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

Adresse : 3, place de Fontenoy 75007 PARIS 07SP

Suivi par : Pascal Savouret

Tél : 00.33.(0)1.49.55.82.51
Fax 00.33.(0)1.49.55.82.00/74.37

Mail : pascal.savouret@agriculture.gouv.fr

(Réf. Interne / Classement)

CIRCULAIRE

DPMA/SDPM/C2006-9613

Date: 12 mai 2006

Le Ministre de l'agriculture et de la pêche

à

Mesdames et Messieurs les Préfets de Région
Messieurs les Préfets maritimes
Mesdames et Messieurs les Préfets de département

Date de mise en application : ***immédiate***

Nombre d'annexe: 0

Objet : Intégration et coordination opérationnelle du régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche et suivi des indicateurs de performances requis par la Commission européenne.

Bases juridiques :

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°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°2807/83 de la Commission du 22 septembre 1983 modifié définissant les modalités particulières de l'enregistrement des informations relatives aux captures de poisson par les Etats membres ;
Règlement (CE) n°1626/94 du Conseil du 27 juin 1994 prévoyant certaines mesures techniques de conservation des ressources de pêche en Méditerranée ;
Règlement (CE) n°2406/96 du Conseil du 26 novembre 1996 modifié fixant les normes communes de commercialisation pour certains produits de la pêche ;
Règlement (CE) n°3703/85 de la Commission du 23 décembre 1985 modifié établissant les modalités d' application relatives aux normes communes de commercialisation pour certains poissons frais ou réfrigérés ;
Règlement (CE) n°104/2000 du Conseil du 17 décembre 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture ;
Règlement (CE) n° 2065/2001 de la Commission du 22 octobre 2001 établissant les modalités d'application du règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil en ce qui concerne l'information du consommateur dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture ;
Règlement (CE) n°850/98 du conseil du 30 mars 1998 visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins ;
Règlement (CE) n°1447/1999 du Conseil du 24 juin 1999 fixant une liste des comportements qui enfreignent gravement les règles de la politique commune de la pêche ;
Règlement (CE) n°2244/2003 de la Commission du 18 décembre 2003 établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires par satellite ;
Règlement (CE) du Conseil n°51/2006 du 22 décembre 2005 établissant, pour 2006, 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
Décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime ;
Décret du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;
Circulaire du Premier Ministre du 8 septembre 2000 relative à l'organisation générale du contrôle des pêches maritimes et des produits de la pêche ;
Arrêté du ministre de l'Agriculture et de la Pêche du 2 novembre 2005 relatif à la déclaration de débarquement, à la note de vente et aux obligations déclaratives connexes pour les produits de la pêche maritime.
Circulaire interministérielle DPMA/SPM/C2005-9617 du 19/09/2005 : Contrôle de la mise en oeuvre de la réglementation concernant la pêche, la capture, la détention, la mise sur le marché, le transport, la transformation et la vente au consommateur final de poissons sous taille.
Circulaire interministérielle DPMA/SPM/C2006-9603 du 12/01/2006 : Formatage des programmes régionaux du contrôle des pêches et des plans de contrôle mer de façade maritime.
Programme annuel de contrôle des pêches maritimes et des produits de la pêche (Circulaire DPMA/SDPM/C2006-9604 du 06/02/2006 pour l'année 2006).
Circulaire interministérielle DPMA/SDPM/C2006-9605 du 13/02/2006 : Le contrôle du transport et de la commercialisation des produits de la mer dans les régions littorales et non littorales.
Circulaire interministérielle DPMA/SDPM/C2006-9608 du 02/03/2006 : Mise en œuvre dans les régions littorales des sanctions administratives prévues par l'article 13 du décret du 9 janvier 1852 modifié en dernier lieu par la loi n° 2006-11 du 5 janvier 2006 d'orientation agricole.

Résumé : intégration et coordination opérationnelle des actions de contrôles de l'Etat permettant de lutter contre les pratiques concourrant à la capture, détention, mise sur le marché, transport, transformation et vente au consommateur final, de poissons sous taille dans le cadre de la mise en œuvre du régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche et suivi des indicateurs de performances requis par la Commission européenne.

Mots-clés : poisson sous taille, politique commune de la pêche, taille minimale biologique, façade maritime, plan de contrôle de façade, inspections au débarquement, coordonnateur régional du contrôle des pêches, contrôles conjoints, organisation commune du marché, normes communes de commercialisation, première mise en marché, transport, information des consommateurs, commercialisation des produits de la pêche

Destinataires	
Pour exécution : Mesdames et messieurs les Préfets de régions Messieurs les Préfets maritimes Messieurs les Directeurs régionaux des affaires maritimes Mesdames et Messieurs les Directeurs régionaux et interrégionaux des douanes et des droits indirects Messieurs les Directeurs régionaux de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes Mesdames et Messieurs les Directeurs régionaux de l'agriculture et de la forêt Mesdames et messieurs les Préfets de département ; Messieurs les Directeurs départementaux des affaires maritimes Messieurs les Directeurs départementaux de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes Mesdames et messieurs les Directeurs départementaux des services vétérinaires Messieurs les Commandants de groupement de gendarmerie maritime Messieurs les Commandants de groupement de gendarmerie nationale Messieurs les Directeurs départementaux de la sécurité publique	Pour information : Monsieur le Secrétaire général de la mer Monsieur le Chef d'état-major de la marine Monsieur le Directeur général de la gendarmerie nationale Monsieur le Directeur général de la police nationale Monsieur le Directeur général des douanes et des droits indirects Monsieur le Directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes Monsieur le Directeur général de l'alimentation Monsieur le Directeur des affaires maritimes Monsieur le Directeur des politiques économiques et internationales Mesdames et Messieurs les Procureurs généraux près les cours d'appel Mesdames et Messieurs les Procureurs de la République près les tribunaux de grande instance Monsieur l'Inspecteur général des services des affaires maritimes Monsieur le Directeur du Groupe Ecoles des affaires maritimes - Centre de formation et de documentation des affaires maritimes (CF/DAM) Madame la Directrice de l'OFIMER

Sommaire

1 – Introduction

2 – Définitions

3 - Directive générale

4 - Manuel de procédures

5 – Méthodologie

6 - Orientations et identification des armes et administrations en matière de contrôle et d'inspection

10.- Conduite des opérations et règles de comportement

11.- Mise à disposition des informations de positions, de captures, de débarquement, de transport et de vente et du renseignement
111- Responsabilités des CROSS référents ;
112- Responsabilités des directeurs départementaux des affaires maritimes et du chef du Centre national de traitement des statistiques (CNTS)
113- Responsabilités du bureau du contrôle des pêches (BCP)
114.- Cellule chargée de la centralisation, de l'exploitation et de la diffusion du renseignement

7- Renforcement du pilotage national

8- Renforcement du pilotage sur les façades maritimes, au plan régional et au plan départemental
81 Contrôle des établissements

82 Inspection des navires au débarquement et plan de surveillance des points de débarquement83- Surveillance des points de débarquement sans halle à marée (en dehors des ports dotés d'une halle à marée ou éloignés de la halle à marée dans les ports qui en sont dotés) et interface navire/terre

84.- Contrôle opérationnel des unités à la mer et des aéronefs

9.- Sensibilité des navires d'une longueur inférieure à quinze mètres

12.- Suivi des indicateurs de performances requis par la Commission européenne

13.- Formation et mise à niveau des connaissances
131 Formation
132 Le CFDAM

14.- Inspections de second niveau

15.- Liste des annexes

1 - Introduction

La présente circulaire vise à renforcer l'intégration et la coordination opérationnelle du régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche tant en mer qu'à terre et organise le suivi des indicateurs de performances requis par la Commission européenne. Elle permet, par la mise en œuvre des plans de façade et des plans de contrôles régionaux, d'optimiser la nécessaire complémentarité des contrôles en mer, au débarquement et à terre.

2.- Définitions

Dans la présente circulaire, les définitions suivantes sont appliquées sans préjudice des règles gouvernant l'organisation administrative :

Façade maritime : zone maritime comprenant les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone économique exclusive (ZEE) comptée à partir de la limite de la laisse de basse mer, mais intégrant les eaux inscrites dans les limites portuaires. En métropole, il existe trois façades maritimes dont les limites latérales sont celles des zones de compétence des préfets maritimes:

- Manche – Mer du Nord ;
- Atlantique ;
- Méditerranée.

Plan de façade ou plan de contrôle –mer : plan destiné à organiser la mise en œuvre du régime de contrôle des navires de pêche en mer et au débarquement sur une façade maritime dans une approche analytique. [*Circulaire interministérielle DPMA/SPM/C2006-9603 du 12/01/2006 : Formatage des programmes régionaux du contrôle des pêches et des plans de contrôle mer de façade maritime].*

Plan de contrôle régional : plan destiné à organiser dans une région administrative, la mise en œuvre du régime de contrôle des points de débarquement, des halles à marée, des premiers acheteurs, des transports, des GMS, des détaillants indépendants, des transformateurs et des restaurateurs dans le cadre d'une approche analytique. [*Circulaire interministérielle DPMA/SPM/C2005-9617 du 19/09/2005 : Contrôle de la mise en oeuvre de la réglementation concernant la pêche, la capture, la détention, la mise sur le marché, le transport, la transformation et la vente au consommateur final de poissons sous taille].*

Mission : expression claire et concise de ***l'action*** à accomplir et du but poursuivi ;

Tâche : action élémentaire qui concourt à l'accomplissement d'une mission ;

Contrôle opérationnel : autorité de donner des ordres aux forces affectées de manière à pouvoir accomplir les missions ou les tâches particulières, habituellement limitées de par leur nature, quant au lieu, ou dans le temps. Le contrôle opérationnel peut également comporter l'autorité de déployer les unités concernées.

Coordination opérationnelle : structure opérationnelle dans laquelle les tâches d'une mission sont accomplies conjointement dans le temps et/ou dans l'espace selon des orientations concertées sans que les unités impliquées soient placées sous un même contrôle opérationnel.

Opération de contrôle conjoint : tâche opérationnelle faisant intervenir plusieurs unités relevant de différents ministères conjointement sur un même objectif et au même moment.

PREMAR : préfet maritime

DRAM : direction régionale des affaires maritimes visée à l'article 5 du décret n°97-156du 19 février 1997 (Le Havre, Rennes, Nantes, Bordeaux, Marseille, Ajaccio, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Saint Denis, Cayenne). Il est responsable de la réglementation et du contrôle des pêches dans son ressort.

DRAM de façade (ou DRAM de coordination) : directeur régional des affaires maritimes ayant autorité organique sur le CROSS référent. Lorsque plusieurs DRAM son compétents pour une même façade, il assure leur coordination.

DDAM : direction départementale des affaires maritimes

CROSS : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage

ULAM : unité littorale des affaires maritimes (niveau départemental) ;

CGM : compagnie de gendarmerie maritime ;

BSL : brigade de surveillance du littoral (gendarmerie maritime) ;

CROSS référent : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage qui au sens de la procédure globale de surveillance et de contrôle des pêches, constitue sous l'autorité organique et opérationnelle du directeur régional des affaires maritimes l'échelon opérationnel du contrôle des pêches ***en mer et au débarquement*** dans les limites de la façade maritime. Le directeur du CROSS référent exerce le contrôle opérationnel de l'ensemble des moyens des armes et administrations engagés dans une mission de surveillance des pêches.*[Procédure globale de surveillance et de contrôle des pêches maritimes P - OPS 60].* Il s'agit du CROSSA Etel, du CROSS Gris Nez et du CROSS Lagarde.

Coordonnateur régional du contrôle des pêches : placé sous l'autorité du préfet de région, il s'agit du directeur régional des affaires maritimes ***territorialement compétent*** dans les régions littorales et du directeur régional de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DRCCRF) dans les régions non littorales. Le ressort du coordonnateur régional du contrôle des pêches est la région administrative.

Comité de pilotage du poisson sous taille : organe de coordination constitué des représentants des armes et administrations concourrant aux mesures d'éradication de pratiques relatives à la capture, détention, mise sur le marché, transport, transformation, commercialisation de poisson inférieur à la taille minimale de capture. Le comité national est présidé par le directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture et chaque comité régional par le préfet de région ou par délégation de celui-ci, par le coordonnateur régional du contrôle des pêches. L'autorité judiciaire est représentée à ce comité.

Inspection en mer : contrôle d'un navire de pêche à partir de la méthodologie du contrôle en mer en soulignant que le navire peut être en pêche, en route (au sens de la convention COLREG 72), amarré à terre ou au mouillage.

Inspection au débarquement : contrôle d'un navire de pêche à partir de la méthodologie de l'inspection au débarquement lorsque ce navire est à quai ou à couple d'un autre navire et débarque ses captures à terre. Cette inspection débute avant le commencement des opérations de débarquement et ne s'achève qu'à la fin du débarquement. Le contrôle des lots d'un navire dans une halle à marée et/ou sur une plate forme d'expédition ou un quai n'est pas une inspection au débarquement.

Inspection d'établissement : contrôle exercé dans l'un des sites et/ou chez un opérateur de la liste suivante : halle à marée, atelier de mareyage, atelier de transformation, marché de gros, grossiste, GMS, détaillant indépendant, restaurateur, point d'inspection frontalier en appliquant la méthodologie du contrôle des établissements

Inspection des transports : contrôle d'un véhicule transportant des produits de la pêche à partir de la méthodologie *ad hoc* sur son point de départ, sur la route ou sur son point de destination.

Coefficient de sensibilité (target factor) : note affectée à une cible (navire, etc..) en fonction de sa sensibilité dans l'analyse de risque.

3.- Directive générale

Le régime de contrôle est orienté tant au plan national qu'au niveau des façades maritimes et des régions littorales et non littorales selon une approche analytique préalable. ***Il est mis en œuvre dans un cadre déconcentré et coordonné***. Attendu que les moyens disponibles de contrôle et d'inspection sont par nature finis, il convient de définir en mer et au débarquement au travers d'une analyse de risque préalable les activités halieutiques, les types d'engins, les zones, la saisonnalité des captures et les circuits de commercialisation qui présentent les risques d'infraction les plus élevés en matière de capture, détention, mise sur le marché, transport et commercialisation de poisson d'une taille inférieure à la taille minimale de capture.

Cette analyse de risque doit être conduite non seulement pour chaque façade mais aussi au niveau de chaque région littorale et non littorale à partir notamment des informations détenues sur les circuits de commercialisation et des données d'infraction constatées au cours des opérations de contrôle.

En outre, une analyse de risque doit être également menée au plan national pour cibler les axes routiers présentant des risques particuliers et permettre d' inspecter les véhicules transportant des produits de la pêche sur le territoire.

Les inspections sont menées à partir de la méthodologie définie dans un manuel de procédure dont chaque agent investi dans des missions de contrôle doit avoir une connaissance approfondie.

Conformément aux dispositions de la circulaire du Premier ministre du 8 septembre 2000, en mer, les préfets de région désignés par les décrets no 90-94 et no 90-95 du 25 janvier 1990 sont responsables de la police des pêches. Les directeurs régionaux des affaires maritimes désignés par le décret no 97-156 du 19 février 1997 sont chargés de la mise en oeuvre des contrôles. Chaque administration concourt à l'action de police des pêches dans le cadre normal de ses activités.
Le préfet maritime, chargé par ailleurs de la coordination des moyens de l'Etat en mer, doit être tenu informé des campagnes de contrôle des pêches mises en oeuvre par les directeurs régionaux des affaires maritimes. En conséquence, ces derniers saisissent le préfet maritime de leurs demandes afin qu'il élabore, en concertation avec les administrations concernées, un programme d'emploi des moyens. Les directeurs régionaux des affaires maritimes l'informent périodiquement de l'avancement de ces campagnes et de tout événement susceptible de provoquer un trouble à l'ordre public.

S'agissant du contrôle à terre, dans les régions littorales, le directeur régional des affaires maritimes compétent est chargé, sous l'autorité du préfet, d'animer et de coordonner l'action des services de l'Etat dans le domaine du contrôle des pêches en qualité de coordonnateur régional du contrôle des pêches.

Dans les autres régions, les préfets de région ont désigné, en application des dispositions du décret du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements: le directeur régional de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes en qualité de coordonnateur régional du contrôle des pêches chargé d'animer et de coordonner l'action des services de l'Etat dans le domaine du contrôle des produits de la pêche.

4.- Manuel de procédures

Un manuel de procédures décrit la stratégie, sa mise en œuvre ainsi que les types d'inspection. Il comporte, notamment, l'analyse de risque, les directives méthodologiques en matière de contrôle, les éléments relatifs à la constatation des infractions, un jeu de photographies des espèces communautaires comportant les tailles minimales de capture ainsi que les normes communes de commercialisation et les références des textes. Il comporte, en outre, les objectifs du plan national de contrôle des pêches, le plan de façade maritime et le plan de contrôle régional. Ce manuel de procédure doit être bien connu de tous les agents impliqués dans le régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche.

5.- Méthodologie

Toute opération d'inspection et de contrôle doit faire l'objet d'une préparation à partir des données disponibles et du renseignement recueilli conformément aux dispositions du manuel de procédures et être conduite en appliquant la méthodologie type dédiée à la nature de la cible. Quatre méthodologies s'appliquent et concernent respectivement :

- l'inspection d'un navire en mer ;
- l'inspection d'un navire au débarquement ;
- l'inspection des véhicules transportant des produits de la pêche ;
- l'inspection des établissements ;

La préparation de chaque inspection comporte, notamment :
pour un navire : l'étude de ses activités (connaissance de la pêcherie par le service et données VMS, y compris durant la marée en cours), les captures, les débarquements et les ventes déclarées dans les derniers mois (cf § 11), le régime d'autorisation dont il bénéficie, l'adhésion à une organisation de producteurs, le niveau de consommation et les fermetures des quotas qu'il exploite, ses lieux de débarquements habituels, ses pratiques de vente (directe ou en criée), le résultat des inspections précédentes.
Pour les transports : notamment, renseignements détenus sur les circuits des transporteurs, l'étude des zones de provenance et de destination, la saisonnalité, les fermetures de quotas, la cartographie des entreprises de transport, le résultat des inspections précédentes.
Pour les établissements : croisement d'informations à partir d'infractions constatées chez les fournisseurs et des clients de l'établissement, pour les transformateurs, productions de produits pouvant incorporer du poisson sous taille, résultat des inspections précédentes.

En attente d'une base de donnée documentaire en ligne, chaque unité d'inspection doit, en outre, tenir un classeur à jour des derniers textes communautaires et nationaux, comportant notamment les décisions de fermeture des quotas.

Toute inspection, s'agissant notamment des navires en mer et au débarquement doit intégrer un croisement des données détenues relevant des régimes de déclaration obligatoires (captures, débarquements, ventes, positions par satellite).

6.- Rôles et orientations des administrations en matière de contrôle et d'inspection

Dans les régions littorales, l'action des services de contrôle doit être renforcée sur leurs domaines d'excellence, pour garantir que seuls des personnels qualifiés pour le contrôle des pêches soient affectés à de telles missions. A ce titre, sans préjudice des missions ***en mer*** exercées par les affaires maritimes, la marine nationale (marine et gendarmerie maritime) et les douanes, les services des affaires maritimes et de la gendarmerie maritime doivent, ***à terre***, être principalement dédiés aux opérations de contrôle des débarquements*, aux contrôles sous criée selon un rythme à définir*, et ***subsidiairement*** - *en liaison avec les douanes* – aux opérations de contrôle des transports de manière à en augmenter le nombre et les performances globales. Ces activités de contrôle à terre doivent préserver la capacité des unités à remplir les autres missions qui leur sont confiées.

Les autres services concourant à l'application du régime de contrôle doivent être dédiés au contrôle des établissements, des transports et des points d'inspections frontaliers en fonction de leurs habilitations et attributions.

Dans toutes les régions, lorsqu'une opération de contrôle conjoint est programmée, le responsable de chaque unité participante doit être muni ***d'un « mandat opérationnel »*** définissant ses habilitations conformément à la demande de la Commission européenne. Il s'agit d'un document précisant les habilitations des inspecteurs.

Les coordonnateurs et les contrôleurs opérationnels doivent disposer d'une identification claire de l'ensemble des unités (marine nationale, affaires maritimes, gendarmerie maritime, douanes, services vétérinaires, concurrence, consommation et fraudes, police nationale, gendarmerie nationale) et doivent disposer (douane) d'un fichier des unités comportant le nom du responsable et numéros de téléphone, mobiles, fax et adresses e-mail. Ces fichiers doivent être transmis à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture avec copie à la DGCCRF pour les régions non littorales

Conformément aux orientations des plans de contrôle, les services sont préférentiellement répartis en fonction de la nature des cibles,:
Inspections en mer : ***principalement*** affaires maritimes et gendarmerie maritime, ***ainsi que*** douanes et marine nationale
Inspections au débarquement : affaires maritimes, gendarmerie maritime, et subsidiairement la gendarmerie nationale (brigade nautique de type côtier);
Points de débarquement : affaires maritimes, gendarmerie maritime; directions départementales des services vétérinaires, et subsidiairement : douane et gendarmerie nationale (brigade nautique de type côtier) ;
Halles à marée (criées) : affaires maritimes, directions départementales des services vétérinaires, directions départementales de la concurrence, consommation et répression des fraudes, subsidiairement gendarmerie maritime
Transports : **douanes,** directions départementales de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes et, ***subsidiairement***, affaires maritimes et gendarmerie maritime dans les régions littorales. Sécurisation des périmètres par la gendarmerie nationale ou la police nationale selon le cas ;
Etablissements : directions départementales de la concurrence, consommation et répression des fraudes, directions des directions départementales des services vétérinaires ;
Points d'inspection frontaliers : douanes et services vétérinaires

Remarque importante :
Les unités de gendarmerie maritime ne sont pas sous l'autorité hiérarchique du directeur régional des affaires maritimes, mais relèvent de leur propre commandement. De même, ni les BSL ni les ULAM ne sont pas placées sous l'autorité hiérarchique du directeur du CROSS référent. Par contre, le directeur du CROSS référent diffuse la liste des navires à inspecter, voire, lorsque les circonstances le commandent, peut demander à son commandement le concours d'une unité (ULAM ou BSL) pour traiter un objectif désigné au débarquement ce qui implique que l'unité doit se rendre au port de débarquement du navire cible.

7.- Renforcement du pilotage national

La direction des pêches maritimes et de l'aquaculture exerce le pilotage du régime de contrôle en établissant une politique mieux intégrée, fondée sur une analyse des risques et une programmation préalable des opérations. A cette fin, elle élabore et tient à jour un manuel de procédure destiné à formaliser l'organisation, la stratégie, la méthodologie, la réalisation des constatations et les références des textes.

La direction des pêches maritimes et de l'aquaculture établit le cadre d'analyse qui permet de définir la liste des navires, établissements et transporteurs cibles. Elle détermine leur liste primaire en fonction du résultat de la compilation des données disponibles et des principes de l'analyse de risque. Cette liste primaire est revue par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture une fois par trimestre.

Elle procède par sondage à l'analyse ex-post des inspections et au suivi des procédures. Elle est destinataire des comptes rendus de contrôle ainsi que des procès verbaux établis. Elle suit au plan opérationnel la réalisation de la programmation des actions de contrôle dans le cadre des plans de contrôle mer de façade et des plans de contrôle régionaux à terre. Elle anime le pilotage des opérations de contrôle des transports en liaison avec les coordonnateurs régionaux du contrôle des pêches. Elle collecte le renseignement, l'exploite et en assure la diffusion entre les régions. Elle facilite l'organisation de contrôles « remontants » entre les régions non littorales et les régions littorales. Elle définit les protocoles et le calendrier des inspections de second niveau en liaison avec les inspections générales des services des ministères concernés et procède à leur mise en œuvre. Elle participe à l'élaboration de référentiels de formation en matière de contrôle applicable à la politique commune de la pêche.

Les procès verbaux sont adressés à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture sous couvert des directeurs régionaux des affaires maritimes dans les régions littorales et du directeur régional de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes dans les régions non littorales
Conformément aux usages, les procès verbaux établis par la gendarmerie maritime qui sont transmis simultanément au procureur de la République et au DDAM sont transmis par ce dernier sous le couvert du DRAM. Dans les régions non littorales, le DRCCRF organise la transmission vers la DPMA, la DGCCRF étant en copie.
Ces transmissions s'effectuent dans un cadre a été préalablement validé par la direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) de la Chancellerie. Le bureau du contrôle des pêches adresse une copie de toutes les procédures, y compris celles sanctionnées par des mesures administratives à la DACG.

8.- Renforcement du pilotage sur les façades maritimes, au plan régional et au plan départemental

81- Contrôle des établissements

Le coordonnateur régional du contrôle des pêches ***à terre***, sous l'autorité du préfet de région, doit réunir ***tous les mois*** les services impliqués dans le régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche. Cette réunion du comité de pilotage est destinée à :

- évaluer la qualité et la réalisation des opérations de contrôle et d'inspection réalisés ;
- orienter le dispositif en fonction de l'analyse de risque, des renseignements et de l'occurrence délictuelle ;
- valider le calendrier des opérations et les cibles prévues par département.

Néanmoins, dans la mesure où la plupart des unités d'inspection relèvent du niveau départemental et sont placées sous l'autorité du préfet de département, cette réunion d'orientation régionale doit être prolongée ou complétée par une réunion de coordination départementale qui doit :

- établir au plan départemental le calendrier des opérations conjointes ;
- veiller à éviter tout chevauchement des actions de contrôle, en dehors des opérations conjointes.

Le dialogue opérationnel doit être une préoccupation constante des responsables des services de contrôle impliqués non seulement au plan régional mais aussi au plan départemental – domaine d'action institutionnel de la plupart des services impliqués. Ils doivent veiller à la transmission du renseignement, au respect de la programmation en évitant tout chevauchement de l'action des unités en dehors des opérations conjointes. Aussi, il convient de procéder à une programmation effective des opérations en définissant préalablement les cibles et en les affectant à des unités déterminées (MIN, MIR, grossistes, mareyeurs, halles à marée). S'agissant des détaillants (GMS et indépendants) et des transformateurs, il est envisageable de dédier les unités à des secteurs géographiques déterminés (cantons, communautés d'agglomération etc..) ou encore selon une logique de filière ou de métier. Les calendriers d'action sont transmis par chaque coordonnateur régional du contrôle des pêches pour le 1er et le 15 du mois à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture en vue d'une notification à la Commission européenne, aux directions concernées et à l'ensemble des unités participantes dans la région (et ses départements).

82- Inspection des navires au débarquement et plan de surveillance des points de débarquement

Les unités chargées des inspections des navires aux débarquement relèvent des directions des affaires maritimes (Unités littorales des affaires maritimes et, subsidiairement, patrouilleurs), des groupements de gendarmerie maritime (Brigades de surveillance du littoral, subsidiairement, unités embarquées à bord des vedettes) et des commandants de groupement de gendarmerie départementale (brigade nautique de type côtier).
Les contrôles au débarquement sont des missions effectuées dans le cadre de la stratégie déterminée par le plan de façade mer et leur calendrier doit être établi sur la totalité de la façade en tenant compte en tant que de besoin de la programmation des moyens navals et aéronavals impliqués dans le contrôle des pêches. Les navires sont inspectés en mer et au débarquement à partir d'une liste issue de l'analyse de risque.

Un plan de surveillance des points de débarquement doit être élaboré par le DRAM et également intégré dans le plan de contrôle de façade.
Il appartient aux *DDAM* territorialement compétents d'élaborer le calendrier d'activité des unités chargées des inspections au débarquement en concertation avec les commandants de groupement de la gendarmerie maritime et les commandants de groupement de la gendarmerie départementale. Ce calendrier prévoit également (cf. § 83) la surveillance des points de débarquement selon une analyse de risques et les renseignements disponibles.
Les calendriers d'action sont transmis pour le 1er et le 15 du mois à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture en vue d'une notification à la Commission européenne au directeur du CROSS référent ainsi qu'aux directions et unités impliquées.

83- Surveillance des points de débarquement sans halle à marée (en dehors des ports dotés d'une halle à marée ou éloignés de la halle à marée dans les ports qui en sont dotés) et interface navire/terre
En outre, en fonction du plan de surveillance des points de débarquement établi à partir du renseignement et de la connaissance de la pêcherie à l'initiative du DRAM et sans préjudice des informations opérationnelles ciblant les navires au débarquement, le directeur du CROSS référent est tenu informé du résultat des visites des équipes d'inspection chargées des contrôles au débarquement sur les points de débarquement non équipés d'une halle à marée ou éloignés de la halle à marée dans les ports qui en sont dotés.

L'interface navire-terre constitue une solution de continuité du dispositif. Aussi, le *DDAM* doit établir une planification fine du calendrier de disponibilité des unités en vue des inspections au débarquement et de la surveillance des points de débarquement.

Remarque importante : Les BSL et les ULAM ne sont pas placées sous l'autorité hiérarchique du directeur du CROSS référent mais agissent sous *l'autorité de leur contrôleur opérationnel* à partir de la liste des navires à inspecter diffusée par le directeur du CROSS référent. Néanmoins, ce dernier, lorsque les circonstances l'exigent peut demander à son commandement le concours d'une unité (ULAM ou BSL) pour traiter un objectif désigné au débarquement ce qui implique que l'unité doit se rendre au port de débarquement du navire cible désigné. De même, ces unités doivent apporter au directeur du CROSS référent soit directement, soit au travers d'une structure de collecte du renseignement, toute information en leur possession (renseignements portant sur l'activité habituelle des navires cibles, inscription à la vente en halle à marée, présence de transporteurs habituellement liés à certains navires, etc…).

84.- Contrôle opérationnel des unités à la mer et des aéronefs

Chaque directeur régional des affaires maritimes, à partir de la liste primaire établie par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture et des informations qu'il détient par ailleurs (VMS, liens entre armements et acheteurs, modes de commercialisation, déclarations obligatoires, renseignement, antécédents, etc…) élabore, avec les autres DRAM la liste de base des navires cibles *de son ressort* pour chaque trimestre.

Le directeur de CROSS référent en matière de police des pêches sous l'autorité du directeur régional des affaires maritimes tient à jour la liste des navires cibles. Cette liste est mise à jour des inspections réalisées et diffusée au moins une fois par 24 heures. Les navires cibles peuvent, lorsque les circonstances le commandent, se voir affecter un coefficient de sensibilité (target factor). Les informations que doit contenir la liste des navires cibles sont présentées en annexe IV. Les navires cibles comprennent des navires d'une longueur supérieure à 15 mètres équipés d'un système de surveillance par satellite (VMS) et des navires d'une longueur inférieure ou égale à 15 mètres non dotés de ce dispositif.

A ce titre, le directeur du CROSS référent doit dans le cadre du contrôle opérationnel des moyens de surveillance des pêches :

- affecter dans l'ordre de mission des patrouilleurs ***les navires de pêche dotés du VMS*** à la mer devant être inspectés en priorité ;
- orienter en cours de mission les patrouilleurs vers des navires de pêche non dotés du VMS de la liste lorsque leur présence a été détectée ou signalée par un autre moyen ;
- diffuser à l'ensemble des moyens de contrôle et d'inspection (mer, air, terre) la liste complète (ou liste de base) des navires à inspecter. **Cette liste est vérifiée et rediffusée après vérification et mise à jour pour le 1er et le 15 du mois en concertation étroite et en intégrant les remarques et les instructions des directeurs régionaux des affaires maritimes de la façade pour les navires relevant de leur ressort;**
- tenir à jour et diffuser à l'ensemble des moyens de contrôle et d'inspection (mer, air, terre) la liste des navires inspectés en mer et au débarquement, si possible, toutes les 12 heures ainsi que les préavis de débarquement;
- tenir un dossier pour chaque navire inspecté contenant l'ensemble des informations disponibles sur le navire (caractéristiques, autorisation de pêche, organisations de producteurs, historique, etc…).

Le directeur du CROSS référent en matière de police des pêches sous l'autorité du directeur régional des affaires maritimes tient à jour la liste des navires cibles. Cette liste est mise à jour des inspections réalisées et diffusée au moins une fois par 24 heures. La diffusion de la liste de navires à inspecter et des préavis de débarquement s'adresse à l'ensemble des moyens de contrôle (navals et aéronavals de la marine, de la gendarmerie maritime, des douanes et des affaires maritimes) mais aussi à l'ensemble des unités chargées des inspections au débarquement de la façade (ULAM et BSL).
La liste est vérifiée et rediffusée après vérification et mise à jour pour le 1er et le 15 du mois en concertation étroite et en intégrant les remarques et les instructions des directeurs régionaux des affaires maritimes de la façade pour les navires relevant de leur ressort.

Toute unité (mer et débarquement) doit informer le CROSS référent de son intention de procéder à une inspection. Le CROSS référent vérifie systématiquement la dernière date d'inspection de la cible. En cas de doute, la décision de procéder ou pas à l'inspection relève du commandant du patrouilleur ou du chef de l'unité pour le contrôle au débarquement. Le CROSS référent est informé de la fin de l'inspection et des constatations effectuées (état néant s'il y a lieu). En cas de constatation d'une infraction grave, le CROSS référent peut être informé sans attendre la fin de l'opération.

9.- Sensibilité des navires d'une longueur inférieure à quinze mètres

Sur chaque façade, sans préjudice des espèces ciblées , les navires de pêche d'une longueur inférieure ou égale à 15 mètres (et plus spécifiquement dans cette catégorie, les navires de 10 à 15 mètres) qui débarquent leurs captures dans des ports non dotés d'une halle à marée, et/ou ne vendent pas la totalité de leurs captures dans une halle à marée et en outre ne respectent pas ou imparfaitement les obligations déclaratives doivent faire l'objet d'un suivi particulier par le CROSS référent et les unités chargées du contrôle.

Conformément à l'analyse de risque, ces navires doivent être plus spécifiquement surveillés au plan cinématique dans la mesure où *en absence de VMS* et d'obligation de préavis de débarquement généralisée, il n'est pas possible de programmer aisément leur inspection. La localisation en mer d'un ou de plusieurs navires affectés d'un coefficient de sensibilité élevé constitue une information opérationnelle importante qu'il convient de diffuser et d'exploiter immédiatement (inspection à la mer ou au débarquement en fonction des moyens disponibles, de la position, de la cinématique et de la date du dernier contrôle de la cible).

La possibilité de tenue de situation surface donnée par les moyens aériens concourant au contrôle des pêches doit être entièrement exploitée afin de localiser à la mer ces navires et de pouvoir diriger des patrouilleurs sur leur position en vue d'une inspection et/ou de déterminer leur cinématique et leur heure probable d'arrivée au port en vue d'une inspection au débarquement.

Dans cette perspective, des missions aériennes doivent être dirigées notamment vers les zones de pêche où les navires ciblés exercent leurs activités en fonction de la saison en recherchant systématiquement la coopération aéronef – patrouilleur des pêches. A cette fin, les moyens de liaison patrouilleurs – aéronefs doivent être pleinement utilisés et si nécessaire développés.

Afin d'améliorer la qualité des procédures et le dialogue opérationnel, il appartient au directeur du CROSS référent d'organiser des réunions de briefing associant conjointement les commandants des patrouilleurs des pêches, les commandants d'aéronefs et les officiers opérations des unités concernées.

Le niveau du contrôle opérationnel dans ce type d'opération doit être préalablement déterminé: en effet, lorsqu'une opération en coopération air – surface est engagée, il appartient au directeur du CROSS référent de déterminer le mode d'affectation des navires de pêche localisés au(x) patrouilleur(s) , soit en procédant lui même à l'attribution d'une piste à un patrouilleur, soit dans la mesure où une liaison protégée directe a été établie entre l'aéronef et le

patrouilleur, en laissant la coopération bâtiment – aéronef se dérouler librement en fonction de la liste des navires sensibles.

La localisation d'un ou de plusieurs navires sensibles par un aéronef ou par un autre moyen doit faire l'objet d'un compte rendu immédiat à l'attention du CROSS référent et des unités participantes.

Lors de ces opérations, le CROSS référent doit tenir une situation surface en temps réel ou légèrement différé des navires de pêche identifiés et localisés soit sur support informatique soit sur calque placé sur carte ou sur canevas Mercator, carte ou canevas Mercator en fonction du *reporting* des aéronefs et/ou provenant des autres moyens disponibles sur zone (bâtiments de l'Etat, sémaphores, etc..). Lorsqu'une inspection à la mer ou au débarquement a été réalisée dans ce contexte opérationnel, il convient de conserver dans le dossier une copie de l'extrait du calque ou du support cartographique utilisé.

Par ailleurs, le directeur du CROSS référent doit faire tenir une situation de zone sur tout support approprié (informatique, calque placé sur carte ou sur canevas Mercator, carte, canevas Mercator) sur laquelle sont placés non seulement les zones de patrouille des unités participantes mais aussi les navires affectés d'un coefficient de sensibilité élevé.

10.- Conduite des opérations et règles de comportement

Un régime d'inspection et de contrôle ne pouvant être durablement mis en œuvre sans l'adhésion du secteur concerné, il convient d'appliquer, ***notamment,*** des règles de comportement et de courtoisie telles que celles indiquées ci-dessous afin de favoriser un déroulement harmonieux des inspections. ***Ces règles sont , par ailleurs, reprises, pour l'essentiel, dans la charte du contrôle :***

A. Présentation du plan de contrôle au plan régional et local en début d'année ou de saison de pêche aux organisations professionnelles.
B. Préparation des contrôles par ciblage avant réalisation des contrôles.
C. Systématiquement le contrôleur se renseigne auprès du CROSS avant tout contrôle pour s'assurer que le bateau n'a pas été contrôlé récemment. Un navire de pêche n'est pas inspecté en mer et au débarquement plus d'une fois par mois au titre de la police des pêches sauf en cas d'infraction ou d'indices graves et concordants.
D. Avant d'engager l'inspection, le chef de l'équipe de visite se présente au capitaine, décline son identité, explique l'objet du contrôle. Il s'assure que le capitaine du navire confirme les données du CROSS sur la dernière date de contrôle. En cas de litige, un nouvel appel est fait au CROSS. En cas de doute, il appartient en dernier ressort au capitaine du patrouilleur de poursuivre ou pas l'inspection.
E. L'inspecteur décrit la méthodologie du contrôle qui va être opéré et ***à sa demande*** en laisse une copie au capitaine du navire contrôlé.
F. Lorsque le navire est en action de pêche, le commandant du patrouilleur ou le chef de l'équipe d'inspection se fait préciser l'heure du prochain virage du train de pêche. Au besoin, le contrôle pourra être suspendu. Dans ce cas, l'équipe de visite peut rester à bord du navire de pêche ou rembarquer. Le patrouilleur se maintient cependant à proximité du navire à inspecter, pour s'assurer qu'aucune action destinée à faire disparaître l'élément matériel d'une infraction n'est engagée.
G. A l'issue du contrôle, le contrôleur débriefe le capitaine, lui explique le résultat du contrôle, lui décrit les éventuelles infractions constatées, lui demande de signer le rapport de contrôle et ***à sa demande*** lui en laisse une copie. La signature du capitaine sur le rapport de contrôle n'est pas une reconnaissance de culpabilité mais une simple attestation que l'inspection a bien eu lieu.
H. Le journal de bord est visé à l'issue du contrôle. L'apposition de ce cachet ne préjuge pas des suites éventuelles données à l'inspection. Le commandant du patrouilleur informe le CROSS de la fin et des résultats de l'inspection.

I. S'agissant du régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche le déroutement des navires français est prononcé dans des cas spécifiques, notamment : absence de VMS, absence d'émission VMS sans envoi de message de position par un autre moyen, doutes fondés sur la réalité des espèces et des quantités détenues à bord, obstacle majeur à contrôle, action de pêche dans une zone interdite, présence et/ou utilisation intentionnelle d'engins prohibés à bord, permis de mise en exploitation, autorisation de pêche spécifique ou licence retirée.

J. ***Régulièrement***, une réunion est organisée au plan régional ou local pour faire un retour d'expérience sur le déroulement des contrôles, sur la compréhension de la réglementation, les infractions les plus courantes.

S'agissant du contrôle des établissements, il convient également de faire prévaloir un comportement emprunt de courtoisie. Les inspecteurs doivent se faire connaître dès l'arrivée dans l'entreprise auprès du représentant légal de la société et/ou du chef d'établissement et faire signer par ce dernier le rapport d'inspection à l'issue du contrôle.

11.- Mise à disposition des informations de positions, de captures, de débarquement, de transport et de vente et du renseignement

Dans le cadre de la préparation en mer et au débarquement mais aussi dans la conduite de la mission, les informations de positions, de captures, de débarquement et de vente doivent être régulièrement élaborées, rendues disponibles et diffusées tant aux contrôleurs opérationnels qu'aux unités.

111- Responsabilités des CROSS référents

En l'attente d'une possibilité d'interrogation du dispositif par les unités, les CROSS référents doivent diffuser aux unités chargées du contrôle les positions VMS des navires dont l'inspection est prévue afin de pouvoir vérifier notamment la sincérité des informations de positions inscrites dans le journal de bord. Les unités à la mer non équipées d'une console de réception VMS et les aéronefs doivent être également régulièrement informés de la situation de zone VMS et des données spécifiques à un navire lors d'une inspection. Le centre national de surveillance des pêches (CSP) d'Etel centralise, exploite et diffuse les préavis de débarquement auprès des DDAM et des autres CROSS référents chacun pour ce qui le concerne.

112- Responsabilités des directeurs départementaux des affaires maritimes et du chef du Centre national de traitement des statistiques (CNTS)

Les directeurs départementaux ***font*** procéder à un recueil actif des documents déclaratifs obligatoires (déclarations de captures, déclarations de débarquement, documents de prise en charge, notes de vente, documents de transport) des navires inscrits sur la liste de base de chaque façade. Ces documents doivent être vérifiés et adressés – par un envoi identifié - dans les plus brefs délais au Centre national de traitement des statistiques. Par ailleurs, une copie de ces documents doit être transmise immédiatement et systématiquement aux unités chargées du contrôle au débarquement susceptibles d'inspecter les navires concernés ainsi qu'au CROSS référent.

En outre, le DDAM doit activer sans délai la communication des notes de vente des navires inscrits sur la liste de base entre les halles à marée de son ressort et ses services afin que ces données puissent contribuer à la réalisation de contrôles croisés permettant notamment de déterminer après analyse la part des captures cédées en vente directe sans passage dans une halle à marée.

Le chef du Centre national de traitement des statistiques de pêche doit faire saisir en priorité les données des navires inscrits sur les listes de base des façades maritimes. Une organisation interne au CNTS doit être mise en place de manière à :

- **activer des circuits courts et réactifs dans le recueil des données relatives aux navires de la liste de base ;**
- **et surtout procéder immédiatement à leur saisie ;**
- **rendre ces informations accessibles sans délais au bureau du contrôle des pêches, aux CROSS référents aux unités et aux services chargés du contrôle par transmission sur simple demande.**

113- Responsabilités du bureau du contrôle des pêches (BCP)

Le bureau du contrôle des pêches sous l'autorité du directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture pilote et suit la réactivité générale du système, à savoir :

- exhaustivité et complétude des déclarations de captures et de débarquement, notamment des navires inscrits sur les listes de base en liaison avec les DDAM, le bureau central des statistiques (BCS) et le CNTS;
- délais de transmission, saisie par le CNTS et diffusion de l'information vers les unités ;
- diffusion des informations de débarquement et de vente aux coordonnateurs des régions littorales et non littorales ;
- étude d'échantillons de navires inscrits sur les listes de base de manière à connaître de leurs comportements et à découvrir d'éventuelles infractions ;
- recueil, exploitation et rediffusion des renseignements en provenance des régions (annexe III).

114.- Cellule chargée de la centralisation, de l'exploitation et de la diffusion du renseignement

Le bureau du contrôle des pêches est chargé de la centralisation (format annexe III), de l'exploitation et de la diffusion du renseignement au plan national.

Une cellule chargée de la centralisation, de l'exploitation et de la diffusion du renseignement est créée dans leur ressort sous l'autorité des DRAM Haute Normandie, Bretagne et PACA. Elle est chargée, dans le ressort de la façade, des missions développées au point précédent, en relation étroite avec le bureau du contrôle des pêches.

12.- Suivi des indicateurs de performances requis par la Commission européenne

La Commission européenne a fixé vingt mesures soumises à des indicateurs de performances (ANNEXE V) qui doivent faire l'objet d'un suivi régulier et exhaustif. ***Les éléments requis doivent être transmis à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture pour le 1er et le 15 de chaque mois en complément des données de contrôle et d'inspections*** prévues par la Circulaire interministérielle DPMA/SPM/C2005-9617 du 19 septembre 2005 relative au contrôle de la mise en oeuvre de la réglementation concernant la pêche, la capture, la détention, la mise sur le marché, le transport, la transformation et la vente au consommateur final de poissons sous taille.

Les comptes rendus bimensuels sont adressés à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture par les coordonnateurs régionaux et les DRAM de façade en utilisant le format de l'annexe VIII.

Une copie de l'ensemble de ces documents est adressée à la DGCCRF pour les régions non littorales.

Mesure 1 : Communication d'information entre les administrations
Exhaustivité des déclarations (déclarations de capture, déclarations de débarquement, notes de vente et document de transport) ;
Disponibilité de ces dernières chez les coordinateurs régionaux et aux CROSS ;
Accessibilité de ces données pour l'ensemble des contrôleurs ;
Utilisation effective de ces données lors du ciblage des contrôles et de leur mise en œuvre.

Mesure 2 : Base de données de l'ensemble des inspections
Création effective de cette base de données
Accessibilité des données pour l'ensemble des contrôleurs.

Mesure 3 : Orientation de contrôle pour chaque contrôle
Préparation effective des contrôles en utilisant l'ensemble des données disponibles.

Mesure 4 : Formation opérationnelle des contrôleurs
Formation effective des agents en avril et en mai 2006 ;
Préparation du plan de formation pour chaque administration pour l'année 2006 ;
Mise en œuvre effective de ce programme de formation dès avril 2006 ;
Connaissance effective par les agents du plan de contrôle.

Mesure 5 : Formation juridique des contrôleurs
Contrôle qualité des procédures de contrôle, et lors des contrôles de second rang.

Mesure 6 : Formation : programmes de formations
Réalisation effective, mois par mois, en surveillant la mise en œuvre pour les différentes régions et administrations.

Mesure 7 : rigueur et qualité des inspections
Indicateur taux de diffusion parmi les agents de chaque unité du manuel de procédure.

Mesure 8 : contrôles hors criées
Nombre de lieux de débarquement autorisés en France en plus des quarante ports dotés d'une halle à marée ;
Occurrence délictuelle au titre des contrôles réalisés sur des flux hors criées.

Mesure 9 : Qualité des inspections au débarquement
La méthodologie des contrôles, notamment, au débarquement pourra être vérifiée lors des inspections de second niveau.

Mesure 10 : Nombre d'inspections : objectifs chiffrés conformes à la stratégie
Taux de réalisation du nombre de navires cibles contrôlés sur le nombre de navires cibles ;
Taux de réalisation du nombre de véhicules contrôlés sur le nombre de véhicules cibles.

Mesure 11 : Nombre d'inspections : respect des objectifs dans les transports
Taux de réalisation du nombre de cibles contrôlées sur le nombre de cibles.

Mesure 12 : Nombre d'inspections : respect des objectifs dans les marchés
Taux de couverture des détaillants dont GMS ;
Taux de couverture des grossistes ;
Taux de couverture des MIN/MIR

Mesure 13 : Stratégie de développement des moyens : concentration sur les zones à risques
Taux de réalisation du nombre de navires cibles contrôlés sur le nombre de navires cibles ;
Taux de réalisation du nombre de véhicules contrôlés sur le nombre de véhicules cibles.

Mesure 14 : Stratégie de développement des moyens : s'assurer que les contrôleurs sont conscients de la stratégie
Taux de diffusion parmi les agents de chaque unité du manuel de procédure ;
Contrôles de second niveau ;
Connaissance effective du plan de contrôle par les agents qui le mettent en œuvre.

Mesure 15 : Mise œuvre effective du régime de sanctions : preuve de l'application du régime de sanctions administratives
Bonne connaissance par les acteurs de terrain des conditions de mise en œuvre des sanctions pénales.

Mesure 16 : Mise œuvre effective du régime de sanctions : PV de sanctions administratives
Nombre de sanctions administratives.
Taux effectif de poursuite

Mesure 17 : Mise œuvre effective du régime de sanctions : PV de sanctions pénales
Nombre de sanctions pénales ;
Taux effectif de poursuite.

Mesure 18 : Mise œuvre effective du régime de sanctions : amendes dissuasives
Montant moyen des amendes infligées ;
Durée moyenne du retrait d'autorisation de pêche.

Mesure 19 : Mise en œuvre effective du régime de sanctions : copie des procédures administratives et pénales
Transmission effective des procédures administratives et pénales à la Commission.

Mesure 20 : Poursuite de la campagne de sensibilisation
Connaissance de la campagne de sensibilisation par les contrôleurs et acteurs de la filière
Présence des affiches sur les lieux de contrôle et dans les administrations.
Convention de contrôle avec la grande distribution.

13.- Formation et mise à niveau des connaissances

131. Formation

Chaque agent impliqué dans la mise en œuvre du régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche doit bénéficier d'une formation initiale et des formations de maintien des connaissances. Les documents pédagogiques relatifs au contrôle de cette politique commune de chaque administration impliquée doivent être transmis à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture en vue d'une notification à la Commission européenne. Par ailleurs, le manuel de procédure qui intègre non seulement les méthodologies mais aussi la stratégie générale du contrôle ainsi que selon le cas le plan de façade et/ou le plan de contrôle régional et les objectifs assignés doivent être parfaitement connus des agents en charge de la mise en œuvre de ce régime de contrôle. Les officiers et les cadres responsables d'unités impliquées dans la mise en œuvre de ce régime de contrôle doivent s'assurer personnellement de la connaissance par leurs subordonnés des documents susvisés sans préjudice des autres textes communautaires et nationaux en procédant à des séances de formation suivies de tests des connaissances. Un exemple de test de connaissance au titre du contrôle au débarquement est donnée à l'annexe VI.

132- Le Centre de formation et de documentation des affaires maritimes (CFDAM)

Les agents chargés de l'exécution du contrôle reçoivent une formation appropriée dont la charge est supportée par leur administration d'origine.

Parallèlement, la direction des affaires maritimes définit un programme interministériel de formation au contrôle des pêches, ouvert à l'ensemble des administrations chargées de l'exécution des contrôles. Le Centre de formation et de documentation des affaires maritimes (CFDAM) est chargé de la mise en œuvre de ce programme. Il est également chargé de collationner, tenir à jour et mettre à la disposition des services chargés du contrôle des pêches l'ensemble de la réglementation internationale, communautaire et nationale des pêches maritimes.

14.- Inspections de second niveau

Afin de s'assurer de l'efficience des procédures et de leur mise en œuvre par les services, des missions d'inspection de second niveau sont organisées par les directions centrales. Le bureau du contrôle des pêches prépare et participe aux inspections conjointes diligentées par l'inspection générale des services des affaires maritimes et l'inspection générale de l'agriculture. Il anime et prépare le programme d'inspections. Il peut participer aux inspections de second niveau organisées par les autres ministères.
Ces inspections sont réalisées à partir d'une grille d'audit élaborée à partir d'un protocole de suivi de chaque réglementation. Elles visent notamment à s'assurer de la connaissance, de la mise en œuvre et de la qualité globale du manuel de procédures de contrôle des pêches.

15.- Liste des annexes

ANNEXE I :Organisation fonctionnelle des inspections au débarquement ;

ANNEXE II :Organisation administrative et opérationnelle dans le cadre de la mise en œuvre du contrôle ;

ANNEXE III : Note d'information rapide ;

ANNEXE IV : Fiche type de diffusion des navires cibles ;

ANNEXE V : Suivi de l'astreinte / poisson sous taille ;

ANNEXE VI : Questionnaire[1] d'évaluation des agents chargés du contrôle des navires de pêche au débarquement ;

ANNEXE VII : Identification des unités et calendrier de disponibilité opérationnelle

ANNEXE VIII : Tableau de suivi des mesures et des indicateurs

Le ministre de l'agriculture et de la pêche

Dominique BUSSEREAU

[1] Source : DDAM Vendée – QAM Yeu

ANNEXE I

Organisation fonctionnelle des inspections au débarquement

<table>
<tr><td colspan="4">FACADE MARITIME
(zone de compétence du PREMAR et ports)</td></tr>
<tr><td colspan="4">GROUPEMENT DE GENDARMERIE MARITIME
(Ministère de la défense – marine nationale)</td></tr>
<tr><td>(ministère chargé des transports –affaires maritimes)
DRAM A

DDAM 1; DDAM 2</td><td>(ministère chargé des transports –affaires maritimes)
DRAM B

DDAM 3; DDAM 4</td><td>(ministère chargé des transports –affaires maritimes)
DRAM C

DDAM 5</td><td>(ministère chargé des transports –affaires maritimes)
DRAM D

DDAM 6; DDAM 7</td></tr>
<tr><td>(Ministère de la défense – marine nationale –gendarmerie maritime)
CGM A; CGM B</td><td>(Ministère de la défense – marine nationale – gendarmerie maritime)
CGM B</td><td>(Ministère de la défense – marine nationale– gendarmerie maritime)
CGM C</td><td>(Ministère de la défense – marine nationale– gendarmerie maritime)
CGM C</td></tr>
<tr><td>DRAM DE FACADE

(DRAM A)</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="4">DIRECTEUR DU CROSS REFERENT</td></tr>
<tr><td>ULAM 1 ; ULAM ;2
BSL A ; BSL B</td><td>ULAM 3 ; ULAM 4
BSL B</td><td>ULAM 5
BSL C</td><td>ULAM 6 ; ULAM 7
BSL C3</td></tr>
</table>

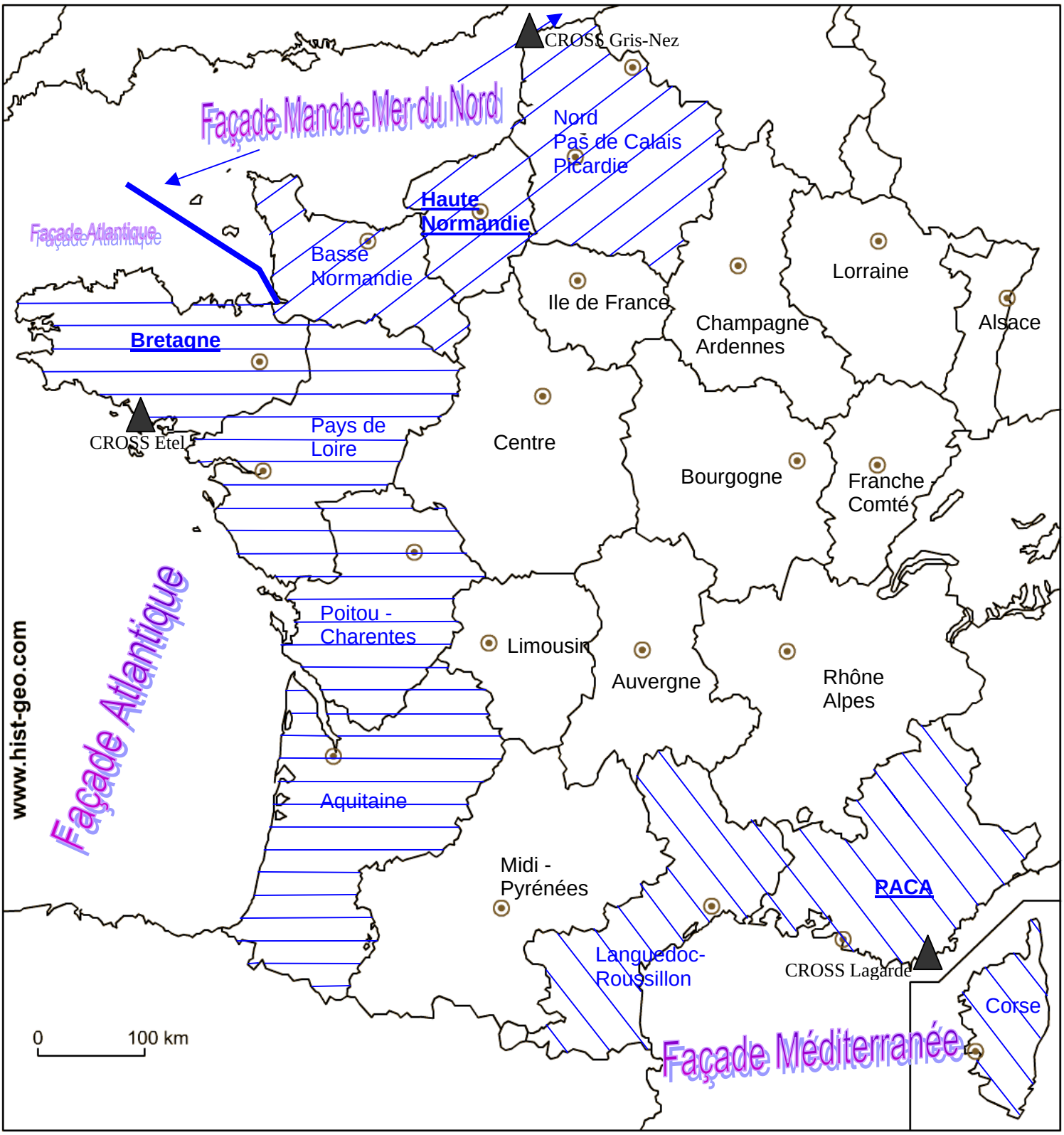
Définitions :
PREMAR : préfet maritime
DRAM : direction régionale des affaires maritimes
DDAM : direction départementale des affaires maritimes
CROSS : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
ULAM : unité littorale des affaires maritimes (niveau départemental) ;
CGM : compagnie de gendarmerie maritime ;
BSL : brigade de surveillance littorale (gendarmerie maritime) ;

Commentaire :
La façade maritime correspond à la zone de compétence du préfet maritime (PREMAR) complétée des ports. S'agissant de l'organisation administrative, le linéaire côtier de cette façade maritime correspond au littoral de plusieurs régions administratives. Les directions régionales des affaires maritimes relèvent du ministère des transports, de l'équipement du tourisme et de la mer et sont placées sous l'autorité du préfet de région. Néanmoins, un seul DRAM exerce une autorité hiérarchique sur le directeur du CROSS référent. Il est appelé DRAM de façade.
A la zone de compétence du PREMAR correspond un groupement de gendarmerie maritime. Néanmoins, les compagnies de gendarmerie maritime qui composent ce groupement ne s'inscrivent pas dans la carte administrative mais agissent dans *les limites d'arrondissements maritimes*[1]. Il n'existe donc pas de correspondance parfaite entre les ressorts des directions des affaires maritimes et ceux des compagnies de gendarmeries maritimes.

[1] Ces arrondissements maritimes ont également une existence juridique dans le cadre de la réglementation de certains engins de pêches au titre des décrets d'arrondissement du 4 juillet 1854.

ANNEXE II

Organisation administrative et opérationnelle dans le cadre de la mise en œuvre du contrôle



Façades

DRAM

DRAM : DRAM d'autorité pour la façade

Régions non littorales

CROSS de référence pour la façade

Façade Manche Mer du Nord

Façade Atlantique

Façade Méditerranée

ANNEXE III

Date :	**NOTE D'INFORMATION RAPIDE**
Objet :	
Navire ou opérateur impliqué (nom ou raison sociale)	**Adresse :**
SERVICE EMETTEUR DE L'INFORMATION: Téléphone : Fax : e-mail :	
Faits marquants à noter :	

ANNEXE IV
FICHE TYPE DE DIFFUSION DES NAVIRES CIBLES

I: interrogé - C: contrôle mer - P: contrôle port (déb.) - O: observé (aéro.) - H: hors zone	DATE	PORT	IMMATRICULATION	NOM	LHT: 1<10 m / 2:10-15 / 3>15	engin	PPS ou Licence 1	PPS ou Licence 2	PAVILLON	MOYEN	POSITION	BOX MERLU	ZONE marine	ZONE ciem	suite: RAS, AVT ou PV	non présentation de documents pêche	E1 journal de bord	C1 Pêche sans autorisation	D1-D2-D3 engins prohibés	D4 Pêche espèce interdite	% espèces cibles	D5 Zone interdite pêche (période)	D6 Taille minimale	A1 obstruction au contrôle	échelle de pilote	E 2-E 3 VMS	C3 marquage navire	marquage engins	D7 transbordement	E 3 effort de pêche-débarquement	autres	tolérance 8% merlu	Stockage séparé merlu-sole-langoustine	

Stockage séparé merlu-sole-langoustine	engin interdit box merlu	plus de 20% merlu hors box	effort de pêche	non présentation documents FR	non respect rôle	non respect décision effectif	type ou catégorie navigation	permis navigation périmé	matériel sécurité	prescriptions sécurité	zone interdite 3; plateaux, câbles…	autres	OBSERVATIONS

Source : CROSSA Etel

ANNEXE V

Suivi de l'astreinte / poisson sous taille

La présente annexe décrit les vingt mesures retenues par la Commission européennes qui seront analysées dans le prononcé de la main levée ou du maintien de l'astreinte.

1. OPERATIONNEL : Communication d'information entre les administrations

1.1. MESURE

- communication d'informations entre les différentes administrations : accès aux informations VMS accordé et garanti en temps utile aux agents chargés du contrôle en mer et au débarquement, accès aux données de captures, fiches de débarquement, fiches de ventes accordé en temps utile aux agents chargés du contrôle au débarquement et le cas échéant, lors des transports et des ventes ultérieures.

2. OPERATIONNEL : BASE DE DONNEES DE L'ENSEMBLE DES INSPECTIONS

2.1. MESURE

- Création d'une base de données, avec l'ensemble des comptes rendus des inspections et avec possibilité de suivre les suites données en cas de détection d'infractions.

3. OPERATIONNEL : ORIENTATION DE CONTROLE POUR CHAQUE CONTROLE

3.1. MESURE

- Fournir à chaque contrôleur des éléments précis sur les conditions et la préparation du contrôle, en exploitant la base de données des contrôles, et en disposant de toutes les informations précises en exploitant les données VMS, de capture, de débarquement, de vente etc. issues de la communication entre les administrations. Dans le cas de contrôles réalisés par des équipes mixtes, le rôle de chaque intervenant doit être précisé (voir 7. 3ème bullet point).

4. FORMATION : FORMATION OPERATIONNELLE DES CONTROLEURS

4.1. MESURE

- Faire en sorte que les contrôleurs, quel que soit leur niveau hiérarchique, aient une formation réelle et pratique de ce qu'ils doivent faire lors du contrôle.

5. FORMATION : FORMATION JURIDIQUE DES CONTROLEURS

5.1. MESURE

- Communiquer aux contrôleurs les bases juridiques pour que le déroulement des contrôles, et notamment les constatations, soient directement utilisables juridiquement

6. FORMATION : PROGRAMMES DE FORMATIONS

6.1. MESURE

- Fournir à la Commission européenne le descriptif des programmes de formation réalisés et prévus, ainsi que les éléments de toutes les formations, en fournissant tous les documents, manuels, power points.

7. QUALITE DES INSPECTIONS : RIGUEUR DES INSPECTIONS

7.1. MESURE

- Suivre un guide de procédure pour les contrôles non seulement en mer, mais aussi au débarquement, lors de la commercialisation et des transports. La procédure devra être entièrement prévue et décrite et intègrera l'obligation de présence des inspecteurs avant le début des opérations de débarquement et jusqu'à la fin de ces opérations.

- Les agents participant aux procédures de contrôle et d'inspection doivent être totalement informés de la stratégie retenue qui doit, notamment, les guider dans la désignation des cibles à inspecter ;

- En vue de la réalisation des opérations conjointes faisant intervenir les agents de plusieurs administrations, la Commission demande à ce que le représentant de chaque service se voit confier un mandat opérationnel « sur ce qu'il faire et comment il doit le faire .»

- Suivre la procédure pour chaque type d'inspection. Les formulaires d'inspection devraient inclure une description de la méthodologie utilisée et des mesures prises.

- Les vérifications des contrôle de qualité devraient être réalisées par le « responsable pêche » de chaque ULAM après le remplissage du formulaire.

- Validation des formulaires d'inspection : Les formulaires d'inspection devraient être signés par les inspecteurs et contresignés par le capitaine afin de constituer un document légal et non généralement un document à fins statistiques.

8. QUALITE DES INSPECTIONS : GARANTIE DES CONTROLES HORS CRIEES

8.1. MESURE

- S'assurer que les débarquements hors criées sont bien contrôlés, en développant une stratégie adaptée, et en conduisant un nombre suffisant d'inspections. La stratégie devra préciser la couverture des ports autres que les ports désignés, exploiter les données VMS et intégrer des inspections particulièrement approfondies dans les situations de risque majeur.

- Exploiter les bases de données pour recouper les informations des livres de bord et déclarations de débarquement avec les fiches de vente notamment pour détecter d'éventuels écarts.

.

9. [QUALITE DES INSPECTIONS : S'ASSURER QUE LES CONTROLEURS SONT PRESENTS AVANT L'ARRIVEE AU PORT, ET ACHEVENT L'INSPECTION QD LE BATEAU EST VIDE

9.1. MESURE

Bien vouloir se référer à la mesure 7.1]

10. NOMBRE D'INSPECTIONS : LES OBJECTIFS CHIFFRES DOIVENT ETRE CONFORMES A LA STRATEGIE ARRETEE

10.1. MESURE

- Les objectifs chiffrés des contrôles effectués en mer et au débarquement doivent tenir compte des orientations arrêtées, notamment, en fonction de l'analyse de risque mais aussi des obligations juridiques spécifiques imposées pour le contrôle de certaines espèces . La Commission européenne souhaite une augmentation du nombre des inspections au débarquement. En effet, elle a noté que la France, a déclaré ne contrôler que 1% des débarquements.

11. NOMBRE D'INSPECTIONS : LES OBJECTIFS CHIFFRES DANS LES TRANSPORTS DOIVENT ETRE RESPECTES

11.1. MESURE

- Inspections des transports augmenter le nombre d'inspections sur les routes ayant été identifiées comme étant les voies principales de transport de poisson sous-taille (par ex. : vers l'Espagne et en provenance d'Italie). Les contrevenants devraient être enregistrés dans une base de données et contrôlés régulièrement.

12. NOMBRE D'INSPECTIONS : LES OBJECTIFS CHIFFRE DANS LES MARCHES DOIVENT ETRE RESPECTES

12.1. MESURE

- Inspections des marchés : augmenter le nombre d'inspections. Chaque zone devrait être plus régulièrement couverte. Les contrevenants devraient être enregistrés dans une base de données et visités régulièrement.

13. STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES MOYENS : CONCENTRATION SUR LES ZONES A RISQUES

13.1. MESURE

- Les contrôles doivent être concentrés sur les situations à risques telles que celles relatives aux navires utilisant des maillages dérogatoires, exerçant une pêche au chalut dans le golfe de Gascogne, et/ou pêchant dans les zones de nourriceries du merlu, et en particulier, en améliorant la stratégie de développement des moyens en mer

- L'analyse de risque doit être conduite au niveau régional et local, et se traduire par des objectifs chiffrés précis, notamment par port et type de navires.

14. STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES MOYENS : S'ASSURER QUE LES CONTROLEURS SONT CONSCIENTS DE LA STRATEGIE

14.1. MESURE – (APPROCHE IDENTIQUE A CELLE DE LA MESUR 7)

- Suivre un guide de procédure pour les contrôles non seulement en mer, mais aussi au débarquement, lors de la commercialisation et des transports. La procédure devra être entièrement prévue et décrite et intègrera l'obligation de présence des inspecteurs avant le début des opérations de débarquement et jusqu'à la fin de ces opérations.

- Les agents participant aux procédures de contrôle et d'inspection doivent être totalement informés de la stratégie retenue qui doit, notamment, les guider dans la désignation des cibles à inspecter ;

- En vue de la réalisation des opérations conjointes faisant intervenir les agents de plusieurs administrations, la Commission demande à ce que le représentant de chaque service se voit confier un mandat opérationnel « sur ce qu'il faire et comment il doit le faire .»

15. MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DU REGIME DE SANCTIONS : PREUVE DE L'APPLICATION DU REGIME DE SANCTION ADMNISTRATIVES

15.1. MESURE

- La Commission demande les éléments probants de l'application effective du régime de sanctions administratives prévue par la LOA .

16. MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DU REGIME DE SANCTIONS : PV DE SANCTIONS ADMINISTRATIVES

16.1. MESURE

- La Commission demande une copie des procédures administratives ouvertes et pertinentes et entend constater une augmentation du nombre de ces procédures, notamment, au vu des transmissions aux Préfets ;

17. MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DU REGIME DE SANCTIONS : PV DE SANCTIONS PENALES

17.1. MESURE

- La Commission demande une copie des procédures pénales ouvertes et pertinentes et entend constater une augmentation du nombre de ces procédures, notamment, au vu des transmissions au procureurs de la République;

18. MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DU REGIME DE SANCTIONS : AMENDES DISSUASIVES

18.1. MESURE

- La Commission souhaite que les sanctions soient dissuasives et proportionnelles à la gravité des infractions tout en privant sur les contrevenants du bénéfice économique de leur comportement.;

19. MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE DU REGIME DE SANCTIONS : COPIE DES PROCEDURES ADMINISTRATIVES ET PENALES

19.1. MESURE

- La Commission souhaite recevoir copie des procédures administratives et pénales ouvertes

20. POURSUITE DE LA CAMPAGNE DE SENSIBILISATION

20.1. MESURE

- Continuer à diffuser les mises en garde sur la nécessité de respecter les tailles de poissons en informant la Commission de l'état de réalisation de la diffusion.

La Commission tiendra compte de « l'autodiscipline dont pourrait faire preuve les grandes et moyennes surfaces (GMS)» et suggère que des engagements pourraient être pris en ce sens par les GMS vis à vis de l'Etat sur la base des auto contrôles réalisés (et de contrôles de deuxième niveau).

ANNEXE VI

Questionnaire[1] d'évaluation des agents chargés du contrôle des navires de pêche au débarquement

Certaines questions nécessitent de cocher plusieurs cases

1 – A partir de quelle longueur un navire doit-il détenir un plan de cale authentifié ?

a. 17 m ☐
b. 20 m ☐
c. 24 m ☐
d. 30 m ☐

2 – En cas de découverte de poisson sous taille, l'agent verbalisateur peut :

a. appréhender les captures sous taille ☐
b. procéder à la destruction des captures sous taille ☐
c. saisir les captures sous taille ☐

3 – Les navires de pêche de moins de 12 m doivent remplir :

a. un journal de pêche communautaire ☐
b. des fiches de pêches nationales ☐

4 – la taille minimale de capture de la sole en Atlantique est :

a. 20 cm ☐
b. 24 cm ☐
c. 27 cm ☐

5 – les captures sont portées au journal de pêche :

a. après chaque relevage des engins de pêche ☐
b. au moment d'un contrôle ☐
c. en fin de marée avant le retour au port ☐
d. en mer après chaque période de 24 heures ☐

6 – Un navire de 11 m est soumis à la remise d'une déclaration de débarquement :

a. vrai ☐
b. faux ☐

7 – Un contact est établi avec le centre de surveillance des pêches du CROSSA Etel :

a. avant le début du contrôle ☐
b. à l'issue du contrôle ☐

8 – Un navire qui ne détient pas de PPS sole dans le golfe de Gascogne peut quand même conserver à bord :

a. 50 kg de soles ☐
b. 100 kg de soles ☐
c. 150 kg de soles ☐
d. 300 kg de soles ☐

9 – Un navire de pêche de 16 m est soumis à l'obligation de l'emport d'un système de surveillance par satellite (VMS) :

a. vrai ☐
b. faux ☐

10 – combien de temps à l'avance les navires doivent-ils adresser la notification préalable au débarquement lorsqu'ils sont soumis à cette obligation ?

a. 2 heures ☐
b. 4 heures ☐

[1] Source : DDAM Vendée – QAM Yeu

c. 6 heures ☐
d. 24 heures ☐

11 – Il est possible de débarquer des quantités supérieures à deux tonnes de merlu dans n'importe quel point de débarquement ?

a. vrai ☐
b. faux ☐

12 – A partir de quelles quantités les captures de sole du golfe de Gascogne doivent-elles être obligatoirement pesées sous criée ?

a. 100 kg ☐
b. 300 kg ☐
c. 500 kg ☐

13 – En cours de marée, en cas d'avarie de son système de positionnement par satellite, le capitaine du navire peut envoyer sa position au CSP du CROSSA Etel :

a. par téléphone ☐
b. par télécopie ☐
c. non, il doit rentrer immédiatement au port ☐

14 – Quelle est la taille minimale de capture du merlan en Atlantique ?

a. 20 cm ☐
b. 23 cm ☐
c. 24 cm ☐
d. 27 cm ☐

15 – Le patron d'un navire de pêche a commis une erreur de 25% dans ses inscriptions de captures de bar au journal de pêche. Est-il en infraction ?

a. oui ☐
b. non ☐

16 – le tablier est un dispositif placé :

a. sur la partie supérieure du cul d'un chalut ☐
b. sur la partie inférieure du cul d'un chalut ☐

17 – Le patron d'un navire de pêche a commis une erreur de 15% dans ses inscriptions de captures de merlu au journal de pêche. Est-il en infraction ?

a. oui ☐
b. non ☐

18 – Quelle est la taille minimale de capture du merlu en Atlantique ?

a. 20 cm ☐
b. 23 cm ☐
c. 24 cm ☐
d. 27 cm ☐

19 – Un pêcheur débarque des lottes entières d'un poids inférieur à 500g. Est-il en infraction avec les règles relatives aux tailles minimales de captures ?

a. vrai ☐
b. faux ☐

20 – Quelle est la personne habilitée à saisir un navire de pêche ?

a. le procureur de la République ☐
b. le directeur départemental des affaires maritimes ☐
c. le préfet de département ☐
d. tout officier de police judiciaire ☐

21 – Un navire ne battant pas pavillon français et qui souhaite débarquer en France est obligatoirement soumis à l'envoi d'une déclaration préalable au débarquement ?

a. vrai ☐

b. faux ☐

22 – Les infractions à la tenue du journal de pêche communautaire peuvent donner lieu à :

a. une suspension de la licence de pêche communautaire ☐
b. une contravention de 3ème classe ☐
c. une contravention de 5ème classe ☐

23 – Lors du contrôle d'un chalut, le contrôleur commence par mesurer deux séries de vingt mailles consécutives :

a. vrai ☐
b. faux ☐

24 – Pour mesurer un poisson on peut utiliser

a. un mètre ruban souple ☐
b. un ichtyomètre ☐
c. la main ☐
d. un mètre rigide ☐

25 – Sur le journal de pêche communautaire, le capitaine du navire indique obligatoirement le code FAO des espèces capturées :

a. vrai ☐
b. faux ☐

26 – Sur le journal de pêche communautaire, le capitaine indique obligatoirement l'entrée et la sortie du cantonnement merlu (box merlu) :

a. vrai ☐
b. faux ☐

27 – Tous les navires ayant une activité de pêche dans le golfe de Gascogne, au-delà des eaux territoriales, doivent détenir un PPS « eaux occidentales » :

a. vrai ☐
b. faux ☐

28 – Dans la région 3, il est possible de pêcher avec un chalut d'un maillage inférieur à 16 mm pour la seule pêche du lançon :

a. vrai ☐
b. faux ☐

29 – Le patron d'un navire de pêche a commis une erreur de 25% dans ses inscriptions de captures de merlan au journal de pêche. Est-il en infraction ?

a. oui ☐
b. non ☐

30 – comment distingue t-on une sole sous taille d'un céteau ?

a. la sole est couchée sur la droite, le céteau est couché sur la gauche ☐
b. la narine ventrale du céteau est dilatée en rosette ☐
c. la couleur de la sole est plus claire que celle du céteau ☐
d. la nageoire dorsale de la sole commence en avant de l'œil gauche, en arrière du même œil pour le céteau ☐

31 – la taille d'un poisson est mesurée :

a. de la pointe du museau à l'extrémité de la nageoire caudale ☐
b. de la pointe du museau à l'extrémité de la nageoire pectorale ☐
c. de la pointe du museau à l'extrémité de la nageoire dorsale ☐

32 – La taille d'une langoustine entière est mesurée :

a. de la pointe du rostre jusqu'à l'extrémité postérieure du telson, *setae* exclus ☐

b. de la pointe du rostre jusqu'à l'extrémité postérieure du telson, *setae* inclus ☐
c. parallèlement à la ligne médiane à partir de l'arrière d'une des orbites jusqu'à la bordure distale du céphalothorax ☐

33 – Dans la zone du golfe de Gascogne dite cantonnement merlu (box merlu), il est interdit d'utiliser un engin fixe d'un maillage inférieur à 120 mm :

a. vrai ☐
b. faux ☐

34 – Si le capitaine d'un chalutier conteste la mesure du maillage du chalut effectuée par le contrôleur :

a. la moyenne des trois premières séries de mesure est quand même retenue comme valable ☐
b. le contrôleur procède à une 4ème série de mesure en attachant à la jauge un poids ou un dynamomètre, le résultat de cette mesure est le résultat final ☐
c. le contrôleur procède à une 4ème série de mesure en attachant à la jauge un poids ou un dynamomètre, la moyenne des trois mesures est le résultat final ☐

35- Un navire détenant des captures supérieures à 100 kg de baudroies doit posséder un PPS « eaux profondes » :

a. vrai ☐
b. faux ☐

36 – Une notification préalable au débarquement est obligatoire pour débarquer des quantités de cabillaud supérieures à :

a. une tonne ☐
b. deux tonnes ☐
c. quatre tonnes ☐

37 – les captures sont portées au journal de pêche communautaire :

a. en poids net ☐
b. en poids vif, en utilisant un coefficient déterminé par la réglementation communautaire ☐
c. en poids vif, en utilisant un coefficient déterminé par la réglementation nationale ☐

38 – Au moment du débarquement, les déclarations de captures portées au journal de pêche communautaire doivent être croisées avec :

a. le relevé des positions satellite du navire (VMS) ☐
b. la note de vente ☐
c. la notification préalable au débarquement ☐
d. la déclaration de débarquement ☐

39 – lors du contrôle lorsque deux agents assistent au déchargement des captures il est souhaitable que :

a. les deux agents se trouvent dans la cale ☐
b. un agent demeure dans la cale, le second sur le quai ☐
c. les deux agents surveillent le déchargement depuis le quai ☐

40 – Quelle quantité maximum de pinces de tourteaux détachées un fileyeur peut-il débarquer ?

a. 75 kg ☐
b. 100kg ☐
c. 1% en poids des captures totales de tourteaux ☐
d. 5% en poids des captures totales de tourteaux ☐

ANNEXE VII

IDENTIFICATION DES UNITES ET CALENDRIER DE DISPONIBILITE

Ces tableaux devront être réactualisés par quinzaine par les coordonnateurs régionaux du contrôle des pêches à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture pour notification à la Commission européenne.

Nom de l'unité	Adresse	Nom du commandant ou chef d'unité	Téléphone	Fax	Téléphone portable d'astreinte	Téléphone portable du commandant ou chef d'unité

Nom de l'unité	Dates de disponibilité	Type d'inspection*

ANNEXE VIII :

Tableau de suivi des mesures et des indicateurs

Fiche mesure n°	Intitulé fiche	Indicateur(s) correspondant(s)
11	Communication d'information entre les administrations	Exhaustivité des déclarations (déclarations de capture, déclarations de débarquement, notes de vente et document de transport) et disponibilité de ces dernières chez les coordinateurs régionaux et aux CROSS ; Accessibilité de ces données pour l'ensemble des contrôleurs ; Utilisation effective de ces données lors du ciblage des contrôles et de leur mise en œuvre.
12	Base de données de l'ensemble des inspections	Création effective de cette base de données ; Accessibilité des données pour l'ensemble des contrôleurs.
13	Orientation de contrôle pour chaque contrôle	Préparation effective des contrôles en utilisant l'ensemble des données disponibles.
14	Formation opérationnelle des contrôleurs	Formation effective des agents en avril et en mai 2006 ; Préparation du plan de formation pour chaque administration pour l'année 2006 ; Mise en œuvre effective de ce programme de formation dès avril 2006 ; Connaissance effective par les agents du plan de contrôle.
15	Formation juridique des contrôleurs	Formation effective des agents en avril et en mai 2006 ; Contrôle qualité des procédures de contrôle, et lors des contrôles de second rang.
16	Formation : programmes de formations	Réalisation effective mois par mois, en surveillant la mise en œuvre pour les différentes régions et administrations.
17	Qualité des inspections : rigueur des inspections	Indicateur taux de diffusion parmi les agents de chaque unité du manuel de procédure.
18	Qualité des inspections : garantie des contrôles hors criées	Nombre de lieux de débarquement autorisés en France en plus des quarante ports dotés d'une halle à marée (POINT non ACTE) ; Occurrence délictuelle au titre des contrôles réalisé sur des flux hors criées.
19	Qualité des inspections : s'assurer que les controleurs sont presents avant l'arrivée au port, et achevent l'inspection quand le bateau est vide	La méthodologie des contrôles, notamment, au débarquement pourra être vérifiée lors des inspections de second niveau.
20	Nombre d'inspections : objectifs chiffrés conformes a la strategie	Taux de réalisation du nombre de navires cibles contrôlés sur le nombre de navires cibles ; Taux de réalisation du nombre de véhicules contrôlés sur le nombre de véhicules cibles.
21	Nombre d'inspections : respect des objectifs dans les transports	Taux de réalisation du nombre de cibles contrôlées sur le nombre de cibles.
22	Nombre d'inspections : respect des objectifs dans les marchés	Taux de couverture des détaillants ; Taux de couverture des grossistes ; Taux de couverture des MIN/MIR
23	Stratégie de developpement des moyens : concentration sur les zones à risques	Taux de réalisation du nombre de navires cibles contrôlés sur le nombre de navires cibles ; Taux de réalisation du nombre de véhicules contrôlés sur le nombre de véhicules cibles.
24	Stratégie de developpement des moyens : s'assurer que les controleurs sont conscients de la stratégie	Taux de diffusion parmi les agents de chaque unité du manuel de procédure ; Contrôles de second niveau ; Connaissance effective du plan de contrôle par les agents qui le mettent en œuvre.
25	Mise œuvre effective du régime de sanctions : preuve de l'application du régime de sanctions admnistratives	Bonne connaissance par lesacteurs de terrain de la mise en œuvre des sanctions administratives
26	Mise œuvre effective du régime de sanctions : PV de sanctions admnistratives	nombre de sanction administratives; taux effectif de poursuites
27	Mise œuvre effective du régime de sanctions : PV de sanctions pénales	nombre de sanctions pénales; taux effectif de poursuitess

28	Mise œuvre effective du régime de sanctions : amendes dissuasives	Montant moyen des amendes infligée ; Durée moyenne du retrait d'autorisation de pêche.
29	Mise œuvre effective du régime de sanctions : copie des procédures administratives et pénales	Transmission effective des procédures administratives et pénales à la Commission.
30	Poursuite de la campagne de sensibilisation	Connaissance de la campagne de sensibilisation par les contrôleurs et les acteurs de la filière ; Présence des affiches sur les lieux de contrôle et dans les administrations.