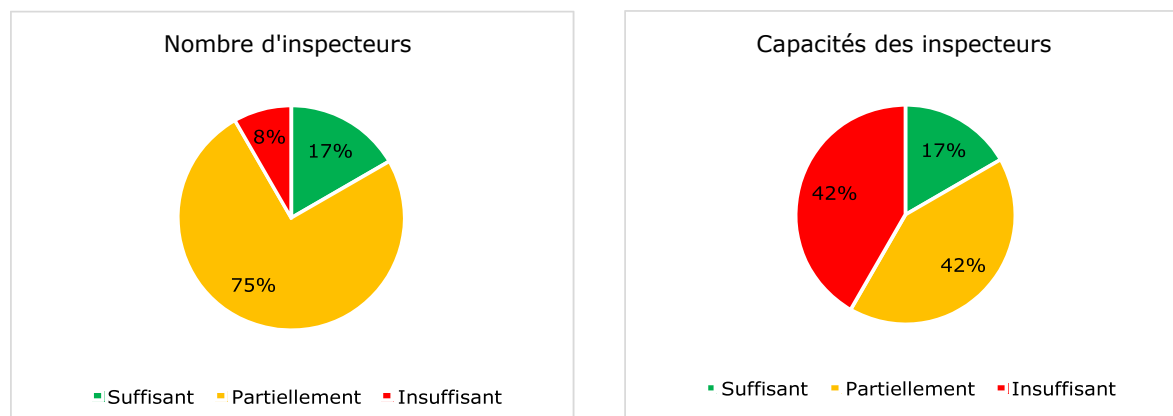


Figure 4 : État des corps d'inspecteurs portuaires en matière d'effectifs (gauche) et de niveau de formation (droit). Suffisant : vert, insuffisant : rouge, partiellement : orange

Source : d'après questionnaires remplis et retournés à la date du 15/12/2017

Un nombre d'inspecteurs partiellement suffisant ou insuffisant est une préoccupation car il indique que l'État n'est pas totalement en mesure d'assumer ses responsabilités en matière de contrôle, ce qui peut faciliter l'utilisation des ports par les navires INN. Les dispositions internationales applicables indiquent qu'**en désignant des ports, les États s'engagent à y affecter les moyens suffisants** (ex. art. 7 de l'AMREP). Certains États ont également fait part de préoccupations en relation avec la pyramide des âges des inspecteurs, trop déséquilibrée selon eux en faveur des anciens, ce qui suggère des insuffisances dans les modalités de gestion du personnel.

Un niveau de formation inadéquat est encore plus préoccupant car il suggère que les inspections menées ne sont probablement pas aussi efficaces qu'espéré. L'article 17 de l'AMREP met un accent sur le besoin en matière de formation car des inspecteurs insuffisamment formés ont également des conséquences néfastes pour la lutte contre la pêche INN.

D'après près des trois-quarts des États consultés, **la principale raison de l'insuffisance du niveau de formation est le manque de financements disponibles**. Les États ont ainsi des difficultés à assurer la formation initiale des recrues, mais plus encore à assurer **la formation continue des agents** pour des remises à niveau périodiques indispensables. Pour environ un-tiers des États, l'insuffisance du niveau de formation s'explique aussi par les difficultés à trouver des ressources techniques adaptées en formation (centres de formation, ateliers spécialisés).

Comme indicateurs de capacités opérationnelles, les informations reçues indiquent que 3 États ont défini des procédures opérationnelles standardisées d'inspection, ce qui permet d'assurer un niveau d'harmonisation comme attendu par l'art. 13 de l'AMREP au moins au niveau national. Pour 25% des États, la définition de procédures opérationnelles standardisées est un travail en cours. Par contre, il n'existe aucune procédure standardisée dans 42% des États consultés.

Près des deux-tiers des États qui ont répondu à notre questionnaire ont défini des formats de rapports d'inspection standardisés. Pour l'autre moitié, ce format standard d'inspection n'existe pas ou est en cours de définition. À noter que l'AMREP propose (annexe C) un format minimum qui peut être utilisé comme base de travail.

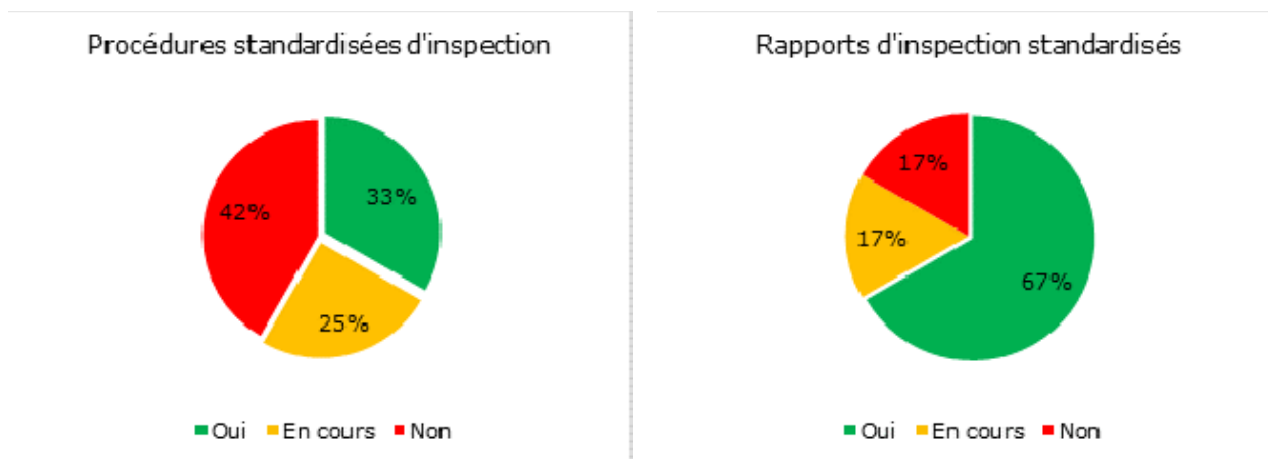


Figure 5 : Existence de procédures standardisées d'inspection (gauche) et de formats de rapports d'inspection standardisés (droite). Oui : vert, non : rouge, en cours : orange

Source : d'après questionnaires remplis et retournés à la date du 15/12/2017

2.2.4 Echanges internationaux d'informations

Les États consultés ont indiqué pour 83% d'entre eux avoir pris des dispositions pour échanger des informations à l'échelle régionale et sous-régionale. Dans la majorité des cas, les dispositions sont prises pour échanger avec les ORGP compétentes uniquement (ICCAT, SEAFO, CCAMLR) comme cela est prévu dans les mesures afférentes. Les États membres du CPCO ont souligné avoir pris des dispositions pour échanger des informations par le biais de l'ORP à l'échelle sous régionale notamment par le système mis en place sous l'initiative Groupe de Travail Pêche du CPCO. **Dans ce cadre du CPCO, les échanges d'informations se font en partie par un système électronique** (le logiciel Basecamp³⁵) mis en œuvre par le Groupe de Travail Pêche. En dehors de ce contexte particulier, les échanges se font sous des formats ad-hoc (téléphone, papier, email) en mode opportuniste.

Encadré 2 : Le Groupe de Travail Pêche en appui aux initiatives du CPCO en matière de lutte contre la pêche INN

Le Groupe de Travail Pêche du CPCO

Depuis 2014, le CPCO bénéficie d'un appui technique en matière de lutte contre la pêche INN. Appelée « Groupe de Travail sur la Pêche INN », cette initiative est financée par la coopération norvégienne (NORAD). Elle consiste à mettre à disposition du CPCO des équipes techniques qui permettent d'aider l'identification des navires de pêche ayant des comportements INN par l'exploitation de plusieurs sources de données et de faciliter la coopération entre les différentes agences concernées à l'intérieur des États membres et plus largement entre les États membres du CPCO. Le Groupe de Travail apporte également une assistance aux institutions judiciaires en charge de la poursuite des contrevenants. Pour atteindre ses objectifs, le Groupe de Travail met en œuvre les actions suivantes :

- Mise en œuvre d'une plate-forme informatisée (logiciel Basecamp ®) d'échange d'informations entre les pays, incluant les navires licenciés et des alertes ;
- Soutien à la création, à l'animation et au fonctionnement de groupes de travail nationaux inter-agences ;
- Organisation de séminaires de formation régionaux ciblés sur certaines spécialités (inspections au port, analyses d'image, AIS et VMS, etc.) avec près de 200 agents

³⁵ Basecamp est un logiciel commercial de gestion d'activités d'équipes. La version de base a été achetée par le Groupe de Travail et paramétrée pour appuyer la gestion des activités des équipes d'inspection portuaire des États parties du CPCO. Le logiciel permet d'échanger des informations par le biais d'une plate-forme sécurisée.



bénéficiaires (2016)

- Appui d'experts pour l'adaptation de la réglementation, l'identification de comportements INN, la vérification de documents navires, la poursuite des contrevenants

Les équipes techniques en question sont des experts internationaux recrutés par des sociétés privées spécialisées dans la lutte contre la pêche INN. D'après les rapports publiés (voir site du CPCO), le Groupe de Travail est parvenu à déjouer plusieurs tentatives de pêche INN, avec l'identification de navires INN et l'application de sanctions.

Le Groupe de Travail est sur le point de terminer une première phase (fin au 30 juin 2018). La coopération norvégienne a donné son accord de principe pour une seconde phase de 4 années (2018-2022). En termes financiers, l'engagement de la coopération norvégienne représente un budget moyen d'environ 600 000 EUR par an.

Source : d'après échanges avec CPCO et TMT

2.2.5 Synthèse de la situation des États membres de la COMHAFAT

La pleine adaptation du cadre réglementaire, que la FAO considère comme l'un des principaux piliers de l'application de l'AMREP, **reste à mettre en œuvre dans pratiquement tous les États qui ont répondu**. Comme évoqué ci-dessus, ce n'est pas une spécificité régionale, mais un aspect que l'on retrouve dans la plupart des pays en développement dans le monde. Les besoins en matière d'adaptation du cadre réglementaire sont difficiles à identifier avec précision sans une évaluation détaillée des différents textes en vigueur dans les États. Si les Lois cadres semblent généralement prévoir les principales dispositions de l'AMREP, les principales défaillances se trouvent dans les décrets, arrêtés et circulaires qui définissent en termes précis et opposables les modalités de mise en œuvre de l'AMREP. Suivant l'expérience issue de programmes en cours (PRAO de la Banque mondiale notamment), l'adaptation du cadre réglementaire est un processus relativement long qui demande une expertise technique et juridique pour évaluer le cadre existant et préparer les textes, ou modifier les textes existants, pour une pleine adaptation. Ce processus demande également un engagement politique assez fort de la part des gouvernements concernés pour mener à bien un processus suivant les règles constitutionnelles applicables. Il y a malheureusement en Afrique occidentale des exemples de textes réglementaires pêche qui ont mis des années avant d'être adoptés faute d'un soutien adéquat du gouvernement.

Les mécanismes de coopération inter-agences, qui sont également considérés par la FAO comme étant un pilier de l'application de l'AMREP, **sont pratiquement inexistant pour presque tous les États qui ont répondu**. L'absence de mécanismes de coopération diminue l'efficacité et l'efficacité des inspections. La question des mécanismes de coopération entre les agences nationales est un problème récurrent et il a déjà été identifié pour d'autres fonctions comme l'établissement de fichiers navires (compétences pêche et transport) dans divers États membres de la COMHAFAT. Comme pour la révision du cadre réglementaire, la mise en réseau des différentes agences nationales impliquées demande une volonté politique forte car engageant la responsabilité de Ministères différents, pas toujours habitués à échanger entre eux et soucieux de conserver leurs prérogatives. Suivant l'expérience conduite par le Groupe de Travail du CPCO, les mécanismes de coopération inter-agences peuvent être initiés par la **création de groupes travail nationaux**, et formalisés par voie de circulaire interministérielle ou conclusion de MoU spécifiques. La composition des groupes de travail nationaux demande en préalable une identification précise des rôles et responsabilités de chaque entité gouvernementale qui ont compétence en matière de SCS pour un premier cercle (pêche, douanes, armée, autorités portuaires, santé, immigration) et dans les poursuites dans un second cercle (police, autorités judiciaires).



Les mécanismes de coopération inter-agences sont susceptibles de renforcer les capacités des inspecteurs au port. Il y a en effet matière pour les inspecteurs pêche à capitaliser sur l'expérience des autres inspecteurs acquises par la mise en œuvre d'autres types d'inspection, comme les inspections des navires de commerce sous le mémorandum d'Abuja ou les inspections conduites par le CRESMA en matière de sécurité maritime.

Enfin, il ressort de ce recensement que **les besoins en formation des agents en charge des inspections portuaires sont importants dans pratiquement tous les États**. La question de l'augmentation des capacités des corps d'inspection est relativement centrale dans les programmes en cours des bailleurs, avec des modules de formation qui ont été dispensés dans beaucoup de pays sous différentes initiatives nationales ou internationales (PRAO, Groupe de Travail CPCO). Cependant, pour être pleinement efficaces, ces programmes de formation doivent pouvoir venir en accompagnement de stratégies de gestion du personnel d'inspection par les États concernés (identification des besoins en termes de contenu et de fréquence des formations) qui semblent manquer d'après les réponses reçues. A noter aussi que l'adoption de règles de travail communes peut apporter une solution au manque d'inspecteurs signalés par certains États en mutualisant les forces et moyens des différentes agences impliquées.

Finalement, **sous l'initiative sous-régionale du CPCO, les États concernés ont pu mettre en œuvre des systèmes d'échanges informatisés d'informations**. Pour les autres États, les échanges se font de manière ad-hoc. En marge de ce questionnaire, plusieurs États se sont signalés être relativement démunis en termes de ressources pour vérification des informations transmises par les navires étrangers en l'absence de fichiers de référence sur les navires (ex. registres sous-régionaux ou internationaux), en dehors des fichiers de référence qui existent par le biais des ORGP mais qui ne concernent que les pêcheries tombant sur leurs mandats (ex. la liste ICCAT ou SEAFO des navires autorisés et la liste ICCAT ou SEAFO des navires INN). Les États ont également souligné de grandes difficultés pour échanger avec les États de pavillon concernés en l'absence de listes de points de contact dès lors qu'il s'agit de flottes de pêche lointaines (ex. Belize, Saint Vincent Grenadines).

2.3 Les attentes des États membres de la COMHAFAT vis-à-vis d'un PRHIP

Les questionnaires soumis aux États membres de la COMHAFAT ont été l'occasion de les solliciter sur leurs attentes vis-à-vis d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire donc dans des domaines qui ne sont pas de la compétence exclusive des États comme le pouvoir des inspecteurs ou les mécanismes de coopération inter-agences.

Comme le montre le graphique suivant, l'intégralité des États qui ont répondu attendent d'un programme régional principalement **i) un dispositif régional de formation des inspecteurs nationaux**, ce qui sous-tend la définition de cursus harmonisé et l'existence de ressources pour dispenser ces formations et **ii) la mise en œuvre de plates-formes d'échanges d'informations entre les États**. Ce dernier point fait partie des fonctions qui incombent à la FAO et qui sera prochainement traitée (voir page 8). L'ICCAT se prépare également à mettre en œuvre ce type de plate-forme d'échange, mais pour les pêcheries tombant sous son mandat (voir page 12). Étant donné les synergies et complémentarités entre ces deux initiatives, il est probable que les deux organisations s'entendent avec d'autres organisations concernées pour définir une plate-forme d'échange commune et de portée pratiquement universelle.

Une autre demande importante des États qui ont répondu (92%) est **la coordination régionale des interventions de différents bailleurs de fonds**. La demande est légitime car la FAO, l'UE ou la Banque Mondiale, pour ne citer que les principaux, ont tous mis en place des dispositifs de soutien, et on comprend que les différents États puissent avoir des problèmes de lisibilité des actions prévues par ces partenaires au développement, et donc d'accessibilité à ces programmes.

Il existe aussi une demande pour **la définition de procédures régionales standardisées d'inspection portuaire** (83% des États consultés). Cette demande est motivée par un besoin d'avoir des inspections d'un même niveau dans les différents ports de la région COMHAFAT. Elle est complémentaire de la demande décrite plus haut en matière de formation car des procédures régionales standardisées ne seront efficaces que si elles sont exécutées par des agents dûment formés.

A noter que certains États (8 sur les 12 qui ont répondu) ont également émis le vœu qu'un programme régional soit en mesure **d'organiser des inspections conjointes**, à l'image de l'organisation de telles inspections par l'UE (voir partie 3.1 Benchmarking). Au travers de sa Directive 03/2014, l'UEMOA porte également cet objectif. C'est un objectif ambitieux qui permettra d'établir une certaine impartialité entre les pays. Cela étant dit, ce type d'inspection conjointe nécessite de déléguer certaines fonctions régaliennes de police à des inspecteurs d'autres origines. C'est juridiquement possible, mais cela nécessitera des aménagements spécifiques dans les législations des États de port concernés. L'expérience des plans de déploiement communs de l'UE indique que la participation d'inspecteurs de différents États membres sur le territoire d'un État membre nécessite un cadrage juridique extrêmement précis relatif aux pouvoirs et mandats des différents intervenants.

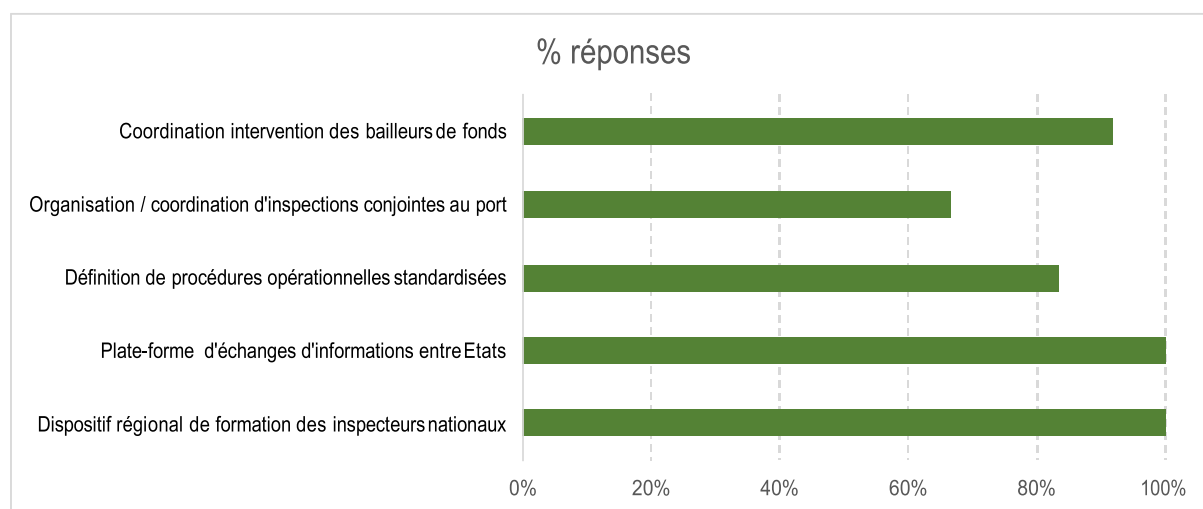


Figure 6 : Principales attentes des États membres de la COMHAFAT vis-à-vis d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire.

Source : d'après questionnaires remplis et retournés à la date du 15/12/2017

3 Benchmarking : leçons tirées d'expériences comparables

3.1 Le dispositif de l'Union européenne



En 2007, l'UE a adopté une nouvelle approche globale destinée à éradiquer la pêche INN. L'objectif de l'ensemble de ces mesures est de fermer le marché européen aux pêcheurs pirates, en mettant en place des mécanismes qui ne se limitent pas à des inspections en mer et dans les ports de pêche (règlement INN), mais qui permettent aussi d'assurer un contrôle réel de toute la chaîne d'approvisionnement, du filet à l'assiette³⁶.

Trois dispositifs soutiennent l'action de l'UE : le règlement INN, le règlement contrôle et l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches.

Le règlement INN

L'UE s'est dotée d'une politique de lutte contre la pêche INN en adoptant le Règlement (CE) no 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée³⁷. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

Cette réglementation prévoit un système de traçabilité qui garantit que tous les produits de la pêche proposés à la vente dans l'UE ont été capturés en toute légalité par des navires disposant des autorisations de pêche adéquates.

L'article 3 établit une liste de comportements qui permettent d'évaluer l'implication d'un navire dans la pêche INN, soit, en résumé, lorsqu'ils ne possèdent pas de permis de pêche en cours de validité, négligent de transmettre ou d'enregistrer les données de capture, pêchent dans une zone interdite, pêchent des espèces non autorisées, utilisent des engins interdits ou non conformes, falsifient ou dissimulent leur identité, falsifient ou dissimulent des éléments de preuve concernant une enquête, entravent le travail des inspecteurs, embarquent, transbordent ou débarquent du poisson en-dessous de la taille réglementaire, participent à des activités avec des navires figurant sur la liste des navires INN, exercent des activités de pêche dans une zone couverte par une ORGP sans respecter les mesures de conservation et de gestion de cette organisation, et battent pavillon d'un État non partie à cette organisation, ou ne coopérant pas avec cette organisation et/ou est un navire apatride.

La Commission organise un système d'identification des pays tiers qui ne coopèrent pas dans la lutte contre la pêche INN. En outre, le règlement élabore un dispositif de sanctions qui pourront être appliquées par les États membres³⁸. Par ailleurs, la Commission a prévu que l'action de l'UE soit menée en coordination avec l'action des ORGP³⁹.

³⁶ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 17 octobre 2007 relative à une nouvelle stratégie communautaire en vue de prévenir, de décourager et d'éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, COM (2007) 601 final.

³⁷ Règlement (CE) no 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE L 286/1 du 29/10/2008, modifiant les règlements (CEE) no 2847/93, (CE) no 1936/2001 et (CE) no 601/2004 et abrogeant les règlements (CE) no 1093/94 et (CE) no 1447/1999.

³⁸ Ces derniers appliquent des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives à l'encontre des personnes physiques ou morales liées aux activités INN. Une sanction maximale d'un montant égal à au moins cinq fois la valeur des produits de la pêche obtenus est prévue dans le cadre de ladite infraction. En cas d'infraction répétée sur une période de cinq ans, les États membres imposent une sanction maximale d'un montant égal à au moins huit fois la valeur des produits de la pêche obtenus dans le cadre de ladite infraction (art. 37 à 47).

³⁹ Enfin, le règlement souligne que la lutte contre la pêche INN passe par un renforcement de la coopération entre les autorités administratives des États membres ainsi qu'avec les autorités administratives des pays tiers et la Commission.



La Commission a créé le système d'information sur la pêche INN afin d'aider les autorités administratives à prévenir ce type d'activités et de faciliter les enquêtes et la poursuite des contrevenants (assistance mutuelle, art. 51). Enfin, ce règlement impose des conditions d'exportations vers l'UE aux pays tiers. Chaque produit de la pêche importé par l'Union doit être certifié, attestant qu'il a été pêché légalement. Cela sous-entend que les autorités locales soient capables de produire des documents crédibles sur la capture des poissons.

S'agissant des **conditions d'accès aux ports des navires de pays tiers dans les ports des États membres** le règlement INN prévoit les dispositifs suivants, en imposant aux navires de pêche de pays tiers de remplir ces conditions pour accéder aux ports UE et bénéficier des services portuaires pour débarquement et/ou transbordement (art. 4), sauf en cas de force majeure (cf. art. 18 CNUDM) :

- des **ports « désignés »**, c'est-à-dire que **seules les installations des ports désignés par les États membres de l'UE sont ouvertes aux navires des pays tiers** (art. 5)⁴⁰, avec mise à jour annuelle des ports désignés
- un système de **notification préalable**, au moins 3 jours ouvrables⁴¹, contenant (art. 6) :
 - l'identification du navire
 - le nom du port désigné de destination et la finalité de l'escale, du débarquement, du transbordement, ou de l'accès aux services
 - l'autorisation de pêche ou, s'il y a lieu, l'autorisation de soutenir des opérations de pêche ou de transborder des produits de la pêche
 - les dates de la sortie de pêche
 - la date et l'heure estimées d'arrivée au port
 - les quantités de chaque espèce détenues à bord ou, s'il y a lieu, un rapport négatif
 - la ou les zones où est réalisée la pêche ou où est effectué le transbordement, que ce soit dans les eaux communautaires, dans des zones sous juridiction ou souveraineté d'un pays tiers ou en haute mer
 - les quantités de chaque espèce à débarquer ou à transborder
 - Un **certificat de capture** si le navire détient des produits de la pêche⁴²
- Délivrance d'une **autorisation d'accès au port** si conditions précédentes sont réunies (art. 7)
- Soumission d'une **déclaration** faisant état, par espèce, des quantités de produits de la pêche à débarquer ou à transborder, la date et le lieu de chaque capture (si possible électronique) (art. 8)

Concernant les **inspections au port** :

- Inspection par les États membres d'au moins 5% des opérations de débarquement ou de transbordement
- Inspection systématique pour certains cas :
- Inspection par agents des zones, ponts, pièces du navire, captures, filets, engins, équipements et documents
- Contrôle de la totalité des opérations débarquement/transbordement et vérification croisée des quantités déclarées
- Rédaction d'un rapport d'inspection par un agent autorisé.

⁴⁰ Les transbordements entre navires de pays tiers et navires de l'UE sont interdits en mer et ne peuvent avoir lieu que dans ces ports désignés (art. 4.3, 4.4 et 8).

⁴¹ 4 heures par dérogation et possible recours à un formulaire simplifié, voir règlement d'application art. 1 et 2.

⁴² Le certificat de capture est un document très important qui garantit que les produits importés dans l'UE ne proviennent pas de la pêche INN. Ces certificats sont délivrés par l'État du pavillon. Ils accompagnent les produits de la pêche tout au long de la chaîne d'approvisionnement pour faciliter les contrôles (art. 12 à 22).



Le règlement d'application précise des **critères à prendre en compte pour déterminer les navires sujets à l'inspection** (stratégie basée sur les risques) sont les suivants (art. 4) :

- Espèces faisant l'objet d'un plan de gestion ou d'un plan de reconstitution
- Navire de pêche suspecté de ne pas mettre en œuvre les dispositions relatives au système VMS
- Navire de pêche n'ayant pas fait l'objet d'un contrôle au port dans l'État membre du port au cours des trois derniers mois
- Navire de pêche n'ayant pas été contrôlé par l'État membre du port au cours des six derniers mois
- Navire de pêche ne figurant pas sur la liste des établissements en provenance desquels les importations de certains produits d'origine animale sont autorisées
- Importations, exportations ou échanges de produits de la pêche issus d'espèces à forte valeur commerciale
- Introduction de nouveaux types de produits de la pêche ou apparition de nouvelles structures d'échanges
- Incohérences entre la structure des échanges et les activités de pêche de l'État du pavillon qui sont connues, notamment en ce qui concerne les espèces, les volumes ou les caractéristiques de sa flotte de pêche
- Incohérences entre la structure des échanges et les activités du pays tiers liées à la pêche qui sont connues, notamment en ce qui concerne les caractéristiques de son secteur de la transformation ou de ses échanges de produits de la pêche
- Structure des échanges non justifiée en termes économiques
- Participation d'un opérateur nouvellement établi
- Augmentation significative et soudaine des volumes d'échanges concernant telle ou telle espèce
- Présentation de copies des certificats de capture accompagnant les déclarations de transformation par exemple lorsque les captures ont été divisées au cours de la production
- Notification préalable non transmise en temps utile ou informations incomplètes
- Incohérences entre les données de capture déclarées par l'opérateur et les autres informations dont dispose l'autorité compétente
- Navire ou propriétaire du navire suspecté d'être impliqué ou d'avoir été impliqué dans des activités de pêche INN
- Navire ayant récemment changé de nom, de pavillon ou de numéro d'immatriculation
- État du pavillon non notifié ou informations disponibles sur d'éventuelles irrégularités dans la validation des certificats de capture par un État du pavillon donné (par exemple, perte, vol ou falsification des tampons ou du cachet de validation de l'autorité compétente)
- Insuffisance probable du système de contrôle de l'État du pavillon
- Opérateurs concernés déjà impliqués dans des activités illicites constituant un risque potentiel eu égard à la pêche INN

Le règlement contrôle

Le contrôle des activités de pêche dans les eaux de l'UE et hors UE, est complété par le règlement (CE) no 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, dit « règlement contrôle »⁴³.

⁴³ Modifiant les règlements (CE) no 847/96, (CE) no 2371/2002, (CE) no 811/2004, (CE) no 768/2005, (CE) no 2115/2005, (CE) no 2166/2005, (CE) no 388/2006, (CE) no 509/2007, (CE) no 676/2007, (CE) no 1098/2007,



Le principe général est le suivant : l'État membre est responsable de l'application et du contrôle de la PCP sur ses eaux et son territoire, ainsi que dans les activités engagées dans des eaux et territoires tiers : **il appartient à chaque État membre de définir son propre système d'inspection et de contrôle** et d'assurer lui-même la surveillance (art. 5). Les États membres peuvent également mettre en place des programmes d'inspection communs (art. 94).

Le règlement établit un dispositif intra-UE (notification préalable (art. 17 et 18), autorisation d'accès au port (art. 19) et ports désignés (art. 43)). Dans le cas d'inspections en dehors de ses propres eaux, un État membre, « sans préjudice de la responsabilité principale de l'État membre côtier », peut inspecter les navires battant son pavillon (art. 80.1). L'inspection des navires battant pavillon d'un État membre de l'UE hors des eaux de l'UE (en haute mer) et/ou dans le cadre d'un accord international (ZEE d'un autre État côtier), relève toujours de la compétence des États membres de l'UE (art. 80.3 et 80.4).

L'Agence Européenne de Contrôle des Pêches (AECP)

L'AECP (EFCA en anglais) est le troisième pilier de l'action de l'UE pour le contrôle des pêches. Créée en 2005⁴⁴, son siège est à Vigo en Espagne. Elle a commencé ses fonctions en janvier 2007.

Créée pour favoriser une application uniforme des règles de contrôle dans l'ensemble des États membres de l'UE et ainsi, promouvoir l'égalité de traitement entre tous les opérateurs de l'UE, l'Agence a deux principales fonctions d'intérêt pour cette étude suivant le mandat conféré par son règlement fondateur :

- **Une fonction opérationnelle** avec l'organisation de plans de déploiements communs qui mutualisent en certaines périodes et sur certaines pêcheries les moyens de contrôle des États membres (inspecteurs, moyens de contrôle). Ces plans de déploiement communs sont organisés sur des pêcheries sensibles et le plus souvent quand les flottes de pêche de plusieurs États membres sont concernées. L'Agence fournit également une aide opérationnelle aux États membres par l'entretien et la diffusion de système de base de données sur les activités de pêche. Les informations partagées par voie électronique avec tous les États membres sont mises à jour en temps quasi-réel et comprennent des données issues des journaux de bord électronique, les rapports d'inspection, et les systèmes de suivi par satellite (VMS). Plutôt destinés à soutenir les plans de déploiement communs, les données peuvent être communiquées aux États membres suivant des besoins précis. Le système d'archivage et de partage des rapports d'inspection électronique est à disposition des États membres qui le souhaitent.
- **Une fonction de formation : partant du principe que l'harmonisation des inspections passe par une harmonisation du niveau des inspecteurs des États membres**, l'Agence dévoue une partie de ses ressources à la préparation de manuels de formation au contrôle pour les principes généraux, les inspections en mer et pour les inspections au port. Les manuels sont en libre accès sur internet⁴⁵. L'Agence organise également de nombreux séminaires de formation des inspecteurs dans les États membres de l'UE. Le dispositif de formation de

(CE) no 1300/2008, (CE) no 1342/2008 et abrogeant les règlements (CEE) no 2847/93, (CE) no 1627/94 et (CE) no 1966/2006, JOUE L 343/1, 21/02/2009.

⁴⁴ Règlement (CE) no 768/2005 du Conseil du 26 avril 2005 instituant une agence communautaire de contrôle des pêches et modifiant le règlement (CEE) no 2847/93 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche, JO L 128 du 21/05/2005.

⁴⁵ <https://efca.europa.eu/fr/content/core-curricula> (consulté le 13/10/2017)



L'Agence est complétée par des dispositifs de *e-learning* qui permettent aux inspecteurs de suivre des formations à distance suivant les besoins⁴⁶. D'après les données de l'Agence (rapport d'activité annuel 2016), 24 séminaires de formation et d'échanges de bonnes pratiques ont été organisés en 2016, avec un total de 580 agents formés dont 150 par la plate-forme de *e-learning*.

Depuis quelques années, les fonctions de formation de l'Agence peuvent être étendues à des pays tiers dans certains contextes précis (accords de pêche UE, organisations internationales). C'est ainsi par exemple que le Libéria a reçu en 2016 des formations de l'Agence pour la mise en œuvre de son Centre de Surveillance des Pêches dans le cadre de l'accord de pêche conclu entre l'UE et ce pays. Un manuel de formation à l'attention des inspecteurs de pays tiers a également été préparé (non diffusé pour le moment). Pour les années à venir, **il est prévu que l'Agence soit pleinement impliquée dans le programme PESCAO de l'Union européenne** (voir § 4.2.1 page 40). À ce titre, l'Agence organisera des systèmes de formation des agents des États bénéficiaires du projet (les pays membres de la CEDEAO) et délivrera de l'assistance technique sur la thématique des inspections en mer et des inspections au port. **L'Agence vient de mettre à disposition des manuels de formation⁴⁷ pour utilisation par les inspecteurs en mer et à terre de pays non-UE, et prévoit également de développer des modules de e-learning associé en français, anglais et portugais.**

3.2 Le programme d'inspection portuaire de la Commission Thonière de Océan Indien

En 2010, consciente de l'intérêt des Mesures du ressort de l'État du port (MREP) en matière d'application, pour empêcher, dissuader et éliminer contre les activités de pêche INN, **la CTOI a adopté une résolution sur les mesures du ressort de l'État du port** (Résolution 10/11 sur les MREP⁴⁸, remplacée par Résolution 16/11⁴⁹ principalement pour intégrer l'informatisation des échanges). Cette résolution, qui est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2011, s'inspire très largement de l'AMREP, mais replacé dans le contexte du mandat de la CTOI qui porte sur les espèces de grands migrateurs et espèces associées. Les administrations des pêches des CPC côtières de la CTOI dans les ports desquelles des navires étrangers débarquent des thons et des espèces apparentées sont responsables de la mise en œuvre de cette résolution qui est contraignante.

Comme évoqué ci-dessus, la résolution de la CTOI s'inspire très largement de l'AMREP en prévoyant les mêmes étapes de demandes préalables d'accès dans des ports désignés par les parties, de refus d'accès aux installations en cas de non-respect des règles de la CTOI applicables, de standards d'inspection et de suivi des infractions le cas échéant et d'obligation de coopération par les États du pavillon. Suivant les analyses menées par certaines ONG, le système mis en œuvre par la CTOI est l'un des plus proches de l'AMREP parmi les systèmes adoptés par certaines ORGP.

⁴⁶ <https://efca.europa.eu/fr/content/e-learning-platform> accès protégé- une vidéo de démonstration est disponible sur <https://vimeo.com/195280374> (consulté le 19/10/2017)

⁴⁷ Disponibles sur <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2c954462-b9f7-11e7-a7f8-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-53097145>

⁴⁸ http://www.iotc.org/sites/default/files/documents/compliance/cmm/ctoi_mcg_10-11_fr.pdf (consulté le 11/10/2017)

⁴⁹ http://www.iotc.org/sites/default/files/documents/compliance/cmm/ctoi_mcg_16-11_fr.pdf (consulté le 11/10/2017)



Le programme MREP de la CTOI prévoit un rôle important pour le Secrétariat. Celui-ci doit en effet héberger sur la partie publique de son site internet⁵⁰ la liste des ports désignés, les délais minimaux de soumission des demandes d'accès et les points de contacts officiels dans les États de port concernés. Les rapports d'inspection sont publiés sur une partie à accès restreint du site. Par ailleurs, le Secrétariat de la CTOI doit fournir une assistance à ses CPC qui sont des États en développement en particulier pour le renforcement des capacités d'inspection.

Appuyé par un engagement politique important de ses parties pour mettre en œuvre les prescriptions du MREP, le Secrétariat de la CTOI a facilité plusieurs avancées majeures :

- La publication de supports de formation à l'attention des inspecteurs
- La publication de procédures opérationnelles standardisées d'inspection à utiliser par les officiels en charge
- Des guides juridiques à utiliser par les États concernés pour favoriser la pleine transposition des termes de la résolution dans le droit national
- Des modèles de MoU pour formaliser les termes de la coopération entre les différentes agences nationales concernées par l'inspection de navires au port

Par ailleurs, sous l'objectif de faciliter les échanges d'information entre toutes les parties concernées, à commencer par les communications entre le navire demandeur d'accès et les autorités du port ou la gestion des rapports d'inspection, **la CTOI a développé un logiciel de gestion des échanges d'information basé sur internet (e-PSM) accessible sur une partie à accès restreinte de son site.** Le développement du logiciel e-PSM a été accompagné d'un important programme de formation de ses utilisateurs potentiels, soit les inspecteurs, les capitaines des navires ou les autorités des États de pavillon

Pour réaliser l'ensemble de ce travail, la CTOI a bénéficié d'appuis de partenaires au développement dont l'UE (programme ACP FISH II et SMARTFISH notamment), la Banque Mondiale (programme SWIOFISH) et de la FAO. Un ensemble d'État (Comores, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Seychelles, Somalie et Mozambique) a également reçu un appui de l'initiative *Fish I Africa* avec le soutien financier du Pew Charitable Trust et de l'UA (NEPAD). Cette initiative comparable à celle mise à disposition des États membres du CPCO fournit un appui technique et juridique pour améliorer les capacités de lutte contre la pêche INN par le renforcement des capacités nationales (formations, appuis techniques et juridiques) et par la mise en réseau des autorités des États participants (voir Encadré 2). Suivant les indications reçues, les engagements financiers pour l'initiative *Fish I Africa* sont de l'ordre de 2 millions d'EUR pour trois années, soit sensiblement équivalents à ceux consentis pour le CPCO.

3.3 Les contrôles au port dans le Pacifique Central et Occidental

Dans le Pacifique Central et Occidental, à la différence de ce que l'on constate dans l'Atlantique ou dans l'Océan Indien, l'ORGP compétente (la *Western Central Pacific Fisheries Commission – WCPFC*) s'est peu impliquée dans la mise en place d'un système harmonisé d'inspection portuaire. Certaines résolutions de l'ORGP prévoient cependant la notification de ports de transbordement (CMM 2009-06), l'interdiction d'accès aux ports de navires portés sur la liste INN (CMM 2010-06). La convention fondatrice de la WCPFC donne le droit aux États du port à procéder à des inspections et à prendre des mesures non-discriminatoires pour interdire l'accès aux ports aux navires n'ayant pas respecté les règles de conservation et de gestion.

⁵⁰ <http://www.iotc.org/fr/application/mesures-ressort-Etat-port> (consulté le 10 octobre 2017)



L'approche privilégiée par les États du port du Pacifique Central et Occidental se fait par le biais des conditions minimales d'accès adoptées à l'échelle sous-régionale sous l'égide du *Forum Fisheries Agency* (FFA). Comparables dans les principes aux conditions minimales d'accès adoptées par les ORP africaines (CSRP, CPCO, COREP), les CMA adoptées par les pays du Pacifique prévoient, pour ce qui concerne les escales au port, un ensemble de mesures portées essentiellement sur la régulation des transbordements dans les ports qui sont une pratique courante dans cette région. En résumé, les CMA des États du Pacifique demandent des demandes préalables d'accès par les navires, l'établissement de ports désignés, un accès à tous les documents et endroits importants du navire pour les inspecteurs. De manière générale, les termes des CMA sont très largement intégrés par les États signataires dans leurs mécanismes nationaux d'attribution d'autorisations de pêche. Ce niveau d'adhésion avec les CMA régionales n'est pas le même en Afrique.

Le FFA a mis en œuvre plusieurs initiatives pour élever les capacités de contrôle de ses États membres. Ces initiatives comprennent notamment des ateliers de formation sur les procédures de contrôle, la conduite des inspections et les méthodes de sécurisation des preuves et de poursuite judiciaire des contrevenants. Le FFA entend également faciliter les échanges d'information par la conception d'un système électronique de saisie et de partage des documents utiles pour le contrôle. D'ores et déjà, le haut niveau d'intégration régionale des stratégies de gestion a permis au FFA de centraliser le système VMS de suivi de l'ensemble des thoniers autorisés, et à constituer une base de données centralisées des navires de pêche autorisés à pêcher du fait de leur adhésion aux termes des CMA (*List of Vessels in Good Standing*). Cette liste de navires, mise à jour périodiquement, est en consultation libre sur le site du FFA⁵¹.

Pour mettre en œuvre ces initiatives, le FFA a bénéficié de soutien de partenaires au développement, dont l'Union européenne au travers de ses interventions régionales sous financées sous le Fond Européen pour le Développement (FED).

3.4 Le mémorandum d'Abuja concernant les inspections des navires de commerce dans les ports d'Afrique occidentale

La nécessité d'harmoniser les procédures de contrôle et les pratiques d'inspection des navires de commerce dans le monde entier dans le but de renforcer la sécurité de la navigation maritime et la protection du milieu marin a servi de levier à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour faciliter la signature du Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. En effet, c'était à l'occasion de la 18^{ème} session de l'Assemblée Générale de l'OMI en novembre 1993, que s'est posée la question de la mise en œuvre dans les régions d'Afrique de la Résolution A. 682 (17)¹³ de l'OMI concernant la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des déversements en mer.

À cette fin, 19 pays côtiers⁵², pour la plupart membres de la COMHAFAT, ont signé le *Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* (MoU d'Abuja). Instrument non contraignant mais dont les clauses reposent sur un certain nombre de traités internationaux obligatoires, le MoU d'Abuja se rapproche en droit d'un accord inter-administratif sous régional qui ne lie pas les États signataires. **Son esprit est d'identifier et d'éliminer les navires de commerce qui ne respectent pas les standards internationaux en matière de sécurité, de prévention des pollutions et de conditions de travail des**

⁵¹ <https://www.ffa.int/node/42> (consulté le 10 octobre 2017)

⁵² Bénin, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Togo, Cameroun, Angola et Guinée Equatoriale



marins, soit un objectif globalement parallèle à celui poursuivi par un futur programme régional harmonisé d'inspection portuaire qui vise à identifier et éliminer les navires qui ne respectent pas les réglementations applicables en matière de pêche.

Le MoU d'Abuja prévoit la constitution de plusieurs organes dont la Conférence Ministérielle qui est l'organe suprême de gouvernance et composé des Ministres en charge du transport maritime, le Comité du MoU qui veille à la mise en œuvre effective du MoU en réunissant les autorités / administrations maritimes des pays signataires, et le bureau qui soutient les travaux du Comité. Le MoU dispose en outre d'un secrétariat permanent basé à Lagos au Nigéria financé par des contributions statutaires de ses membres.

Pour l'harmonisation des procédures de contrôle et de centralisation des données, le Secrétariat du MoU d'Abuja en collaboration avec le Centre Informatique Asie-Pacifique et la Fédération de Russie a mis au point le Système d'information du MoU d'Abuja dénommé AMIS (Abuja MoU Information System). Ce système d'information accessible depuis le site web du secrétariat⁵³ permet notamment d'avoir accès à la liste des points focaux désignés par chacun des pays signataires, et de consulter une base de données qui donne par port d'inspection le nom du navire de commerce inspecté, son pavillon, et le résultat de l'inspection. Le Secrétariat coordonne également des sessions de formation des inspecteurs au port financées sur ses propres ressources ou celles mises à disposition par d'autres bailleurs dans le cadre de la coopération au développement ou dans le cadre de l'harmonisation globale des inspections au port.

À noter que les pays d'Europe ont mis en œuvre un dispositif comparable avec le MoU de Paris, avec l'UE qui l'a rendu obligatoire pour ses États membres. Le site du Secrétariat donne également accès à de nombreuses informations pour les administrations concernées, dont les rapports d'inspections conduites⁵⁴.

3.5 Synthèse

Le benchmarking permet de tirer quelques enseignements dans la perspective d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire.

- Les exemples de la CTOI, de l'UE ou du MoU d'Abuja indiquent que **l'harmonisation des inspections portuaires est largement facilitée quand l'organisation en question prend à sa charge, avec un mandat des pays concernés, la centralisation de certaines tâches et fonctions** comme la définition de procédures standards ou les manuels de formation, et qu'elle s'engage dans la mise en œuvre du programme d'inspection notamment en dispensant des formations harmonisées aux inspecteurs des pays concernés et en se positionnant comme point nodal dans l'échange d'informations. Des programmes régionaux bien construits favorisent l'appui financier des bailleurs de fonds, et la CTOI a ainsi pu bénéficier de multiples appuis (FAO, UE, banque Mondiale). L'exemple du MoU d'Abuja indique que des financements pérennes peuvent être obtenus par une contribution financière statutaire des membres. Les États membres de la COMHAFAT n'ont pas eu ces opportunités notamment du fait d'un engagement minimal (jusqu'à présent) de l'ICCAT dans la mise en œuvre de la rec. 12-07 sur les inspections portuaires.

⁵³ <http://www.abujamou.org/index.php?pid=home&Lang=en> (consulté le 12.09.2017). Préférer la version anglaise du site qui est mieux documentée que la version française.

⁵⁴ <https://www.parismou.org/> (consulté le 12.09.2017)



- L'exemple du Pacifique indique que même en l'absence de prise en charge d'un programme d'inspection portuaire par l'ORGP compétente (donc avec pouvoir contraignant), **les États peuvent s'entendre au travers de leur organisation régionale de pêche (le FFA en l'occurrence) pour intégrer des règles relatives à l'accès aux ports dans les conditions minimales d'accès (CMA) adoptées pour les navires et mutualiser au sein de cette organisation plusieurs sources d'informations utiles** aux inspecteurs comme des listes régionales de navires autorisés, les données VMS ou des informations type intelligence. Une telle stratégie requière un haut niveau d'implication et de confiance des États envers leur ORP compétentes, ce qui semble manquer dans la région COMHAFAT, au moins jusqu'à un passé récent. **Néanmoins, l'exemple du Groupe de Travail du CPCO indique qu'il est possible d'arriver à des résultats et à gagner la confiance de ses États membres quand l'ORP dispose de moyens adéquats, qui sont en l'espèce une aide financière dédiée de la coopération norvégienne et la contractualisation d'une assistance technique sur des durées pluriannuelles.**
- En matière de stratégie de formation, on soulignera **l'initiative de l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches de mettre à disposition des inspecteurs UE des modules de formation par internet (e-learning ou Massive Open Online Course – MOOC)**. L'intérêt des cycles de formation par internet est évident. Il permet de mettre en ligne à moindre coût des modules multilingues remis à jour en permanence suivant l'évolution de la réglementation ou des bonnes pratiques, et de mettre à disposition des agents ciblés des ressources en formation auxquelles ils peuvent accéder suivant les besoins et les disponibilités. Les manuels de formation papier n'offrent pas la même flexibilité.
- Pour les 19 pays d'Afrique occidentale concernés par la mise en œuvre du Mémoire d'Abuja (tous membres de la COMHAFAT), **il y aurait certainement matière à rapprocher les expériences des services nationaux impliqués dans le contrôle des navires de commerce et ceux impliqués dans le contrôle des navires de pêche**. Ce rapprochement des différents services a été signalé comme actuellement déficient ou inexistant lors de l'analyse de l'état des lieux.

4 Aspects Juridiques et institutionnels

4.1 Le paysage institutionnel dans la zone COMHAFAT

Sous le principal objectif de promouvoir la coopération entre les États concernés conformément au droit international, plusieurs institutions internationales spécialisées dans le domaine des pêches ont été créées dans la zone COMHAFAT. Ces institutions sont naturellement appelées à jouer un rôle dans la mise en œuvre d'un programme harmonisé d'inspection portuaire. Les paragraphes suivants présentent de manière synthétique les différentes institutions, leurs mandats et les réalisations pertinentes pour le sujet de cette étude en présentant successivement la COMHAFAT, les Organisations Régionales de Pêche, ORP, (CSRP, CPCO, COREP) et les organisations d'intégration économique africaine (CEDEAO, UEMOA, CEEAC et Union Africaine) qui ont également un rôle à jouer dans l'harmonisation des actions de leurs États membres.



Pour une lecture plus aisée, le tableau suivant indique l'appartenance des 22 États membres de la COMHAFAT à ces différentes organisations régionales de pêche et d'intégration régionale ou sous-régionale du secteur de la pêche.

Tableau 4 : Adhésion des États membres de la COMHAFAT aux différentes organisations régionales de pêche et d'intégration économique africaines (situation septembre 2016)

États membres	ORP	Organisations d'intégration économique	
Maroc	0		
Mauritanie	CSRP	CEDAO*	
Cabo Verde	CSRP	CEDEAO	
Sénégal	CSRP	CEDEAO	UEMOA
Gambie	CSRP	CEDEAO	
Guinée Bissau	CSRP	CEDEAO	UEMOA
Guinée	CSRP	CEDEAO	
Sierra Léone	CSRP	CEDEAO	
Libéria	CPCO	CEDEAO	
Côte d'Ivoire	CPCO	CEDEAO	UEMOA
Ghana	CPCO	CEDEAO	
Togo	CPCO	CEDEAO	
Bénin	CPCO	CEDEAO	UEMOA
Nigéria	CPCO	CEDEAO	
Cameroun	COREP		CEEAC
Sao Tome et Principe	COREP		CEEAC
Guinée Equatoriale	COREP**		CEEAC
Gabon	COREP		CEEAC
Congo	COREP		CEEAC
RD Congo	COREP		CEEAC SADC
Angola	COREP*		CEEAC SADC
Namibie	0		SADC

Source : Sites internet des entités considérées

Note : * La Mauritanie est en cours de réintégration de la CEDEAO

** Statut d'observateur

4.1.1 La Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les États Africains Riverains de l'Océan Atlantique (COMHAFAT)

La convention fondatrice de la COMHAFAT a été signée par les 22 États membres figurant dans le tableau ci-dessus⁵⁵. Le principal objectif de la COMHAFAT vise à mettre en œuvre une coopération effective et active entre les États membres pour une préservation des ressources halieutiques et un développement durable des pêcheries dans la région.

Pour ce faire, la COMHAFAT encourage notamment (extraits pertinents dans la perspective d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire):

- La promotion d'une coopération en matière d'aménagement et de développement des pêches;
- Le développement, la coordination et l'harmonisation des efforts et des capacités des États membres en vue de préserver, exploiter, mettre en valeur et commercialiser les ressources halieutiques;

Les actions se traduisent notamment par :

⁵⁵ Tous les États membres en question n'auraient pas encore ratifié la Convention fondatrice.



- Le renforcement de la formation professionnelle et technique maritime;
- La mise en œuvre des lois réglementant la pêche responsable

L'article 19 de la convention précise que les parties peuvent adopter des protocoles additionnels pour la mise en œuvre des mesures de la Convention.

La COMHAFAT a conclu des partenariats avec différentes entités extérieures intégrant des intérêts de pêche lointaine actives dans la région, soit le Comité Consultatif de Pêche Lointaine (LDAC) représentant les intérêts UE (secteur privé et ONG), l'Agence Fédérale Russe pour la Pêche (FFA), la coopération japonaise pour la coopération internationale en matière de pêche (OFCF) et l'*International Seafood Sustainability Foundation* (ISSF). Ces partenariats incluent de manière générale la collecte et le partage d'informations sur les activités des navires.

Le cadre de l'action de la COMHAFAT en matière de pêche INN est la Déclaration de Rabat du 8 septembre 2014 sur la coopération régionale pour la lutte contre la pêche INN.

En outre, la COMHAFAT a signé un mémorandum d'entente le 28 octobre 2015 avec la CGPM qui prône une coopération entre les deux organisations pour la lutte contre la pêche INN⁵⁶. Dans ce cadre, les deux organisations ont décidé d'unir leurs efforts pour sensibiliser et mobiliser leurs États membres, pour les inciter à ratifier au plus vite l'AMREP, en soutenant l'initiative pour une journée internationale de lutte contre la pêche INN.

La COMHAFAT a également conclu un mémorandum d'entente avec la COREP, la CSRP et le CPCO pour coordonner leurs activités et renforcer leur coopération, en encourageant les actions concertées pour la lutte contre la pêche INN.

4.1.2 La Commission Sous-Régionale des Pêches (CSRP)

La CSRP est un organisme intergouvernemental créé en 1985 qui regroupe à ce jour sept États membres⁵⁷. La Commission a pour objectifs 1) l'harmonisation à long terme des politiques des États membres en matière de préservation, de conservation et d'exploitation des ressources halieutiques et, 2) le renforcement de la coopération pour le bien-être de leur population respective.

Les initiatives décidées par les organes de gouvernance de la CSRP sont mises en œuvre par le biais de conventions que les États membres doivent normalement appliquer. D'intérêt pour cette étude, **on citera la Convention sur les Conditions Minimales d'Accès (CMA) adoptée en 1993 et réactualisée en 2012** qui prévoit (articles 25 à 29) certaines dispositions alignées sur celle de l'AMREP dont *inter alia* la désignation de ports obligatoires, des informations minimales à fournir par les navires étrangers de pêche et de transport en appui aux demandes d'accès aux ports et l'obligation de refuser l'accès aux navires impliqués dans des activités de pêche INN.

Dans le but de renforcer le cadre sous-régional de lutte contre la pêche INN, **la CSRP a préparé en 2016 un projet de Convention relative à la coopération sous régionale en matière de suivi, contrôle et surveillance des activités de pêche** à l'intérieur des zones maritimes sous juridiction des États membres. Ce projet de convention lie les États membres de la CSRP ainsi que le Ghana et le Libéria (États

⁵⁶ http://comhafat.org/fr/files/parteneriat/doc_parteneriat_033.pdf.

⁵⁷ Le Cap Vert, la Gambie, la Guinée, la Guinée Bissau, la Mauritanie, le Sénégal et la Sierra Leone. Le Sénégal abrite le siège de la CSRP.



membres du CPCO) qui sont également bénéficiaires du projet PRAO de la Banque Mondiale. Ce projet de convention prévoit au titre des instruments de suivi, contrôle et surveillance **plusieurs dispositions qui permettent de mettre en œuvre des systèmes d'inspection portuaire harmonisé** alignés sur les principes de l'AMREP. Ces dispositions (articles 20 à 22) incluent la désignation de ports obligatoires et la publication sur des sites publics, l'interdiction d'accès aux navires suspectés d'avoir participé des activités de pêche INN et l'obligation d'information en cas de résultat d'inspection indiquant des manquements possibles. La convention prévoit également la constitution d'un registre sous-régional des navires de pêche ainsi que la création d'une liste sous-régionale des navires de pêche INN et d'États non-coopérants.

Un protocole d'accord relatif aux échanges d'information prévoit la mise en place d'un Système Sous-Régional d'Echanges d'Informations (SSREI) qui intègre l'échange de rapports d'inspection des navires de pêche (article 25-28).

Au moment de la préparation de cette étude, la Convention SCS était toujours à l'état de projet, mais relativement avancé dans la mesure où le document et ses protocoles d'application ont fait l'objet d'ateliers de validation.

Au sein de la CSRP, le Département Suivi, Contrôle et Surveillance de l'Aménagement des Pêches (DSCSA) est un département délocalisé basé à Banjul en Gambie. Le DSCSA est chargé de planifier et de conduire les activités de Suivi, Contrôle et Surveillance aux fins d'une gestion concertée des pêcheries de la région couverte par la CSRP. Il dispose, en son sein, d'une Unité de Coordination des Opérations de Surveillance des Pêches (UCOS). Le Département SCSA est chargé d'assurer l'organisation et le suivi de la surveillance des pêches. Il veille également à adapter le système SCS aux besoins de la gestion coordonnée des pêcheries de la région couverte par la CSRP.

4.1.3 Le Comité des Pêches du Centre Ouest du Golfe de Guinée (CPCO)

Le CPCO a été créé en 2007 sous l'impulsion de la COMHAFAT. Il s'agit d'un organisme intergouvernemental qui associe à ce jour six États membres⁵⁸. Le Comité dispose d'un mandat comparable à celui de la CSRP pour l'harmonisation des politiques des pêches et la coopération entre ses États membres.

Le CPCO a pris un ensemble d'initiatives comme l'élaboration d'un registre de navires « amis » et INN du golfe de Guinée qui est en cours.

Le cadre juridique est le suivant :

- La Convention portant création du CPCO qui couvre notamment la liste des infractions considérées comme pêche INN
- La Convention sur les Conditions Minimales d'Accès (CMA) de 2013 qui intègre dans son article 20 le principe d'inspections au port et dans son article 7 la création d'un registre régional des navires de pêche autorisés.
- La Convention sur la mise en commun et le partage d'informations et données sur les pêches de la zone du CPCO adoptée 2014 qui encourage la mise en place système d'information halieutique régional, qui permettrait notamment de centraliser les données provenant de la lutte contre la pêche INN, et notamment des inspections au port (art. 11.4)⁵⁹

⁵⁸ Le Libéria, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigéria.

⁵⁹ <http://www.fcwc-fish.org/fr/les-publications/les-documents/documents-administratifs/send/9-documents-administratifs/74-convention-sur-la-mise-en-commun-et-le-partage-d-informations-et-donnees-sur-les-pêches-de-la-zone-du-comité-des-pêches-du-centre-ouest-du-golfe-de-guinée>.



L'organisation est en phase d'analyse du cadre réglementaire de la pêche dans ses États membres et statuera en fonction des résultats sur la nécessité de progresser sur un protocole SCS spécifique qui intégrera, entre autre, des dispositions sur l'harmonisation des inspections au port.

4.1.4 La Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (COREP)

Créée en 1984 et substantiellement réformée en 2004, la COREP est une organisation intergouvernementale associant 7 États membres⁶⁰ dont 2 avec un statut d'observateur. La mission de la COREP est globalement équivalente à celle dévolue à la CSRP et au CPCO pour la coopération halieutique entre ses États membres et l'harmonisation des normes.

La COREP a adopté lors de sa dernière conférence ministérielle des 6-7 octobre 2016, les décisions suivantes concernant la lutte contre la pêche INN : Décision portant adoption du Plan Stratégique Régional en matière de système de Suivi, Contrôle et Surveillance des pêches (SCS) de la COREP ; Décision portant adoption des Plans Stratégiques Nationaux de développement et de mise en œuvre du système de Suivi, Contrôle et Surveillance des pêches (SCS) ; Décision portant adoption du Plan d'Action Régional de lutte contre la pêche INN (PAR-Pêche INDNR) ; et Décision portant adoption de la Convention Relative à la Détermination des Conditions Minimales d'Accès, d'Exploitation et de Commerce des Ressources Halieutiques à l'intérieur des zones maritimes sous juridiction des États Membres de la Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (CRMA).

Les initiatives régionales et sous-régionales pour la mise en œuvre concertée et effective des mesures du ressort de l'État du port sont les suivantes :

1. Plan stratégique Régional en matière de SCS de la COREP: *Objectif* : mettre en place un environnement de coopération régionale en vue d'optimiser les actions menées dans les États Membres en matière de SCS.
2. Plans stratégiques nationaux de développement et de mise en œuvre du SCS des pêches: *Objectif* : mettre à un niveau minimum l'environnement institutionnel, juridique, opérationnel et technique nécessaire en matière des pêches pour l'ensemble des États Membres.
3. Plan d'action régional de lutte contre la pêche INDNR: *Objectif* : améliorer et renforcer le niveau général de la gestion des pêches dans la sous-région
4. Mobilisation des pays membres de la COREP pour l'adhésion à l'Accord de la FAO de 2009: *Objectif* : encourager les Ministres concernés à s'impliquer personnellement dans le processus de mobilisation des instances compétentes pour l'adhésion audit Accord.

Au titre de ces initiatives, la COREP entend renforcer les capacités techniques et opérationnelles en matière de suivi, contrôle et surveillance. A cet égard, la COREP souhaite avancer sur la **mise en place et l'opérationnalisation d'une cellule de coordination régionale en charge du SCS**, ainsi que mise en place et mise en œuvre de **la base de données régionale et des procédures d'échanges d'informations opérationnelles** : mise en ligne des registres de navires de pêche et des registres des licences dans un format commun, données des inspections, données sur la réglementation et les conditions techniques des accords de pêche, etc. Sous cet objectif, la COREP a lancé une étude relative aux modalités de mise en place de cette cellule régionale de coordination sur financement de l'AU-IBAR qui était en voie de contractualisation au moment de la préparation de cette étude.

⁶⁰ États Membres: Cameroun, Congo, RD Congo, Gabon et Sao Tomée Principe / Observateurs: Angola et Guinée Equatoriale.



Par ailleurs, la COREP entend développer **une coopération avec le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC)**. Le CRESMAC est un organe civilo-militaire communautaire de coordination stratégique et opérationnelle sous la tutelle du Secrétariat Général de la Communauté Economique des États de L'Afrique Centrale (CEEAC) et son siège est établi à Pointe Noire en RD Congo depuis 2014. Le CRESMAC assure la coordination de la maîtrise de l'espace maritime qui s'étend de la frontière entre le Cameroun et le Nigeria au nord et entre l'Angola et la Namibie au sud et englobe les zones économiques exclusives des États parties. Le CRESMAC aide à la lutte contre l'insécurité maritime dans les eaux du Golfe de Guinée et dispose de moyens de surveillance et d'intervention qui pourraient s'avérer utile pour la détection de comportements INN et le suivi des navires incriminés.

4.1.5 Relations institutionnelles COMHAFAT / CSR / CPCO / COREP

Sous son mandat de promoteur de la coopération entre ses États membres, la COMHAFAT a conclu avec la CSR, le CPCO, la COREP et d'autres entités de coopération halieutiques régionales (Infopêche, REPAO) un mémorandum d'entente pour une coordination entre les institutions et organisations régionales de pêche dans la zone COMHAFAT en 2015. Ce MoU prévoit notamment de *mettre en place des accords de partenariat pertinents à vocation régionale permettant d'accroître les synergies et la complémentarité des programmes et la mobilisation des ressources*, et à des fins d'élaborer un programme commun, *d'établir des actions prioritaires [...], d'élaborer un calendrier prévisionnel de mise en œuvre dudit programme [...], de préciser les détails techniques et financiers des actions identifiées [...], et de procéder à une répartition des tâches [...]*.

La COMHAFAT peut également travailler en bilatéral avec les ORP. On citera par exemple la convention conclue entre la COMHAFAT et le CPCO en 2013 qui prévoit une aide financière de la COMHAFAT pour aider le CPCO à formuler et adopter des CMA et des modalités de partage de l'information, des ateliers de formation ainsi qu'un plan de renforcement des capacités des agents de la sous-région ; et la convention signée avec la COREP pour le soutien à la création de registres sous-régionaux des navires de pêche.

Les trois ORP, deux à deux ou ensemble, n'ont encore jamais travaillé sur des projets communs encadrés par des conventions bilatérales ou trilatérales ad-hoc. Les ORP⁶¹ signalent cependant que l'échange d'informations et des invitations à des ateliers sont pratique courante, témoignant d'une volonté de coopération. Sous les programmes de l'UE (PESCAO) et de la Banque Mondiale (PRAO), la CSR et le CPCO vont être amenés à avoir des relations de coopération approfondies.

4.1.6 Les institutions d'intégration économique en Afrique

Il existe quatre principales institutions d'intégration économique dans la zone COMHAFAT (CEDEAO, UEMOA, CEEAC et SADC). Ces différentes institutions travaillent également dans le domaine de la pêche en recherchant une harmonisation des politiques de leurs États membres et en promouvant des actions communes de dimension sous-régionale visant à améliorer la gouvernance du secteur. Comme le montre le tableau suivant, les États membres de la COMHAFAT situés en Afrique de l'Ouest sont membres de la CEDEAO et, pour les pays de la zone Franc également à l'UEMOA.

⁶¹ Source : communication du Secrétariat Exécutif de la CPCO.



Pour l'Afrique Centrale et l'Afrique Australe, les États membres de la COMHAFAT sont membres de la CEEAC et pour la RD Congo, l'Angola et la Namibie également membre de la SADC (avec d'autres pays riverains de l'océan Indien⁶²).

Comme l'indique le tableau ci-dessus, pour l'Afrique de l'Ouest, **il n'y a pas de correspondance directe entre l'appartenance à une ORP et à une organisation d'intégration économique**, ce qui fait qu'à l'heure actuelle, les ORP - CSRP ou CPCO - ne sont pas désignées comme organismes spécialisés de la CEDEAO ou de l'UEMOA. EN revanche, **la CEDEAO a l'avantage d'intégrer tous les États membres de la CSRP et du CPCO**, y compris la Mauritanie qui participe aux travaux de l'organisation avec un statut d'observateur. La configuration CEDEAO permet la mise en œuvre du programme PESCAO de l'UE (voir § 4.2.1 page 40). À l'heure actuelle, la CEDEAO n'a pas de département spécialisé sur les questions relatives au secteur de la pêche, mais prévoit de se renforcer pour assurer la coordination du programme PESCAO de l'UE. Un spécialiste du secteur de la pêche a déjà été recruté par l'organisation.

L'UEMOA dont le fonctionnement institutionnel est comparable à celui de l'Union européenne a adopté deux Directives⁶³ que doivent transposer ses États membres pour 2016 et 2017 dans leurs droits internes : la Directive instituant un régime commun de suivi, de contrôle et de surveillance des pêches au sein de l'UEMOA, qui comprend des dispositifs relatifs à l'inspection portuaire, et la Directive portant régime commun de gestion durable des ressources halieutiques dans les États-membres de l'Union. La Commission de l'UEOMA dispose d'une direction spécialisée sur le domaine de la pêche (Direction des Ressources Animales et Halieutiques).

Pour l'Afrique Centrale, la situation est plus simple, avec les États membres de la COREP également membres de la CEEAC, ce qui a favorisé la désignation de la COREP comme organisme spécialisé de la CEEAC. Parmi les actions en cours en Afrique Centrale, le Programme Indicatif Régional 2014-2020 signé entre l'UE d'une part, et la CEMAC et la CEEAC d'autre part prévoit parmi ses actions prioritaires le renforcement de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée sans pour le moment considérer de programmes spécifiques au secteur de la pêche s'appuyant sur la COREP. La CEEAC a mis en œuvre le CRESMAC qui agit en faveur de la sécurité maritime.

4.1.7 L'Union Africaine

L'Union Africaine associe tous les pays du continent africain avec donc une portée géographique qui va bien au-delà de la zone COMHAFAT. Par l'intermédiaire de son organisme spécialisé, le Bureau Interafricain pour les Ressources Animales (UA-BIRA), des actions de coopération pour l'amélioration de la gestion des ressources vivantes, la promotion de standards et de réglementations, ainsi que le renforcement institutionnel des États membres.

Consciente des impacts négatifs de la pêche INN en Afrique et constatant les difficultés des États membres à assurer une surveillance adéquate de leurs eaux, l'UA a développé un cadre politique et stratégique pour reformer les secteurs de la pêche et l'aquaculture, qui a été adopté par le 23^{ème} sommet des Chefs d'états et de gouvernement africains à Malabo (Guinée-Equatoriale) en juin 2014. Pour contribuer à l'exécution de ce cadre politique et stratégique de la réforme, l'UA a bénéficié d'un appui de l'UE pour mettre en

⁶² États membres de la SADC : Afrique du Sud, Angola, Botswana, RD Congo, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Swaziland, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.

⁶³ DIRECTIVE N°03/2014/CM/UEMOA instituant un régime commun de suivi, de contrôle et de surveillance des pêches au sein de l'UEMOA et la DIRECTIVE N° 04/2014/CM/UEMOA portant régime commun de gestion durable des ressources halieutiques dans les États membres de l'UEMOA



œuvre le Projet « renforcement institutionnel des capacités pour améliorer la gouvernance du secteur des pêches et l'aquaculture en Afrique ».

L'UA-BIRA coordonne ainsi plusieurs projets visant à améliorer la gouvernance du secteur des pêches. Sur des sujets qui intègrent le renforcement des capacités de surveillance, l'UA-BIRA a publié deux études récentes, l'une sur la mise en œuvre des instruments internationaux en Afrique de l'Ouest⁶⁴ incluant inspections au port, l'autre portant le renforcement des capacités nationales et régionales pour combattre la pêche INN⁶⁵. Cette dernière étude avait identifié « *La mise en place d'un environnement administratif et juridique cohérent, le renforcement de capacité du personnel cadre et agent de contrôle, la recherche de maîtrise des coûts de la surveillance par des actions simples, seront les axes prioritaires stratégiques à privilégier pour renforcer les capacités de lutte INN dans les États* » comme condition nécessaire au renforcement effectif des capacités de contrôle.

En cohérence avec les recommandations de cette étude, l'UA-BIRA appuie les ORP (CPCO, COREP) pour les études juridiques et techniques préalable au développement et à la mise en œuvre de centres régionaux de surveillance des pêches dont le détail a été demandé à l'organisation (réponse attendue).

4.2 Les projets majeurs en relation avec l'harmonisation des inspections portuaires

On présente sous cette partie deux initiatives majeures, par la dimension de l'engagement financier consenti et la couverture géographique, qui pourront soutenir un programme régional harmonisé d'inspection portuaire. Ces initiatives qui concernent, ou concerneront, des États de la région COMHAFAT, s'ajoutent à l'initiative globale de la FAO pour la mise en œuvre de l'AMREP (fonds *Umbrella*, voir § 2.1.1 page 4), ou l'initiative de l'ICCAT pour la mise en œuvre des inspections portuaires prévues sous la recommandation 12-07 (fonds MCSF, voir § 2.1.2 page 9).

4.2.1 Le programme PESCAO de l'Union européenne

Financé sous le FED dans le cadre du Programme Indicatif Régional Afrique de l'Ouest, le programme PESCAO a pour objectif d'améliorer la gouvernance du secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest. Le programme interviendra par l'intermédiaire de la CEDEAO avec des actions qui seront mises en œuvre par la CSRP et le CPCO. Dans le domaine de la lutte contre la pêche INN, le programme PESCAO concernera notamment :

- **L'alignement des cadres législatifs nationaux sur les standards internationaux**
- La **facilitation de la coopération entre les pays bénéficiaires** par l'intermédiaire des ORP
- Le renforcement des capacités opérationnelles en matière de SCS dont la **finalisation d'un manuel de formation aligné sur l'annexe E de l'AMREP pour les inspections au port** (y compris un module de *e-learning*)
- L'organisation et le soutien à des patrouilles conjointes dans les zones sous juridiction

⁶⁴ AU- IBAR 2016. Assessment of Constraints to the Implementation/Adoption of International Instruments for Fisheries Management and Aquaculture Development for Identification of Intervention Areas to Support African Union Member States in West Africa. AU- IBAR Reports

⁶⁵ AU- IBAR 2016. Renforcement de capacités nationales et régionales pour combattre la pêche INN en Afrique de l'Ouest- Situation des systèmes de SCS des pêches dans la région Afrique de l'Ouest. AU- IBAR Reports

Le programme est prévu sur une durée de 5 années, avec un budget indicatif de 15 millions EUR. L'une des particularités du programme PESCAO est qu'il fera intervenir l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches dans des partenariats opérationnels avec les États et les ORP bénéficiaires du projet. **L'Agence pourra ainsi transférer au contexte africain l'expérience importante qu'elle a développée au bénéfice des États membres de l'UE** (voir partie 3.1 page 24).

Le programme PESCAO est en cours de mise en œuvre avec la conclusion des premières conventions de financement.

4.2.2 Le programme PRAO de la Banque Mondiale

Le Programme Régional pour l'Afrique de l'Ouest de la Banque Mondiale porte sur plusieurs aspects liés au développement du secteur des pêches, avec l'amélioration de la gouvernance du secteur et la lutte contre la pêche INN comme piliers des interventions. À ce titre, **le PRAO peut intervenir sur des thématiques connectées à la mise en œuvre de l'AMREP comme l'ajustement du cadre réglementaire, la formation des agents ou le soutien opérationnel aux activités de contrôle (logistique, coordination)**. De telles interventions ont déjà eu lieu dans la plupart des pays bénéficiaires.

Comme le montre la figure suivante, le programme PRAO couvre les États membres de la CSRP et certains États du CPCO. La CSRP est en charge de la coordination des interventions au niveau sous-régional.



Figure 7 : Zone d'intervention du programme PRAO de la Banque Mondiale

Source : Banque Mondiale/ Modifié par la COMHAFAT

Il s'agit d'un engagement à long terme construit en plusieurs phases appliquées par périodes de 5 années. Certains pays bénéficiaires (Cabo Verde, Guinée Bissau, Sénégal, Libéria, Sierra Leone) ont terminé la première phase du projet et préparent la phase II. Pour d'autres pays, la phase I du programme est en cours de mise en œuvre (Mauritanie, Guinée) ou en attente de commencement (Côte d'Ivoire). La phase II du programme PRAO pour les pays qui ont terminé la phase I est en cours de définition.



Figure 8 : État de la mise en œuvre du PRAO suivant les pays bénéficiaires

Source : Banque Mondiale

L'engagement financier pour les projets de la première phase du PRAO est proche de 70 millions USD. Concernant la phase II, les engagements financiers sont encore en cours de définition et de validation par la Banque Mondiale, mais ils devraient être au moins équivalents à ceux consentis sous la phase I.

La Banque Mondiale entend lancer prochainement un équivalent du programme PRAO au bénéfice des États membres de la COREP, c'est-à-dire une intervention à long terme qui appuiera la gouvernance du secteur des pêches et la lutte contre la pêche INN. C'est une première car jusqu'alors, la COREP n'avait bénéficié que d'appuis techniques ponctuels. Suivant les informations disponibles, le schéma et les thématiques d'intervention du programme COREP seront similaires à ceux du PRAO (gouvernance du secteur, lutte contre la pêche INN), avec notamment une mise en œuvre sous plusieurs phases dans une perspective de moyen terme de 10 à 15 ans. L'engagement financier n'est pas connu, mais on peut anticiper qu'il sera de plusieurs dizaines de millions d'USD comme pour le PRAO ou son autre équivalent dans l'Océan Indien (le *South-West Indian Ocean Fisheries Programme – SWIOFISH*). Ce programme pourrait démarrer en 2019 suivant le déroulement des procédures de la Banque Mondiale.

4.2.3 Synthèse : un ensemble de projets en soutien au renforcement de l'inspection portuaire

Ce travail a permis d'identifier une multitude d'interventions extérieures pluriannuelles qui pourront soutenir le développement de l'inspection portuaire dans les États membres de la COMHAFAT : programme PESCAO de l'UE, programme PRAO de la Banque Mondiale et futur programme « PRAO-COREP », programme *Umbrella* de la FAO, programme MCSF de l'ICCAT, sans compter les interventions bilatérales comme celle de la NORAD envers le CPCO. Le montant cumulé de ces interventions est important, et même si elles ne concernent pas que l'inspection portuaire, des moyens financiers conséquents devrait permettre aux États membres de la COMHAFAT et à leur organisation régionale de pêche de se mettre à niveau au moins sur les cinq prochaines années, voire au-delà. **Dès lors, il apparaît que la problématique n'est pas tant de créer un nouveau programme régional, mais d'aider les États et les ORP à tirer le meilleur parti possible des programmes régionaux existants** en tenant compte des avancées à venir comme la création d'un mécanisme d'échange d'information à portée globale par la FAO désormais



acté. La coordination des interventions et la promotion de la coopération sont totalement du ressort du mandat de la COMHAFAT.

À ce titre, et comme premier levier d'intervention, **il est important que les États concernés puissent être en mesure d'identifier leurs besoins avec le plus de précision possible et de se mettre à niveau** sur ce que l'on peut qualifier comme les grands piliers de l'application de l'AMREP, à savoir, et par ordre d'importance selon nous :

- i) la mise à niveau de la réglementation nationale
- ii) les mécanismes institutionnels nationaux,
- iii) la formation des agents,
- iv) les procédures opérationnelles d'inspection et
- v) les procédures de poursuite des contrevenants.

Le faible succès rencontré par l'ICCAT suite à la rec. 14-08 (presque aucune expression de besoins remontée au Secrétariat) ou le faible nombre de requêtes soumis à la FAO pour ce type d'intervention (seuls le Gabon et la Guinée ont mené ce processus à bien à ce jour) montrent que les États ont des difficultés rien que pour faire ce travail de base d'identification. La FAO ou la Banque Mondiale ont besoin de ces demandes (requêtes) des États pour adapter leurs interventions.

5 Analyse des contraintes et recommandations

Les informations et analyses développées dans les chapitres précédents convergent **pour ne pas recommander la création *ex-nihilo* d'un nouveau programme régional d'inspection portuaire qui serait redondant avec les nombreuses initiatives en cours, mais de recommander la mise en œuvre de mécanismes d'appui, principalement coordonnés par la COMHAFAT, pour appuyer et mettre en cohérence la mise en œuvre des projets internationaux avec le soutien des ORPs compétentes**. Cette analyse guide les recommandations proposées sous ce chapitre de l'étude.

Sous cette approche, les informations issues des sections précédentes permettent d'identifier une série de contraintes à lever aux échelles nationales et sous-régionales sous l'objectif de mettre en œuvre, à moyen terme, un programme régional harmonisé d'inspection portuaire. Dans les parties suivantes, les différentes contraintes sont analysées, et des recommandations sont proposées pour les lever.

L'ordre sous lequel les différentes contraintes sont analysées ne reflète pas nécessairement un ordre de priorité car toutes sont estimées importantes pour parvenir à l'objectif d'un programme régional. **Le plan d'action spécifie la chronologie souhaitable des différentes interventions détaillées dans les recommandations.**

5.1 La nécessaire mise à niveau des cadres réglementaires États membres de la COMHAFAT

Analyse de la contrainte

La mise en œuvre nationale de l'AMREP ou de la rec. 12-07 de l'ICCAT sous-tend l'existence d'un cadre réglementaire national aligné sur les prescriptions de ces accords internationaux, qui sont par ailleurs largement convergents. Sans cadre réglementaire adapté, l'application de ces accords n'est pas possible. **Les consultations menées lors**



de cette étude indiquent que tous les États membres qui ont répondu estiment que le cadre législatif national demande soit des adaptations, soit une refonte complète. Il n'est pas à exclure que l'ensemble des États membres de la COMHAFAT soit dans cette situation⁶⁶. Le faible niveau d'adaptation du cadre réglementaire n'est pas une spécificité ouest-africaine. Ce type de problème a été rencontré dans beaucoup d'autres pays du monde, et en particulier dans l'océan indien quand il s'est agit de mettre en œuvre la résolution

L'adaptation du cadre législatif national demande des analyses juridiques relativement poussées. En effet, les États doivent s'assurer que les Lois cadre permettent d'inclure les provisions de l'AMREP, et que les textes d'application (décrets, arrêtés, circulaires le cas échéant) donnent les moyens d'appliquer la Loi sans ambiguïté en restreignant autant que possible les marges d'interprétation tant pour les services nationaux en charge de veiller à son application que pour les entités soumises aux dispositions de ces textes (États de pavillon, armateurs, équipage).

Il y donc au préalable un travail d'évaluation du cadre réglementaire national **qui doit aboutir à la finalisation de listes de textes (loi cadres, décrets, arrêtés) à amender, à préparer ou à supprimer le cas échéant.** Fonction de ce résultat, les services responsables doivent ensuite préparer les modifications souhaitées et les faire adopter suivant les procédures législatives nationales applicables. Le processus dans son entier peut prendre du temps comme en atteste les difficultés rencontrées par les États dès lors qu'il s'agit de modifier un cadre réglementaire existant. Une partie des difficultés rencontrées est attribuable au manque de connaissance des enjeux du secteur de la pêche par les autres entités impliquées dans le processus législatif.

L'expérience montre que les États, et particulièrement ceux en développement, ont des difficultés à faire ce travail d'évaluation. A titre d'illustration, pratiquement aucun État, que ce soit en Afrique ou ailleurs, n'a répondu aux invitations de la FAO ou de l'ICCAT concernant l'identification des besoins en matière d'inspection portuaire. Egalement, ce processus d'adaptation du cadre réglementaire qui est l'une des priorités du programme PRAO de la Banque Mondiale tarde à se mettre en œuvre.

Nature de la contrainte

Institutionnelle	Juridique	Technique	Financière
✓	✓		

Recommandations

Nous recommandons que les **États qui ont accédé à l'AMREP, ou qui se sont engagés à le faire, mettent en œuvre une évaluation du cadre législatif national en relation avec l'AMREP** avec comme premier objectif la finalisation d'une liste de textes à amender, à préparer ou à supprimer le cas échéant. Du fait du manque de capacités dans certains pays et du besoin d'une évaluation objective, cette évaluation pourra avantageusement être conduite par un expert indépendant.

Dans un second temps, nous recommandons **que les services nationaux concernés élaborent / réforment les textes réglementaires suivant le résultat de l'évaluation** et engagent le processus législatif approprié suivant la nature des textes. Comme pour la recommandation précédente, ce processus pourrait être accéléré par

⁶⁶ Par exemple, le Maroc qui a récemment considérablement réformé son cadre réglementaire pour inclure, entre autre, les dispositions de l'AMREP et qui compte parmi les pays les plus avancés en la matière doit encore adopter certains textes d'application pour être en mesure de mettre en œuvre pleinement l'Accord.



l'emploi d'experts juristes extérieurs en prenant soin d'inclure dans son mandat l'animation d'ateliers nationaux de validation pour favoriser l'appropriation du travail par les différents services concernés.

Afin de faciliter et d'accélérer l'adoption des textes qui nécessitent un examen au Parlement et/ou une signature de plusieurs ministres, nous recommandons **que les services en charge des pêches développent une communication active** envers les autres services de l'État et la société civile afin de mettre clairement en avant les avantages d'une mise en œuvre de l'AMREP et les inconvénients de ne pas le mettre en œuvre pleinement.

Prise en charge de la recommandation

COMHAFAT : Préparation de termes de référence standardisés en FR / EN / PT pour l'évaluation du cadre législatif national en relation avec l'AMREP

COMHAFAT : Sur la base du résultat des évaluations, et si les États en font la demande, préparation de termes de référence pour l'intervention d'expert(s) juridique(s) pour la rédaction des textes à modifier ou à élaborer

État de port : Mise en œuvre et finalisation du travail d'alignement de la législation

COMHAFAT : Préparation d'éléments communs de langage pour la communication institutionnelle des Ministères concernés sur les avantages de mettre en œuvre l'AMREP et les désavantages de ne pas le faire.

DU fait de son mandat, la COMHAFAT est l'institution la mieux placée pour appuyer le processus d'évaluation / alignement du cadre législatif qui reste une compétence exclusive de l'État concerné.

L'alignement du cadre juridique national sur les conventions internationales est une activité prévue sous les programmes PESCAO de l'UE et PRAO de la Banque Mondiale. Les actions prévues sous cette recommandation pourront par conséquent être prises en charge. La disponibilité des termes de référence aidera l'insertion de ces tâches dans la programmation des actions de ces deux projets.

5.2 Des mécanismes nationaux de coopération inter-agences à créer

Analyse de la contrainte

La grande majorité des États qui ont répondu à la consultation ont signalé des besoins en matière d'établissement et de formalisation de mécanismes de coopération inter-agences. **Ces mécanismes sont en effet nécessaires pour assurer une mise en œuvre correcte de l'AMREP** tout en créant des effets de synergie dans l'utilisation du personnel d'inspection et dans l'échange des informations. La coopération inter-agence est également un levier important pour le renforcement des capacités des agences par échange d'expérience et de savoir-faire. Il est ainsi probable que les agences nationales chargées de l'inspection des navires de commerce sous le Mémoire d'Abuja aient des exemples de bonnes pratiques à transférer aux autres services en charge d'inspections portuaires. Certains États ont réussi à mettre en place ces mécanismes (ex. Ghana, Côte d'Ivoire), d'autres en sont encore loin avec des situations extrêmement dommageables comme l'impossibilité pour les agents du service des pêches d'accéder à des parties des ports de commerce où des navires de transport de poisson s'arrêtent. Le



tableau suivant indique les différentes agences qui peuvent avoir un rôle dans l'inspection portuaire (variable suivant l'organisation des pays).

Tableau 5 : Liste possible des différentes agences potentiellement impliquées dans l'inspection portuaire

Autorité	Principales fonctions
Autorité pêche	En général, c'est autorité compétente pour les questions relatives à la lutte contre la pêche INN
Autorité portuaire	Reçoit les demandes d'entrée au port et gère les emplacements et l'utilisation des facilités portuaires
Autorité maritime	Vérifie la conformité des navires avec les règles de l'OMI, autorité compétente sous le MoU d'Abuja
Douanes	Inspection et admission des produits débarqués ou transbordés
Immigration	Vérifie les documents d'immigration concernant l'équipage
Autorité sanitaire	Vérifie la conformité des produits avec les règles sanitaires
Travail	Vérifie que les standards d'emploi à bord sont respectés
Police / Gendarmerie / Marine nationale	Vérifie le respect des lois et identifie les contrevenants
Parquet	Assure le processus de poursuites des contrevenants devant la juridiction nationale
Affaires Étrangères	Gère les relations avec les États tiers concernés (État de pavillon, État côtier)

Source : Propre analyse

L'expérience montre que dans la plupart des pays, les diverses autorités n'ont pas l'habitude de travailler ensemble avec des relations très cloisonnées. A titre d'exemple, on peut souligner toutes les difficultés qui accompagnent les démarches relatives à la constitution de fichiers navires en Afrique occidentale alors que seules deux autorités, pêche et transport, sont concernées à titre principal.

Suivant l'exemple du Groupe de Travail du CPCO, **l'approche peut être progressive avec la mise en place de groupes de travail** qui réunissent à intervalles réguliers les différents intervenants. L'approche groupe de travail permet aux parties concernées d'échanger et de partager dans un cadre non-formalisé dans un premier temps. Cette étape permet de préparer une organisation plus formalisée du mandat et des fonctions des différentes agences et des modalités d'échanges d'information dans le cadre d'un MoU ou d'une circulaire interministérielle. La concertation préalable peut également conduire à identifier des questions d'ordre juridique qui pourront être résolues lors de l'ajustement du cadre réglementaire national.

Nature de la contrainte

Institutionnelle	Juridique	Technique	Financière
✓	✓		

Recommandations

Nous recommandons que **des ateliers sous-régionaux soient organisés sur le thème de la coopération inter-agences en matière d'inspection portuaire** pour sensibiliser les pays à cette dimension importante de l'AMREP et leur permettre d'échanger sur leurs situations et problèmes dans la mise en place de mécanismes de



coordination inter-agences et d'échanges d'information Ces ateliers réuniront des responsables de différentes agences impliquées dans les pays et seront une occasion pour chacun de s'inspirer des bonnes pratiques d'autres pays ou de rechercher ensemble des solutions à des problèmes communs. Ces ateliers pourront concerner en priorité la zone CSRP et la zone COREP. Pour la zone CPCO, il existe déjà des acquis en matière de coopération inter-agences grâce au travail réalisé avec le Groupe de Travail, et la présence de représentants du CPCO à ces ateliers CSRP et COREP sera un atout.

Nous recommandons la **contractualisation de facilitateurs sous régionaux de groupe de travail inter-agences**. L'expérience du CPCO indique en effet que la création et l'animation des groupes de travail nationaux inter-agences sont largement facilitées quand un intervenant extérieur, non partie de l'une des agences concernées, conduit le processus. Ces facilitateurs auront la charge de réunir des groupes de travail inter-agence nationaux à intervalles réguliers sous l'objectif principal d'aboutir à des mécanismes de coopération acceptés par l'ensemble des parties et formalisés par des textes nationaux appropriés (MoU, circulaires interministérielles). Compte-tenu de la situation actuelle, ces facilitateurs sous-régionaux sont nécessaires pour la CSRP et la COREP. Concernant le CPCO, le Groupe de Travail sur la pêche INN (voir Encadré 2 page 17) mène déjà ce type d'activité avec le soutien de la coopération norvégienne.

Prise en charge de la recommandation

COMHAFAT : Préparation et organisation de deux ateliers sous-régionaux (zones CSRP et COREP) sur le thème de la coopération inter-agences dans l'inspection portuaire à des fins de sensibilisation et d'échanges de bonnes pratiques.

CSRP/COREP Recrutement et contractualisation (deux années) de facilitateurs sous-régionaux ayant pour mandat l'animation de groupes de travail inter-agences nationaux sous l'objectif d'aboutir à des mécanismes de coopération et d'échanges d'information formalisés.

COMHAFAT Soutien à la CSRP et à la COREP (si nécessaire) pour les étapes préparatoires au recrutement des facilitateurs sous-régionaux incluant la préparation de termes de références harmonisés.

5.3 Le niveau de formation des inspecteurs portuaires

Analyse de la contrainte

Il est évident que les inspections portuaires prévues dans les accords internationaux ne pourront produire les résultats escomptés dans la lutte contre la pêche INN **que si les inspecteurs en charge de ces inspections ont les niveaux de formation requis**. Cela nécessite donc des formations initiales spécifiques pour les agents qui prennent ce type de fonction, et des cycles de formations continues pour maintenir le niveau et l'adapter suivant les développements en la matière.

Les consultations menées sous cette étude indiquent qu'il y a clairement un besoin en matière de formation des inspecteurs. 90% des réponses reçues indiquent en effet que le niveau de formation des inspecteurs portuaires est insuffisant ou partiellement suffisant.

La mise en œuvre de l'AMREP dans les États membres de la COMHAFAT est donc soumise à une contrainte importante en relation avec le niveau de formation des inspecteurs. Ce problème a été rencontré dans d'autres contextes (voir partie Benchmarking) et s'applique également aux autres activités d'inspection, en particulier en mer. Ce



problème est identifié depuis longtemps. Les inspecteurs de certains États ont reçu des formations spécifiques sous le programme PRAO de la Banque Mondiale ou sous couvert d'interventions de l'UE (accords de pêche⁶⁷, dialogue INN notamment). La formation, et plus généralement le renforcement des capacités, continuera à être un volet important des interventions à venir, avec en particulier l'implication de l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches sous le programme PESCAO de l'UE, le programme *Umbrella* de la FAO et le fonds MCSF de ICCAT, sans omettre la continuité des actions sous le programme PRAO de la Banque Mondiale et celles à venir du futur programme COREP de la Banque Mondiale. **Les ressources sont donc là, mais il faut les organiser pour assurer leur cohérence ainsi qu'une certaine continuité.**

La multiplicité des possibilités de formation engendre probablement des confusions au niveau des États. Le fait que les différentes formations proposées ne soient pas nécessairement coordonnées et harmonisées s'ajoute également au problème. De la même manière, les manuels de formation existants (Groupe de Travail CPCO, celui produit sous cette étude à la demande de la COMHAFAT) ou à venir (FAO, ICCAT, Agence Européenne de Contrôle des Pêches) ne sont / seront pas non plus totalement alignés. L'atelier conjoint COMHAFAT / CGPM de Tanger (novembre 2016) a d'ailleurs commencé à avancer vers cette harmonisation en adoptant des lignes directrices harmonisées concernant les formations à dispenser aux inspecteurs⁶⁸.

La coordination de l'intervention des bailleurs dans ce domaine se révèle donc nécessaire, et cette attente des États membres de la COMHAFAT vis-à-vis d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire a été signalée par près de 90% des États qui ont répondu à nos consultations.

La principale plus-value d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire sera par conséquent d'harmoniser et d'organiser les actions de formation des inspecteurs des différents pays qui sont prévues sous le cadre des interventions des différents bailleurs. Il est pour cela nécessaire de connaître les besoins en la matière et le cadre d'intervention des différents programmes internationaux dont peuvent bénéficier les États d'Afrique occidentale.

Dans la partie Benchmarking, **la solution du e-learning, en complément des formations physiques, est apparue comme une solution appropriée** dans le contexte de l'Afrique occidentale. Des modules de *e-learning* sont en effet accessibles à tout agent concerné et offrent une flexibilité en matière de contenu et en matière de langue que les manuels papiers ne donnent pas. Comme signalé dans la partie 4.2.1, l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches mettra prochainement à disposition des modules de *e-learning* en FR, EN et PT spécifiques pour les pays non-UE.

Nature de la contrainte

Institutionnelle	Juridique	Technique	Financière
✓		✓	

A noter que certains États ont indiqué **une insuffisance du nombre d'inspecteurs portuaires disponibles, ainsi qu'une tendance au vieillissement des agents en place**. Il s'agit d'une contrainte sur lequel un programme régional harmonisé d'inspection portuaire n'a pas de prise directe car il est de la compétence exclusive des États de

⁶⁷ Certains protocoles d'accord de pêche UE prévoient en effet l'intervention d'inspecteurs de l'UE pour des opérations d'inspections conjointes ou des actions de renforcement institutionnel.

⁶⁸ Rapport disponible à http://www.comhafat.org/fr/files/actualites/doc_actualite_4337.pdf (consulté le 23.10.2017)



recruter et d'affecter des fonctionnaires en charge. On rappellera néanmoins qu'en ratifiant l'AMREP et en désignant des ports, les États s'engagent à y dédier les moyens nécessaires pour le contrôle des navires (ex. art. 7 de l'AMREP). Il appartient donc aux services en charge de plaider leur cause auprès des autorités budgétaires responsables. Les éléments de langage pour une communication institutionnelle sur les avantages de l'AMREP prévus sous une des recommandations précédentes peuvent aider en ce sens. Par ailleurs, des modalités de coopération inter-agences plus abouties permettront très probablement d'obtenir des économies d'échelle et des gains d'efficacité en relation avec l'emploi du personnel d'inspection disponible.

Recommandations

Nous recommandons que **les différents États concernés préparent des plans de formation de leurs inspecteurs portuaires** en précisant le nombre d'agents nécessitant des formations initiales et le nombre d'agents nécessitant des formations continues. Les plans de formation devraient être établis pour des durées pluriannuelles (4 à 5 ans). La connaissance des plans de formation sera une première avancée dans le programme de renforcement des capacités d'un futur programme régional harmonisé d'inspection portuaire.

Nous recommandons que des efforts soient faits afin **d'identifier, de coordonner et d'harmoniser les interventions des différents bailleurs de fonds ou organisations internationales (FAO, ICCAT) en matière de formation des inspecteurs portuaires**. Une première étape sera de faire un mapping des interventions prévues et de favoriser un rapprochement entre intervenant et entités bénéficiaires afin d'aboutir à un programme concerté à l'échelle de la région COMHAFAT qui puisse satisfaire les besoins exprimés par les États en matière de plan pluriannuel de formation des agents.

Nous recommandons également **qu'une promotion soit faite de la disponibilité en matériel de formation, manuels ou modules de e-learning**. A cet égard, il conviendra d'éviter la multiplication des supports pédagogiques et privilégier ceux qui sont produits par des entités ayant autorité en la matière comme l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches, la FAO ou l'ICCAT.

Prise en charge de la recommandation

COMHAFAT : Élaboration d'un formulaire-type de plan pluriannuel de formation et dissémination auprès des États membres pour consolidation ultérieure en vue d'une identification quantitative globale des besoins en matière de renforcement des capacités des inspecteurs portuaires dans la région COMHAFAT par le biais de formations initiales et de formations continues.

COMHAFAT / CSRP / CPCO / COREP : Déclaration d'intention auprès de la FAO et de l'ICCAT pour participer et contribuer aux groupes de travail concernant les programmes de renforcement des capacités que se préparent à lancer ces deux organisations (au titre de la partie 6 de l'AMREP pour la FAO et au titre de la recommandation 16-17 pour l'ICCAT). Participation effective aux groupes de travail et défense des intérêts des États membres de la COMHAFAT notamment sur la base des besoins en formation identifiés sous la recommandation précédente.

COMHAFAT : Mapping des interventions des différents bailleurs et organisations internationales en matière de renforcement des capacités des



inspecteurs portuaires ; diffusion du résultat auprès des États membres de la COMHAFAT.

COMHAFAT : Organisation d'une conférence internationale des bailleurs de fonds concernés sur le thème du renforcement des capacités des inspecteurs portuaires en Afrique occidentale afin d'initier des efforts de rapprochement et de mise en cohérence des différentes actions prévues.

COMHAFAT : Collecte, promotion et diffusion des matériels pédagogiques disponibles en matière de formation des inspecteurs portuaires (manuels de formation). Établissement d'une liste des instituts de formation en Afrique et des modules qu'ils peuvent délivrer (en coopération avec son réseau REFMA⁶⁹)

5.4 Le soutien opérationnel aux activités d'inspection

Les inspecteurs portuaires ont besoin d'un soutien opérationnel aux procédures d'inspection. Parmi les soutiens nécessaires, on peut citer :

- Des **procédures opérationnelles standardisées** : lors des enquêtes, près de la moitié des États ont signalé avoir des procédures opérationnelles standardisées disponibles ou en cours de préparation. Dans le cadre de leur assistance à la mise en œuvre des inspections au port, la FAO et l'ICCAT prévoient de développer des procédures opérationnelles standardisées qui pourront le cas échéant remplacer celles existantes. A noter que pour être totalement adaptées au contexte particulier de chaque État, les procédures opérationnelles standardisées doivent faire référence aux textes réglementaires applicables dans le pays.
- Des **moyens d'échange d'information avec d'autres parties**, notamment les États de pavillon et les États côtiers à des fins de vérification des éléments d'information fournis par les navires de pêche ou de transport en préalable à l'arrivée au port. Ce type de plate-forme d'échange d'information fait actuellement défaut dans la plupart des États membres de la COMHAFAT. Plusieurs États nous ont fait part de l'absence totale de ressources quand il s'agissait de procéder à des vérifications. Sans elles, il n'est pas possible pour les inspecteurs de déterminer le caractère INN des opérations de pêche et donc de prendre les mesures coercitives prévues par l'AMREP envers les navires qui se sont livrés à des pêches illégales. L'effet de l'AMREP est donc annulé. Le réseau d'intelligence mis en œuvre par le Groupe de Travail du CPCO avec l'aide de la coopération norvégienne montre qu'il faut utiliser beaucoup de ressources pour déjouer des activités qui relèvent souvent du crime organisé.

Ces contraintes sont en passe d'être levées. Comme indiqué plus haut, l'ICCAT et la FAO se préparent à établir et à diffuser des manuels de procédures opérationnelles standardisées. Dans cette attente, les États peuvent utiliser ceux dont ils disposent ou s'appuyer sur celui inclut dans les termes de référence de cette étude.

De la même manière, l'AMREP de la FAO et la recommandation 12-07 de l'ICCAT proposent des formats standards de rapports d'inspection qu'il convient de reprendre pour les États qui n'ont pas encore développé cet outil de rapportage (36% des États qui ont répondu à notre consultation).

⁶⁹ Regroupement des Etablissements de Formation Maritime Africains (REFMA) de la COMHAFAT



Par ailleurs, du fait de son mandat dans la mise en œuvre de l'AMREP, la FAO se prépare à prendre en charge, et ce dès 2018, la création et la mise en œuvre d'une plate-forme d'échanges d'information. La démarche comprendra l'organisation de groupes de travail art. 16 auxquels il sera important de contribuer. La plate-forme fournira dans un premier temps les listes de ports désignés et les noms et coordonnées des services responsables de la mise en œuvre de l'AMREP. Il est prévu ensuite de l'enrichir progressivement avec les rapports d'inspection et des listes de navires avec un lien avec le registre global des navires de pêche qui compte parmi les autres projets phares de la FAO en matière de lutte contre la pêche INN. De son côté, l'ICCAT ambitionne également de développer des moyens d'échanges d'information en s'inspirant du logiciel *e-PSM* développé par la CTOI dans le cadre de sa résolution 10/11 (voir partie 3.2 page 29). Il n'existe aucune information sur un rapprochement possible de ces deux initiatives FAO et ICCAT en matière de plate-forme d'échanges d'informations.

Les plateformes d'échanges d'information que s'apprêtent à développer la FAO et l'ICCAT permettront d'obtenir des informations essentielles pour la vérification des navires. Par contre, ces plateformes seront probablement relativement rigides et ne permettront pas d'échanger des informations relevant du renseignement sur un mode plus informel dans un climat de confiance réciproque. L'expérience développée par le CPCO (Groupe de Travail) avec l'aide du logiciel Basecamp ® mérite en cela d'être considérée à l'échelle régionale.

Sans préjudice des avancées possibles de la FAO et de l'ICCAT, il apparaît désormais crucial pour soutenir la mise en œuvre de l'AMREP que les **États membres de la COMHAFAT créent comme ils se sont engagés dans le cadre de leurs ORP respectives des registres sous-régionaux de navires de pêche**. La disponibilité de ces registres sous-régionaux sera d'une aide précieuse dans le processus de vérification des informations fournies par les navires en préalable à leurs entrées dans les ports de la région COMHAFAT.

En conclusion, il apparaît que les différentes contraintes qui pèsent sur l'aspect opérationnel des inspections au port sont en passe d'être levées par le travail des organisations internationales compétentes. Il ne s'agira donc pas de développer des outils spécifiques, mais de s'assurer que le contexte des États membres de la COMHAFAT est bien pris en compte lors des développements à venir.

Nature de la contrainte

Institutionnelle	Juridique	Technique	Financière
		✓	

Recommandations

Nous recommandons que les parties concernées participent aux groupes de travail que vont organiser dès 2018 la FAO et l'ICCAT concernant le développement des outils et mécanismes d'échanges d'information en soutien à la mise en œuvre des inspections portuaires prévues par ces organisations.

Nous recommandons que les organisations régionales de pêche progressent rapidement vers l'établissement de registres sous-régionaux des navires de pêche autorisés et qu'elles invitent leurs différents États membres à collaborer avec la FAO pour



l'établissement du fichier global des navires de pêche⁷⁰. En effet, des listes de navires facilement accessibles pour les inspecteurs sont indispensables pour mener à bien les processus de vérification des informations transmises par les navires étrangers qui sollicitent l'accès aux ports.

Nous ne recommandons pas que le programme régional harmonisé d'inspection portuaire se lance dans la création d'une plate-forme autonome d'échanges d'information entre États du port en raison d'une duplication possible avec les initiatives lancées par la FAO et par l'ICCAT. En revanche, nous recommandons que les mécanismes de mise en réseau des corps d'inspection, plus flexibles et moins formalisés, mis en œuvre par le CPCO avec l'aide du Groupe de Travail en utilisant le logiciel Basecamp ® soient éventuellement étendus aux États non membres du CPCO moyennant respect des conditions associées.

Prise en charge de la recommandation

COMHAFAT / CSRP / CPCO / COREP : Déclaration d'intention auprès de la FAO et de l'ICCAT pour participer et contribuer aux groupes de travail concernant les mécanismes d'échange d'information que se préparent à lancer ces deux organisations (au titre de l'art. 16 de l'AMREP pour la FAO et au titre de la recommandation 12-07 pour l'ICCAT). Participation effective aux groupes de travail et protection des intérêts des États membres de la COMHAFAT pour prise en compte du contexte de l'Afrique occidentale.

COMHAFAT / CSRP / CPCO / COREP : relance des États pour une contribution effective à l'initiative soutenue par la FAO concernant la constitution d'un registre global des navires de pêche.

CSRP / CPCO / COREP : Relance des initiatives sous-régionales en matière de constitution de registres de navires de pêche du fait de leur apport essentiel à la mise en œuvre de l'AMREP.

COMHAFAT/CPCO : Examen conjoint des possibilités pour élargir la mise en réseau réussie des États membres du CPCO à des États non-membres de l'ORP (conditionnalités, modalités techniques et financières). Suivant le résultat de cet examen, promotion par la COMHAFAT du réseau auprès de ses États membres.

5.5 Les poursuites des contrevenants

Les mécanismes de poursuites des contrevenants sont importants dans l'application de l'ARMREP car seule **l'application effective de sanctions dissuasives et proportionnées rendra l'accord efficace sous son objectif de lutte contre la pêche INN**.

Les États doivent donc être prêts à mener des poursuites contre les navires pour lesquels des indications graves et concordantes de pratiques de pêche INN ont été mises à jour lors des inspections portuaires. C'est-à-dire pour les navires qui ont été admis au port sur la foi des informations fournies par le navire lors de sa demande d'accès. Les navires pour lesquels l'accès a été refusé ne tombent pas sous la juridiction de l'État du port en question, mais doivent faire l'objet d'un signalement au travers des plateformes d'échange d'information discutées dans la section précédente.

⁷⁰ La FAO signale en effet que seule une partie des États membres de la COMHAFAT est à des stades avancés de coopération pour l'établissement du fichier global des navires de pêche.



La principale contrainte rencontrée pour l'application des sanctions est que **les parquets des États côtiers de la COMHAFAT sont peu sensibilisés aux infractions dans le domaine des pêches**, ce qui gêne la pertinence des poursuites, allonge considérablement les délais, et ne permet pas une juste appréciation du préjudice commis. Pour ces raisons, et dans beaucoup d'États côtiers, le recours au système judiciaire est évité par le traitement des infractions par des commissions spécialisées (commission d'arraisonnement, commission de transaction) autorisées par la Loi à établir la réalité des infractions suspectées et à sanctionner les contrevenants.

Il s'avère néanmoins que les poursuites de navires suspectés de s'être livrés à des comportements INN sont éminemment complexes à gérer : elles s'appliquent à des intérêts étrangers (État du pavillon, nationalité de l'armateur et du capitaine le cas échéant) qui opèrent le plus généralement dans des contextes de crime organisé où tous les efforts sont faits pour dissimuler les liens entre chaque partie impliquée et la réalité des infractions.

La mise en œuvre de mécanismes de coopération inter-agences discutées sous le § 5.2 peut permettre de lever une partie de cette contrainte. En effet, dans notre esprit, les groupes de travail inter-agences doivent associer le pouvoir judiciaire, ce qui permettra d'élever significativement le niveau de sensibilisation de ce pouvoir aux infractions relevant de la pêche INN.

A l'instar de ce qu'a mis en œuvre le Groupe de Travail du CPCO, **une partie de cette contrainte pourrait être levée par la réservation d'un fonds spécial destiné à financer des assistances juridiques internationales**. En effet, le recours à des cabinets d'avocats internationaux spécialisés peut se révéler déterminant pour conseiller les États qui en ont besoin sur les stratégies de poursuites et de défense des dossiers d'accusation. Un tel fonds ne pourra pas être mobilisé auprès des bailleurs de fonds traditionnels (UE, FAO, BM) car il n'est pas compatible avec les procédures. Il pourra cependant être abondé par des ONG ayant un intérêt dans la lutte contre la pêche INN (ex. Pew Charitable Trust)

A noter que les poursuites ne pourront être menées à bien que si le cadre réglementaire national est suffisamment robuste et que si les inspecteurs ont été dûment formés, notamment pour la sécurisation des preuves. Ceci renforce la pertinence des analyses et des recommandations proposées sous les chapitres précédents.

Nature de la contrainte

Institutionnelle	Juridique	Technique	Financière
	✓		✓

Recommandations

Nous réitérons nos recommandations en matière d'établissement de mécanismes de coopération inter-agences et soulignons l'importance d'associer le pouvoir judiciaire des États à la démarche.

Nous recommandons la constitution d'un fonds spécifique pour la mobilisation d'une assistance juridique internationale afin d'appuyer les États qui en ont besoin en cas de poursuites d'intérêts suspectés de s'être livrés à des pratiques de pêche INN découvertes lors des inspections dans les ports de ces États.

Prise en charge de la recommandation



COMHAFAT : veiller à l'inclusion des autorités judiciaires dans les activités recommandées sous la partie 5.2

COMHAFAT : prendre contact avec des ONG spécialisées pour des possibilités de financement d'avocats internationaux spécialisés afin d'aider les États à mener les poursuites contre les entités suspectées d'avoir mené des activités INN.

5.6 Coûts estimatifs

L'estimation des coûts estimatifs considère les actions recommandées qui ne pourront probablement pas être pris en charge sous les programmes en cours des bailleurs *i)* soit du fait de la position de la COMHAFAT qui est le plus souvent en dehors du cadre d'intervention des différents projets (les projets PESCAO de l'UE et les projets PRAO de la Banque mondiale intègrent comme principaux bénéficiaires les ORPs et les États), *ii)* soit parce qu'ils intègrent une dimension internationale à l'échelle de la région COMHAFAT également non considérée dans les programmes en cours qui ciblent davantage les trois niveaux sous-régionaux (CSRP-CPCO-COREP).

C'est ainsi que par exemple les coûts de formation des inspecteurs des États membres sont considérés comme partie du budget de l'intervention des différents bailleurs de fonds et non intégrés dans le budget. D'autres interventions prévues comme l'organisation d'ateliers régionaux et sous-régionaux, ou autres initiatives recommandées visant à soutenir l'intégration des différentes actions en cours à l'échelle de la région COMHAFAT sont elles intégrées dans l'esquisse budgétaire.

D'après nos estimations (Annexe 2), **le budget nécessaire à la mise en œuvre des recommandations proposées est de l'ordre de 400 000 EUR pour la COMHAFAT** et de 270 000 EUR pour les trois ORP. Pour ces dernières, il est cependant probable qu'une partie du budget pourra être pris en charge par des organisations extérieures (frais de participation à des groupes de travail FAO et ICCAT).

6 Plan d'action

6.1 Phasage des actions

Nous proposons un plan d'action sur 4 années. Cette période correspond à la durée de mise en œuvre du programme PESCAO de l'UE, et on possède par conséquent une certaine visibilité sur les soutiens disponibles.

Les bases institutionnelles et réglementaires au niveau des États constituant les fondations du développement d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire dans la région COMHAFAT, **le plan d'action proposé privilégie le soutien aux États qui en ont besoin en matière d'ajustements réglementaires et de développement de mécanismes institutionnels.**

Une fois ces fondations en voie de construction, le programme régional peut ensuite s'attaquer au développement des capacités de États membres de la COMHAFAT en ce qui concerne **la mise en œuvre des inspections portuaires, c'est-à-dire la formation des inspecteurs portuaires et le développement des outils en matière de coopération internationale.**



Les aspects relevant de l'aide aux États pour la poursuite des contrevenants sont à mener en parallèle à la phase précédente. Il s'agit principalement de sécuriser l'accès à des ressources extérieures pour pouvoir les mobiliser sans délai au moment où elles s'avèreront nécessaires.

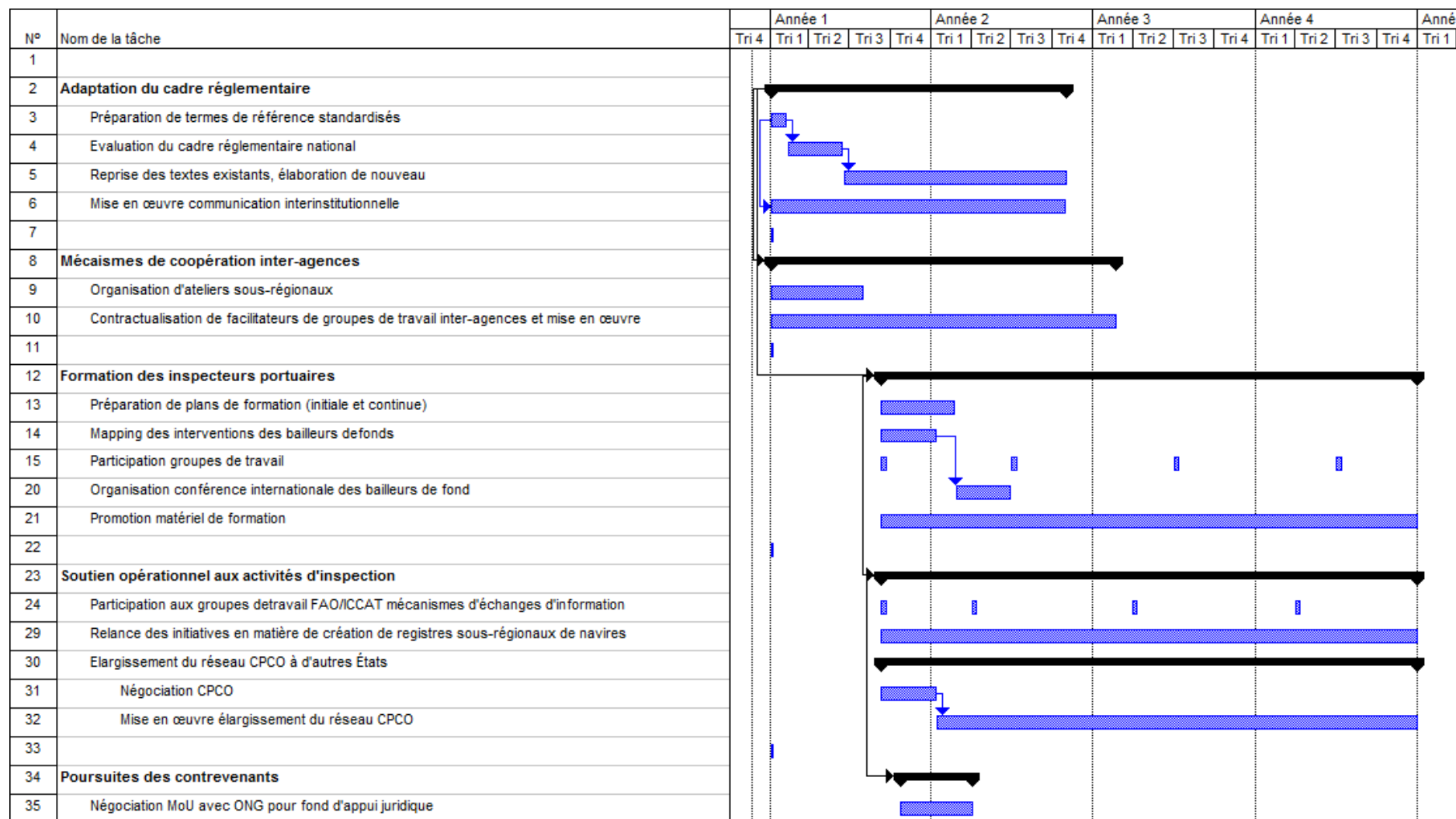


Figure 9 : Proposition de plan d'action pour la mise en œuvre d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire dans la région COMHAFAT



6.2 Entités en charge des actions du plan d'action

Conformément aux recommandations proposées dans le chapitre précédent, nous proposons **une matrice type RACI (Responsable / Approbateur / Contributeur / Informé)** qui indique les rôles de chaque entité pour la mise en œuvre des différentes actions. Les codes couleurs utilisés dans la matrice sont comme suit :

Clé	RACI
Responsable : Responsable de l'action	R
Approbateur : Valide les résultats de l'action	A
Contributeur : Contribue à la mise en œuvre de l'action	C
Informé : Est tenu informé des avancées de l'action	I

Les différents intervenants comprennent :

- La COMHAFAT : suivant son mandat pour encourager la coopération entre ses États membres et en vertu des partenariats conclus avec les différentes organisations africaines ayant des mandats dans le secteur de la pêche, la COMHAFAT se place comme l'un des principaux intervenants dans le plan d'action
- Les États membres de la COMHAFAT : le programme régional harmonisé d'inspection portuaire touchant des domaines régaliens sous leur compétence exclusive, les États membres de la COMHAFAT ont des tâches importantes à accomplir
- Les ORPs : avec un mandat couvrant l'harmonisation des politiques de leurs États membres et le renforcement de la coopération, les ORPs (CSRP, CPCO et COREP) seront également concernées par la mise en œuvre du plan d'action
- FAO/ICCAT : ces deux organisations internationales sont responsables de la mise en œuvre de l'AMREP et de la rec. 12-07 respectivement. A ce titre, elles développent des actions globales en soutien aux parties appliquant ces accords, avec une attention spécifique pour les pays en voie de développement
- Bailleurs de fonds : la Banque Mondiale et l'UE pour ne citer que les principaux, mais aussi les bailleurs de fonds engagés sous des coopérations bilatérales ont un intérêt dans le renforcement du cadre de gouvernance dans le secteur des pêches de manière générale et dans la lutte contre la pêche INN au large des côtes d'Afrique en particulier, et ont mis en œuvre plusieurs programmes de renforcement des capacités de contrôle.



	COMHAFAT	États membres	ORP ¹	FAO/ICCAT	Bailleurs de fonds
Adaptation du cadre réglementaire					
Préparation de termes de référence standardisés	R	C	A	I	I
Evaluation du cadre réglementaire national	I	R	I	I	I
Reprise des textes existants, élaboration de nouveau	I	R	I	I	I
Mise en œuvre communication interinstitutionnelle	C	R	I	I	I
Résultats escomptés : textes réglementaires alignés sur l'AMREP					
Mécanismes de coopération inter-agences					
Organisation d'ateliers sous-régionaux	R	I	C	I	I
Contractualisation de facilitateurs de groupes de travail inter-agences	C	C	R	I	I
Résultats escomptés : mécanismes inter-agences formalisés					
Formation des inspecteurs portuaires					
Préparation de plans de formation (initiale et continue)	R	C	I	I	I
Participation groupes de travail FAO / ICCAT renforcement des capacités	C	C	C	R	I
Mapping des interventions des bailleurs de fonds	R	C	C	C	C
Organisation conférence internationale des bailleurs de fond	R	I	I	C	C
Promotion matériel de formation	R	I	I	I	I
Résultats escomptés : cycles de formations standardisées en place					
Soutien opérationnel aux activités d'inspection					
Participation groupes de travail FAO / ICCAT mécanismes d'échange d'information	C	C	C	R	I
Relance des initiatives en matière de création de registres sous-régionaux de navires	R	C	C	I	I
Elargissement du réseau CPCO à d'autres États	R	I	C	I	I
Résultats escomptés : mécanismes d'échanges fonctionnels					
Poursuites des contrevenants					
Négociation MoU avec ONG pour fond d'appui juridique	R	I	I	I	I
Résultat escompté : MoU disponible pour mobilisation d'une assistance juridique					

Figure 10 : Propositions de répartition des tâches pour la mise en œuvre d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire dans la région COMHAFAT



Conclusion

L'engagement des États membres de la COMHAFAT contre la pêche INN n'est plus à démontrer. Que ce soit au travers de la COMHAFAT, des organisations régionales de pêche ou des États eux-mêmes par leur accession à l'AMREP et autres instruments internationaux de gouvernance du secteur des pêches (ex. ICCAT), la volonté de combattre la pêche INN est clairement affichée. **Cette volonté doit se traduire par des avancées concrètes qui viendront s'ajouter aux résultats déjà obtenus, et l'inspection au port, qui demande moins de moyens financiers que l'inspection en mer, peut être un signal fort lancé à la communauté internationale.**

Avec le déploiement en cours ou à venir de programmes internationaux visant à améliorer le cadre de gouvernance des pêcheries d'Afrique occidentale (Banque Mondiale, Union européenne pour ne citer que les principaux) et les initiatives en développement des organisations internationales dépositaires des deux principaux accords en la matière, la FAO et l'ICCAT, le contexte est particulièrement favorable avec la disponibilité de fonds pour le renforcement des capacités des États et la promotion d'initiatives de coopération sous-régionales. **Le challenge pour la COMHAFAT et pour ses États membres sous un prochain programme régional harmonisé sera principalement de réussir à coordonner la mise en œuvre des différentes actions prévues et de les mettre en cohérence.**

Les éléments rassemblés lors de cette étude montrent bien les faiblesses qu'il est nécessaire de compenser pour le renforcement des inspections au port : cadre réglementaire, mécanismes de coopération inter-agences, formation des agents concernés et systèmes d'échanges de données entre États concernés (du port, côtier, du pavillon et États du marché). S'agissant d'un domaine purement régalien, et donc différent du contexte d'un programme régional d'observation scientifique qui conduit à déléguer certaines tâches régaliennes, **les interventions d'un futur programme devront davantage cibler les États que les ORP dont ils sont membres.** À cet égard, les besoins sont susceptibles d'être très variables d'un État à un autre, demandant une approche au cas par cas tout au moins pour les aspects de mise à niveau de la réglementation et les aspects liés aux mécanismes de coopération inter-agences. Ces deux aspects sont à traiter en priorité car ils constituent les fondations institutionnelles et réglementaires pour la mise en œuvre des inspections au port telles que souhaitées par les instruments pertinents internationaux (AMREP, rec. 12-07 de l'ICCAT).

La mise en œuvre d'inspections portuaires harmonisées devra se faire sans préjudice des autres actions engagées par les États membres de la COMHAFAT pour contrecarrer la pêche INN dans la région. En fait, toutes les actions sont complémentaires. **Il semble ainsi primordial pour le succès des inspections portuaires que les États membres de la COMHAFAT progressent dans le cadre de leurs ORPs sur d'autres initiatives toutes aussi importantes comme la conclusion de convention sous-régionales spécifiques sur les questions de coopération en matière de suivi-contrôle et surveillance,** avec le partage de registres sous-régionaux de navires de pêche dont l'apport pour les inspections portuaires est essentiel.

*



ANNEXE 1 – Questionnaire soumis aux États membres de la COMHAFAT

Concarneau, le 08/09/2017

Madame, Monsieur

La COMHAFAT nous a confié la réalisation d'une étude relative à la mise en place d'un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire dans la région COMHAFAT en relation avec l'Accord FAO sur les Mesures du Ressort de l'État du Port et les recommandations de l'ICCAT, en particulier la recommandation 12-07 relative à un système ICCAT d'inspections au port (voir courrier joint du Secrétariat Exécutif de la COMHAFAT).

Le principal objectif de ce programme régional à l'étude sera l'identification et la définition des modalités de mise en œuvre de mécanismes sous-régionaux ou régionaux permettant aux États du port d'aboutir à un niveau harmonisé des programmes d'inspection portuaire et de développer des mécanismes de coopération permettant notamment l'échange d'informations.

Les termes de référence détaillés de cette étude (disponibles en français uniquement) peuvent être obtenus sur simple demande auprès des points de contacts désignés ci-après, ou auprès du Secrétariat Exécutif de la COMHAFAT.

Dans le cadre de cette étude, nous souhaitons réaliser un état des lieux des dispositifs existants à l'échelle nationale et à l'échelle régionale le cas échéant, et identifier les attentes en matière de coopération régionale. Sous cet objectif, nous avons préparé le questionnaire suivant afin de nous permettre de collecter les informations pertinentes sur le contexte de l'inspection portuaire dans votre pays et sur vos attentes envers un programme régional harmonisé d'inspection portuaire. Ce questionnaire est soumis à l'ensemble des pays membres de la COMHAFAT.

Dans la mesure du possible, nous souhaiterions pouvoir disposer des informations demandées dans ce questionnaire avant le 28 septembre 2017 prochain. Dans l'intervalle, les interlocuteurs suivants se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire :

Benoit Caillart : b.caillart@fs-marine.fr

Anaïd Panossian : anaid.panossian@gmail.com

Nous vous remercions par avance de votre coopération.

Contacts

Pays pour lequel ce questionnaire est rempli :

Contact de la personne qui a coordonné les réponses à ce questionnaire :

Nom :

Email :

Skype :

1- Éléments de contexte

1-1 Il y a-t-il dans votre pays des ports qui accueillent des navires de pêche étrangers, y compris des navires transporteurs ?

Oui ☐ Non ☐

Si oui :

Quels sont les principaux ports fréquentés :

Ces ports sont-ils désignés par un texte réglementaire comme obligatoires pour les navires étrangers ? Oui ☐ Non ☐

Les navires étrangers en question sont-ils :

- ☐ Plutôt des navires de pêche
☐ Plutôt des navires transporteurs
☐ Les deux types de navires

Avez-vous quelques indicateurs d'utilisation de vos ports par des navires de pêche étrangers (nombre d'escales ou tonnages traités)

Commentaires éventuels sur les éléments de contexte :

2- Situation du pays concernant les accords internationaux en matière d'inspections au port

2-1 Votre pays a-t-il formellement accédé à l'Accord FAO sur les mesures du ressort de l'Etat du Port ?

Oui ☐ Pas encore, mais cela est prévu ☐ (échéance:) Non, cela n'est pas prévu ☐

2-2 Le pays met en œuvre la recommandation de l'ICCAT 12-07 relative à un système ICCAT d'inspections au Port

Oui ☒, cela ne s'applique pas dans le cas de notre pays ☐

2-3 Si oui à l'une des deux questions, quelle est l'autorité compétente point focal :

Commentaires éventuels sur la situation du pays concernant les accords internationaux en matière d'inspections au port :

3- Situation du pays concernant la mise en œuvre des accords internationaux en matière d'inspections au port

3.1. Cadre juridique

Estimez-vous que le cadre juridique de votre pays permette pleinement l'application de des accords internationaux en matière d'inspections au port ?

Oui ☐ Pas tout à fait, il manque quelques ajustements ☐ Non, une refonte substantielle est nécessaire ☐

Dans l'éventualité où des ajustements ou une refonte substantielle du cadre juridique sont nécessaires, quels sont les domaines principaux concernés :

- ☐ Désignation d'une autorité compétente point focal
☐ Pouvoir des inspecteurs au port
☐ Mécanismes formels de coopération entre les différentes entités nationales concernées (pêche, douanes, services sanitaires, etc.)
☐ Désignation des ports autorisés pour les navires étrangers
☐ Informations minimales à transmettre par les navires étrangers avant l'entrée au port
☐ Définition dans la législation nationale de comportements de pêche INN
☐ Règles pour refuser l'entrée au port ou l'accès aux services portuaires à un navire étranger

☐ Suite à donner si les inspections
suspecter un comportement INN

conduisent à

☐ Autre (préciser).....

Commentaires éventuels sur la situation du pays concernant l'adéquation du cadre juridique national :

3.2. Échanges d'informations / coopération internationale

Votre pays a-t-il pris les dispositions nécessaires pour :

- Échanger des informations avec les organisations régionales ou sous-régionales de pêche compétentes concernant les inspections au port

Oui ☐ Non ☐

Si oui, quelles sont ces organisations régionales ou sous-régionales :

- Échanger des informations avec d'autres États côtiers ou États du port

Oui ☐ Non ☐

- Échanger des informations avec les États de pavillon des navires concernés

Oui ☐ Non ☐

- Les échanges d'informations en question se font-ils avec l'aide de logiciels spécifiques ?

Oui ☐ (préciser lesquels:) Non ☐

Commentaires éventuels sur la situation du pays concernant l'échange d'informations en relation avec les inspections au port :

3.3. Capacités / formation des inspecteurs nationaux

Quelles sont les différentes autorités de votre pays compétentes en matière d'inspections portuaires ?

Estimez vous les ressources humaines de votre pays suffisantes pour réaliser les inspections portuaires ?

Oui ☐ Partiellement ☐ Non ☐

Les inspecteurs au port ont-ils une formation suffisante pour assurer le niveau d'inspection au port requis par les accords internationaux ?

Oui ☐ Partiellement ☐ Non ☐

Si oui ou partiellement, quelles sont les dispositifs de formation qui ont été utilisés :

Si non ou partiellement, quelles sont les principales raisons du manque de formation (liste suivante) :

☐ Manque ou rareté des possibilités de formation dans le pays ou dans la sous-région

☐ Manque ou insuffisance de moyens pour financer les formations

☐ Autre (préciser).....

Votre pays a-t-il défini des procédures opérationnelles standardisées pour la conduite des inspections au port ?

Oui ☐ Non ☐ C'est en cours ☐

Votre pays a-t-il défini des formats standards pour les rapports d'inspection au port ?

Oui ☐ Non ☐ C'est en cours ☐

Commentaires éventuels sur la situation du pays concernant les capacités des inspecteurs au port :

3.4. Bilan

Quels sont selon vous les principaux obstacles à la mise en œuvre des accords internationaux en matière de contrôle au port dans votre pays ?

Obstacle 1 :

Obstacle 2 :

Obstacle 3 :

(ajouter si nécessaire)

Quelles sont selon vous les principales actions à mettre en œuvre pour lever ces obstacles ?

Action 1 :

Action 2 :

Action 3 :

(ajouter si nécessaire)

Commentaires éventuels sur la situation globale du pays concernant sa capacité à mettre en œuvre les accords internationaux concernant les contrôles au port :

4- Attentes du pays envers un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire dans la région COMHAFAT

4.1 Dans l'éventualité où un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire est mis en œuvre dans la région COMHAFAT, quelles seraient vos principales attentes :

☐ Dispositif régional de formation des inspecteurs nationaux

☐ Plate-forme d'échanges d'informations entre les États

☐ Définition de procédures opérationnelles standardisées en matière de conduite des inspections et de formats de rapports d'inspections

☐ Organisation / coordination d'inspections conjointes au port

☐ Coordination de l'intervention des bailleurs de fonds pour le soutien aux dispositifs d'inspections portuaires.

☐ Autre (préciser) :

Commentaires éventuels sur les attentes envers un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire

4.2 Quel serait selon vous le niveau régional le plus adapté pour coordonner un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire :

☐ L'organisation sous-régionale de pêche compétente (CSRP, CPCO, COREP)

☐ Un regroupement entre deux ces organisations sous-régionales (lesquelles :)

☐ Un regroupement des trois organisations sous-régionales

☐ L'organisation régionale de pêche compétente (ICCAT, SEAFO)

☐ La COMHAFAT

☐ Organisations africaines d'intégration économique (CEDAO, UEMOA, CEEAC, Union Africaine)

☐ Autre (préciser) :

Commentaires éventuels sur le niveau régional le plus adapté pour un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire

5- Commentaires libres

Merci d'ajouter tous commentaires que vous estimez pertinent pour contribuer à cette étude

- MERCI DE VOTRE COOPERATION -



ANNEXE 2 – Réponse des Etats membres sur le cadre juridique et les ressources en inspecteurs



Réponse des différents Etats membres de la COMHAFAT en ce qui concerne l'adéquation du cadre réglementaire nationale
(en grisé, les Etats membres qui n'ont pas répondu à notre questionnaire)

		Ajustements législation nécessaires	Désignation autorité compétente	Pouvoir inspecteurs au port	Mécanismes de coopération interagences	Désignation des ports	Informations minimales à transmettre par les navires étrangers	Définition des comportements INN	Règles pour refuser l'entrée aux navires étrangers	Suites à donner en cas de suspicions d'infractions
Etat membre										
Maroc		✓	✓			✓	✓			
Mauritanie										
Cabo Verde										
Sénégal		✓			✓				✓	
Gambie		✓						✓	✓	✓
Guinée Bissau										
Guinée		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	
Sierra Leone										
Libéria										
Côte d'Ivoire		✓		✓	✓					
Ghana										
Togo		✓	✓	✓	✓					
Bénin		✓		✓	✓					



Réponse des différents Etats membres de la COMHAFAT en ce qui concerne le nombre et le niveau de formation des inspecteurs portuaires

(en grisé, les Etats membres qui n'ont pas répondu à notre questionnaire)

Etat membre	Nombre d'inspecteurs			Niveau de formation des inspecteurs		
	Suffisant	Partiellement	Insuffisant	Suffisant	Partiellement	Insuffisant
Etat membre Maroc		✓		✓		
Mauritanie						
Cabo Verde						
Sénégal		✓			✓	
Gambie		✓			✓	
Guinée Bissau						
Guinée		✓			✓	
Sierra Leone						
Libéria						
Côte d'Ivoire	✓			✓		
Ghana						
Togo		✓				✓
Bénin		✓			✓	
Nigéria		✓				✓
Cameroun		✓				✓
Sao Tome et Principe			✓			✓
Guinée équatoriale						
Gabon						
Congo						
RD Congo						
Angola		✓				✓
Namibie	✓				✓	



ANNEXE 3 : ESTIMATION BUDGETAIRE



Budget estimatif pour la mise en œuvre des recommandations

(en EUR)	COMHAFAT	ORP	Pour chaque EM	
Adaptation du cadre réglementaire				
Préparation de termes de référence standardisés pour évaluation cadre national	10 000			
Evaluation du cadre réglementaire national			Programmes bailleurs	5 jours audit par un expert juriste
Reprise des textes existants, élaboration de nouveau			Programmes bailleurs	10 jours assistance + atelier validation national
Mise en œuvre communication interinstitutionnelle	50 000			Assistance pour éléments de communication + vulgarisation
Mécanismes de coopération inter-agences				
Organisation d'ateliers sous-régionaux	100 000			50 000 par atelier sous-régional (deux ateliers)
Contractualisation de facilitateurs de groupes de travail inter-agences	10 000	120 000		15 jours par trimestre = 60 jours par an / ORP
Formation des inspecteurs portuaires				
Préparation de plans de formation (initiale et continue)	30 000		Programmes bailleurs	Formulaire harmonisé de réponse + collecte / consolidation des réponses
Participation groupes de travail FAO / ICCAT renforcement des capacités	20 000	60 000	*	1 réunion par an pendant 4 ans (5000 EUR frais par réunion)
Mapping des interventions des bailleurs defonds	15 000			Assistance expert pêche
Organisation conférence internationale des bailleurs de fond	100 000			
Promotion matériel de formation	7 500			Rédaction matériel d'accompagnement
Mise en œuvre des formations dans les Etats membres			Programmes bailleurs	
Soutien opérationnel aux activités d'inspection				
Participation groupes de travail FAO / ICCAT mécanismes d'échange d'information	20 000	60 000	*	Un GT par an pendant 4 ans
Relance des initiatives en matière de création de registres sous-régionaux de navires				Pas de coût - message politique à envoyer
Elargissement du réseau CPCO à d'autres États	5 000	5 000		Réunions COMHAFAT / CPCO
Poursuites des contrevenants				
Négociation MoU avec ONG pour fond d'appui juridique	5 000			Réunions avec ONG
Total	372 500	245 000		
Imprévus (10%)	37 250	24 500		
TOTAL PREVISION	409 750	269 500		

Note : * Possibilités de prise en charge directe par les organisations

