Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE

Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture **Sous-direction des Pêches Maritimes** **Bureau du Contrôle des Pêches** **3, place Fontenoy, F-75007 PARIS** **Suivi par : Nicolas Mariel** **nicolas.mariel@agriculture.gouv.fr** **☎: 01 49 55 82 45** **🖷: 01 49 55 82 00** **Réf. Interne :** **Réf. Classement :**	**CIRCULAIRE** **DPMA/SDPM/C2005-9618** **Date: 04 octobre 2005**

Date de mise en application : immédiate.

Date limite de réponse :

Le directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture

à

Mesdames et Messieurs les Préfets des régions Nord Pas-de-Calais, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Bretagne

Monsieur le Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord

🗐 Nombre d'annexes: 8

Objet : Programme de contrôle national du cabillaud pour l'année 2005.

Bases juridiques :

Règlement (CE) n°2847/1993 du Conseil du 12 octobre 1993 modifié instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche ;
Règlement (CE) n°2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche ;
Règlement (CE) n°423/2004 du Conseil du 26 février 2004 instituant des mesures de reconstitution des stocks de cabillaud ;
Règlement (CE) du Conseil n°27/2005 du 22 décembre 2004 établissant, pour 2005, les possibilités de pêche et les conditions associées pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux communautaires et, pour les navires communautaires, dans les eaux soumises à des limitations de captures ;
Décision (CE) de la Commission du 2 juin 2005 instituant un programme spécifique de suivi en lien avec la reconstitution des stocks de cabillaud ;
Circulaire du Premier Ministre du 8 septembre 2000 relative à l'organisation générale du contrôle des pêches maritimes et des produits de la pêche ;
Décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Circulaire DPMA/SDPM/C2005-9603 sur la mise en œuvre des mesures de limitations de l'effort de pêche dans le cadre de la reconstitution des stocks de sole et de cabillaud en 2005 ;
Circulaire DPMA/SDPM/C2005-9610 instituant un programme annuel de contrôle des pêches maritimes et des produits de la pêche pour l'année 2005.

Résumé : Cette circulaire répond à l'obligation faite à la France par la réglementation communautaire d'établir un programme de contrôle national des stocks de cabillaud.

MOTS - CLES: PLAN DE RECONSTITUTION, CABILLAUD, TAILLES MARCHANDES, JOURNAL DE BORD, VMS, PORTS DESIGNES, INFRACTIONS GRAVES, NORMES COMMUNES DE COMMERCIALISATION

Destinataires	
Pour exécution : Directions régionales des Affaires maritimes Nord Pas-de-Calais Picardie, Haute-Normandie, Basse-Normandie et Bretagne. Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord	Pour information : Monsieur le Secrétaire général de la mer ; Ministère de la Justice – Direction des affaires criminelles et des grâces ; Direction des Affaires Maritimes (bureau LM3) ; Inspection Générale des Services des Affaires Maritimes ; Groupe Ecoles des Affaires Maritimes/CIDAM ; Préfecture maritime de l'Atlantique (division AEM) ; Etat-major de la Marine (bureau AEM) ; Direction générale de la Gendarmerie Nationale ; Direction générale des Douanes et des droits indirects (bureau B2) ; Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la répression des fraudes (bureau D1) ; Direction générale de l'alimentation.

1 Objectifs 4
2 Stratégie 5
2.1 Priorités 5
2.2 Repères cibles 5
2.2.1 Contrôles en mer et au débarquement 5
2.2.4 Contrôles aériens 6
3 Méthodologies des contrôles 7
3.1 Méthodologie générale des contrôles 7
3.2 Méthodologie des contrôles à la mer 7
3.3 Méthodologie des contrôles au débarquement 8
3.4 Méthodologie des contrôles du transport et de la commercialisation 9
3.5 Méthodologie des contrôles aériens 9
4. Coopération interrétatique 10
4.1 Adoption d'un protocole commun d'intervention 10
4.2 Echanges d'inspecteurs 10
4.3 Echanges d'informations 10
5. Programmation, bilans et suivi 11
Annexe 1 : moyens de l'Etat participant à la mise en œuvre du plan de reconstitution du cabillaud (1er septembre – 31 décembre 2005) 13
Annexe 2 : liste des ports désignés en France pour le débarquement des quantités de cabillaud supérieures à 2 tonnes 14
Annexe 3 : circulaire DPMA/SDPM/C2005-9603 du 16 février 2005 15
Annexe 4 : guide pratique 2005 à l'attention des professionnels sur la limitation de l'effort de pêche dans le cadre des mesures de reconstitution des stocks de cabillaud et de sole 16
Annexe 5 : protocole commun d'intervention franco-britannique (opération « Saint Pierre ») 17
Annexe 6 : liste des infractions devant être communiquées à la Commission européenne 18
Annexe 7 : modèle de compte-rendu de fin de période de programmation 19
Annexe 8 : présentation de l'application OCTOPUS 20

1 Objectifs

Le présent programme a pour objectif général de vérifier le respect de la législation en vigueur concernant:

a) les restrictions quantitatives applicables, en vertu du règlement (CE) n° 423/2004, à la détention à bord, aux débarquements, à la commercialisation et au transport des captures de cabillaud et des espèces apparentées;
b) les journaux de bord, déclarations de débarquement, notes de vente et préavis de débarquement, aux fins, notamment, de la vérification des données consignées;
c) les mesures générales de conservation et les mesures techniques spécifiques propres à la pêche du cabillaud et des espèces parentes, prévues par le règlement (CE) n° 2056/2001.

Il a pour objectif spécifique d'assurer une application harmonisée des dispositions du règlement (CE) n° 423/2004 et en particulier de ses chapitres IV et V.

Sa période de validité est du 1er septembre au 31 décembre 2005.

Il sera ensuite actualisé par une nouvelle circulaire sur une base semestrielle.

Les contrôles diligentés dans le cadre du programme spécifique de contrôle du cabillaud doivent permettre de s'assurer :

- Qu'aucun navire ayant épuisé ses droits ne pêche dans la zone de reconstitution ;
- Que les navires dérogataires respectent les conditions d'octroi de leur dérogation ;
- Que les navires soumis au plan de reconstitution se conforment aux dispositions spécifiques auxquelles ils sont soumis (effort de pêche, enregistrement des captures, débarquement) et aux règles de la politique commune des pêches ;
- Que les auteurs d'infraction telles que celles listées en annexe sont punis et privés d'accès à la ressource.

2 Stratégie

Le présent programme est ciblé sur l'inspection et la surveillance des activités de pêche des navires utilisant les engins des types désignés à l'article 8 du règlement (CE) n° 423/2004 comme susceptibles de servir aux captures de cabillaud. Des inspections à caractère aléatoire visant le transport et la commercialisation du cabillaud sont utilisées comme dispositif complémentaire de vérification croisée afin de tester l'efficacité des inspections et de la surveillance.

2.1 Priorités

Les analyses de risque diligentées par la Commission européenne soulignent le fait que parmi les différentes catégories de navire pêchant dans la zone de reconstitution, ceux qui exercent la plus forte pression sur les stocks de cabillaud sont les chalutiers de fond ciblant la langoustine ou le lieu noir.

Les statistiques nationales soulignent quant à elles le fait que les navires d'une longueur entre 20 et 25 mètres sont ceux qui, de loin, pêchent les plus grosses quantités de cabillaud débarquées dans les ports français.

Je vous demande donc d'orienter prioritairement vos contrôles sur les chalutiers artisanaux d'une longueur de 20 à 25 mètres.

2.2 Repères cibles

Les repères cibles qui suivent ont été élaborés sur la base des débarquements de cabillaud recensés par le Centre national de traitement statistique (CNTS) et sur l'exploitation des informations disponibles dans l'application OCTOPUS qui centralise l'ensemble des données utiles sur les navires de pêche concernés par le plan de reconstitution du cabillaud.

2.2.1 Contrôles en mer et au débarquement

Environ 800 tonnes de cabillaud pêchés dans la zone de reconstitution telle que définie à l'article 2 du règlement (CE) n°423/2004 ont été débarquées en France en 2004, qui se répartissaient –entre les principaux ports- de la façon suivante :

Port de débarquement	**Quantités (tonnes)**
Boulogne sur Mer	526
Dieppe	52
Port-en-Bessin	46
Fécamp	31
Concarneau	23
Dunkerque	13
Cherbourg	10

Près de 700 navires sont à ce jour titulaires de PPS « cabillaud ».
Ils se répartissent de la façon suivante :

Port d'immatriculation	Chalutiers de fond	Fileyeurs	Chalutiers à perche	Palangriers
Boulogne s/Mer	84	53	1	
Caen	85	6	13	
Dieppe	49	6	4	
Cherbourg	22	6	12	5
Le Guilvinec	30	4		

Il vous est demandé de programmer d'ici le 31 décembre 2005, des contrôles permettant de s'assurer que pour les principaux quartiers d'immatriculation, et pour les ports avec criée, les navires concernés aient été contrôlés au minimum une fois, à terre ou en mer, selon la répartition suivante :

Quartier d'immatriculation	Chalutiers de fond		Fileyeurs		Chalutiers à perche		Total
	Mer	Terre	Mer	Terre	Mer	Terre	
Boulogne sur Mer	40	40	25	25			130
Caen (Port-en-Bessin)	15	5					20
Concarneau		10					10

Il vous est par ailleurs demandé, pour les ports suivants (qui peuvent être équipés de criée ou non), de programmer une opération de contrôle au débarquement par mois :

- Le Guilvinec
- Loctudy
- Calais
- Dunkerque

Les ports de Dieppe, Fécamp, Cherbourg et Ouistreham, dont les navires sont armés à la coquille à la fin de l'année 2005 (et donc soustraits aux obligations du plan cabillaud) seront intégrés dans le programme spécifique de contrôle du premier semestre 2006.

Les autres points de débarquement de vos circonscriptions devront également faire l'objet de visites programmées.

Pour mémoire, les coordonnées des navires visés par le plan cabillaud, ainsi que les informations relatives à leur effort de pêche sont disponibles sur l'application « OCTOPUS » développée conjointement par le ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer (Direction des Affaires Maritimes) et par le ministère de l'Agriculture et de la Pêche (Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture).

Le CROSS Etel est destinataire des préavis de débarquement émis par les navires étrangers et les navires ayant à leur bord plus d'1 tonne de cabillaud pêché dans la zone de reconstitution.

2.2.4 Contrôles aériens

Des opérations de surveillance aérienne devront être programmées localement à des fins d'identification des navires pêchant dans la partie française de la zone de reconstitution.
Il vous est demandé dans ce cas d'en rendre compte dans le compte-rendu joint en annexe.

3 Méthodologies des contrôles

3.1 Méthodologie générale des contrôles

Chaque inspection donne lieu à la rédaction d'un formulaire de contrôle, selon les modèles joints à la circulaire DPMA/SDPM/C2005-9610 du 30 mai 2005 qui doit reprendre les éléments suivants:

a) l'identification détaillée des responsables, du navire et des véhicules participant aux activités objet de l'inspection;

b) les références des autorisations, de la licence et du permis de pêche spécial (PPS);

c) les références des documents pertinents du navire, tels que le journal de bord et les plans de cale.

Les données visées aux points a), b) et c), ainsi que toute observation utile issue de l'inspection en mer, de la surveillance aérienne, de l'inspection au port ou des contrôles effectués à toute étape du processus de commercialisation sont consignées dans le formulaire de contrôle.

Les données ainsi recueillies doivent faire l'objet d'un croisement régulier avec :

- Les données issues des journaux de bord (consultables sur l'application OCTOPUS) ;
- Les données issues émissions VMS ;
- Les messages d'effort (disponibles au CROSS Etel) ;
- Les notes ou déclarations de vente.

Il vous est demandé de programmer un niveau significatif de contrôles croisés sur les navires inspectés au cours de la période de programmation.

Pour mémoire, Il appartient désormais au CROSS Etel de croiser régulièrement et par sondage sur 20% des relevés d'effort de pêche reçus les informations des messages d'effort avec celles émises par les balises de positionnement par satellite (circulaire DPMA/SDPM/C2005-9610).

Chaque formulaire de contrôle réalisé doit être adressé en copie soit au coordonateur régional territorialement compétent pour les contrôles à terre, soit au CROSS Gris-Nez pour les contrôles à la mer.

3.2 Méthodologie des contrôles à la mer

Les navires de surveillance programmés pour patrouiller en Manche-Est devront contacter préalablement le CROSS Gris-Nez afin de disposer d'informations utiles (relevés VMS, alertes de l'application OCTOPUS) en vue d'un ciblage des navires à contrôler.

Le CROSS Gris-Nez retransmet ensuite à la DRAM Le Havre les informations en sa possession pour lui permettre d'élaborer le compte-rendu de fin de période de programmation.

Les opérations de contrôle en mer ont notamment pour but de vérifier le respect des engagements des capitaines :

- détention d'un PPS et engins embarqués ; pour ce faire, l'inspecteur peut demander au patron, dans la mesure du possible, de remonter l'engin en cours d'utilisation à bord lors du contrôle. Le contrôle du PPS sera adapté au calendrier de délivrance de ceux-ci au sein de la DRAM. Il est rappelé qu'en l'absence de PPS, le navire n'est pas autorisé à pêcher dans la zone de reconstitution et que pendant une sortie donnée, le navire de pêche ne peut emporter qu'un seul engin réglementé ;
- conditions d'obtention de certaines dérogations, tout particulièrement le respect du plafond de 5% de chacune des espèces cabillaud, plie et sole à bord des navires bénéficiant d'une dérogation totale à la limitation des jours de mer ;
- cohérence entre la réalité des captures et les informations portées sur les documents de suivi (relevés d'effort de pêche, journal de bord).

En outre, le contrôle de l'entreposage des captures de cabillaud à bord des navires doit être effectué. Le cabillaud capturé dans la zone de reconstitution doit être entreposé dans un récipient dédié, sans mélange avec une autre espèce d'organisme marin. Les récipients contenant du cabillaud doivent être regroupés à bord et entreposés à l'écart de ceux contenant les autres espèces.

Les rapports de contrôle devront précisément mentionner les quantités de cabillaud contrôlées et le type de navire inspecté (chalutier de fond / chalutier à perche / fileyeur).

3.3 Méthodologie des contrôles au débarquement

Les unités de contrôle doivent préalablement au déclenchement de leur opération, recueillir les informations utiles relatives à l'activité des navires débarquant dans le port considéré (relevés VMS, données de l'application OCTOPUS).

Les points suivants devront être systématiquement vérifiés :

- envoi de préavis de débarquement mentionnant les captures à bord si la quantité de cabillaud pêché dans la zone de reconstitution et débarquée est supérieure à une tonne ;
- débarquement dans un port désigné si la quantité de cabillaud pêché dans la zone de reconstitution et débarquée est supérieure à deux tonnes,
- tenue du journal de bord (notamment informations relatives à l'effort de pêche) ;
- quantités présentes à bord, notamment en cas de dérogation accordée sur la base d'un faible historique de captures de cabillaud, plie et sole et composition de ces captures en regard des règles relatives aux prises accessoires ;
- inspection des engins à bord ;
- Respect de la marge de tolérance de 8% maximum entre les quantités mentionnées au journal de bord et celles effectivement en cale ;
- mise en cale séparée du cabillaud pêché dans la zone de reconstitution.

Le calcul des quantités effectivement en cale peut se faire par comptage des caisses de bord, selon une procédure d'échantillonnage qu'il vous appartient de définir localement.

Les ports désignés pour le débarquement de plus de 2 tonnes de cabillaud sont mentionnés à l'annexe 2.

Les rapports de contrôle devront précisément mentionner les quantités de cabillaud contrôlées et le type de navire inspecté (chalutier de fond / chalutier à perche / fileyeur).

3.4 Méthodologie des contrôles du transport et de la commercialisation

Des contrôles de la 1ère mise en marché et du transport du cabillaud débarqué en base avancée devront également être réalisés.

Concernant le transport, les informations figurant sur les documents réglementaires devront être contrôlées et croisées avec les quantités effectivement transportées.

Concernant la mise en marché, les documents réglementaires (journal de bord, déclarations de débarquement et notes de vente) devront être vérifiés ainsi que la pesée et l'identification du poisson.

3.5 Méthodologie des contrôles aériens

Les moyens aériens programmés pour patrouiller en Manche-Est devront contacter préalablement le CROSS Gris-Nez afin de disposer d'informations utiles (relevés VMS, alertes de l'application OCTOPUS) en vue d'un ciblage des navires à observer.

Ils rendent compte au CROSS des informations obtenues (identification des navires, position, activité) afin qu'un croisement des données recueillies puisse être effectué immédiatement.

Le croisement des données issues d'observations aériennes avec les données issues d'OCTOPUS et des émissions VMS permettent de vérifier l'absence sur zone de navires ayant épuisé leurs droits de pêche.

Le CROSS Gris-Nez retransmet ensuite à la DRAM Le Havre les informations en sa possession pour lui permettre d'élaborer le compte-rendu de fin de période de programmation.

4. Coopération interrétatique

Afin d'assurer une meilleure application de la réglementation communautaire d'une part, et de répondre aux préconisations de l'article 5 de la Décision (CE) de la Commission du 2 juin 2005, la France et le Royaume-Uni ont décidé d'organiser des activités conjointes d'inspection et de surveillance qui s'organiseront autour des thèmes suivants :

4.1 Adoption d'un protocole commun d'intervention

Ce document (annexe 5) s'inscrit dans le cadre plus général de l'opération « Saint Pierre » qui vise à organiser des opérations conjointes de surveillance en mer et des échanges d'inspecteurs.
Il définit le cadre opérationnel d'opérations mettant en œuvre dans une même zone, et pour une période définie, des bâtiments de contrôle des pêches de ces deux Etats. Des inspecteurs de l'autre Etat membre pourront être embarqués à titre d'observateur à l'occasion de ces opérations conjointes.

4.2 Echanges d'inspecteurs

Des échanges d'inspecteurs à terre sont prévus dans le cadre de l'opération « Saint Pierre » afin de s'informer mutuellement des méthodes de travail en vigueur dans chaque pays.
Des échanges entre personnels des centres de surveillance des pêches seront également organisés.

4.3 Echanges d'informations

Afin de faciliter la mise en œuvre de l'article 6 de la Décision (CE) de la Commission du 2 juin 2005, les autorités françaises et britanniques vont organiser un échanges d'informations sur les infractions relevées sur les navires battant pavillon de l'autre pays, qu'il s'agisse d'infractions mineures ou des infractions listées à l'annexe III de la Décision.
La France et le Royaume-Uni pourront de la sorte procéder à une analyse de risque permettant de cibler les navires à contrôler prioritairement.
Ces informations seront retransmises par mél, sur une base hebdomadaire.
Une liste des contacts français sera ainsi prochainement fournie aux autorités britanniques.

5. Programmation, bilans et suivi

Les instructions énumérées précédemment, ainsi que les informations mentionnées dans les annexes jointes, vous permettent de programmer localement la mise en œuvre du programme spécifique de contrôle du cabillaud –qu'il s'agisse de contrôle à terre, en mer ou aérien- pour la période considérée. Cette programmation sera intégrée au programme régional de contrôle qui vous est demandé en vertu de la circulaire DPMA du 30 mai 2005 établissant le programme annuel de contrôle 2005.

L'article 7 de la Décision (CE) de la Commission du 2 juin 2005 fait obligation aux États membres de communiquer à la Commission, au plus tard dans le mois suivant le terme de chaque période de programmation (soit le 1er février 2006 dernier délais) un certain nombre de renseignements concernant ladite période.

Sur cette base, il vous est demandé de me fournir –pour le 15 janvier 2006 délais de rigueur- un rapport conformément au modèle joint à l'annexe 7 reprenant les éléments suivants :

a) la liste des actions d'inspection et de surveillance qui ont été menées;

b) la liste des infractions, telles que définies à l'annexe 7, qui ont été constatées au cours de cette période de quatre mois, en précisant, pour chacune d'entre elles, le pavillon du navire, son code d'identification, la date, l'heure et le lieu de l'inspection ainsi que la nature de cette dernière. Vous indiquerez la nature de l'infraction en la désignant par la lettre correspondante dans la liste figurant à l'annexe 6;

c) la liste des infractions non mentionnées à l'annexe 7 qui ont été constatées au cours de la période de six mois;

d) l'état actuel des suites données aux infractions constatées;

En outre, vous devrez être en mesure de fournir d'autres renseignements détaillés collectés par les inspecteurs, et notamment les formulaires de contrôle utilisés.

Conformément aux dispositions de la note DPMA/SDPM/MCP n°3006 du 1er octobre 2004, il revient aux directeurs régionaux des Affaires maritimes prévus par l'article 4 du décret du 19 février 1997, qui ont autorités sur les CROSS, coordinateurs du contrôle des pêches en mer, de renseigner le rapport dans leur circonscription, à partir des informations communiquées par les coordinateurs régionaux pour le contrôle des pêches à terre et par les CROSS pour les contrôles en mer.

Damien CAZE

Annexe 1 : moyens de l'Etat participant à la mise en œuvre du plan de reconstitution du cabillaud (1er septembre – 31 décembre 2005)

Unités aériennes

Administration	Nombre d'unités	Localisation	Nombre d'agents
Douanes	1	Le Havre	17
Marine Nationale	1	Lann-Bihoué	1
Total	**2**		**18**

Unités côtières (susceptible d'effectuer des contrôles à la débarque)

Administration	Nombre d'unités	Localisation	Nombre d'agents
Affaires Maritimes	3 + 1 (ULAM + VRS « Armoise »)	Douarnenez, Caen, Boulogne s/Mer	7 + 5 + 6 (+ 17)
Gendarmerie Maritime	2	Le havre, Cherbourg	16
Gendarmerie Nationale	3	Calais, Fécamp, St Valéry s/Somme	6
Total	**9**		**57**

Unités du large

Administration	Nombre d'unités	Localisation	Nombre d'agents
Affaires Maritimes	2	Cherbourg, Boulogne s/Mer	34 + 17
Douanes	8	Dunkerque, Boulogne s/Mer, Le Havre, Cherbourg, Granville	139
Marine Nationale	4	Cherbourg	4
Gendarmerie Maritime	6	Dunkerque, Boulogne s/Mer, Dieppe, Cherbourg,	60
Total	**20**		**254**

Rappel : la zone de déploiement va du 2°W au 51°N (partie française de la zone de reconstitution) et couvre également le littoral du Sud - Finistère (ports bigoudens et Concarneau). Seule la partie française de la zone de reconstitution est concernée par les contrôles en mer et les contrôles aériens.

Annexe 2 : liste des ports désignés en France pour le débarquement des quantités de cabillaud supérieures à 2 tonnes

-Dunkerque,
-Grand Fort Philippe,
-Boulogne,
-Le Tréport,
-Dieppe,
-Fécamp,
-Port-en-Bessin,
-Cherbourg,
-Saint Malo,
-Erquy,
-Saint-Quay-Portrieux,
-Roscoff,
-Douarnenez,
-Saint Guénolé,
-Le Guilvinec,
-Loctudy,
-Concarneau,
-Lorient,
-Les Sables d’Olonne.

Annexe 3 : circulaire DPMA/SDPM/C2005-9603 du 16 février 2005

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
DE L'ALIMENTATION, DE LA PÊCHE ET DE LA RURALITÉ

Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture **Sous-Direction des pêches maritimes** **Bureau de la Ressource, de la Réglementation, et des Affaires internationales** **Et** **Mission de Contrôle des pêches** **3 place de Fontenoy, PARIS 75007** **Suivi par : Nicolas Mariel / Marie Pierre Muller** **Tél : 01 49 55 82 45 / 82 54** **Fax :01 49 55 82 00** **Réf. Interne :** **Réf. Classement :**	**CIRCULAIRE** **DPMA/SDPM/C2005-9603** **Date: 16 février 2005** Réf. Classement :

Date de mise en application :1er février 2005

Annule et remplace : circulaire DPMA/SDPM/C2004-9605 du 28 avril 2004

Nombre d'annexe: 0

Le Ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité

à

Mesdames et Messieurs les Préfets des régions littorales,

Directions régionales des affaires maritimes

Mesdames et Messieurs les préfets des départements littoraux,

Directions départementales des affaires maritimes

de la façade atlantique métropolitaine

Objet : mise en œuvre des mesures de limitation de l'effort de pêche dans le cadre de la reconstitution des stocks de cabillaud et de sole en 2005 (règlement (CE) N°423/2004 et règlement (CE) n°27/2005 – notamment son article 12 et ses annexes VIa et IVc)

Bases juridiques :
Règlement (CE) N°423/2004 du Conseil du 26 février 2004 instituant des mesures de reconstitution des stocks de cabillaud
Règlement (CE) n°27/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 établissant, pour 2005, les possibilités de pêche et les conditions associées pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux communautaires et, pour les navires communautaires, dans les eaux soumises à des limitations de capture
Règlement (CE) n°2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993 modifié instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche

Résumé : Cette circulaire expose les modalités de gestion des mesures de limitation de l'effort de pêche dans le cadre du plan de reconstitution du cabillaud et des mesures transitoires adoptées pour la sole en Manche Ouest pour l'année 2005.

Mots-clefs : ANNEXE IVa, Annexe IVc, TAC ET QUOTAS 2005, CABILLAUD, SOLE, PLAN DE RECONSTITUTION, EFFORT DE PECHE

Destinataires	
Pour exécution : Mme et MM. les Préfets de région Mmes et MM. les Préfets de département Mmes et MM. les Directeurs régionaux des affaires maritimes Mmes et MM. les Directeurs départementaux des affaires maritimes Mmes et MM. les Directeurs de CROSS	Pour information : Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer DAMGM Inspection générale des services des Affaires maritimes

Sommaire

1 INTRODUCTION

2 EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

3 ORGANISATION DES SERVICES POUR LE SUIVI DE L'EFFORT DE PÊCHE

4 MODALITÉS DE SUIVI DE L'ACTIVITÉ DES NAVIRES

4.1 DÉLIVRANCE D'UN PERMIS DE PÊCHE SPÉCIAL (PPS) ET ALLOCATION DE JOURS DE MER

4.1.1 Liste de navires pouvant obtenir un PPS

4.1.2 Délivrance des PPS

4.1.3 Dérogations

4.1.4 Enregistrement des engins et périodes d'autorisation inscrites dans le PPS et des dérogations accordées

4.2 SUIVI GLOBAL DE L'ACTIVITÉ DES NAVIRES

4.3 TRANSFERT DE JOURS ENTRE NAVIRES

4.4 RELEVÉS D'EFFORT DE PÊCHE ENVOYÉS PAR LES NAVIRES AU CSP

4.5 ACTIVITÉS NON LIÉES À LA PÊCHE ET TRANSIT

1 Introduction

La limitation de l'effort de pêche comme outil de gestion de la ressource complémentaire à la gestion par les TAC et quotas est une des orientations majeures de la réforme de la Politique Commune de la Pêche intervenue en 2002. Ce dispositif rénové de gestion de la ressource est mis en œuvre dans le cadre du plan de reconstitution du cabillaud en Mer du Nord et Ouest Ecosse depuis 2003, étendu à la Manche Est et à la Mer d'Irlande depuis 2004 et s'étend à la sole en Manche Ouest à compter du 1er février 2005.

L'organisation mise en place en 2004 doit ainsi être renforcée et étendue à compter du 1er février 2005, avec continuité des enjeux pour l'administration que sont :

- d'une part la coordination rigoureuse des actions des services,
- d'autre part la traçabilité des contrôles afin d'en rendre compte à la Commission européenne.

Les deux axes de travail prioritaires restent, comme en 2004, le suivi de l'effort de pêche des navires (jours de mer) et le contrôle au débarquement. Dans ce but, il est indispensable de poursuivre l'organisation de l'échange des informations permettant le suivi des activités des navires et de suivre une méthodologie commune de matérialisation des contrôles, afin de faciliter leur synthèse et leur notification.

Cette circulaire est consacrée aux procédures de suivi de l'effort de pêche des navires. Les lignes directrices de contrôle font l'objet d'une circulaire spécifique relative au programme annuel de contrôle pour l'année 2005.

2 Exigences réglementaires

Ces éléments sont donnés à titre d'information mais ne se substituent pas aux exigences définies par les règlements cités en référence.

Les mesures de reconstitution du cabillaud et de la sole s'articulent de la façon suivante :

- le plan de reconstitution du cabillaud (règlement (CE) n°423/2004) définit une règle de fixation des TAC et des mesures de contrôle spécifiques ; il renvoie au règlement fixant les TAC et quotas pour ce qui concerne le volet « effort de pêche »,

- le règlement (CE) n°27/2005 (article 12 et annexes IVa et IVc) définit les limitations d'effort de pêche pour les navires de longueur hors tout supérieure ou égale à 10 m utilisant certains engins dans les zones concernées par les mesures, ainsi que des mesures de contrôle spécifiques pour la sole en Manche Ouest. Il convient de noter que les dispositions spécifiques de contrôle concernant le cabillaud ne figurent plus dans l'annexe IVa, qui fait suite à l'annexe V du règlement fixant les TAC et quotas pour 2004, mais demeurent inchangées dans le règlement (CE) n°423/2004.

Les principales obligations des navires de longueur supérieure ou égale à 10 m hors tout sont les suivantes :

- **détention d'un permis de pêche spécial pour l'usage des engins réglementés dans les zones de reconstitution (nouvelle obligation),**
- respect de la limitation des jours de mer alloués,
- arrimage séparé du cabillaud et de la sole à bord,
- envoi de relevés d'effort de pêche à l'administration,
- tenue du journal de bord,
- envoi de préavis de débarquement pour les quantités supérieures à une tonne de cabillaud pêché dans la zone,
- débarquement dans un port désigné pour les quantités supérieures à deux tonnes de cabillaud pêché dans la zone,
- **obligation de pesée en criée des quantités de sole supérieures à 300 kg (nouvelle obligation).**

Chacune de ces obligations doit faire l'objet d'un suivi et d'un contrôle par l'administration.

En outre, l'Etat a désormais l'obligation de transmettre à la Commission européenne un rapport établissant les allocations et les consommations de jours de mer individuelles des navires soumis à ces mesures en fin d'année.

3 Organisation des services pour le suivi de l'effort de pêche

L'organisation générale des services pour la mise en œuvre des mesures de reconstitution reste la même que celle mise en place en 2004 :

- le Directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture fixe les orientations annuelles du contrôle des pêches au niveau national ; à ce titre, il coordonne la mise en œuvre des mesures de suivi de l'effort de pêche et les contrôles sur le plan national et établit les rapports prévus par la réglementation communautaire,

- le Directeur régional des affaires maritimes (DRAM) organise les services sous son autorité afin d'appliquer les présentes mesures aux navires immatriculés dans sa zone de compétence et de réaliser des contrôles y afférents ; à cet effet, il désigne le service et les agents gestionnaires, dénommés ci-après « gestionnaires », notamment pour la délivrance des PPS et le suivi des journaux de bord des navires,

- le Directeur du centre de surveillance des pêches français (CSP CROSS Etel) est en charge du suivi des relevés d'effort de pêche des navires dans la zone de reconstitution, qu'il met à disposition des services gestionnaires.

Deux procédures administratives nouvelles sont toutefois confiées au DRAM : la délivrance des permis de pêche spéciaux pour l'usage des engins réglementés dans les zones de reconstitution et l'octroi des dérogations à la limitation d'effort de pêche aux navires pour lesquels ces droits sont définis au préalable par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA). Le Directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture décide des transferts d'antériorités entre navires.

Les informations nécessaires au suivi des navires seront enregistrées par chacun des services dans une application informatique dédiée, liée au fichier de la flotte française, ou, dans l'attente de la mise à disposition de cette application, dans un fichier de format Excel.

Les modalités pratiques de saisie et de consultation dans l'application dédiée seront précisées dans un manuel spécifique.

Un questionnaire portant sur les modalités concrètes de mise en œuvre et d'organisation pour le suivi de l'effort de pêche et la réalisation des contrôles sur le plan régional sera transmis aux DRAM à la fin du premier semestre 2005. Il permettra de souligner les difficultés éventuelles rencontrées par les services dans cette mise en œuvre en vue d'améliorer le dispositif.

4 Modalités de suivi de l'activité des navires

Le service gestionnaire encouragera les organisations professionnelles adéquates (organisations de producteurs, coopératives, comités des pêches) à relayer les demandes individuelles des propriétaires, armateurs et capitaines des navires concernés.

4.1 Délivrance d'un permis de pêche spécial (PPS) et allocation de jours de mer

4.1.1 Liste de navires pouvant obtenir un PPS

La liste des navires autorisés à exercer les activités concernées et pouvant se voir délivrer un PPS, soit en raison de leur historique d'activité, soit en remplacement d'un navire ayant un droit historique mais ayant cessé son activité, est établie et initialisée par la DPMA dans l'application informatique dédiée, ou par défaut transmise aux services sous format Excel. Cette liste précise pour quelle zone le navire peut se voir délivrer un PPS (zone « cabillaud », zone « sole » ou les deux zones) . Elle contient également les droits à dérogations. Elle est appelée « liste des autorisations » ci-après.

Les mises à jour de la liste des autorisations sont consultables par tous les services concernés (services gestionnaires, CROSS, services de contrôles à terre…) sous l'application informatique dédiée ; par défaut, dans l'attente de sa mise en place, les mises à jour de la liste sont transmises à ces services sous format Excel.

Il convient de noter qu'un navire qui a un historique d'activité avec un engin X dans le cadre des mesures de reconstitution du cabillaud peut être autorisé à utiliser un engin Y pour lequel il n'a pas d'historique si le nombre de jours de mer autorisés avec cet engin Y est supérieur ou égal au nombre de jours de mer autorisés avec l'engin X.

4.1.2 Délivrance des PPS

Tout navire de longueur hors tout supérieure ou égale à 10 m exerçant l'une des activités soumises aux mesures de reconstitution du cabillaud et de la sole doit détenir un PPS, délivré par le DRAM conformément à la liste des autorisations susvisée établie par la DPMA.

Toute demande de PPS pour un navire qui ne figure pas sur la liste susvisée est transmise par la DRAM à la DPMA pour instruction :

- si le navire peut bénéficier d'antériorités de navires ayant cessé leur activité au vu des règles de priorités définies, la DPMA met à jour la liste des autorisations et en

informe la direction régionale des Affaires maritimes qui délivre alors le PPS au navire en question,
- dans le cas contraire, la DPMA notifie le rejet de la demande à la direction régionale des Affaires maritimes qui en informe l'armateur concerné.

Il ne peut être attribué de PPS à un navire qui ne figure pas sur la liste des autorisations de la DPMA.

Les conditions d'attribution de ce PPS seront précisées par arrêté, notamment les conditions d'antériorités et d'attribution de permis aux navires sans antériorités en remplacement de navires ayant un historique mais ayant cessé leur activité.

La demande de PPS, dans laquelle figurent le ou les engins et la ou les zones de reconstitution concernées, a valeur de notification d'engin au titre du point 7 de l'annexe IVa et du point 7 de l'annexe IVc du règlement (CE) n°27/2005 pour tout navire disposant d'un permis.

4.1.3 Dérogations

La demande de PPS contient en outre les éventuelles demandes de dérogation à la limitation des jours de mer. Toute demande de dérogation postérieure à la demande de PPS devra être faite selon le même modèle.

Le DRAM donne suite à toute demande de dérogation conformément aux droits à dérogations définis dans la liste des autorisations susvisée. Toute dérogation octroyée fait l'objet d'une notification à l'armateur du navire bénéficiaire.

Il ne peut être attribué de dérogation à un navire qui ne figure pas sur la liste des autorisations de la DPMA.

- Dérogation totale à la limitation d'effort de pêche accordée aux chalutiers ayant capturés moins de 5% de cabillaud, plie et sole en 2002 : les navires bénéficiaires ont obligation de détenir ces espèces en pourcentage inférieur à 5% à tout moment à bord. Aussi, le DRAM s'assurera que seuls les navires justifiant d'un pourcentage moyen largement inférieur à 5% en 2002 se voient octroyer cette dérogation, qui est notamment prévue pour les navires ciblant le lieu noir. Le respect de la condition de moins de 5% de cabillaud, plie et sole à bord à tout moment devra faire l'objet d'un contrôle spécifique par les services de contrôle.

- Dérogation accordée aux fileyeurs à sole en Manche Est : une allocation de 19 jours de mer sera accordée aux navires déclarant un filet trémail de maillage inférieur ou égal à 110mm (filet à sole) en Manche Est et effectuant des marées de moins de 24 heures.

- Dérogation accordée à certains navires en Mer d'Irlande : un jour de mer supplémentaire pourra être octroyé aux navires qui utilisent un chalut de fond de maillage supérieur ou égal à 100 mm ou un chalut à perche de maillage supérieur ou égal à 80 mm en mer d'Irlande (division CIEM VII a) et qui passent plus de la moitié des jours qui leur sont alloués au cours d'une période donnée dans cette zone. Les armateurs faisant cette demande devront la justifier en précisant l'activité envisagée dans cette zone. Le respect de la condition d'octroi de cette dérogation devra faire l'objet d'un contrôle spécifique par les services de contrôle.

4.1.4 Enregistrement des engins et périodes d'autorisation inscrites dans le PPS et des dérogations accordées

Le service gestionnaire enregistre pour chaque navire les engins, les zones de pêche et la période autorisés ainsi que les dérogations accordées dans l'application informatique dédiée. Ces données déterminent le nombre de jours de mer alloués au navire.

Le service gestionnaire s'assure que le capitaine du navire a connaissance de la limitation d'effort de pêche qui lui est appliquée par édition et envoi d'une notification à partir de l'application informatique dédiée.

La DPMA notifie la liste des PPS et des dérogations accordés à la Commission européenne à partir des informations enregistrées par les services gestionnaires dans l'application informatique dédiée.

4.2 Suivi global de l'activité des navires

Le service gestionnaire assure, pour chacun des navires immatriculés dans sa zone de compétence, le décompte des jours de mer, le contrôle du respect du nombre de jours de mer autorisés par engin et zone de pêche sur la période de validité du PPS en fonction des éventuels dérogations octroyées et transferts de jours entre navires.

Le décompte des jours de mer accomplis est réalisé à partir des informations consignées dans le journal de bord du navire. Deux définition d'un jour de mer peuvent être appliquées :

- la période de 24 heures comprise entre 0h et 24h00 du même jour civil, ou toute partie de cette période ; cette définition est appliquée par défaut,
- toute période continue de 24 heures ou toute partie d'une telle période ; cette définition est appliquée aux seuls navires qui renseignent précisément les heures et dates d'entrée et sortie de zone.

Lorsqu'un navire exerce une activité réglementée dans deux zones au cours d'une même période de 24h, un jour de mer est décompté dans la zone où il a passé le plus de temps.

Les jours de mer accomplis avec des engins non réglementés ou à l'extérieur des zones soumis aux présentes mesures ne sont pas décomptés.

Ce décompte fait l'objet d'un contrôle de cohérence avec le décompte des jours de mer effectué par le CSP à partir des relevés d'effort de pêche.

La DPMA établit le bilan annuel prévu par le règlement (CE) N°27/2005 à partir des données enregistrées par les services gestionnaires dans l'application informatique dédiée pour notification à la Commission européenne et validées après le contrôle de cohérence réalisé par le CSP. Le nombre de jours de mer effectué par chaque navire au cours de l'année 2005 sera donc déclaré à la Commission européenne.

4.3 Transfert de jours entre navires

Le service gestionnaire dont dépend le navire qui reçoit des jours d'un autre navire instruit les demandes de transfert de jours entre navires actifs.

L'instruction de ces demandes s'attachera à vérifier que :

- les navires donneur et receveur utilisent les mêmes catégories d'engins pendant la même période de gestion,

- le transfert est effectué dans la limite du produit du nombre de jours du navire donneur multiplié par sa puissance motrice installée, exprimée en kilowatts,
- le transfert est également effectué dans la limite des antériorités du navire donneur (exprimées en kW x jours) pendant les années de référence. Dans le cas d'un transfert de jours pour la zone Ouest Ecosse, seule est prise en compte l'antériorité d'effort de pêche du navire dans la partie Est de cette zone.

Il est rappelé que les navires bénéficiant de dérogations ou utilisant 2 engins ne sont pas autorisés à procéder à un transfert de jours.

4.4 Relevés d'effort de pêche envoyés par les navires au CSP

Les relevés d'effort de pêche, c'est à dire les déclarations d'entrée et de sortie des zones de reconstitution sont envoyées par fax, telex ou courrier électronique au CSP CROSS Etel. Ces relevés comportent notamment la mention de l'engin embarqué pour la marée en cours par les navires utilisant deux engins de pêche réglementés. Ils sont enregistrés dans l'application informatique dédiée, ou par défaut, dans un fichier sous format Excel diffusé aux services gestionnaires.

Tous les navires de longueur supérieure à 15 m hors tout, qui doivent être équipés de système VMS depuis le 1er janvier 2005, doivent se conformer à l'obligation d'envoi de ces relevés.

Ces déclarations doivent être contrôlées à partir des données de positionnement par satellite par le CSP. Les modalités et le format de compte-rendu de ces contrôles seront précisés dans la circulaire relative au programme annuel de contrôle.

4.5 Activités non liées à la pêche et transit

Le CSP français enregistre les déclarations d'entrée et de sortie de zone des navires qui entreprennent des activités non liées à la pêche et des navires en transit qui n'ont pas de PPS. Le cas échéant, le temps passé dans la zone de reconstitution n'est pas décompté du nombre de jours de mer qui leur est attribué.

Le CSP enregistre ces déclarations dans l'application informatique dédiée, ou par défaut, dans un fichier sous format Excel diffusé aux services chargés du contrôle en mer et à terre.

Je vous demande de bien vouloir tout mettre en œuvre pour la réalisation des présentes instructions et me rendre compte des difficultés que vous pourriez rencontrer pour leur application.

Dominique SORAIN
Directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
DE L'ALIMENTATION, DE LA PÊCHE ET DE LA RURALITÉ

Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture **Sous-Direction des pêches maritimes** **Bureau de la Ressource, de la Réglementation, et des Affaires internationales** **Et** **Mission de Contrôle des pêches** **3 place de Fontenoy, PARIS 75007** **Suivi par : Nicolas Mariel / Marie Pierre Muller** **Tél : 01 49 55 82 45 / 82 54** **Fax :01 49 55 82 00** **Réf. Interne :** **Réf. Classement :**	**CIRCULAIRE** **DPMA/SDPM/C2005-9603** **Date: 16 février 2005** Réf. Classement :

Date de mise en application :1er février 2005

Annule et remplace : circulaire DPMA/SDPM/C2004-9605 du 28 avril 2004

Nombre d'annexe: 0

Le Ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité

à

Mesdames et Messieurs les Préfets des régions littorales,

Directions régionales des affaires maritimes

Mesdames et Messieurs les préfets des départements littoraux,

Directions départementales des affaires maritimes

de la façade atlantique métropolitaine

Objet : mise en œuvre des mesures de limitation de l'effort de pêche dans le cadre de la reconstitution des stocks de cabillaud et de sole en 2005 (règlement (CE) N°423/2004 et règlement (CE) n°27/2005 – notamment son article 12 et ses annexes VIa et IVc)

Bases juridiques :
Règlement (CE) N°423/2004 du Conseil du 26 février 2004 instituant des mesures de reconstitution des stocks de cabillaud
Règlement (CE) n°27/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 établissant, pour 2005, les possibilités de pêche et les conditions associées pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux communautaires et, pour les navires communautaires, dans les eaux soumises à des limitations de capture
Règlement (CE) n°2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993 modifié instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche

Résumé : Cette circulaire expose les modalités de gestion des mesures de limitation de l'effort de pêche dans le cadre du plan de reconstitution du cabillaud et des mesures transitoires adoptées pour la sole en Manche Ouest pour l'année 2005.

Mots-clefs : ANNEXE IVa, Annexe IVc, TAC ET QUOTAS 2005, CABILLAUD, SOLE, PLAN DE RECONSTITUTION, EFFORT DE PECHE

Destinataires	
Pour exécution : Mme et MM. les Préfets de région Mmes et MM. les Préfets de département Mmes et MM. les Directeurs régionaux des affaires maritimes Mmes et MM. les Directeurs départementaux des affaires maritimes Mmes et MM. les Directeurs de CROSS	Pour information : Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer DAMGM Inspection générale des services des Affaires maritimes

Sommaire

1 INTRODUCTION

2 EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

3 ORGANISATION DES SERVICES POUR LE SUIVI DE L'EFFORT DE PÊCHE

4 MODALITÉS DE SUIVI DE L'ACTIVITÉ DES NAVIRES

4.1 DÉLIVRANCE D'UN PERMIS DE PÊCHE SPÉCIAL (PPS) ET ALLOCATION DE JOURS DE MER

4.1.1 Liste de navires pouvant obtenir un PPS

4.1.2 Délivrance des PPS

4.1.3 Dérogations

4.1.4 Enregistrement des engins et périodes d'autorisation inscrites dans le PPS et des dérogations accordées

4.2 SUIVI GLOBAL DE L'ACTIVITÉ DES NAVIRES

4.3 TRANSFERT DE JOURS ENTRE NAVIRES

4.4 RELEVÉS D'EFFORT DE PÊCHE ENVOYÉS PAR LES NAVIRES AU CSP

4.5 ACTIVITÉS NON LIÉES À LA PÊCHE ET TRANSIT

1 Introduction

La limitation de l'effort de pêche comme outil de gestion de la ressource complémentaire à la gestion par les TAC et quotas est une des orientations majeures de la réforme de la Politique Commune de la Pêche intervenue en 2002. Ce dispositif rénové de gestion de la ressource est mis en œuvre dans le cadre du plan de reconstitution du cabillaud en Mer du Nord et Ouest Ecosse depuis 2003, étendu à la Manche Est et à la Mer d'Irlande depuis 2004 et s'étend à la sole en Manche Ouest à compter du 1er février 2005.

L'organisation mise en place en 2004 doit ainsi être renforcée et étendue à compter du 1er février 2005, avec continuité des enjeux pour l'administration que sont :

- d'une part la coordination rigoureuse des actions des services,
- d'autre part la traçabilité des contrôles afin d'en rendre compte à la Commission européenne.

Les deux axes de travail prioritaires restent, comme en 2004, le suivi de l'effort de pêche des navires (jours de mer) et le contrôle au débarquement. Dans ce but, il est indispensable de poursuivre l'organisation de l'échange des informations permettant le suivi des activités des navires et de suivre une méthodologie commune de matérialisation des contrôles, afin de faciliter leur synthèse et leur notification.

Cette circulaire est consacrée aux procédures de suivi de l'effort de pêche des navires. Les lignes directrices de contrôle font l'objet d'une circulaire spécifique relative au programme annuel de contrôle pour l'année 2005.

2 Exigences réglementaires

Ces éléments sont donnés à titre d'information mais ne se substituent pas aux exigences définies par les règlements cités en référence.

Les mesures de reconstitution du cabillaud et de la sole s'articulent de la façon suivante :

- le plan de reconstitution du cabillaud (règlement (CE) n°423/2004) définit une règle de fixation des TAC et des mesures de contrôle spécifiques ; il renvoie au règlement fixant les TAC et quotas pour ce qui concerne le volet « effort de pêche »,

- le règlement (CE) n°27/2005 (article 12 et annexes IVa et IVc) définit les limitations d'effort de pêche pour les navires de longueur hors tout supérieure ou égale à 10 m utilisant certains engins dans les zones concernées par les mesures, ainsi que des mesures de contrôle spécifiques pour la sole en Manche Ouest. Il convient de noter que les dispositions spécifiques de contrôle concernant le cabillaud ne figurent plus dans l'annexe IVa, qui fait suite à l'annexe V du règlement fixant les TAC et quotas pour 2004, mais demeurent inchangées dans le règlement (CE) n°423/2004.

Les principales obligations des navires de longueur supérieure ou égale à 10 m hors tout sont les suivantes :

- **détention d'un permis de pêche spécial pour l'usage des engins réglementés dans les zones de reconstitution (nouvelle obligation),**
- respect de la limitation des jours de mer alloués,
- arrimage séparé du cabillaud et de la sole à bord,
- envoi de relevés d'effort de pêche à l'administration,
- tenue du journal de bord,
- envoi de préavis de débarquement pour les quantités supérieures à une tonne de cabillaud pêché dans la zone,
- débarquement dans un port désigné pour les quantités supérieures à deux tonnes de cabillaud pêché dans la zone,
- **obligation de pesée en criée des quantités de sole supérieures à 300 kg (nouvelle obligation).**

Chacune de ces obligations doit faire l'objet d'un suivi et d'un contrôle par l'administration.

En outre, l'Etat a désormais l'obligation de transmettre à la Commission européenne un rapport établissant les allocations et les consommations de jours de mer individuelles des navires soumis à ces mesures en fin d'année.

3 Organisation des services pour le suivi de l'effort de pêche

L'organisation générale des services pour la mise en œuvre des mesures de reconstitution reste la même que celle mise en place en 2004 :

- le Directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture fixe les orientations annuelles du contrôle des pêches au niveau national ; à ce titre, il coordonne la mise en œuvre des mesures de suivi de l'effort de pêche et les contrôles sur le plan national et établit les rapports prévus par la réglementation communautaire,

- le Directeur régional des affaires maritimes (DRAM) organise les services sous son autorité afin d'appliquer les présentes mesures aux navires immatriculés dans sa zone de compétence et de réaliser des contrôles y afférents ; à cet effet, il désigne le service et les agents gestionnaires, dénommés ci-après « gestionnaires », notamment pour la délivrance des PPS et le suivi des journaux de bord des navires,

- le Directeur du centre de surveillance des pêches français (CSP CROSS Etel) est en charge du suivi des relevés d'effort de pêche des navires dans la zone de reconstitution, qu'il met à disposition des services gestionnaires.

Deux procédures administratives nouvelles sont toutefois confiées au DRAM : la délivrance des permis de pêche spéciaux pour l'usage des engins réglementés dans les zones de reconstitution et l'octroi des dérogations à la limitation d'effort de pêche aux navires pour lesquels ces droits sont définis au préalable par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA). Le Directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture décide des transferts d'antériorités entre navires.

Les informations nécessaires au suivi des navires seront enregistrées par chacun des services dans une application informatique dédiée, liée au fichier de la flotte française, ou, dans l'attente de la mise à disposition de cette application, dans un fichier de format Excel.

Les modalités pratiques de saisie et de consultation dans l'application dédiée seront précisées dans un manuel spécifique.

Un questionnaire portant sur les modalités concrètes de mise en œuvre et d'organisation pour le suivi de l'effort de pêche et la réalisation des contrôles sur le plan régional sera transmis aux DRAM à la fin du premier semestre 2005. Il permettra de souligner les difficultés éventuelles rencontrées par les services dans cette mise en œuvre en vue d'améliorer le dispositif.

4 Modalités de suivi de l'activité des navires

Le service gestionnaire encouragera les organisations professionnelles adéquates (organisations de producteurs, coopératives, comités des pêches) à relayer les demandes individuelles des propriétaires, armateurs et capitaines des navires concernés.

4.1 Délivrance d'un permis de pêche spécial (PPS) et allocation de jours de mer

4.1.1 Liste de navires pouvant obtenir un PPS

La liste des navires autorisés à exercer les activités concernées et pouvant se voir délivrer un PPS, soit en raison de leur historique d'activité, soit en remplacement d'un navire ayant un droit historique mais ayant cessé son activité, est établie et initialisée par la DPMA dans l'application informatique dédiée, ou par défaut transmise aux services sous format Excel. Cette liste précise pour quelle zone le navire peut se voir délivrer un PPS (zone « cabillaud », zone « sole » ou les deux zones) . Elle contient également les droits à dérogations. Elle est appelée « liste des autorisations » ci-après.

Les mises à jour de la liste des autorisations sont consultables par tous les services concernés (services gestionnaires, CROSS, services de contrôles à terre…) sous l'application informatique dédiée ; par défaut, dans l'attente de sa mise en place, les mises à jour de la liste sont transmises à ces services sous format Excel.

Il convient de noter qu'un navire qui a un historique d'activité avec un engin X dans le cadre des mesures de reconstitution du cabillaud peut être autorisé à utiliser un engin Y pour lequel il n'a pas d'historique si le nombre de jours de mer autorisés avec cet engin Y est supérieur ou égal au nombre de jours de mer autorisés avec l'engin X.

4.1.2 Délivrance des PPS

Tout navire de longueur hors tout supérieure ou égale à 10 m exerçant l'une des activités soumises aux mesures de reconstitution du cabillaud et de la sole doit détenir un PPS, délivré par le DRAM conformément à la liste des autorisations susvisée établie par la DPMA.

Toute demande de PPS pour un navire qui ne figure pas sur la liste susvisée est transmise par la DRAM à la DPMA pour instruction :

- si le navire peut bénéficier d'antériorités de navires ayant cessé leur activité au vu des règles de priorités définies, la DPMA met à jour la liste des autorisations et en

informe la direction régionale des Affaires maritimes qui délivre alors le PPS au navire en question,
- dans le cas contraire, la DPMA notifie le rejet de la demande à la direction régionale des Affaires maritimes qui en informe l'armateur concerné.

Il ne peut être attribué de PPS à un navire qui ne figure pas sur la liste des autorisations de la DPMA.

Les conditions d'attribution de ce PPS seront précisées par arrêté, notamment les conditions d'antériorités et d'attribution de permis aux navires sans antériorités en remplacement de navires ayant un historique mais ayant cessé leur activité.

La demande de PPS, dans laquelle figurent le ou les engins et la ou les zones de reconstitution concernées, a valeur de notification d'engin au titre du point 7 de l'annexe IVa et du point 7 de l'annexe IVc du règlement (CE) n°27/2005 pour tout navire disposant d'un permis.

4.1.3 Dérogations

La demande de PPS contient en outre les éventuelles demandes de dérogation à la limitation des jours de mer. Toute demande de dérogation postérieure à la demande de PPS devra être faite selon le même modèle.

Le DRAM donne suite à toute demande de dérogation conformément aux droits à dérogations définis dans la liste des autorisations susvisée. Toute dérogation octroyée fait l'objet d'une notification à l'armateur du navire bénéficiaire.

Il ne peut être attribué de dérogation à un navire qui ne figure pas sur la liste des autorisations de la DPMA.

- Dérogation totale à la limitation d'effort de pêche accordée aux chalutiers ayant capturés moins de 5% de cabillaud, plie et sole en 2002 : les navires bénéficiaires ont obligation de détenir ces espèces en pourcentage inférieur à 5% à tout moment à bord. Aussi, le DRAM s'assurera que seuls les navires justifiant d'un pourcentage moyen largement inférieur à 5% en 2002 se voient octroyer cette dérogation, qui est notamment prévue pour les navires ciblant le lieu noir. Le respect de la condition de moins de 5% de cabillaud, plie et sole à bord à tout moment devra faire l'objet d'un contrôle spécifique par les services de contrôle.

- Dérogation accordée aux fileyeurs à sole en Manche Est : une allocation de 19 jours de mer sera accordée aux navires déclarant un filet trémail de maillage inférieur ou égal à 110mm (filet à sole) en Manche Est et effectuant des marées de moins de 24 heures.

- Dérogation accordée à certains navires en Mer d'Irlande : un jour de mer supplémentaire pourra être octroyé aux navires qui utilisent un chalut de fond de maillage supérieur ou égal à 100 mm ou un chalut à perche de maillage supérieur ou égal à 80 mm en mer d'Irlande (division CIEM VII a) et qui passent plus de la moitié des jours qui leur sont alloués au cours d'une période donnée dans cette zone. Les armateurs faisant cette demande devront la justifier en précisant l'activité envisagée dans cette zone. Le respect de la condition d'octroi de cette dérogation devra faire l'objet d'un contrôle spécifique par les services de contrôle.

4.1.4 Enregistrement des engins et périodes d'autorisation inscrites dans le PPS et des dérogations accordées

Le service gestionnaire enregistre pour chaque navire les engins, les zones de pêche et la période autorisés ainsi que les dérogations accordées dans l'application informatique dédiée. Ces données déterminent le nombre de jours de mer alloués au navire.

Le service gestionnaire s'assure que le capitaine du navire a connaissance de la limitation d'effort de pêche qui lui est appliquée par édition et envoi d'une notification à partir de l'application informatique dédiée.

La DPMA notifie la liste des PPS et des dérogations accordés à la Commission européenne à partir des informations enregistrées par les services gestionnaires dans l'application informatique dédiée.

4.2 Suivi global de l'activité des navires

Le service gestionnaire assure, pour chacun des navires immatriculés dans sa zone de compétence, le décompte des jours de mer, le contrôle du respect du nombre de jours de mer autorisés par engin et zone de pêche sur la période de validité du PPS en fonction des éventuels dérogations octroyées et transferts de jours entre navires.

Le décompte des jours de mer accomplis est réalisé à partir des informations consignées dans le journal de bord du navire. Deux définition d'un jour de mer peuvent être appliquées :

- la période de 24 heures comprise entre 0h et 24h00 du même jour civil, ou toute partie de cette période ; cette définition est appliquée par défaut,
- toute période continue de 24 heures ou toute partie d'une telle période ; cette définition est appliquée aux seuls navires qui renseignent précisément les heures et dates d'entrée et sortie de zone.

Lorsqu'un navire exerce une activité réglementée dans deux zones au cours d'une même période de 24h, un jour de mer est décompté dans la zone où il a passé le plus de temps.

Les jours de mer accomplis avec des engins non réglementés ou à l'extérieur des zones soumis aux présentes mesures ne sont pas décomptés.

Ce décompte fait l'objet d'un contrôle de cohérence avec le décompte des jours de mer effectué par le CSP à partir des relevés d'effort de pêche.

La DPMA établit le bilan annuel prévu par le règlement (CE) N°27/2005 à partir des données enregistrées par les services gestionnaires dans l'application informatique dédiée pour notification à la Commission européenne et validées après le contrôle de cohérence réalisé par le CSP. Le nombre de jours de mer effectué par chaque navire au cours de l'année 2005 sera donc déclaré à la Commission européenne.

4.3 Transfert de jours entre navires

Le service gestionnaire dont dépend le navire qui reçoit des jours d'un autre navire instruit les demandes de transfert de jours entre navires actifs.

L'instruction de ces demandes s'attachera à vérifier que :

- les navires donneur et receveur utilisent les mêmes catégories d'engins pendant la même période de gestion,

- le transfert est effectué dans la limite du produit du nombre de jours du navire donneur multiplié par sa puissance motrice installée, exprimée en kilowatts,
- le transfert est également effectué dans la limite des antériorités du navire donneur (exprimées en kW x jours) pendant les années de référence. Dans le cas d'un transfert de jours pour la zone Ouest Ecosse, seule est prise en compte l'antériorité d'effort de pêche du navire dans la partie Est de cette zone.

Il est rappelé que les navires bénéficiant de dérogations ou utilisant 2 engins ne sont pas autorisés à procéder à un transfert de jours.

4.4 Relevés d'effort de pêche envoyés par les navires au CSP

Les relevés d'effort de pêche, c'est à dire les déclarations d'entrée et de sortie des zones de reconstitution sont envoyées par fax, telex ou courrier électronique au CSP CROSS Etel. Ces relevés comportent notamment la mention de l'engin embarqué pour la marée en cours par les navires utilisant deux engins de pêche réglementés. Ils sont enregistrés dans l'application informatique dédiée, ou par défaut, dans un fichier sous format Excel diffusé aux services gestionnaires.

Tous les navires de longueur supérieure à 15 m hors tout, qui doivent être équipés de système VMS depuis le 1er janvier 2005, doivent se conformer à l'obligation d'envoi de ces relevés.

Ces déclarations doivent être contrôlées à partir des données de positionnement par satellite par le CSP. Les modalités et le format de compte-rendu de ces contrôles seront précisés dans la circulaire relative au programme annuel de contrôle.

4.5 Activités non liées à la pêche et transit

Le CSP français enregistre les déclarations d'entrée et de sortie de zone des navires qui entreprennent des activités non liées à la pêche et des navires en transit qui n'ont pas de PPS. Le cas échéant, le temps passé dans la zone de reconstitution n'est pas décompté du nombre de jours de mer qui leur est attribué.

Le CSP enregistre ces déclarations dans l'application informatique dédiée, ou par défaut, dans un fichier sous format Excel diffusé aux services chargés du contrôle en mer et à terre.

Je vous demande de bien vouloir tout mettre en œuvre pour la réalisation des présentes instructions et me rendre compte des difficultés que vous pourriez rencontrer pour leur application.

Dominique SORAIN
Directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture

Annexe 4 : guide pratique 2005 à l'attention des professionnels sur la limitation de l'effort de pêche dans le cadre des mesures de reconstitution des stocks de cabillaud et de sole

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
DE L'ALIMENTATION, DE LA PÊCHE ET DE LA RURALITE

Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture

Reconstitution des stocks de cabillaud et de sole : limitation de l'effort de pêche

Guide pratique 2005

Références :
Règlement (CE) n°423/2004 du Conseil du 26 février 2004
Règlement (CE) n°27/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 – notamment son article 12 et ses annexes IVa et IVc

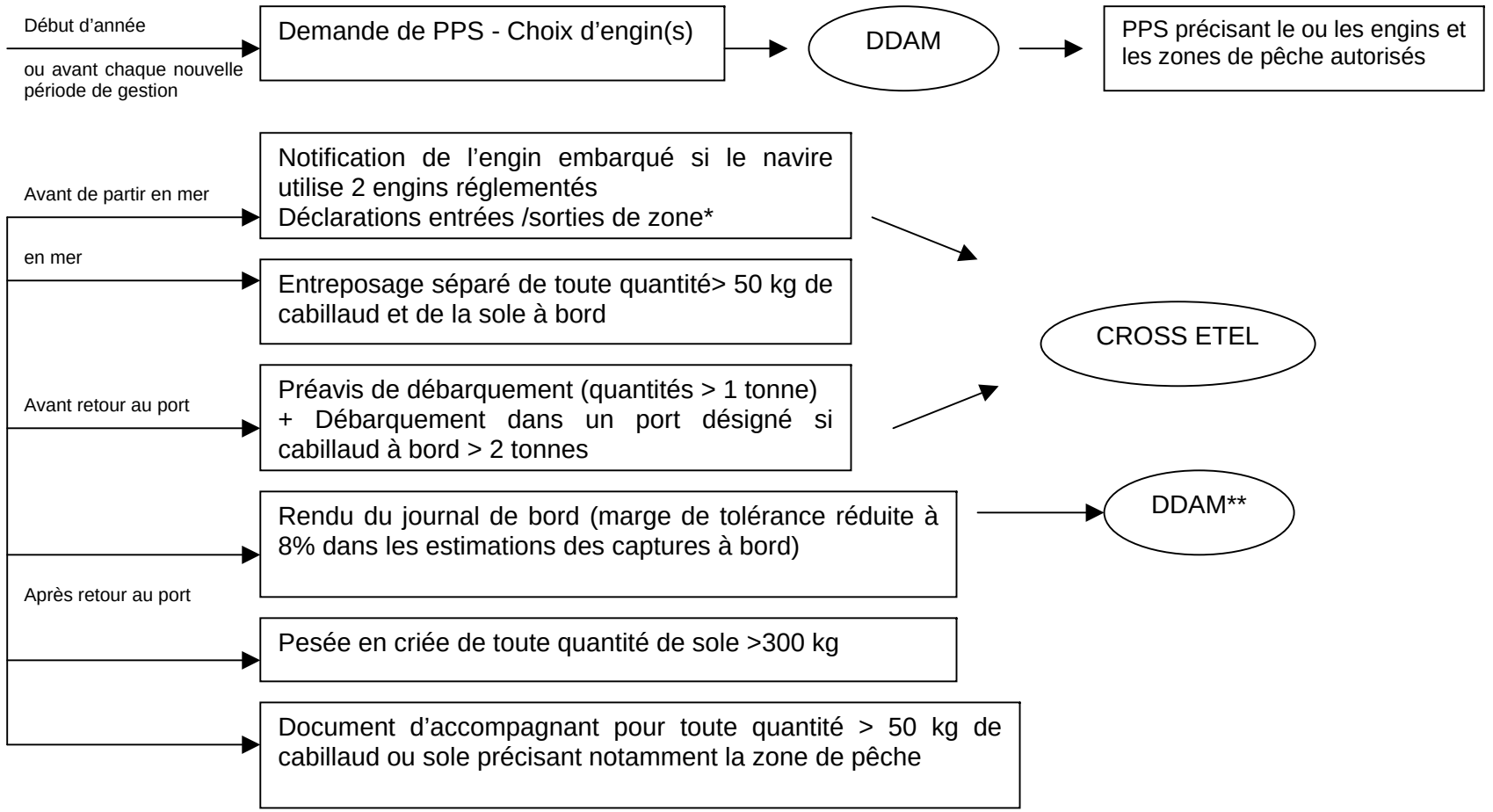
Sommaire

Résumé……2
1 Introduction....3
2 Limitation des jours de mer....4
3 Règles d'application....5
4 Permis de pêche spécial....8
5 Dérogations à la limitation de l'effort de pêche....12
6 Transfert de jours entre navires....14
7 Contrôles....15
8 Liste des annexes....17

Ce document n'a pas de valeur juridique.

Résumé

Obligations de l'armateur et du capitaine d'un navire soumis aux mesures de reconstitution du cabillaud et de la sole



* ou dispositions alternatives
** via dispositif existant

1 Introduction

Les mesures de reconstitution du cabillaud et de la sole s'articulent de la façon suivante :

- le plan de reconstitution du cabillaud (règlement (CE) n°423/2004) définit une règle de fixation des TAC et des mesures de contrôle spécifiques ; il renvoie au règlement fixant les TAC et quotas pour ce qui concerne le volet « effort de pêche »,

- le règlement (CE) n°27/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 – notamment son article 12 et ses annexes VIa et IVc - définit les limitations d'effort de pêche pour les navires de longueur hors tout supérieure ou égale à 10 m utilisant certains engins dans les zones concernées par les mesures, ainsi que des mesures de contrôle spécifiques pour la sole en Manche Ouest. Il convient de noter que les dispositions spécifiques de contrôle concernant le cabillaud ne figurent plus dans l'annexe IVa, qui fait suite à l'annexe V du règlement fixant les TAC et quotas pour 2004, mais demeurent inchangées dans le règlement (CE) n°423/2004.

Ce **guide** vise à présenter de manière pratique les modalités de mise en œuvre des mesures de limitation de l'effort de pêche dans le cadre des mesures de reconstitution du cabillaud et de la sole :

- les zones couvertes,
- les navires et les engins concernés, leurs droits et obligations,
- les mesures de contrôle spécifiques instaurées.

Les évolutions notables du dispositif depuis 2004 pour les navires français sont les suivantes :

- le dispositif de limitation des jours de mer est étendu aux fileyeurs et aux chalutiers à perche pour la reconstitution de la sole Manche Ouest,
- tous les navires de plus de 10 m hors tout qui utilisent un engin réglementé devront détenir un permis de pêche spécial,
- une dérogation simplifiée est désormais octroyée aux fileyeurs à sole en Manche Est qui effectuent des marées de moins de 24h, dans le cadre des mesures « cabillaud ».

Ces mesures s'appliquent à compter du 1er février 2005. Pour le mois de janvier 2005, l'annexe V du règlement (CE) n°2287/2003 est prorogée.

2 Limitation des jours de mer

Les mesures de limitation de l'effort de pêche pour la reconstitution du cabillaud et de la sole s'appliquent à tout navire **de longueur hors tout supérieure ou égale à 10m** qui pratique l'une des activités suivantes, **soumises à détention d'un permis de pêche spécial** :

	nombre de jours de mer maximal par engin (base mensuelle)					
Catégorie d'engin réglementé	**chaluts de fond, sennes**	**chaluts à perche**	**filets statiques de fond**	**palangres de fond**	**chaluts de fond, sennes**	**chaluts de fond, sennes**
maillage	**≥ 100 mm**	**≥ 80 mm**			**70 mm à 99 mm**	**16 mm à 31 mm**
Code dans l'annexe IVa - cabillaud :	(IVa) - a	(IVa) - b	(IVa) - c	(IVa) - d	(IVa) - e	(IVa) - f
Code dans l'annexe IVc - sole :		(IVc) - a	(IVc) - b			
Zone « cabillaud »						
Mer du Nord (zone CIEM IVabc et IIa CE) Manche Est (zone CIEM VIId) Kattegat, Skagerrak	9	13	13[(1)]	16	21	19
Ouest Écosse[(2)] (zone CIEM VIa)	8					
Mer d'Irlande (zone CIEM VIIa)	10					
Zone « sole »						
Manche Ouest (zone CIEM VIIe)	(Sans restriction)	20	20	(Sans restriction)	(Sans restriction)	(Sans restriction)

Tableau 1 : Nombre de jours de mer autorisés par catégorie d'engin et par zone (base mensuelle)

[1] En Manche Est, le nombre de jours de mer autorisés pour les trémails de maillage inférieur à 110mm (trémail à sole) est porté à 19 jours (voir paragraphe 5 ci-après).

[2] Pour les navires signalés à la Commission européenne comme équipés d'un VMS, la limitation des jours de mer en Ouest Ecosse s'applique seulement à la zone suivante : division CIEM VIa, à l'exclusion de la partie située à l'ouest d'une ligne tracée en joignant successivement au moyen de lignes droites les coordonnées géographiques suivantes :

1) 60°00' nord, 04°00' ouest	4) 59°00' nord, 07°00' ouest	7) 58°00' nord, 08°30' ouest	10) 55°00' nord, 09°00' ouest
2) 59°45' nord, 05°00' ouest	5) 58°30' nord, 08°00' ouest	8) 56°00' nord, 08°30' ouest	11) 55°00' nord, 10°00' ouest
3) 59°30' nord, 06°00' ouest	6) 58°00' nord, 08°00' ouest	9) 56°00' nord, 09°00' ouest	12) 54°30' nord, 10°00' ouest.

Dans la zone Ouest de la division VIa, ces navires ne sont soumis à aucune restriction d'activité. **Seuls les navires équipé d'un VMS et suivis par le CROSS ETEL peuvent bénéficier de cette disposition.**

3 Règles d'application

3.1 Permis de pêche spécial

Tout navire de longueur hors tout supérieure ou égale à 10m exerçant l'une des activités décrites ci-dessus (tableau 1) soumises à limitation d'effort de pêche **doit détenir un permis de pêche spécial (PPS).** Les conditions d'attribution de ce PPS sont précisées au chapitre 4 ci-après.

Le PPS précise le ou les engins autorisés, la ou les zones de pêche (cabillaud / sole) et la période pour laquelle l'activité est autorisée. La durée de validité du PPS définit la période de gestion du nombre de jours de mer autorisés et peut aller de 1 mois à 11 mois en 2005.

3.2 Définition d'un jour de mer

Les capitaines des navires peuvent utiliser deux modes de décompte des jours de mer :

a) période de 24 heures comprise entre 00h00 d'un jour civil et 24h00 du même jour civil ou toute partie de cette période pendant laquelle le navire est présent dans la zone de reconstitution et absent du port avec l'un des engins réglementés

Ce mode de décompte est appliqué par défaut

ou

b) toute période continue de 24 heures enregistrée dans le journal de bord communautaire pendant laquelle le navire est présent dans la zone de reconstitution et absent du port ou toute partie d'une telle période.

Ce mode de décompte est appliqué aux seuls navires qui renseignent précisément les heures d'entrée et de sortie de zone dans leur journal de bord

3.3 Décompte des jours de mer

Un jour de mer passé dans l'une des zones définies dans le tableau 1 ci-dessus est décompté sur le total des jours autorisés, pour chaque engin et chaque zone.

> **Exemple 1 : navire ayant le droit de pêcher en zone « cabillaud » et en zone « sole »**
>
> Un capitaine a demandé et obtenu un PPS autorisant l'usage d'un filet de fond pour le mois de février 2005 en zone « cabillaud » et en zone « sole » (Manche Ouest), sans dérogation. Il est alors autorisé à pêcher au filet dans la zone « cabillaud » pendant 13 jours au maximum et dans la zone « sole » pendant 20 jours au maximum.
>
> Un jour de mer passé à pêcher au filet dans l'une des deux zones est décompté de ces deux plafonds de jours. Ainsi, après un jour de mer passé en zone VIId (zone « cabillaud »), il lui reste 12 jours autorisés en zone cabillaud et 19 jours autorisés en zone « sole ».
> De même, après un jour de mer passé en zone VIIe (zone « sole »), il lui reste 12 jours autorisés en zone cabillaud et 19 jours autorisés en zone « sole ».

Lorsqu'un navire exerce une activité réglementée dans deux zones au cours d'une même période de 24h, un jour de mer est décompté dans la zone où il a passé le plus de temps.

Un navire ayant utilisé tous les jours de mer autorisés dans une zone par le permis de pêche spécial dont il bénéficie doit soit rester au port, soit rester en dehors des zones de reconstitution, soit utiliser un engin non réglementé dans le cadre des présentes mesures.

Un navire peut exercer des activités non liées à la pêche sans que ce temps soit décompté du nombre de jours qui lui est attribué, pour autant que le capitaine informe préalablement les autorités de son intention d'entreprendre de telles activités et de la nature de celles-ci et qu'il remette sa licence de pêche pour la durée de cette période. Durant celle-ci, le navire n'aura à son bord aucun engin de pêche et aucun poisson.

3.4 Calcul des jours de mer autorisés

La ou les catégories d'engins autorisés mentionnés dans le PPS ainsi que la durée de validité du PPS déterminent le nombre de jours de mer octroyés au navire bénéficiaire du permis dans les zones de reconstitution pendant cette période. Les jours de mer définis sur une base mensuelle dans le tableau 1 ci-dessus peuvent être agrégés sur toute la durée de validité du PPS.

Exemple 2 : un seul type d'activité sur l'année

Un capitaine a demandé et obtenu un PPS autorisant l'usage de l'engin (IVa) -a « chalut de fond d'un maillage égal ou supérieur à 100 mm » du 1er février au 31 décembre 2005 en zone « cabillaud » : il est alors autorisé à pêcher dans la zone pendant 99 jours (11x9 jours) au maximum durant cette période dans cette zone. Ces jours peuvent être utilisés à sa convenance entre le 1er février et le 31 décembre 2005, sans qu'il y ait de limite mensuelle à respecter à l'intérieur de la période.

Exemple 3: deux types d'activité sur l'année

Un capitaine a demandé et obtenu un PPS autorisant l'usage de l'engin (IVa) -a « chalut de fond d'un maillage égal ou supérieur à 100 mm » du 1er février au 30 avril 2005 en zone « cabillaud » : il est alors autorisé à pêcher dans la zone pendant 27 jours (3x9 jours) au maximum durant cette période dans cette zone. Ces jours peuvent être utilisés à sa convenance entre le 1er février et le 30 avril, sans qu'il y ait de limite mensuelle à respecter à l'intérieur de la période.

Le capitaine souhaite ensuite utiliser l'engin (IVa) –e « chalut de fond d'un maillage compris entre 70 mm et 99 mm » du 1er mai au 31 décembre 2005 en zone « cabillaud ». Il devra demander et disposer d'un nouveau PPS qui l'autorise à utiliser cet engin durant cette période et dans cette zone. Le cas échéant, il pourra alors utiliser ce type de chalut pendant 168 jours (8X21 jours) au maximum dans cette zone durant cette période.

Les 2 PPS peuvent être demandés en début d'année si le capitaine du navire peut planifier son activité.

➔ Cas des navires utilisant 2 engins réglementés

Lorsqu'un navire détient un PPS pour deux engins de pêche réglementés, le nombre total de jours de mer autorisés pendant la période de validité de ce PPS est égal à la moyenne (c'est à dire la moitié de la somme) du nombre de jours octroyés pour chaque engin, arrondie au nombre entier de jours inférieur le plus proche. Le navire ne peut cependant utiliser un engin pendant un nombre de jours supérieur au maximum fixé pour cet engin.

Exemple 4 : deux engins pendant une période donnée

Un navire bénéficie d'un PPS autorisant l'usage des engins c) « filet statique de fond » et e) « chalut de fond d'un maillage compris entre 70 mm et 99 mm » du 1er février au 30 avril 2005 (3 mois) en zone « cabillaud » : il est alors autorisé à pêcher dans cette zone pendant 51 jours au maximum (3x ½[13+21 jours] soit 3x17 jours). De plus, ce navire ne pourra pas déployer l'engin c) « filet statique de fond », le plus restreint en terme de jours, pendant plus de 39 jours (3 x13 jours).

La possibilité d'utiliser deux engins impose en outre les obligations suivantes :

- **au cours d'une sortie donnée**, le navire ne peut embarquer **qu'un seul engin réglementé** dans les zones où cet engin est réglementé ;
- **avant toute sortie**, le capitaine du navire ou son représentant informe préalablement le CROSS ETEL par fax du type d'engin de pêche qu'il a l'intention d'embarquer, selon le modèle fourni en annexe.

L'engin embarqué (avec la mention du maillage) doit être clairement inscrit dans le journal de bord du navire.

4 Permis de pêche spécial

Tout navire de longueur hors tout supérieure ou égale à 10 mètres utilisant au moins un des engins réglementés dans les zones « cabillaud » et « sole » définies dans le tableau 1 ci-dessus **doit être autorisé à exercer cette activité par un permis de pêche spécial** (PPS) à compter du 1er février 2005. Autrement dit, il est interdit à tout navire dont la longueur hors tout est supérieure ou égale à 10 mètres d'exercer de telles activités s'il n'est pas détenteur d'un tel permis de pêche spécial ni même d'y pêcher avec un autre engin tout en détenant à bord l'un des engins ci-dessus dans les zones où l'usage de cet engin est réglementé.

4.1 Durée de validité

La durée de validité d'un PPS ne peut excéder 11 mois en 2005. Le permis est notifié à l'armateur qui en a fait la demande et le cas échéant à l'organisation de producteurs à laquelle appartient le navire.

4.2 Demande et délivrance de permis

La demande de PPS est adressée par l'armateur à la direction départementale des affaires maritimes (DDAM) dont dépend le quartier d'immatriculation du navire bénéficiaire selon le modèle fourni en annexe. La DDAM se charge de la transmettre à la direction régionale des affaires maritimes (DRAM). Elle comporte notamment la mention du ou des engins pour lesquels l'armateur demande un permis et la ou les zones de pêche concernées par cette activité (zone « cabillaud », zone « sole » ou les deux zones).

La demande de PPS a valeur de notification d'engin au titre du point 7 de l'annexe IVa et du point 7 de l'annexe IVc du règlement (CE) n°27/2005 pour tout navire disposant d'un permis.

Le PPS est délivré par la DRAM dont dépend le quartier d'immatriculation du navire bénéficiaire en fonction des critères d'attribution précisés ci-dessous.

4.3 Critères d'attribution

1. PPS pour la zone « cabillaud » (Mer du Nord, Mer d'Irlande, Ouest Ecosse et Manche Est)

Un PPS autorisant l'usage d'un ou de deux engins définis dans le tableau 1 ci-dessus dans la zone « cabillaud » peut être délivré à un navire s'il a un historique de ces activités au cours des années 2001, 2002, 2003 ou 2004.

Un navire qui a un historique d'activité avec un engin X peut être autorisé à utiliser un engin Y pour lequel il n'a pas d'historique si le nombre de jours de mer autorisés avec cet engin Y est supérieur ou égal au nombre de jours de mer autorisés avec l'engin X.

Exemple 5 : changement de métier

Un navire a des antériorités de fileyeur (engin c - filet statique de fond) sur la période 2001 à 2004 dans la zone cabillaud, ce qui lui donne droit à 13 jours de mer par mois (hors dérogation). Il peut demander un PPS pour le chalut de fond de maillage compris entre 70 mm et 99 mm (engin e) qui lui donne droit à 21 jours.

2. Sole en Manche Ouest (zone CIEM VIIe)

Un PPS autorisant l'usage d'un engin défini dans le tableau 1 ci-dessus dans la zone « sole » peut être délivré à un navire s'il a un historique de cette activité au cours des années 2002, 2003 ou 2004.

3. Dans les deux cas (cabillaud et sole), un navire n'ayant pas d'historique de l'activité pour laquelle un PPS est demandé peut s'en voir délivrer un **si** un ou plusieurs navires ayant un historique de cette activité et totalisant une puissance motrice équivalente, mesurée en kilowatts, sont empêchés de pêcher dans la ou les zones considérées, selon les critères détaillés ci-dessous. La puissance motrice des navires exprimée en kilowatts doit être celle inscrite dans le registre de la flotte communautaire.

A noter : le retrait ou la suspension d'un PPS ou toute autre infraction à la réglementation des pêches en vigueur l'année précédant celle pour laquelle la demande est faite pourra être prise en compte au moment de l'attribution d'un PPS.

4. Modalités d'attribution de PPS à des navires sans historique des activités concernées

Un navire n'ayant pas d'historique de l'une des activités soumises aux présentes mesures peut obtenir un PPS en bénéficiant d'antériorités de navires ayant un historique mais ayant cessé leurs activités. Ce type de demande doit être fait selon le modèle donné en annexe 5, accompagné d'une demande de PPS, et le tout envoyé à la DDAM du quartier d'immatriculation.

Les antériorités de pêche non utilisées sont gérées par le Directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture selon notamment les critères suivants, ni exhaustifs, ni hiérarchisés :

- renouvellement d'un navire ayant un historique de l'activité concernée,
- adhésion de l'armateur à une organisation professionnelle établissant chaque année un plan comportant notamment un plan de captures destiné à prévenir des déséquilibres de marché et des mesures destinées à assurer le suivi de la consommation des sous-quotas qui lui sont alloués,
- respect des règles de gestion mises en œuvre au sein de l'organisation de producteurs,
- ordre de réception des demandes.

Tout PPS octroyé en application de ces modalités est délivré selon les mêmes modalités pratiques que celles décrites au paragraphe 4.2 ci-dessus.

Un permis de pêche spécial ne peut être ni cédé ni vendu.

5 Dérogations à la limitation de l'effort de pêche

Des dérogations à la limitation du nombre de jours de mer autorisés dans les zones de reconstitution du cabillaud peuvent être allouées aux navires qui remplissent les conditions suivantes :

Zones concernées	Catégories d'engin	Condition	Nombre de jours de mer autorisés (base mensuelle)
Mer du Nord, Manche Est, Kattegat, Skagerrak, Ouest Écosse, Mer d'Irlande	(IVa) - a chaluts de fond, sennes - ≥ 100mm (IVa) - e chaluts de fond, sennes - 70 à 99 mm	Moins de 5 % de chacune des espèces suivantes: cabillaud, sole, plie **en 2002 (*)**	Pas de restriction
Mer du Nord, Manche Est, Kattegat, Skagerrak, Ouest Écosse, Mer d'Irlande	(IVa) - a chaluts de fond, sennes - ≥ 100mm (IVa) – b chaluts à perche ≥ 80 mm	Moins de 5 % de cabillaud **en 2002 (*)**	100 à 120 mm: 13 jours plus de 120 mm: 14 jours
Kattegat, Mer du Nord	(IVa) - c filets statiques de fond - ≥ 220 mm	Moins de 5 % de cabillaud et plus de 5 % de turbot et lompe **en 2002 (*)**	15 jours
Kattegat , Mer du Nord et Skagerrak	(IVa) - c filets statiques de fond avec fenêtre de maillage 120 mm		12 jours
Manche Est	(IVa) - c filets statiques de fond trémail ≤ 110 mm	Navires absents du port pendant 24 heures ou moins	19 jours
Mer d'Irlande	(IVa) - a chaluts de fond, sennes - ≥ 100mm (IVa) – b chaluts à perche ≥ 80 mm	Navires exerçant au moins la moitié de leur activité en Mer d'Irlande	Chaluts de fond : 11 jours Chaluts à perche : 14 jours

Tableau 2 : dérogations à la limitation des jours de mer

(*) Attesté par le journal de bord communautaire — débarquement annuel moyen en poids vif.

Comment obtenir une dérogation ?

La demande de dérogation doit être adressée à la Direction départementale des affaires maritimes du quartier d'immatriculation du navire avec la demande de PPS conformément au formulaire fourni en annexe. Toute demande de dérogation postérieure à la demande de PPS devra être faite selon le même modèle.

La dérogation liée aux faibles captures de plie, sole et cabillaud dans la zone de reconstitution est accordée au vu de la part de capture de ces espèces dans la zone de reconstitution du cabillaud dans la totalité des captures dans les zones concernées par le plan cabillaud. **En particulier, la totalité de la zone VI a (Ouest Ecosse) est prise en compte.**

Toute dérogation fait l'objet d'une autorisation écrite des autorités.

Dérogation totale accordée aux chalutiers ayant capturé moins de 5% de cabillaud, plie et sole en 2002

Toute dérogation accordée sur la base d'un historique des captures inférieur à 5% de cabillaud, plie et sole en 2002 impose de détenir ces espèces en pourcentage inférieur à 5% **à tout moment à bord et les navires concernés ont interdiction de transborder des captures sur un autre navire**. Si cette condition n'est pas remplie, le navire perd immédiatement sa dérogation. Cette obligation est notamment valable dans toute la zone VIa (Ouest Ecosse), y compris à l'Ouest de la ligne brisée mentionnée au chapitre 2 de ce guide. Aussi, en pratique seuls les navires justifiant d'un pourcentage moyen largement inférieur à 5% en 2002 se verront octroyer ce type de dérogation.

Elle ne peut en aucun cas être accordée pour une fraction de la zone de reconstitution mais concerne l'ensemble de la zone de reconstitution.

Dérogation accordée aux fileyeurs à sole en Manche Est

Les fileyeurs effectuant des marées de 24 heures maximum, utilisant un trémail de maillage inférieur ou égal à 110 mm (filet à sole) peuvent bénéficier de **19 jours par mois en Manche Est.** Cette dérogation n'est pas valable pour le reste de la zone de reconstitution. **Les navires qui en bénéficient ne devront avoir que le maillage à sole à bord.**

Dérogation accordée à certains navires en Mer d'Irlande

Un jour de mer supplémentaire pourra être octroyé aux navires qui utilisent un chalut de fond de maillage supérieur ou égal à 100 mm ou un chalut à perche de maillage supérieur ou égal à 80 mm en mer d'Irlande (division CIEM VII a) et qui passent plus de la moitié des jours qui leur sont alloués au cours d'une période donnée dans cette zone. Les armateurs faisant cette demande devront la justifier en précisant l'activité traditionnelle du navire dans cette zone.

6 Transfert de jours entre navires

Un navire (« donneur ») peut transférer des jours de mer auxquels il a droit à un autre navire (« receveur ») pendant la même période selon la règle suivante pour un **même engin** et dans les **mêmes zones** :

(nombre de jours reçus **x** puissance en kilowatts**) du receveur** $\leq$ **(**nombre de jours transférés **x** puissance en kilowatts**) du donneur**

La puissance motrice des navires est celle inscrite dans le registre de la flotte de pêche communautaire.

Toutefois, le nombre total de kW*jours ainsi reçus ne peut pas dépasser l'effort de pêche moyen annuel du navire donneur, attesté par le journal de bord pendant les années 2001, 2002 et 2003. **Autrement dit, le transfert de jours est possible dans la limite des antériorités du navire donneur (exprimées en kWxjours). Dans le cas d'un transfert de jours pour la zone Ouest Ecosse, seule est prise en compte l'antériorité d'effort de pêche du navire dans la partie Est définie au chapitre 2 de ce guide.**

Les navires bénéficiant de dérogations ou utilisant 2 engins ne sont pas autorisés à procéder à un transfert de jours.

Les transferts de jours entre navires doivent être déclarés à la DDAM du quartier d'immatriculation du navire qui reçoit des jours selon le formulaire prévu en annexe 3.

Exemple 6 : transfert de jours entre deux navires

Un navire A, d'une puissance de 310 kW, a un PPS pour l'engin e) chalut de fond de maillage 70 mm - 99 mm pour la période du 1er mars au 30 avril (soit 2 mois) dans la zone « cabillaud ». Sur cette période, il a le droit de pêcher dans la zone de reconstitution avec cet engin pendant 2x21 jours soit 42 jours au maximum. En outre sur la période 2001 à 2003, le navire a été présent dans la zone de reconstitution pendant 15 jours en moyenne par mois.

Le 15 mars, ce navire est arrêté pour des raisons techniques, après 10 jours de pêche dans la zone de reconstitution. Il dispose donc de 32 jours non consommés. Mais, compte tenu de sa moyenne sur la période 2001-2003, il a seulement le droit de transférer, au cours de la période de mars - avril 2004, l'équivalent de 2 x 15 jours x 310 kW à un autre navire B ayant déclaré le même engin e) soit 9 300 kW*jours.
Si la puissance du navire B est de 350kW, ce navire peut donc bénéficier d'un transfert de : 9 300 / 350 soit 26 jours sur la période de mars – avril avec l'engin e) uniquement.

7 Contrôles

7.1 Obligations de déclarations :

Les capitaines des navires utilisant un des engins visés dans la zone de reconstitution ont deux obligations de déclaration :

- **Enregistrement au journal de bord des captures** et **des effort de pêche**, **notamment les dates et heures d'entrée et de sortie de chaque zone**. Il est rappelé que tous les navires de plus de 10 m hors tout sont soumis à l'obligation de tenue du journal de bord.

- **Relevé d'effort de pêche :** le capitaine du navire doit envoyer un message d'entrée / sortie à chaque fois qu'il entre ou sort d'une zone de limitation de jours de mer. Les informations à fournir dans ce message sont détaillées en annexe 2. Ce relevé d'effort de pêche est transmis d'une part au CROSS ETEL, d'autre part aux autorités compétentes de l'Etat membre responsable de la surveillance du lieu de présence du navire.

  Exemple 7 : navire pêchant en zone VIId et IVc

  Un fileyeur à sole sort d'un port situé en zone VIId, pêche pendant deux jours en zone VIId puis pendant 2 jours en zone IVc. Il doit envoyer un relevé d'effort de pêche en sortant du port indiquant qu'il rentre en zone VIId, où il a droit à 19 jours de mer, puis doit envoyer un nouveau message au moment où il rentre en zone IVc où il a droit à 13 jours de mer.

  Les navires équipés de VMS ou décomptant un jour de mer par journée calendaire (définition a donnée au paragraphe 3.2 de ce guide) pêchant **en Manche Ouest** (zone CIEM VIIe) n'ont pas l'obligation d'envoyer ce message.

A noter :

L'administration a désormais l'obligation de fournir à la Commission européenne, à l'issue de l'année 2005, un bilan par navire des jours de mer autorisés et des jours de mer effectués.

7.2 Passage dans la zone de reconstitution

Un navire n'ayant aucun historique de captures dans la zone de reconstitution est autorisé à transiter par cette zone pour autant que le capitaine ait au préalable informé les autorités du pavillon de son intention. Pendant que ce navire se trouve dans cette zone, tout engin de

pêche transporté à bord doit être arrimé et rangé conformément aux conditions énoncées à l'article 20, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 2847/93. En France, cette déclaration doit être adressée au CROSS ETEL.

7.3 Conservation du cabillaud et de la sole à bord des navires

Toute quantité de cabillaud ou de sole supérieure à 50 kg détenue à bord d'un navire doit être entreposée dans un récipient dédié, sans mélange avec une autre espèce d'organisme marin. Les récipients contenant du cabillaud doivent être entreposés dans la cale séparément des autres récipients.

7.4 Débarquements

7.4.1 Déclarations préalables aux débarquements de cabillaud

Après avoir été présent dans la zone de reconstitution avec un chargement dépassant **1 tonne de cabillaud**, le capitaine du navire doit notifier aux autorités compétentes au moins quatre heures avant toute entrée dans un port d'un État membre :

- le nom du port,
- l'heure probable d'arrivée à ce port,
- les quantités, exprimées en kilogrammes de poids vif, pour chaque espèce dont le volume détenu à bord dépasse 50 kg.

En France, cette déclaration préalable doit être faite auprès du CROSS ETEL selon le modèle fourni en annexe. Les autorités de contrôle de l'Etat membre dans lequel doit avoir lieu ce débarquement peuvent exiger que le déchargement ne commence pas avant leur autorisation.

7.4.2 Ports désignés pour les débarquements de cabillaud

En France, toute quantité de cabillaud supérieure à **2 tonnes** doit être débarquée dans un des ports désignés suivants :

Dunkerque, Grand Fort - Philippe, Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Fécamp, Port en Bessin, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff, Douarnenez, Saint Guénolé, Le Guilvinec, Loctudy, Concarneau, Lorient, Les Sables-d'Olonne.

7.4.3 Estimation des captures

La marge de tolérance autorisée dans les estimations des quantités de toutes les espèces de poissons, exprimées en kilogrammes, détenues à bord des navires, est fixée à 8 % de la quantité inscrite dans le journal de bord.

Les facteurs de conversion actuellement en vigueur pour les navires battant pavillon français seront appliqués par les autorités des autres Etats membres en cas de débarquement sur leur territoire.

7.4.4 Pesée de la sole au débarquement

Toute quantité de sole pêchée en Manche Ouest supérieure à 300 kg doit être pesée en criée.

7.4.5 Transport

Toutes les quantités de plus de 50 kg de cabillaud ou de sole transportées en un lieu autre que le lieu de débarquement ou d'importation doivent être accompagnées d'une déclarations écrite par le capitaine de navire ou son représentant qui indique au moins les quantités et les zones où ce poisson a été capturé.

8 Liste des annexes

Annexe 1 : dossier de demande de PPS et de dérogation

Annexe 2 : informations à fournir dans le message d'entrée / sortie de zone

Annexe 3 : demande de transfert de jours entre navires

Annexe 4 : informations à fournir dans le pré-avis de débarquement

Annexe 5 : demande de transfert d'antériorités

Demande de permis de pêche spécial au titre des mesures de reconstitution du cabillaud et de la sole

à renvoyer à la DDAM du quartier d'immatriculation du navire

Je, soussigné

Nom et prénom

Adresse :

armateur du navire :

Nom du bateau

Numéro interne du fichier flotte

Numéro d'immatriculation externe

demande un permis de pêche spécial au titre des mesures de reconstitution de cabillaud et / ou de la sole autorisant l'usage du / des engins suivants dans les zones de pêche suivantes :

Pour le / les engins suivants* (2 engins maximum) :

- ☐ chaluts de fond, sennes ou engins traînants similaires d'un maillage égal ou supérieur à 100 millimètres (mm), à l'exception des chaluts à perche
- ☐ chaluts à perche d'un maillage égal ou supérieur à 80 mm
- ☐ filets statiques de fond, y compris les filets maillants, les tremails et les filets emmêlants
- ☐ palangres de fond
- ☐ chaluts de fond, sennes ou engins traînants similaires d'un maillage compris entre 70 mm et 99 mm, à l'exception des chaluts à perche d'un maillage compris entre 80 mm et 99 mm
- ☐ chaluts de fond, sennes ou engins traînants similaires d'un maillage compris entre 16 mm et 31 mm, à l'exception des chaluts à perche

* cocher la / les cases correspondantes

Dans la / les zones de pêche suivantes* :

☐ Zone de reconstitution du cabillaud définie au point 2 de l'annexe IVa du règlement (CE) n°27/2005 [Mer du Nord (zone CIEM IVabc et IIa CE), Manche Est (zone CIEM VIId), Ouest Écosse (zone CIEM VIa), Mer d'Irlande (zone CIEM VIIa)]

☐ Zone de reconstitution de la sole définie au point 2 de l'annexe IVc du règlement (CE) n°27/2005 [Manche Ouest (zone CIEM VIIe)]

Pour la période du : …../……/ 2005 Au : …../……/ 2005

Je demande en outre la dérogation suivante à la limitation de l'effort de pêche* :

♦ Dérogation totale à la limitation d'effort en raison de l'historique de capture du navire de moins de 5% de cabillaud, plie et sole en 2002 pour l'usage :

☐ du chalut de fond de maillage supérieur ou égal à 100 mm

☐ du chalut de fond de maillage compris entre 70 et 99 mm

☐ **♦ Dérogation pour l'usage du trémail de maillage inférieur ou égal à 110 mm à sole en Manche Est**

♦ Dérogation d'un jour de mer supplémentaire en mer d'Irlande pour l'usage :

☐ du chalut de fond de maillage supérieur ou égal à 100 mm

☐ du chalut à perche de maillage supérieur ou égal à 80 mm

Dans le cas où un permis de pêche spécial m'est délivré conformément à ma demande, le ou les engins pour lesquels j'établis cette demande vaut déclaration d'engin pour la période de validité de ce permis.

Fait à le

Signature

* cocher la / les cases correspondantes

Pièce justificative à joindre à votre demande :

- Pour toute demande de dérogation en Mer d'Irlande : préciser l'activité traditionnelle du navire dans cette zone.

Informations à fournir dans le relevé d'effort de pêche

(message d'entrée et de sortie de zone)

document à adresser au CROSS Etel ou au Centre de Surveillance des Pêches de l'Etat côtier par télécopie ou courrier électronique avant chaque entrée et chaque sortie de la zone de reconstitution

Immatriculation du navire : ☐ ☐☐☐☐☐☐

quartier Numéro d'immatriculation

Nom du navire :…….

Indicatif radio du navire : …….

Position du navire au moment de l'envoi du relevé : ☐☐ ☐☐

longitude latitude

Zone CIEM correspondante ☐☐

ex : IV, VII… ex : c, d

Engin embarqué (engin autorisé par le PPS) : …….
Maillage : …….

Date et heure au moment où le navire :

-entre dans un port situé dans la zone de reconstitution : **..…../…../2005 à ……h….. (port :……)**
ou
-sort d'un port situé dans la zone de reconstitution : **..…../…../2005 à ……h….. (port :……..)**
ou
-entre dans la zone de reconstitution : **..…../…../2005 à ……h…..**
ou
-sort de la zone de reconstitution : **..…../…../2005 à ……h…..**

Quantités, en kilogrammes de poids vif, pour chaque espèce conservée à bord :

Espèce :	Quantité (kg) :
……	……
……	……
……	……
……	……

Déclaration faite le : …../..…./..….
Par (nom du capitaine ou de son représentant) :……..

Signature :

Informations à fournir pour toute demande de transfert de jours entre navires

(à transmettre à la DDAM du quartier d'immatriculation du navire receveur)

Navire « donneur »* :

Immatriculation du navire :

quartier Numéro d'immatriculation

Nom du navire : ……

Puissance du navire : …..…..kW (1)

OP (si adhérent) ou autre structure relais (préciser) : ……

Navire bénéficiaire* (« receveur ») :

Immatriculation du navire :

quartier Numéro d'immatriculation

Nom du navire : ……

Puissance du navire : …..…..kW (2)

OP (si adhérent) ou autre structure relais (préciser) : ……

***Rappel : les 2 navires doivent utiliser la même catégorie d'engin**

Transfert :

Catégorie d'engin et maillage pour lequel le transfert est effectué :……
……..
Période de gestion pour laquelle le transfert a lieu :……..
Nombre de jours moyens annuels du navire donneur pendant les années 2001 à 2003 :……..

Nombre de jours transférés par le navire donneur :…… …….. jours (3)

Calcul de l'effort transféré par le navire donneur (produit du nombre de jours par sa puissance) :

(1)…….x…(3)…….=… ……..kW x jours (4)

Calcul du nombre de jours récupérés par le navire receveur (rapport de l'effort de pêche cédé sur puissance du navire receveur) :

(4)……. / (2)……..= …….. jours

Déclaration faite le : …/…./….

noms des capitaines (ou de leurs représentants) :

Navire donneur :	Navire donneur :
Signature :	signature

Informations à fournir dans le pré-avis de débarquement

(document à adresser au CROSS Etel au moins 4 heures avant l'arrivée au port de débarquement si la quantité de cabillaud à bord est supérieure à 1 tonne)

Immatriculation du navire : ☐ ☐☐☐☐☐☐

quartier Numéro d'immatriculation

Nom du navire :…….

Indicatif radio du navire : …….

Position du navire au moment de l'envoi du relevé : ☐☐☐ ☐☐☐

longitude latitude

Zone CIEM correspondante ☐☐

ex : IV, VII… ex : c, d

Quantités, en kilogrammes de poids vif, pour chaque espèce dont le volume détenu à bord dépasse 50 kg :

Espèce :	Quantité (kg) :
……	……
……	……
……	……
……	……

Port de débarquement dans le cas d'une quantité de cabillaud supérieure à 2 tonnes :

- ☐ Dunkerque
- ☐ Grand-Fort-Philippe
- ☐ Boulogne sur Mer
- ☐ Le Tréport
- ☐ Dieppe
- ☐ Cherbourg
- ☐ Saint-Malo
- ☐ Roscoff
- ☐ Douarnenez
- ☐ Le Guilvinec
- ☐ Saint-Guénolé
- ☐ Loctudy
- ☐ Concarneau
- ☐ Lorient

Heure probable d'arrivée : …..h…..

Déclaration faite le : …/…./…. Par (nom du capitaine ou de son représentant) :…….

Signature :

Demande de transfert d'antériorités entre navires

(à transmettre à la DDAM)

Navire bénéficiaire (« receveur ») :

Immatriculation du navire :

quartier Numéro d'immatriculation

Puissance du navire : …..…..kW (1)

Nom du navire :

……

OP (si adhérent) ou autre structure relais (préciser) :
……

Navire « donneur » (s'il est identifié) :

Immatriculation du navire :

quartier Numéro d'immatriculation

Puissance du navire : …..…..kW (2)

Nom du navire :

……

OP (si adhérent) ou autre structure relais (préciser) :
……

Demande faite le : ..…/…../..….

nom du capitaine (ou de son représentant) :

Signature :

Annexe 5 : protocole commun d’intervention franco-britannique (opération « Saint Pierre »)

JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE (SOP)

ST PIERRE

France - UK

date: 26-05-2005

VERSION 1.0

CUSTODIAN:

Table of contents **page**

1. Introduction 3
2. Aim of the operation 3
3. Cross poll 3
4. Activation of this SOP 3
5. Tasking 4
6. Aerial surveillance intelligence and Vessel Monitoring System 4
7. Area of operation 4
8. Operational control 5
9. On scene co-ordination 5
10. Conduct of operation 6
11. Communication 7
12. Deconfliction of aircraft 7
13. Co-ordinating instructions 7
14. Exchange of shore based personnel 7

Annex

A Format joint fishery tasking order (Format Planning document) 9

B Format joint fishery instruction (Format Execution document) 12

C Exchange information of fishing vessels (Format reporting contacts) 15

D Communication 16

E Telephone and e-mail list 17

F Abbreviations 18

JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE (SOP)

1. Introduction.

Within the framework of the regulations of the European Commission , it has been agreed by France and the UK to establish closer co-operation on fishery inspections. This will be achieved by co-ordinating parties own programmes or by bilateral agreements to co-operate in regions of mutual interest and by occasional joint operations by both parties.

This joint fishery standing operation procedure gives instructions to authorities and crews on board aircraft and vessels during joint operations at sea on fishery inspections. The name of this joint operation is “St Pierre”.

Information concerning the execution of the joint operation “St Pierre” may only be exchanged on a “need-to-know” base.

2. Aim of the operation.

The primary objective of the operation will generally cover all aspects of fishery inspections. This can, if deemed necessary, be amended by specific areas of interest / concern. The areas should be notified in geographic co-
ordinates on either side of the UK / FR fishery limits. Any additional task will also be signalled to each participating patrol vessel by their respective authorities. This SOP has been agreed by the participating authorities and should be held onboard parties Fishery Protection Vessels and aircraft.

3. PERSEX.

There may be occasions when it will be advantageous to exchange personnel between participating ships (PERSEX) in order to exchange experiences of fishery inspections at sea in different member states. It is advisory to execute PERSEX at the start of every new operation “St Pierre” to smoothen the operation.

4. Activation of this SOP.

This SOP can be activated by either France or the UK by scheduling an operation in advance. The nation requesting activation of the SOP will co-ordinate the operation

and inform parties about the tasking and details of the operation. Each participating party shall bear their own costs.

Any Fishing Protection Vessel tasked near the median line of a neighbouring state can request the activation of this SOP through the control centre of their own State who will liaise with the control centre of the neighbouring country and discuss viability.

5. Tasking.

The tasking concerning the scheduled operation should be signalled / faxed in advance of the operation using the "joint fishery tasking order" mentioned in annex A. In order to prepare the operations the tasking order must be signalled at least two weeks before the start of the operations, unless parties have agreed to change this period due to operational reasons. The short notice activation of this SOP can be useful during good weather conditions and the presence of groups of fishing vessels operating near the median line.

6. Aerial surveillance intelligence and Vessel Monitoring System (VMS).

Aerial surveillance intelligence may be provided by the participating nation on basis of availability . The flights will be carried out in accordance with normal civilian regulations of the State concerned. The flights will be planned and performed so that other countries territories will not be infringed , unless the necessary permission for this has been given. It is noted that such permission must be requested well in advance of the flight. The aircraft providing support to the Fishery Patrol Vessels on the day(s) of the operation should contact the Fishery Inspection Co-ordinator who will inform the aircraft about the search area and special requirements. It is not anticipated that any primary operation will last more than 5 days.

All parties should use the Vessel Monitoring System in order to provide participating units with necessary information about locations of fishing vessels. This information must be exchanged between parties.

7. Area of Operation.

The Area of Operations is defined by the “joint fishery tasking order”. It will normally consist of the border area (median line) separating the British and French fishery limits.

It can be necessary for participating units to cross over the median line whilst actively engaged in fishery inspections. However if a “Hot pursuit" situation develops or if a participating unit is willing to carry out inspections of its flag vessels in the other country, then normal rules as laid down in national publications will apply to participating vessels.

Either country that wishes to carry out inspections of their flag vessels in the other countries waters during an operation should make a request to that country for each operation that is planned. Permission granted or rejected for such inspections should be included in the Joint Fishery Tasking Order .

No participating units will be engaged in grey zones between one party to the agreement and another State.

8. Operational control (OPCON).

Overall operational control will be with the British national fishery authority or with the CROSS in France. The OPCON duties are:

- to submit on a daily basis a situation report (SITREP) to respective national OPCON authorities;
- to fax/signal, well in advance, the instructions concerning the operation using the format “joint fishery instructions” mentioned in annex B,
- to delay or abandon the operation or to modify the plan as required due to changing on scene conditions;

9. On Scene Co-ordination.

During each operation an On Scene Co-ordinator (OSC) will be designated on board of one of the participating vessels. The OSC- duties will usually be carried out by the Commanding Officer unless a Fishery Inspector on board has been nominated as OSC. Designation of OSC will normally be decided on a rotating basis The OSC duties are :

- The safe execution of the operation concerning the co-operation between the surface units ;
- When the prevailing weather conditions preclude the execution of the operation, to advise the National Opcon authorities of the participating nations to delay or abandon the operation or to modify the plan as required due to changing on scene conditions;
- to maintain communication with the participating surface and air units;
- to fax/signal directly after the operation a first impression report to the authorities and participating units involved.

If deemed necessary, a Fishery Inspection co-ordinator (FIC) may be designated. The FIC-duties can be carried out by the OSC or a Fishery inspector on-board of the same vessel as the OSC. The FIC duties are :

- to collect and exchange all relevant intelligence information ;
- to co-ordinate the co-location of the participating units with respect to the parties own programmes and the requirements of the OSC;
- to provide co-ordination of all participating surface units in order to react successfully in case a 'hot pursuit' situation develops;
- to establish the location of the search area used by aircraft supporting the operation;
- to assist the OSC as required.

The FIC and OSC duties are in France carried out under the direct authority of the CROSS (OPCON) with which the power of coordination is vested. The CROSS provides for the instructions regarding the operation.

10. Conduct of Operations.

Normally boarding operations will be conducted by the respective units using their standard boarding parties and SOPs. However, there may be occasions when it will be deemed necessary to exchange personnel to meet a specific objective peculiar to that operation. When boarding parties include a "guest " from another member state, command of the boarding party will always remain with the parent unit dispatching that team. e.g. a UK fishery officer (BSFO) accompanying a French boarding party

inspecting a British fishing vessel would be under the authority of the French Fishery Inspector. The BSFO could however, offer his services and experience in the form of translator and assist in the inspection. The BSFO might also, with the permission of the French Fishery Inspector, conduct interviews of the master / crew regarding any possible infringements of UK national fishery legislation. The same prerogatives are granted to any French Sea Fishery Officer (FSFO) accompanying a British Boarding Party.

All members of boarding parties are to be unarmed.

11. Communications.

All participating units must minimise the radio-communication on unsecured circuits in order to prevent counter-detection. In practise this will be INMARSAT to exchange tactical information or conduct face-to-face briefings. The communication circuits mentioned in annex D will be used. To exchange information about fishing vessels the format in annex C can be used. All relevant telephone/fax numbers and e-mail addresses are mentioned in annex E.

12. Deconfliction of Aircraft.

All aircraft engaged in the operation must ensure that their respective flight plans are forwarded to participating aircraft operators, including specific times, squawk and operating heights. This information should be forwarded with as much notice as possible.

13. Co-ordinating instructions.

a. Signals to French Authorities.

Messages concerning the operation should be sent to DPMA/BCP and to CROSS as info addressee.

b. Signals to UK Authorities

Messages should be sent to Defra SFI (MFA) HQ

14. Exchange of shore based personnel

Parties have agreed to communicate and arrange an exchange of personnel for the purpose of mutual understanding and implementation of each parties monitoring control and surveillance regime.

ANNEX A to JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE

1. FORMAT JOINT FISHERY TASKING ORDER. (PLANNING DOCUMENT)

DTG:
FM:
TO:
INFO:
SIC : LVA/L3K/LSD
BT
OPERATION ST PIERRE
JOINT FISHERY TASKING ORDER
REF/1/JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE ST PIERRE
1. GENERAL:
2. PARTIES.
   A.NATIONS (country, OPCON, tel. nr):
   B.VESSELS (country, name, callsign, INMARSAT-nr., name captain/CO):
   C.AIRCRAFT(country, type, callsign of aircraft):
   D. NATION LEADING OPERATION (nation, OPCON, tel.nr, fax nr.):
3. AREA OF OPERATION (co-ordinates):
4. TIMESKED.
   A. START OF OPERATION:
   B. END OF OPERATION:
5. RENDEZVOUS POINTS (co-ordinates, dtg):
6. MISSION:
7. CONDUCT OF OPERATION:
   A. PERMISSION GRANTED/NOT GRANTED FOR BOARDING FLAG VESSELS IN FRENCH/UK WATERS DURING OPERATION
8. OSC:
9. FIC:
10. COMMUNICATION.
   A. SHIP/SHIP:
   B.SHIP/AIR:
   C: SHIP/SHORE:
11.AIR SURVEILLANCE (call sign, onsta, offsta, remarks):
12.INTEL:
13. EXCHANGE PERSONNEL:
14. POC:
BT

this format can be amplified with additional items

2. EXAMPLE JOINT FISHERY TASKING ORDER.

DTG 091600A NOVEMBER 2004
FM: SFI OPS ROOM
TO:
DPMA/MCP
CROSS
INFO:
HMS TYNE
DAMGM/AT3
AFFAIRES MARITIMES PATROL VESSEL THEMIS
SIC
BT
OPERATION ST PIERRE
JOINT FISHERY TASKING ORDER
REF. JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE ST PIERRE
1. GENERAL: A JOINT OPERATION IS SCHEDULED TO COMMENCE ON WEDNESDAY 10 NOVEMBER 2004 AND CONTINUE TO THURSDAY 11 NOVEMBER 2004. FLIGHT SURVEILLANCE OF THE AREA WILL BE CONDUCTED ON TUESDAY, WEDNESDAY AND THURSDAY 09-11 NOVEMBER BY UK SURVEILLANCE AIRCRAFT.
2. PARTIES.
A.NATIONS (country, OPCON, tel. nr):
(1) UK, SFI, 0207 2385818
(2) FR, AFFAIRES MARITIMES PATROL VESSEL THEMIS, 00871763973152, 0033 663259012 (MOBILE)
B.VESSELS (country, name, callsign, INMARSAT, name captain/co):
(1) UK,HMS TYNE, GAAD, 00881631457881 , LT CDR Mike Utley
(2) FR, ?????????????
C.AIRCRAFT(country, type, callsign of aircraft):
(1) FR, NONE
(2) UK, C2, WATCHDOG 7
D. NATION LEADING OPERATION: (nation, OPCON, tel.nr, fax nr.):
(1) UK, SFI, 0207 238 5818, FAX 0207 238 6438
3. AREA OF OPERATION (coordinates):
A. 5030N 00300E
B. 5015N 0100W
C. 5030N 0005E
D. 5000N 0100W
4. TIMESKED.
A. START OF OPERATION : WEDNESDAY 10 NOVEMBER 0400 A AT RENDEZ VOUS POINT
B. END OF OPERATION: THURSDAY 11 SEPTEMBER 2004 AT 2100A
5. RENDEZVOUS POINTS (co-ordinates, dtg): XXXXAT 220400 A NOV.
6. MISSION: TO CARRY OUT INSPECTIONS ON BOARD FISHING VESSELS AND REACT IN CASE OF A HOT PURSUIT
7.CONDUCT OF OPERATION:

A. OPERATIONS WILL COMMENCE AT 0400A ON 101104 AND THE 2 VESSELS WILL PATROL IN A SOUTH WESTERLY DIRECTION, 10 NM EITHER SIDE OF THE MEDIAN LINE FOR 6-8 HOURS. BOTH VESSELS WILL THEN LEAVE THE MEDIAN LINE AREA AND CONTINUE THEIR PATROL WITHIN THEIR OWN WATERS FOR THE REMAINDER OF THE DAY.

B. OPERATIONS WILL RECOMMENCE AT 0400A ON 111104 AT THE RENDEZ VOUS POINT XXXN XXXW OR AT A POINT TO BE AGREED BY THE CO'S OF THE 2 SHIPS IN CONJUNCTION WITH THE AIRCRAFT. THE 2 VESSELS WILL PATROL 10 NM EITHER SIDE OF THE MEDIAN LINE FOR 6-8 HOURS. IN CASE OF BAD WEATHER THE OPERATION MAY BE POSTPONED 24 HOURS AND COMMENCE AT 0400A ON 111104.

8. OSC: CO HMS TYNE

9. FIC: CO HMS TYNE

10.COMMUNICATION.

A. SHIP/SHIP

(1) UHF 279.4 MHZ PRIMARY

(2) UHF 241.7 MHZ SECONDARY

(3) 5932 KHZ RATT

B. SHIP/AIR

(1) UHF 279.4 MHZ PRIMARY

(2) UHF 241.7 MHZ SECONDARY

C. SHIP/SHORE

(1) 6550 KHZ VOICE

D. SHIPS MUST MINIMISE THE USE OF VOICE RADIO COMMUNICATION IN ORDER TE OPERATE COVERT DURING THE OPERATION. TACTICAL INFORMATION MUST BE EXCHANGE BY ENCRYPTED CIRCUITS, FACE-TO-FACE BRIEFINGS AND INMARSAT.

11. AIR SURVEILLANCE (call sign, onsta, offsta, remarks):

A. COAST GUARD 03, 210400A, 210700 A, LOW ALTITUDE AS DIRECTED BY HMS TYNE

B. WATCHDOG 7, 220600A, 22100A, LOW ALTITUDE AS DIRECTED BY HMS TYNE

12. INTEL: EVERYDAY AT 0400A FR COASTGUARD WILL SENT POSITIONS OF FISHINGVESSELS IN AREA OF OPERATION TO PAM THEMIS BY RATT. THIS INFORMATION IS BASED ON VMS.

13. EXCHANGE PERSONNEL:

A. AT FIRST RENDEZVOUS ONE FRENCH FISHERY INSPECTOR WILL BE EXCHANGES FROM PAM THEMIS TO TYNE.

14. POC: PHILIP ELLIOTT, SFI OPERATIONS ROOM, 0207 270 8341

BT

ANNEX B to JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE ST PIERRE

1. FORMAT JOINT FISHERY INSTRUCTIONS. (EXECUTION DOCUMENT)

DTG:
FM:
TO:
INFO:
SIC : LVA/L3K/LSD
BT
OPERATION ST PIERRE
JOINT FISHERY INSTRUCTIONS.
REF/1/ JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURES ST PIERRE
1. SITUATION:
2. PARTICIPANTS:
3. DURATION OF OPERATION:
4. CONDUCT OF OPERATION:
5. SERIALS (SRL no/start time/end time/ event/ rmks):
6. PERSEX:
7. FISHING VESSELS OF INTEREST:
8. COMMUNICATION:
9. REPORTING METHOD:
10. SPECIAL INSTRUCTIONS:
BT

this format can be amplified with additional items

2. EXAMPLE JOINT FISHERY INSTRUCTIONS

DTG: 251001Z OCT 04
FM: PAM THEMIS
TO: HMS TYNE
INFO: Cross Etel
CIF LONDON
CDRFPS
SIC : LVA/L3K/LSD
BT
OPERATION ST PIERRE
JOINT FISHERY INSTRUCTIONS.
REF A. JOINT FISHERY SOP ST PIERRE
B. JOINT FISHERY TASKING ORDER DTG 251001A NOV 2004
1. SITUATION: A JOINT OPERATION IS SKED FM 10 TO 11 NOV 2004 WITH UK AND FR VESSELS NEAR MEDIAN LINE . EXPECT MEDIUM TO LIGHT FISHING ACTIVITY ALONG MEDIAN LINE. FV CONFORMING TO REGULATIONS ARE UNLIKELY TO EVADE FP UNITS. FV ATTEMPTING TO EVADE FP INSPECTIONS ARE MAIN TARGETS AND ARE LIKELY TO CROSS MEDIAN LINES TO AVOID BOARDINGS
2 PARTICIPANTS:
A. PAM THEMIS (THE)
B. HMS TYNE (TYN)
C. ORION COAST GUARD 03 (CG03)
3. DURATION OF OPERATION: 240800Z - 251130Z
4. CONDUCT OF OPERATION: THE AND TYN PATROL UK/FR MEDIAN LINE. UNITS REMAINING 5 NM CLEAR OF MEDIAN LINE THEREBY NOT COMPROMISING FUTURE OPERATIONS. IT IS INTENDED TO USE THE VMS AND AIR SURVEILLANCES TO TARGET FV CONCENTRATIONS. WD93 WILL PROVIDE SURF SEARCH REPORTING TO THE WHO WILL DISEMINATE INFO. SURF UNITS ARE TO REPORT FV LOCATIONS TO THE BY HF RATT (PRI) UHF SECURE (SEC) UHF PLAIN (TRI). VHF MARIPHONE MUST ONLY BE EMPLOYED AS A SAFETY CIRCUIT. OUTSIDE OF ACTIVE TIMES UNITS ARE TO ASSUME COVERT POSTURE USING DECEPTION MEASURES. ONCE SUITABLE TARGETS ARE LOCATED UNITS WILL CLOSE TO ENSURE POSITIONING FOR BEST INTERCEPT FOR EVADING FV. THE WILL COORDINATE BOARDING EFFORT BY UHF. ALL INSPECTIONS TO BE CONDUCTED IAW NATIONAL SOP.
5. SERIALS (SRL no/start time/end time/event/ rmks):
X
X
X
X

6. PERSEX: EXCHANGE OF PERSONNEL WILL BE CONDUCTED AT INITIAL RV AND O/C ACTIVE PERIOD IF DEEMED APPROPRIATE AND WX ALLOWS. INTEND 1 OFFICER EXCHANGED TO ASSIST BOARDING OPERATIONS.
7 . FISHING VESSELS OF INTEREST: BM999, GV11111,Z222

8. COMMUNICATION: /1/ COMM CHECK.
9. REPORTING METHOD:/1/ FV CONTACT RPT IAW REF A
/2/USE THE FOLLOWING TRACK BLOCK NUMBERS THE 0001- 0777
TYN 1001 - 1777
10. SPECIAL INSTRUCTIONS:/1/ HOT DEBRIEF WILL BE CONDUCTED ON UHF
/2/FIRST IMPRESSION REPORT IS REQUESTED NLT 101800Z
BY MESSAGE OR E-MAIL BT

ANNEX C to JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE ST PIERRE

EXCHANGE INFORMATION OF FISHING VESSELS.

To exchange relevant information about fishing vessels between units, the fishing vessel contact reports can be used:

FISHING VESSEL CONTACT REPORT

A. TRACK NUMBER (each unit will use a specified track block according to instructions mentioned in Joint Fishery Instruction para 9)

B. POSITION (LAT. LONG. OR RELATIVE TO AGREED REFPOINT)

C. COURSE AND SPEED

D. TIME (LOCAL)

ONCE IDENTIFIED THE FOLLOWING INFO SHOULD BE SENT:

E. REPEAT DATA IN PARA A

F. TYPE OF FISHING VESSEL

G. SIDE NUMBER

H. WHETHER FISHING OR NOT: (Y/N)

I. BOARDING INTENSIONS: (Y/N)

J. REMARKS

EXAMPLE 'VESSEL CONTACT REPORT':

"TRACK 0001, 210 THOMAS 52, TRACKING 070 SPEED 4, 0921 BRAVO"

MEANING: FIRST TRACK FOUND IN POSITION 210 DEGREES FROM REFPOINT 'THOMAS' AT 52 NAUTICAL MILES WITH COURSE 070 AND SPEED 4 KNOTS AT TIME 0921 BRAVO TODAY.

EXAMPLE 'AMPLIFYING REPORT':

"TRACK 0001, STERN TRAWLER, Sierra Charlie Hotel 104, ITEM HOTEL: YES, ITEM INDIA: YES, ITEM JULLIET: IN COMMS WITH UNIT ON VHF CH 67."

ANNEX D to JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE ST PIERRE

COMMUNICATION.

ship/ship:

INMARSAT(relevant numbers may be signalled)

HF 2677 KHz

VHF

CROSS/aircraft:

HF 6706 KHz
national procedures

CROSS/ship: INMARSAT
HF 2677 KHz
VHF
NATO NUMBER

ANNEX E
to JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE ST PIERRE

TELEPHONE / FAX / E-MAIL LIST.

UK		
DEFRA (SFI)	+44 207 270 8315 +44 207 238 6438 (fax) +44 777 0977 825 sfi.ops@defra.gsi.gov.uk	Ops room (office hrs) mobile (after office hrs)
RN Fishery Protection Staff	+44 1923 846 415 +44 1923 836 392 (fax)	Operations Officer SO2 N3 FPS *(FPSOO)*
UK aerial surveillance	+44 01392 444 646 +44 01392 444 020 (fax)	Directflight Ltd
FRANCE		
CROSS ETEL	+33 297 293 427 +33 297 552 375(fax) E-MAIL : service-surpeche.cross-etel@equipement.gouv.fr	ops room (24hrs) +33 297 293 427
CROSS GRIS NEZ	+33 21872187 +33 21877855 (fax)	
DPMA/BCP	+33 1 49 55 82 45	Office hours
	+33 1 49 55 82 00 (fax)	
Affaires Maritimes DAM/LM3	+33 1 44 49 83 09 +33 1 44 49 83 17 (fax)	Office hours

ANNEX F to JOINT FISHERY STANDING OPERATION PROCEDURE ST PIERRE

ABBREVIATIONS.

AM	Affaires Maritimes
AKA	Also Known As
BE	Belgium
BNS	Belgian Navy Ship
BSFO	British Sea Fishery Officer
BT	Begin or End of message containts (text)
CG	Coast Guard
CRATT	Ciphered Radio Tele Type (military radio telex)
CROSS	Centre régional operationnel de sauvetage et de surveillance en mer (MRCC)
Defra DAM	Department for Environment, Food and Rural Affaires Direction des Affaires Maritimes
DPMA DRAM DTG	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture Direction régionale des affaires maritimes Date Time Group
EEZ	Exclusive Economic Zone
ETA	Expected Time of Arrival
FIC	Fishery Inspection Co-ordinator
FM	From
FP	Fishery Patrol
FR	France
FV	Fishing Vessel
HF	High Frequency (military MF annotation)
HMS	Her Majesty's ship
IAW	In Accordance With
BCP	Bureau du Contrôle des Pêches
NLT	Not Later Than
OPCON	Operational Control
OSC	On Scene Co-ordinator
PAM	Patrouilleur des Affaires Maritimes
PERSEX	Personal exchange between ships
POC	Person Of Contact
PRI	Primary (communications)
RATT	Radio Tele Type
RN	Royal Navy
RPT	Report
RV	Rendez Vous (meeting point)
SEC	Secondary (communications if primary fails)
SIC	Subject Indicator Code
SITREP	SITuation REPort
SOP	Standing Operating Procedure
SDPM	Sous-direction des pêches maritimes

TRI	Tertiary (communication if secondary fails)
UHF	Ultra High Frequency (military radio)
UK	United Kingdom
UNCLASS	UNCLASSified (e.g. Restricted, Secret, Confidential)
VMS	Vessel Monitoring System

Annexe 6 : liste des infractions devant être communiquées à la Commission européenne

A. Manquement du capitaine d'un navire de pêche ou de son représentant, avant toute entrée dans un port d'un État membre avec plus d'une tonne de cabillaud à son bord, à l'obligation d'observer les règles de notification préalable établies à l'article 11 du règlement (CE) n° 423/2004.

B. Manquement du capitaine d'un navire de pêche transportant plus de deux tonnes de cabillaud à l'obligation de débarquer dans un des ports désignés à cet effet à l'article 12 du règlement (CE) n° 423/2004.

C. Absence du port pour une durée supérieure au nombre de jours prévu dans les dispositions adoptées par le Conseil conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 423/2004.

D. atteinte au système VMS de suivi des navires par satellite prévu à l'article 6 du règlement (CE) n° 2244/2003.

E. Falsification ou absence des données qui doivent être inscrites dans les journaux, dont les relevés d'effort de pêche, les déclarations de débarquement et les notes de vente, les déclarations de prise en charge et les documents de transport, ou manquement à l'obligation de conserver ou de présenter ces pièces comme prévu aux articles 13, 14 et 15 du règlement (CE) n° 423/2004.

F. Manquement du capitaine d'un navire de pêche ou de son représentant à l'obligation de notifier aux autorités de l'État membre du pavillon le ou les engin(s) qu'il a l'intention d'utiliser au cours de la période de gestion à venir, définie en vertu des dispositions adoptées par le Conseil conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 423/2004.

G. Manquement du capitaine d'un navire de pêche ou de son représentant à l'obligation de n'emporter à son bord qu'un unique type d'engin de pêche, défini en vertu des dispositions adoptées par le Conseil conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 423/2004.

H. Manquement du capitaine d'un navire de pêche ou de son représentant à l'obligation de notification préalable, à effectuer avant chaque sortie, du type d'engin de pêche qu'il prévoit d'emporter à son bord, défini en vertu des dispositions adoptées par le Conseil conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 423/2004.

Annexe 7 : modèle de compte-rendu de fin de période de programmation

Programme spécifique de contrôle du cabillaud – compte - rendu de fin de période de programmation

I-Contrôles réalisés

a) Ports avec objectifs

Ports	Navires contrôlés			Somme des quantités contrôlées	Répartition des contrôles			
	Chalutiers de fond	Fileyeurs	Chalutiers à perche		Affaires Maritimes	Douanes	Gendarmerie Maritime	Gendarmerie Départementale
Boulogne								
P. en Bessin								
Le Guilvinec								

b) Autres ports

Ports	Navires contrôlés			Somme des quantités contrôlées	Répartition des contrôles			
	Chalutiers de fond	Fileyeurs	Chalutiers à perche		Affaires Maritimes	Douanes	Gendarmerie Maritime	Gendarmerie Départementale
Concarneau								
Calais								
Dunkerque								

c) A la mer (à remplir par la DRAM Le Havre)

Navires contrôlés			Somme des quantités contrôlées	Répartition des contrôles				
Chalutiers de fond	Fileyeurs	Chalutiers à perche		Affaires Maritimes	Marine Nationale	Douanes	Gendarmerie Maritime	Gendarmerie Départementale

d) contrôles aériens (à remplir par la DRAM Le Havre)

Unités concernées :	Date des vols	Réalisations	
		Heures de vol réalisées	Nombre de navires observés

II-Infractions relevées

a) infractions mentionnées à l'annexe 6

Répartition	A	B	C	D	E	F	G
Affaires Maritimes							
Douanes							
Gendarmerie Départmentale							
Gendarmerie Maritime							
Marine Nationale							

Suites données à ces infractions (connues à ce jour) :

b) autres infractions relevées à l'occasion de contrôles de navires soumis au plan de reconstitution du cabillaud

Répartition	PPS	Pêche avec engin prohibé	Pêche sans quota	Non-respect des tailles minimales	Obstructions au contrôle	Arrimage séparé	Journal de bord (8%)	Pesée sous criée
Affaires Maritimes								
Douanes								
Gendarmerie Départmentale								
Gendarmerie Maritime								
Marine Nationale								

Suites données à ces infractions (connues à ce jour) :

NB : un formulaire de contrôle rempli = un contrôle.

Annexe 8 : présentation de l’application OCTOPUS

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

Direction des affaires maritimes

Sous-direction des systèmes d'information maritimes

Ministère de l'agriculture et de la pêche

Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture

Bureau de la ressource, de la réglementation et des affaires internationales

Application informatique OCTOPUS

Pour le suivi des mesures de reconstitution des stocks

1. A quoi sert l'application OCTOPUS ?
2. Quelles informations utiles au contrôle trouve-t-on sur OCTOPUS ?
3. Comment accéder à OCTOPUS ?
4. Comment naviguer sur OCTOPUS ?

1. A quoi sert OCTOPUS ?

Un régime de permis de pêche spéciaux (PPS) et de jours de mer s'applique aux navires entrant dans le cadre des mesures de reconstitution du cabillaud, de la sole de Manche ouest et du merlu du sud, en application du règlement (CE) n°27/2005 - annexe IV a, b et c.

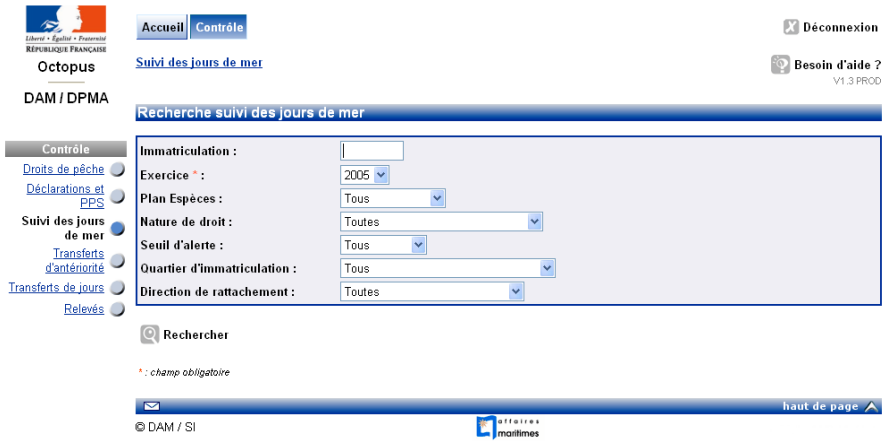
Pour assurer le contrôle de ce régime, une application informatique, baptisée OCTOPUS, a été développée. Elle permet les fonctions suivantes :

- délivrance des permis de pêche spéciaux (PPS),
- allocation des jours de mer en fonction des engins déclarés,
- suivi des jours de mer consommés par chaque navire,
- enregistrement des relevés d'effort de pêche et des préavis de débarquement envoyés au CROSS Etel.

Toutes ces données sont archivées et peuvent être consultées par tous les agents intervenant dans la mise en œuvre et le contrôle des mesures de reconstitution. Cette application est en outre en lien direct avec le référentiel des navires de pêche (fichier flotte communautaire).

2. Quelles informations utiles au contrôle trouve-t-on sur OCTOPUS ?

Des tableaux de bord et des informations détaillées par navire sont à la disposition des services de contrôle dans l'onglet intitulé « contrôle » :



Toutes les consultations peuvent se faire soit par navire, soit par liste de navires élaborée sur des critères de recherche (quartier d'immatriculation, DRAM de rattachement,…)

1. droits de pêche des navires

Ce menu permet de consulter les droits ouverts des navires dans le cadre des mesures de reconstitution des stocks : droit à PPS, droit à dérogation, et à la réalisation de ces droits : déclarations d'engins, date de délivrance des PPS.

2. déclarations et PPS

Ce menu permet de consulter les déclarations d'engins et les PPS enregistrés par les services des affaires maritimes. Sont précisés notamment les engins et maillages déclarés ainsi que les dates de validité du PPS.

3. suivi des jours de mer

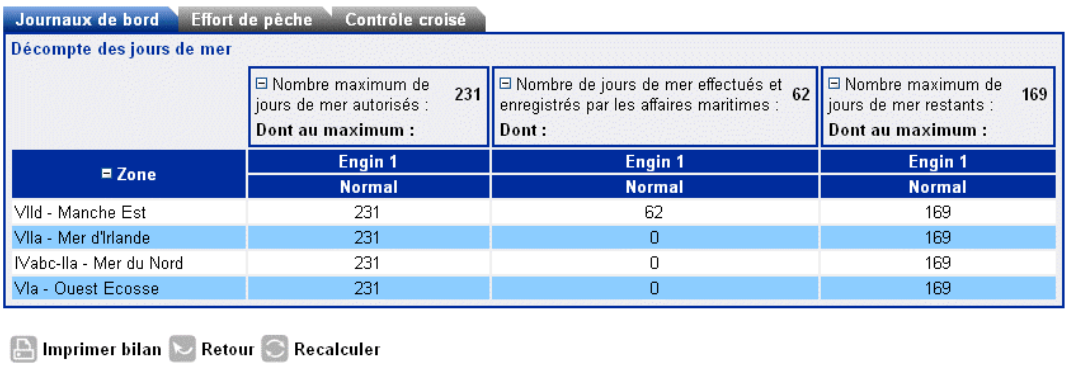
Ce menu permet de connaître, par navire, le nombre de jours de mer déjà consommés dans le cadre des mesures de reconstitution, c'est à dire avec les engins réglementés, tels qu'enregistrés d'une part à partir des journaux de bord, d'autre part (éventuellement) enregistrés par le CROSS Etel à partir des relevés d'effort de pêche. Le détail des jours de mer autorisés, consommés et restants peut être affiché par catégorie d'engin et par zone pour chaque navire.

Un système d'onglets permet d'afficher le tableau selon les différentes sources de relevé. Par défaut, ce sont les relevés des journaux de bord qui sont affichés.

- Un bouton « + » permet de déplier le détail des jours autorisés / consommés / restants **par zone de pêche**. Par défaut, ce détail est masqué.
- Un bouton « + » permet de déplier le détail **des jours autorisés**, ainsi que le nombre maximum de jours autorisés. Par défaut, ce détail est masqué.
- Un bouton « + » permet de déplier le détail **des jours consommés**, ainsi que le nombre jours total de jours consommés. Par défaut, ce détail est masqué.
- Un bouton « + » permet de déplier le détail **des jours restants,** ainsi que le nombre maximum de jours restants. Par défaut, ce détail est visible.

Un troisième onglet « Contrôle croisé » permet d'afficher les jours autorisés et restants selon les différentes sources de relevés. Si l'utilisateur passe la souris sur un des boutons « + », une info bulle décrit brièvement la zone cachée.

Vous pouvez trouver ci-joint un exemple de cet affichage :



Attention : la mise à jour de ces informations est notamment fonction du délai de retour des journaux de bord et de saisie par les services qui en ont la charge.

4. transferts d'antériorités

Ce menu permet de consulter les transferts d'antériorités entre navires, validés par la DPMA.

5. transferts de jours de mer

Ce menu permet de consulter les transferts de jours de mer réalisés entre navires ainsi que le détail des modalités de calculs intervenant dans ces transferts.

6. relevés

Ce menu permet de consulter en détail les relevés de jours de mer consommés, saisis d'une part à partir des journaux de bord par les services des affaires maritimes, d'autre part à partir des relevés d'effort de pêche envoyés au CROSS Etel par fax ou messagerie.

Les utilisateurs chargés d'enregistrer les données sur OCTOPUS, notamment les déclarations d'engins et les jours de mer consommés, ont accès à des modules spécifiques de saisies, qui ne sont pas accessibles aux services de contrôle.

3. Comment accéder à OCTOPUS ?

Pré requis : préalablement à la première connexion à l'application « OCTOPUS», il est nécessaire d'installer sur votre poste de travail un « certificat racine » qui permettra au serveur de vous reconnaître en qualité de correspondant. **Pour exécuter ces opérations, il est conseillé de vous rapprocher** de votre assistant informatique local et des réseaux (AIR).

Vous devez être habilités par votre administrateur de service qui saisit vos droits dans l'application Cerbère.

Ensuite, dès que ces droits sont connus par l'application Cerbère, vous pouvez connecter à l'application à partir de votre navigateur (Internet Explorer version 5.5 et plus ou Firefox) en tapant l'adresse suivante :

http://octopus.application.i2

4. Comment naviguer sur OCTOPUS ?

Pour plus de précisions sur la navigation sur OCTOPUS, voir le guide de l'utilisateur, disponible sur le site d'ASTERIE à l'adresse suivante http://asterie.application.i2/

En cas de dysfonctionnement ou pour toute précision complémentaire, contacter la cellule support navire du DSI/SI3 à SAINT MALO, téléphone 02-99-19-60-33 ou courriel (dsi-navire@equipement.gouv.fr)