Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PÊCHE

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/C2006-9602** **Date: 10 janvier 2006**

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

🗐 Nombre d'annexes: 4

Objet : Programme de contrôle national du cabillaud pour l'année 2006 (premier semestre).

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 ;
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 C2005-9618 du 4 octobre 2005 établissant le programme national de contrôle du cabillaud 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.	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/CFDAM ; Préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord (division AEM) ; 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
2.2.2 Contrôles sous criée 7
2.2.2 Contrôles des transports 7
2.2.4 Contrôles aériens 7
3 Méthodologies des contrôles 8
3.1 Méthodologie générale des contrôles 8
3.2 Méthodologie des contrôles à la mer 8
3.3 Méthodologie des contrôles au débarquement 9
3.4 Méthodologie des contrôles du transport et de la commercialisation 10
3.5 Méthodologie des contrôles aériens 10
4. Coopération interrétatique 11
4.1 Adoption d'un protocole commun d'intervention 11
4.2 Echanges d'inspecteurs 11
4.3 Echanges d'informations 11
5. Programmation, bilans et suivi 12
Annexe 1 : (rappel) moyens de l'Etat disponibles pour participer à la mise en œuvre du plan de reconstitution du cabillaud 13
Annexe 2 : liste des ports désignés en France pour le débarquement des quantités de cabillaud supérieures à 2 tonnes 14
Annexe 3 : liste des infractions devant être communiquées à la Commission européenne 15
Annexe 4 : modèle de compte-rendu de fin de période de programmation 16

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 janvier au 30 juin 2006.

Il sera ensuite remplacé par une nouvelle circulaire valable pour le 2ème semestre de l'année 2006.

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 de la pêche ;
- 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 ainsi qu'à l'annexe IIIa du règlement (CE) de la Commission établissant les TAC et quotas pour l'année 2006 comme susceptibles de servir aux captures de cabillaud dans la zone de reconstitution. 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[1], 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

[1] Lorsque les données consolidées 2005 seront connues les objectifs de contrôle seront adaptés aux quantités débarquées par port (2ème semestre 2006).

Au 31 décembre 2005[2], 725 navires étaient titulaires de PPS « cabillaud ».
Ils se répartissaient de la façon suivante :

Port d'immatriculation	Chalutiers de fond	Fileyeurs	Chalutiers à perche	Palangriers
Boulogne s/Mer	92 (4)	56	4	
Caen	97	11	14	
Dieppe	50 (26)	6	5	
Cherbourg	41	30	21	9
Le Guilvinec	30 (2)	4		
Concarneau	20 (7)			
Fécamp	9 (3)	18		
Dunkerque	2	16	4	

Les chiffres indiqués entre parenthèses correspondent aux navires bénéficiant d'une dérogation totale à la limitation du nombre de jours de mer.

Il vous est demandé de programmer d'ici le 30 juin 2006, 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	45(2)	45(2)	25	25	2	2	144
Dieppe	25(12)	25(12)			2	2	54
Caen (Port-en-Bessin)	15	15			2	2	34
Fécamp			10	10			20
Concarneau		10(7)					10

Les chiffres indiqués entre parenthèses correspondent aux navires bénéficiant d'une dérogation totale à la limitation du nombre de jours de mer.

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

- Le Guilvinec
- Loctudy
- Dunkerque
- Cherbourg
- Lorient (contrôle des navires dérogataires)

Les autres points de débarquement de vos circonscriptions tels que St Valery en Caux, Calais ou Ouistreham 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).

[2] Lorsque les PPS 2006 auront été délivrés, les objectifs de contrôle seront adaptés (2ème semestre 2006).

Les navires bénéficiant d'une dérogation totale au nombre de jours de mer devront être prioritairement contrôlés de sorte qu'ils aient tous été contrôlés à l'issue de la période de programmation.

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.

2.2.2 Contrôles sous criée

La Décision (CE) du 2 juin 2005 prévoit le contrôle de 5% des quantités de cabillaud offertes à la vente sous criée.
L'atomisation des mises en vente sous criée de cabillaud issu de la zone de reconstitution rend toutefois difficiles les planifications de contrôle de ce type.

Il vous est néanmoins demandé de mentionner, dans le compte-rendu joint en annexe, les quantités de cabillaud issu de la zone de reconstitution et inspectées dans le cadre des contrôles sous criée effectués par vos services.

2.2.2 Contrôles des transports

La circulaire de la DPMA relative au formatage des plans prévoit, dans son annexe C, des valeurs guides d'inspection par régions et par types d'opérateurs, en isolant notamment les véhicules.
Ces valeurs guides sont, en ce qui vous concerne, les suivantes :

Région	Nombre de véhicules à contrôler
Nord Pas-de-Calais Picardie	70
Haute-Normandie	60
Basse-Normandie	30
Bretagne	200

Les faibles quantités de cabillaud issu de la zone de reconstitution transportées sur le territoire national ne permettent pas non plus de programmer des contrôles de véhicules ciblés sur cette espèce.

Comme pour les contrôles sous criée, Il vous est demandé de mentionner, dans le compte-rendu joint en annexe, les quantités de cabillaud issu de la zone de reconstitution et inspectées dans le cadre des contrôles de véhicule effectués par vos services.

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 demande au patron 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 inter-étatique

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'organisent autour des thèmes suivants :

4.1 Adoption d'un protocole commun d'intervention

Ce document 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 peuvent également être embarqués à titre d'observateur à l'occasion de ces opérations conjointes.
Une opération conjointe a déjà eu lieu en Manche-Est en décembre 2005, et deux autres opérations devraient se tenir au cours du premier semestre 2006.
Le protocole commun d'intervention devrait être officiellement adopté à l'issue par les deux parties.

4.2 Echanges d'inspecteurs

Des échanges d'inspecteurs à terre sont également prévus dans le cadre de l'opération « Saint Pierre » afin de s'informer mutuellement des méthodes de travail en vigueur dans chaque pays. Des visites ont déjà eu lieu de part et d'autre au cours du dernier trimestre 2005.
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 plan régional de contrôle à terre et au plan de contrôle mer par façade en vertu de la circulaire DPMA établissant le programme annuel de contrôle 2006 et de la circulaire DPMA relative au formatage de ces plans locaux.

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 30 juillet 2006 dernier délais) un certain nombre de renseignements concernant ladite période.

Sur cette base, il vous est demandé de me fournir –pour le 15 juillet 2006 délais de rigueur- un rapport conformément au modèle joint à l'annexe 4 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 3, 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 4;

c) la liste des infractions non mentionnées à l'annexe 3 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.

Il revient aux directeurs régionaux des Affaires maritimes prévus par l'article 4 du décret du 19 février 1997 territorialement compétents (DRAM Le Havre et DRAM Rennes) de renseigner le rapport joint en annexe, à partir des informations communiquées par les coordinateurs régionaux pour le contrôle des pêches à terre et au débarquement, et par les CROSS référents pour les contrôles en mer.

Pour le Ministre de l'Agriculture et de la Pêche
Par empêchement du Directeur des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
Le Directeur-Adjoint

Dominique DEFRANCE

Annexe 1 : (rappel) moyens de l'Etat disponibles pour participer à la mise en œuvre du plan de reconstitution du cabillaud

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**

NB:
-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.
-ces informations sont données à titre indicatif et peuvent être soumises à modification.

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 : 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 4 : modèle de compte-rendu de fin de période de programmation

ANNEXE 4

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			
	Chal. de fond (dont dérogataires)	Fileyeurs	Chalutiers à perche		Affaires Maritimes	Douanes	Gendarmerie Maritime	Gendarmerie Départementale
Boulogne								
Dieppe								
P. en Bessin								
Fécamp								
Concarneau								

b) Autres ports

Ports	Navires contrôlés			Somme des quantités contrôlées	Répartition des contrôles			
	Chal. de fond (dont dérogataires)	Fileyeurs	Chalutiers à perche		Affaires Maritimes	Douanes	Gendarmerie Maritime	Gendarmerie Départementale
Le Guilvinec								
Loctudy								
Dunkerque								
Lorient								
Cherbourg								

ANNEXE 4

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

Navires contrôlés			Somme des quantités contrôlées	Répartition des contrôles				
Chal. de fond (dont dérogataires)	Fileyeurs	Chalutiers à perche		Affaires Maritimes	Marine Nationale	Douanes	Gendarmerie Maritime	Gendarmerie Départementale

d) Sous criée

Criées inspectées	Somme des quantités contrôlées	Répartition des quantités contrôlées				
		Affaires Maritimes	Marine Nationale	Douanes	Gendarmerie Maritime	Gendarmerie Départementale

e) Contrôles de véhicules

Nombre de véhicules contrôlés	Somme des quantités contrôlées	Répartition des véhicules contrôlés				
		Affaires Maritimes	Marine Nationale	Douanes	Gendarmerie Maritime	Gendarmerie Départementale

ANNEXE 4

f) Missions aériennes (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 3

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) :

ANNEXE 4

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.