Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE	MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'EQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER
Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture **Sous-direction des pêches maritimes** **Bureau du contrôle des pêches**	**Direction des affaires maritimes** **Sous-direction du littoral et du contrôle des activités maritimes** **Bureau du contrôle des activités maritimes**
Suivi par : Christophe Coudert / Etienne de La Fouchardière Tél. : 01 49 55 82 26 / 50 18 Fax : 01 49 55 82 00 christophe.coudert@agriculture.gouv.fr etienne.de-la-fouchardiere@agriculture.gouv.fr (Réf. Interne / Classement)	Suivi par : Eric BANEL Tél. : 01 44 49 83 09 Fax : eric.banel@equipement.gouv.fr (Réf. interne:Réf / Classement)

CIRCULAIRE
DPMA/SDPM/C2006-9614
Date: 17 mai 2006

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

Le ministre de l'agriculture et de la pêche

Date de mise en application :
Annule et remplace :
Date limite de réponse :
Nombre d'annexes: 8

à

Messieurs les préfets maritimes

Madame et Messieurs les préfets des régions littorales

Messieurs les préfets des départements littoraux

Objet : Contrôle et recoupement des données issues du système de positionnement des navires de pêche par satellite avec d'autres sources d'information.

Bases juridiques :

- Règlement (CE) du Conseil n° 2371/2002 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 (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993, modifié, instituant un régime de contrôle de la politique commune de la pêche.
- Règlement (CE) de la Commission n° 2244/2003 du 18 décembre 2003 établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires par satellite.

MOTS-CLES : Système de positionnement par satellite – Contrôle – équipement des navires – Recoupement des informations

Destinataires	
Pour exécution : Messieurs les préfets maritimes Madame et Messieurs les préfets des régions littorales Messieurs les préfets des départements littoraux Messieurs les directeurs régionaux des affaires maritimes Messieurs les directeurs départementaux des affaires maritimes Messieurs les directeurs de CROSS	Pour information : Monsieur le secrétaire général de la mer Monsieur le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes Monsieur le directeur général des douanes et des droits indirects Monsieur le directeur général de l'alimentation Monsieur le chef d'état-major de la marine Monsieur le Colonel commandant la gendarmerie maritime Monsieur l'inspecteur général des services des affaires maritimes Monsieur le directeur du Groupe Ecoles – Centre de formation et de documentation des affaires maritimes (GE – CFDAM)

Sommaire :

Introduction sur le système de surveillance des navires par satellites……..4
1- Une obligation communautaire……...4
2- Les navires soumis……...4
3- Le contenu de l'obligation de transmission……...4
4- L'utilisation du SSN en dehors des eaux relevant de la Communauté européenne….5
1ère partie : Les obligations tirées de la réglementation communautaire……...5
A- Les obligations à la charge du pêcheur en matière d'équipement du navire…….5
1- Equipement du navire……5
2- Emissions……..5
3- Arrêt de l'émission dans les ports……5
4- Cessation des émissions……5
5- Cas particulier des cessations répétées d'émission……...6
B- Les obligations en matière de communication des données……6
1- Le suivi des navires dans les diverses zones de pêche……6
2- Recoupement des données……6
3- Enregistrement des données……6
4- Règles de confidentialité et communication des données……6
2ème partie : Le contrôle……7
A- Le contrôle des obligations en matière d'équipement et de transmission des données……...7
1- L'information du CSP Etel quant à l'équipement des navires……7
2- Les contrôles à bord des navires de pêche……...7
3- Les arrêts d'émission au port……...8
4- La cessation des émissions……8
5- Cas particulier des cessations répétées d'émission……9
B- L'utilisation des données à des fins de contrôle……..9
1- Le suivi des navires dans les diverses zones de pêche……..9
2- Contrôle croisé avec les données des journaux de bord……..10
3- Contrôle croisé avec les données issues des messages d'effort de pêche et des préavis de débarquement……...10
4- Contrôle des navires soumis à préavis de débarquement……11
3ème partie : Constats d'infractions et sanctions……..11
A- Le maintien à quai……..11
B- Les sanctions administratives……...11
C- Les données SSN à joindre aux procédures……..11
D- Les autorités chargées de constater les infractions relatives au SSN……...12
1- Plans de contrôle des navires à partir des aéronefs ……12
2- Inspections des navires en mer ou au débarquement……...12
3- Autres cas……12
4ème partie : Les fonctions spécifiques du CSP Etel……12
A- Suivi de l'installation des balises……...12
B- Suivi des avaries……12
C- Compte rendu semestriel……..13
ANNEXES
Annexe 1 : compétences géographiques des CROSS……..14
Annexe 2 : état statistique annuel……..15
Annexe 3 : rapport semestriel sur le fonctionnement du SSN……..16
Annexe 4 : demande d'enregistrement d'une balise SSN……17
Annexe 5 : récépissé d'enregistrement SSN……...19
Annexe 6 : attestation de saisie du matériel de positionnement par satellite……20
Annexe 7 : signalement de cessation des réceptions des données SSN……...22
Annexe 8 : suivi des infractions SSN et suites données……23

INTRODUCTION SUR LE SYSTEME DE SURVEILLANCE DES NAVIRES PAR SATELLITE (SSN)

1- UNE OBLIGATION COMMUNAUTAIRE

Le règlement du Conseil n° 2847/93 du 12 octobre 1993, instituant un régime de contrôle de la politique commune de la pêche, oblige chaque Etat membre à mettre en place un système de surveillance des navires de pêche par satellite (SSN ou en anglais VMS).

Avec l'équipement des premiers navires, la France s'est dotée dès 1998 d'un centre de surveillance des pêches (CSP ou FMC en anglais) dans les locaux du CROSS Etel.

La présente circulaire définit un certain nombre de procédures qui doivent être mises en oeuvre par les autorités françaises pour satisfaire aux obligations découlant des textes communautaires.

2- Les navires assujettis

La réglementation communautaire s'impose à tous les navires de plus de quinze mètres hors tout déclarés dans le fichier flotte communautaire et à tous les navires de pays tiers à l'Union européenne opérant dans les eaux communautaires. Des accords bilatéraux de pêche et des conventions internationales peuvent soumettre l'accès des navires communautaires aux eaux de l'Etat tiers à la détention d'une balise SSN en bon état de fonctionnement, sans critère de taille.

Les autorités françaises se réservent la faculté d'étendre l'obligation VMS de manière unilatérale aux navires de pêche d'une longueur comprise entre dix et quinze mètres.

Les navires aquacoles pratiquant la pêche à titre accessoire doivent être également équipés dès lors qu'ils font plus de 15 mètres de longueur hors tout et que leurs activités les amènent à quitter les eaux intérieures[1] (au sens de la convention des Nations Unis sur le droit de la mer[2]).

3- Le contenu de l'obligation de transmission

La balise SSN ou VMS, en application du règlement (CE) n° 2244/2003 ci-dessus référencé, transmet automatiquement vers le centre de surveillance des pêches de l'Etat du pavillon, l'identification du navire, la position géographique du navire la plus récente, avec une précision supérieure à 500 mètres, la date et l'heure de détermination de cette position ainsi que le cap et la vitesse instantanés du navire.

La balise émet ces informations dès que le navire se déplace, quelle que soit la zone où se trouve le navire (port, eaux intérieures ou territoriales, haute mer, sous juridiction française ou étrangère, communautaire ou non).

Par ailleurs, comme le prévoient ce règlement et la plupart des accords de pêche conclus avec des Etats tiers, ce matériel ne doit pas pouvoir transmettre de positions erronées et doit être protégé contre toute manipulation ou dérèglement manuels.

En particulier, rien ne doit pouvoir faire obstruction à l'antenne d'émission ou à celle de réception des données GPS et l'alimentation électrique doit rester permanente[3].

Il convient de distinguer cette balise de tout autre type de matériel émettant des positions de manière automatique, et en particulier de les distinguer des balises de sécurité du type SARSAT COSPAS. Ces dernières ne sont pas concernées par la présente circulaire. La balise SSN est destinée à la surveillance de l'activité de pêche et non à la sécurité du navire ou de son équipage.

[1] article 2 paragraphe 2 du règlement (CE) n° 2244/2003
[2] article 8 paragraphe 1 de la convention UNCLOS du 10 décembre 1982
[3] article 6 du règlement (CE) n° 2244/2003

4- L'utilisation du SSN en dehors des eaux relevant de la Communauté européenne

Les autorités françaises se réservent la faculté d'utiliser le SSN dans le suivi des activités de pêche qui se déroulent dans les eaux placées sous leur juridiction ou souveraineté ne relevant pas de la Communauté européenne.

Il apparaît aujourd'hui pertinent de définir les obligations de la France relatives aux modalités d'utilisation des données et de recoupement de celles-ci avec des informations provenant d'autres systèmes d'informations, notamment celles issues des journaux de bord et des déclarations d'effort de pêche (II^{ème} partie). Il convient, en préalable, de rappeler la réglementation, notamment en matière d'équipement des navires, et du fonctionnement régulier des balises installées à bord des navires français (I^{ère} partie). Une troisième partie sera consacrée aux suites à donner en cas de constat d'anomalies. Enfin, une dernière partie listera les fonctions spécifiques du CSP Etel.

I^{ERE} PARTIE : LES OBLIGATIONS TIREES DE LA REGLEMENTATION COMMUNAUTAIRE

A – Les obligations à la charge de l'armateur et du capitaine en matière d'équipement des navires

1 - Equipement des navires :

L'armateur ou le capitaine signale au CSP Etel toute installation, ou changement, d'une balise SSN à bord d'un navire de pêche ainsi que toute mutation de propriété. Le CSP enregistre le numéro de la balise dans ses fichiers d'exploitation. En l'absence de ce numéro délivré par l'opérateur satellite, le CSP Etel ne peut récupérer les informations relatives au navire concerné dans les bases de données des opérateurs satellites; le navire doit alors être considéré comme non équipé.

2 – Emissions :

Lorsque le navire est en mer, les balises SSN doivent émettre une fois toutes les heures.

Les positions émises doivent être cohérentes avec la position précédente. Aucune ingérence dans le système de localisation (GPS associé) n'est autorisée[1].

3 – Arrêts de l'émission dans les ports :

Les navires peuvent stopper l'émission de leur balise lorsqu'ils sont à quai. Une déclaration préalable au CSP Etel est alors obligatoire.

Lors de la remise en route, la première position émise devra être similaire à la dernière émise avant la coupure[2]. La capitaine du navire prend contact avec le CSP avant appareillage pour s'assurer du bon fonctionnement de la balise.

4 – Cessation des émissions :

Hors le cas de l'arrêt de la balise dans un port, après information du CSP Etel, les émissions de positionnement ne doivent pas être arrêtées, à quelque moment que ce soit.

[1] articles 5 et 6 du règlement (CE) n° 2244/2003
[2] article 8 paragraphe 3 du règlement (CE) 2244/2003

5 - Cas particulier des cessations répétées d'émission :

Les cessations d'émission d'une durée de plus de trois mois ou les cessations répétées et non justifiées sont distinguées des cessations occasionnelles en raison de la suspicion d'ingérence dans le système qu'elles engendrent. Elles font l'objet d'un suivi particulier.

B – Les obligations en matière d'utilisation ou de communication des données.

Les données SSN sont destinées à la surveillance et au contrôle des pêches. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation spécifique.

1 - Le suivi des navires dans les diverses zones de pêche :

La réglementation communautaire prévoit que les Etats du pavillon contrôlent et surveillent l'activité de leurs navires où qu'ils se trouvent, et notamment dans les eaux des pays tiers ayant conclu un accord de pêche avec la Communauté européenne[1].

2 – Recoupement des données

La direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) et les services déconcentrés des affaires maritimes doivent disposer de l'ensemble des données relatives à l'activité des navires de pêche français ou étrangers et, par croisement avec les données issues notamment des journaux de bord et des déclarations d'entrée ou de sortie de zone d'effort de pêche s'assurent du respect des règles de la politique commune de la pêche[2].

3 - Enregistrement des données :

Conformément à la réglementation communautaire[3], les données sont enregistrées sous format numérique et conservées par le CSP Etel pendant au moins trois ans. Elles sont disponibles pour la surveillance et le contrôle des pêches. Un système de sauvegarde sécurisé doit être activé afin de permettre une conservation et la redondance des données acquises.

4 - Règles de confidentialité et communication des données :

Les données recueillies dans le cadre de la politique commune de la pêche, et en particulier celles relatives au contrôle de l'activité de pêche sont des informations qui, du fait de leur caractère nominatif, doivent rester d'un accès strictement limité aux agents de l'Etat ayant à en connaître pour leur mission de surveillance ou de police[4].

Les services et les inspecteurs de la Communauté ont accès à ces données dans le cadre de la réglementation communautaire pertinente[5].

Les autorités d'autres Etats peuvent également avoir accès aux données concernant leurs propres navires, sous réserve du respect des règles communautaires.

L'armateur d'un navire a droit à la communication des données VMS pour son navire.

Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation spécifique de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture et de la direction des affaires maritimes.

[1] article 23 paragraphe 2 du règlement (CE) n° 2371/2002, article 3 paragraphe 7 alinéa 2 du règlement (CEE) n° 2847/93 modifié et article 9 du règlement (CE) n° 2244/2003
[2] articles 19 et 27 du règlement (CEE) n° 2847/93, modifié
[3] article 13 paragraphes 2 et 3 du règlement (CE) n° 2244/2003
[4] article 37 du règlement (CE) n° 2847/93, modifié, du 12 octobre 1993
[5] article 14 paragraphe 1 du règlement (CE) n°2244/2003

II^{EME} PARTIE : LE CONTROLE

A – Le contrôle des obligations en matière d'équipement et de transmission des émissions

D'une manière générale, les services chargés de l'exécution du contrôle doivent s'assurer du respect des normes tant nationales que communautaires.

En cas d'inspection ou de visite en mer ou à terre, ou d'observation maritime ou aérienne, le CROSS référent territorialement compétent, contrôleur opérationnel, est systématiquement consulté et informe préalablement l'inspecteur de l'état de fonctionnement de la balise SSN.

En cas de constat de non-équipement ou de non-fonctionnement de la balise VMS, le CROSS contactera le CSP Etel pour confirmation de la situation VMS du navire inspecté.

Le CSP Etel est informé de toute anomalie détectée à bord de tous navires et du résultat de la visite effectuée à bord des navires dont la balise a été signalée comme étant en avarie. De même, le CSP Etel est informé immédiatement de la présence en mer d'un navire dont la balise est stoppée pour quelque raison que ce soit.

L'attention des services est tout spécialement appelée sur les cas suivants :

1 - L'information du CSP Etel quant à l'équipement des navires :

L'armateur ou le propriétaire du navire informent directement le CSP de l'installation d'une balise à bord d'un navire.

Les services des affaires maritimes, lorsqu'ils auront connaissance d'une nouvelle installation, vérifient auprès du CSP Etel que celui-ci en est bien informé et lui fournissent tous renseignements utiles. Les affaires maritimes s'assurent de plus que les armateurs et les installateurs de matériel connaissent les coordonnées du CSP Etel et qu'ils sont bien informés de la nécessité absolue d'une identification par ce centre des balises qu'ils installent.

Ils informent également le CSP de toute modification des coordonnées (adresse postale, télécopie, téléphone de bord et armateur, mél de bord et armateur) des navires équipés afin de d'alerter le capitaine et l'armateur de toute déficience du système de localisation des navires par satellite. De manière générale, les services des affaires maritimes informent le CSP[1] Etel de toute modification relative à un équipement SSN et de toute modification portant sur les moyens de communication et de mutation de propriété.

Les inspecteurs des pêches s'assurent notamment lors des visites à bord d'un navire soumis, que ce dernier est bien équipé d'une balise en bon état de fonctionnement auprès du CROSS référent territorialement compétent. Dans la négative, ils devront rappeler au capitaine et à l'armateur du navire les obligations réglementaires.

Ils informent le CSP Etel et le CROSS référent territorialement compétent des visites effectuées à bord des navires non équipés d'une balise ou dont la balise ne fonctionne pas de manière réglementaire.

2 – Les contrôles à bord des navires de pêche :

Lors des visites effectuées à bord des navires français ou étrangers, et sans préjudice des contrôles réalisés par les inspecteurs des pêches, des experts peuvent être mandatés pour vérifier le bon état apparent et l'intégrité du matériel (système informatique, câblage, antenne, GPS associé, alimentation électrique…). Ils vérifient également qu'il ne présente aucune anomalie laissant penser à une intrusion dans le système ou à une tentative de fraude.

[1] article 7 du règlement (CE) n° 2244/2003

Toute infraction fait l'objet d'un procès-verbal de constatation qui est transmis dans les meilleurs délais au CSP[1] Etel et à la DDAM du lieu d'immatriculation du navire en vue d'une transmission à l'autorité judiciaire, ainsi que d'une vérification technique en liaison avec le CSP Etel (cf. II^{ème} partie).

3 – Les arrêts d'émission au port :

Le CSP assure, en liaison avec le directeur départemental des affaires maritimes (DDAM) concerné, le suivi des navires stationnés au port, selon un système d'alertes à 5, 10 et 15 jours.

A la demande du CSP, les DDAM vérifient ou font vérifier la présence des navires à quai. Le CSP peut également demander à la DDAM de l'informer sans délai de tout mouvement d'un navire cible. Elles veillent à informer le CSP Etel de la position et de l'activité des navires signalés par lui en avarie (à quai, en chantier) ou en infraction.

Lorsqu'un navire est à quai et que l'émission de sa balise est coupée, sans que le CSP Etel en ait été préalablement informé, le navire est considérée comme étant en infraction.

4 – La cessation des émissions :

En cas d'arrêt de réception de la balise, le CSP Etel en informe l'armateur et le capitaine du navire[2].

La direction départementale des affaires maritimes où est immatriculé le navire est mise en copie du message signalant la défaillance. Le cas échéant, les autorités de l'Etat côtier où se trouvait le navire lors de sa dernière émission sont également informées[3], ainsi que l'opérateur satellite.

Dès lors, le capitaine transmet par télécopie ou par télex ou courrier électronique au CSP Etel, et le cas échéant, au centre de l'Etat côtier, ses positions selon un rythme dépendant des textes en vigueur dans la zone de pêche[4].

Le directeur départemental des affaires maritimes, au vu des informations transmises par le CSP Etel, convoque l'armateur et/ou le capitaine du navire afin de s'assurer qu'ils sont bien informés de la déficience de la balise et de leurs obligations de remise en état de la balise. Le capitaine et/ou l'armateur est également informé que tout nouveau départ en mer ne peut s'effectuer qu'une fois la balise réparée et après constat par le CSP Etel de la reprise des émissions[5].

La DDAM s'assure que l'arrêt des émissions n'est pas dû à une action volontaire de l'équipage, en vérifiant l'intégrité du système (GPS, informatique, antenne d'émission, alimentation électrique, câblage) et en vérifiant la position de l'interrupteur (marche / arrêt).

Tout constat d'un arrêt volontaire de la balise, hors le cas de l'arrêt dûment signalé dans un port, donne lieu à la rédaction d'un procès verbal de constatation.

5 - Cas particulier des cessations répétées d'émission :

En cas de défaillances techniques répétées ou d'interruption de longue durée des émissions (3 mois), le CSP Etel fait effectuer par le DDAM une enquête à bord du navire concerné, en présence du capitaine ou de l'armateur, afin d'une part de s'assurer du bon état de la balise et de tous ses périphériques[6], d'autre part de rappeler la réglementation. Lorsqu'il constate ces manques, il considère la balise comme étant en avarie.

[1] article 7 du règlement (CE) n° 2244/2003
[2] article 11 paragraphe 2 et article 12 paragraphe 1 du règlement (CE) n° 2244/2003
[3] article 12 paragraphe 2 du règlement (CE) n° 2244/2003
[4] article 11 paragraphe 1 du règlement (CE) n° 2244/2003
[5] article 11 paragraphe 2 du règlement (CE) n° 2244/2003 et article 6 du règlement (CE) n° 2347/2002 relatif aux espèces d'eau profonde
[6] article 12 paragraphe 1 du règlement (CE) n° 2244/2003

En cas de non-rétablissement de l'émission de la balise, le CSP transmet un nouvel avis tous les mois pendant les trois mois qui suivent.

Un rapport est adressé au CSP Etel dans les meilleurs délais. Si nécessaire, le matériel peut être emporté pour examen complémentaire, dans la mesure du possible en liaison avec l'opérateur satellite. Une attestation de saisie est remise au capitaine l'autorisant à quitter le port et à pêcher sans balise le temps de l'expertise[1].

A cette fin, les directeurs régionaux des affaires maritimes mandatent un expert chargé d'effectuer ces visites spéciales.

Le capitaine dont la balise aura été saisie émet des messages manuels de positionnement dans les mêmes conditions que si sa balise est en avarie.

En cas de découverte d'une infraction, le DDAM établit un constat mentionnant tous les faits relevés. Une attention particulière est portée sur les modalités pratiques de mise en œuvre de l'ingérence dans le système, le cas échéant. Le CSP Etel et la DPMA en sont destinataires.

B– L'utilisation des données à des fins de contrôle

Il convient, une fois le matériel installé à bord des navires et fonctionnant de manière réglementaire, d'analyser et d'exploiter les données recueillies à des fins de contrôle des activités de pêche non seulement dans les eaux communautaires mais aussi dans les eaux des pays tiers, en application de la loi du pavillon.

Dans ce cadre, le CSP met notamment en œuvre des plans de contrôle spécifiques, en particularisant[2] des zones de pêche, des navires particuliers, des classes de navires (tailles, engins, espèces cibles, etc.).

Le CSP tient à jour un registre des requêtes et des investigations faites par ses services dans la base SSN.

1 - Le suivi des navires dans les diverses zones de pêche :

La CSP s'assure aussi fréquemment que possible, et selon les délais prévus dans ces accords, que les navires français respectent la réglementation, notamment quant à l'accès aux zones de pêche soumises à interdiction ou à limitation, notamment dans les eaux territoriales (12 milles). Pour ce faire, la DPMA met à la disposition du CSP la liste à jour des navires titulaires de droits de pêche et les coordonnées précises des zones de pêche délimitées.

Le CSP analyse les pistes en cap et vitesse afin de réunir les éléments matériels permettant de détecter une action de pêche dans une zone interdite.

Le CSP [3] ou le CROSS référent territorialement compétent informe sans délai par télécopie le capitaine et l'armateur de l'intrusion du navire dans une zone interdite et lui demande de sortir de la zone concernée, à moins que le navire ne rallie un port se trouvant dans cette zone et hors le cas de force majeure dû par exemple à la situation météorologique.

Il appartient au CSP Etel de suivre l'activité des navires français dans les eaux des pays tiers ou dans les eaux soumises à conditions particulière d'accès (accords de pêches ratifiés par la France).

[1] voir annexe 6

[2] se référer à la méthodologie générale des contrôles et aux orientations thématiques du contrôle des pêches définies dans la circulaire DPMA/SDPM/C2006-9604 du 6 février 2006 établissant le programme de contrôle des pêches maritimes et des produits de la mer pour l'année 2006 et au paragraphe II-B-2) de la présente circulaire

[3] article 7 du règlement (CE) n° 2244/2003

Le CSP Etel tient à jour un état des démarches engagées à ce titre dans le cadre du suivi des accords de pêche. Il est transmis en début d'année pour l'année écoulée. Cet état, qui peut être informatisé, comprend les réponses éventuelles des capitaines concernés[1].

2 - Contrôle croisé avec les données des journaux de bord :

Les données brutes issues des journaux de bord peuvent être utilisées à des fins de contrôle croisé. Le cas échéant, les données communiquées par les criées pourront utilement être prises en compte.

Les journaux de bord doivent mentionner les zones de pêche et les jours de l'activité. Les agents en charge de l'exécution des contrôle, lors d'une inspection, vérifient la compatibilité entre les données inscrites sur les journaux de bord et l'activité du navire connue par le SSN.

Les données résultant du SSN sont obtenues par les inspecteurs auprès des CROSS référents territorialement compétent.

De manière systématique lors de la préparation d'une inspection d'un navire, l'inspecteur devra récupérer les données SSN afin de les comparer aux données enregistrées dans le journal de bord. Il pourra également être fait des comparaisons a posteriori, après remise des feuillets par le pêcheur aux services des affaires maritimes.

En cas de passage dans une zone où la pêche est autorisée, la durée de la pêche et la vitesse du navire seront examinées afin de s'assurer que les mentions du journal de bord sont du domaine du possible (exemple : une seule position dans une zone autorisée, avec inscription de captures dans ladite zone peut laisser penser à une absence réelle de capture dans ce secteur mais à une pêche dans une zone adjacente où les quotas sont fermés).

Toute anomalie constatée fait l'objet d'un procès verbal pour tenue incorrecte du journal de bord. L'ensemble des données issues du SSN et matérialisant l'infraction est joint à la procédure. Le CSP [2] Etel et le CROSS référent territorialement compétent sont systématiquement mis en copie de la procédure.

3 - Contrôle croisé avec les données issues des messages d'effort de pêche et des préavis de débarquement :

Les capitaines des navires français ou étrangers ont l'obligation, dans certaines zones de pêche, d'informer le CSP[3] Etel de leur activité, notamment de leurs entrées et sorties de zone ou de port. Ces données sont transmises par télécopie, fax, par messagerie électronique au CSP [4] Etel.

Le CSP Etel procède par sondage à un croisement des données issues de ces déclarations avec les données SSN. Ces vérifications ciblent prioritairement les navires connus ou suspectés de fraude en matière de captures ou débarquant de manière exceptionnelle dans un port, ainsi que les navires n'ayant pas émis de préavis de débarquement, alors qu'ils y étaient soumis, lors d'escales précédentes. Ce type d'information peut être connu par exploitation des données SSN ou par les ventes en criées.

4 – Contrôle des navires soumis à préavis de débarquement

Le CSP surveille les navires étrangers entrant dans les ports français et les navires français soumis à préavis de débarquement. Lorsqu'un navire entre dans un port sans effectuer de préavis, le CSP en informe le CROSS référent territorialement compétent et le service des affaires maritimes du port concerné.

[1] voir annexe 2
[2] article 7 du règlement (CE) n° 2244/2003
[3] article 7 du règlement (CE) n° 2244/2003
[4] article 7 du règlement (CE) n° 2244/2003

III^{EME} PARTIE : CONSTATS D'INFRACTIONS ET SANCTIONS :

La réglementation communautaire qualifie d'infraction grave l'absence délibérée de transmission des informations relatives aux mouvements des navires et invite les Etats à prendre des sanctions adéquates. En ce qui concerne la pêche des espèces d'eau profonde, le non-respect répété des obligations d'émission et le fait de sortir d'un port sans balise en bon état de fonctionnement sont également considérés comme des comportements qui enfreignent gravement les principes de la politique commune de la pêche[1].

La liste des sanctions envisagées ci-dessous n'est pas nécessairement exhaustive.

A – Le maintien à quai

La réglementation communautaire prévoit qu'un navire n'est pas autorisé à appareiller sans balise de positionnement[2] et que l'Etat membre prend des mesures immédiates pour empêcher les navires trouvés en flagrant délit d'infraction grave de poursuivre leur activité[3]. Le décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime (article 3) indique de son côté que la pêche s'exerce conformément à la réglementation communautaire.

Par conséquent, il appartient au DDAM d'ordonner le maintien à quai d'un navire non équipé d'une balise ou dont la balise ne fonctionne pas. Toute décision en ce sens fait l'objet d'une information si possible préalable de la DPMA et du CSP Etel.

B - Les sanctions administratives

Le DDAM compétent instruit la procédure de sanction administrative conformément à la circulaire conjointe DPMA/DAM n°C2006-9608 du 2 mars 2006 qui détaille la mise en œuvre dans les régions littorales des sanctions administratives prévues par l'article 13 du décret-loi du 9 janvier 1852 modifié.

L'autorité judiciaire est systématiquement informée des procédures engagées.

C – Les données SSN à joindre aux procédures

Il convient de ne joindre aux procédures judiciaires que des documents validés par le CSP Etel, sur papier, portant la date d'extraction, la signature et le cachet du directeur ou de son représentant, afin d'attester l'absence de modification des données lors des traitements ultérieurs.

Ces données pourront aussi être enregistrées sur support magnétique ou numérique protégé en écriture et intégrant l'identité, le service d'origine des informations et la date de l'enregistrement.

D - Les autorités chargées de constater les infractions relatives au SSN

1– Plans de contrôle des navires à partir des aéronefs

L'aéronef effectue pour le CSP une tenue de situation surface *(reporting)*. En cas d'infraction relative au SSN, le commandant de bord de l'aéronef constate l'infraction et dresse le procès verbal.

[1] article 6 paragraphe 3 du règlement (CE) n° 2347/2002 relatif aux espèces d'eau profonde
[2] article 4 du règlement (CE) n° 2244/2003
[3] article 25 paragraphe 5 du règlement (CE) n° 2371/2002

2- Inspections des navires en mer ou au débarquement

Selon le cas le commandant du patrouilleur ou le chef de l'équipe de visite lors des inspections au débarquement constate l'infraction et dresse le procès verbal.

3- Autres cas

Dans tous les autres cas, le CSP constate l'infraction et dresse le procès verbal, qu'il transmet à la DDAM compétente. En cas de difficulté particulière dans les situations citées aux paragraphes précédents, le CSP peut en tant que de besoin constater l'infraction et dresser le procès verbal.

E – Suivi des infractions

Les DDAM reçoivent copie des procès-verbaux. Ils tiennent à jour le tableau mis en annexe 8, qu'elles transmettent au début de chaque mois à la DPMA et au CSP.

IV^{EME} PARTIE : LES FONCTIONS SPECIFIQUES DU CSP ETEL:

Conformément à la réglementation communautaire en vigueur[1], le centre national de surveillance des pêches situé à Etel est chargé des missions suivantes, dans le cadre de la mise en œuvre du système de surveillance des navires (SSN) :

- assurer la gestion, la veille et l'exploitation du système de surveillance des pêches par satellite (VMS);
- Centraliser, exploiter et diffuser les préavis de débarquement et les relevés d'effort de pêche;
- analyser, rapprocher et recouper les données relatives au VMS, aux relevés d'effort de pêche et aux préavis de débarquement ;
- être le correspondant du centre de contrôle des pêches de l'Agence communautaire de contrôle des pêches et des centres de contrôle des autres Etats membres de l'Union ou des Etats parties à l'une des conventions internationales signées par la France, échanger des informations utiles avec ces centres ;
- fournir en temps réel aux services littoraux et aux CROSS référents un appui technique relatif aux textes applicables, aux procédures, aux techniques de pêche ou aux espèces.

Dans ce cadre, il est plus particulièrement chargé des missions suivantes :

A – Suivi des installations des balises

Le CSP Etel gère le fichier des navires équipés ou devant être équipés de balise SSN. Pour les navires communautaires, il met à jour les informations contenues dans le fichier de la flotte de pêche communautaire.

L'armateur (ou à défaut le capitaine) est seul responsable de l'installation et de l'activation de la balise SSN à bord de son navire.

B - Suivi des avaries

Le CSP Etel surveille l'état de fonctionnement des balises installées sur les navires.

[1] Règlement (CEE) n° 2847/93 du 12 octobre 1993, modifié, instituant un régime de contrôle de la politique commune des pêches et règlement n° 2244/2003 du 18 décembre 2003 établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires par satellite.

Le CSP tient à jour un état relatif à l'état de la flotte au regard du SSN ; cet état est transmis chaque trimestre à la DPMA, aux CROSS référents et aux DDAM territorialement compétents.

C - Compte rendu semestriel

Le CSP Etel prépare le compte rendu semestriel destiné à la Commission européenne sur l'activité de surveillance des navires de pêche par satellite. Cette proposition est transmise à la DPMA pour validation et transmission à la commission.

Cet état[1] comporte le nombre de navires français ou étrangers suivis, le nombre de positions reçues et transmises, la liste des navires dont la balise est en avarie depuis plus de trois mois ou ayant connu plus de trois avaries dans l'année, et les actions entreprises contre ces navires pour assurer le respect de la réglementation.

A cette fin, il est nécessaire que chaque service des affaires maritimes informe le CSP Etel de tous les évènements utiles à l'établissement de cet état statistique, et en particulier de la gestion des messages d'avaries qu'ils reçoivent et notamment des causes des non émissions des balises (navire restant à quai en attente d'un changement de propriétaire), permettant de faire passer ce navire de la catégorie "avarie" à "navire à quai".

ANNEXES :

1 - délimitation des zones de compétence territoriales de surveillance des CROSS
2 - état statistique annuel des intrusions de navires dans des zones interdites
3 - rapport semestriel établi par le CROSS Etel
4 - demande d'enregistrement de la balise par le CROSS Etel
5 - modèle de récépissé d'enregistrement de la balise SSN
6 - attestation de saisie du matériel SSN
7 – modèle de signalement de cessation des réceptions des données SSN
8 - suivi statistique des infractions SSN et suites données

Le directeur des affaires maritimes	**Le directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture**

[1] voir l'annexe 3

Annexe 1
Compétences géographiques des CROSS référents pour le suivi de l'activité des navires de pêche par satellite

Référence : Procédure globale de surveillance des pêches des centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance en mer (CROSS)

Chacun des centres référents territorialement compétents pour la pêche (CROSS référents) suit l'activité des navires de pêche, français ou étrangers, se trouvant dans les eaux sous juridiction ou souveraineté française, indiquées ci-dessous:

CROSS GRIS-NEZ : Mer du Nord et Manche orientale et centrale jusqu'à la limite du département de la Manche au point se trouvant sur la côte de Cornouaille britannique à 4° ouest.

CROSS ETEL : Manche occidentale et Atlantique, depuis la limite de compétence du CROSS GRIS-NEZ jusqu'à la frontière espagnole.

CROSS LA GARDE : Mer Méditerranée

CROSS REUNION : Océan indien, Antarctique, Océan Atlantique depuis les côtes de l'Antarctique jusqu'au parallèle 30 ° sud

Le CSP assure le suivi de l'activité de tous les navires de pêche sous pavillon français se trouvant dans les zones sous juridiction ou souveraineté étrangère.

Des accords opérationnels de transmission de données SSN peuvent être conclus entre le CROSS Etel et les CROSS référents ou les services des affaires maritimes non équipés de postes VISION (par exemple Guyane, Antilles, Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie) permettant le suivi de l'activité des navires dans les régions dont ils ont la charge.

Annexe 2
état statistique annuel
DES INTRUSIONS DE NAVIRES DANS DES ZONES INTERDITES

A transmettre à la DPMA
pour le 1er février de l'année n+1

CROSS

PERIODE CONCERNEE :

NOMBRE D'ALERTES

DATES
NOM DES NAVIRES
PAYS CONCERNES
CAPITAINE INFORME OUI NON
SI NON POURQUOI
REPONSE DONNEE OU JUSTIFICATION
ETAT CONCERNE INFORME
PAR QUI
REACTION DE CET ETAT
REACTION DU NAVIRE CONCERNE

circulaire DPMA/SDPM/C……. du……. 2005 relative au suivi des navires de pêche par SSN

Annexe 3
Rapport semestriel sur le fonctionnement du SSN

Bilans des connexions

Le bilan des connexions réalisées :

FMC	Adresses X 25	Liaisons
Grande-Bretagne		
Irlande		
Finlande		
Suède		
Danemark		
Allemagne		
Pays-Bas		
Belgique		
Espagne		
Italie		
Grèce		
Portugal		
Iles Féroé		
Norvège		
Secrétariat NEAFC		
Secrétariat NAFO		
Angola		
Groenland		
Madagascar		
Seychelles		

Suivi satellite des navires français

- nombre de navires français équipés par catégories de taille (15 – 18 mètres, 18 – 24 mètres, plus de 24 mètres)
- nombre de navires exemptés

Suivi satellite des navires étrangers, ventilé par Etat

- nombre de navires
- nombre de positions reçues

Gestion des avaries des systèmes embarqués et du F.M.C. FRANCE

- nombre de navires français en avarie durant la période
- nombre de navires français en avarie durant plus de trois mois, cause des avaries
- nombre de navires français ayant eu 3 plus d'avarie depuis un an (période glissante), cause des avaries

suivi des avaries et actions des services

Ventilation par sous zones FAO :

Contrôle de l'application de la réglementation communautaire

Annexe 4
Demande d'enregistrement d'une balise SSN

FICHE A L'ATTENTION DES PROFESSIONNELS

UNION EUROPENNE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MODELE POUR TOUTE INSTALLATION DE BALISE VMS

Fiche d'information obligatoire

LOCALISATION DES NAVIRES DE PECHE PAR SATELLITE
à retourner au CROSS Etel :
Adresse : CROSS Etel - CROSS - Av Louis Bougo - 56410 ETEL
Télécopie: 02-97-55-23-75

Référence : circulaire DPMA/SDPM/C2005-9605 du 14 mars 2005 relative à l'aide financière communautaire à l'équipement de certains navires de pêche en système de surveillance par satellite.

Information concernant l'exploitant du navire :

Nom : _____ Prénom : _____
Adresse :_____
_____
Téléphone : _____
Télécopie : _____
Adresse électronique : _____@_____

Informations concernant le navire :

Numéro d'immatriculation : _____
Quartier d'immatriculation :_____ Nom du navire : _____
Longueur hors tout (m) : _____ Longueur entre perpendiculaire (m) : ____
Puissance de propulsion: _____kW Jauge Londres : _____ UMS
Indicatif Radio: _____
Numéro(s) d'appel du navire (téléphone, fax, télex) et adresse électronique :
_____
_____
_____

.../...

METLTM - Fiche information navire - Ce document est destiné à renseigner la base de données pour utilisation dans le cadre de la localisation des navires de pêches par satellite afin de satisfaire à la réglementation européenne.

Caractéristiques de la balise et de l'abonnement :

Date de l'achat : _____

Type de Balise :

☐ **Argos** : joindre les caractéristiques de l'abonnement.

numéro d'identification de la balise (sur 5 chiffres) _____

☐ **Emsat** : joindre les caractéristiques de l'abonnement.

numéro : _____

☐ **Inmarsat C**[1] : joindre les caractéristiques de l'abonnement.

identifiant DNID : _____

N° de membre dans le DNID : _____

Code d'accès à la boîte à lettre :

Username : _____

Password : _____

Numéro Inmarsat (9 chiffres) : _____

☐ **Autres**[2] : joindre les caractéristiques de l'abonnement.

Nom et adresse de l'opérateur :

_____

_____

Fait à _____ le _____

Signature :

[1] Dans le cas de l'opérateur Inmarsat, il est de la responsabilité du pêcheur de :

- Prendre un abonnement spécifique pour l'administration de type « Data report » auprès de l'une des stations terriennes suivantes : France Télécom (Aussaguel) ; British Telecom ; Station 12 (Hollande) ou Telenor (Norvège).
- Demander à la station une fréquence de "Data report" d'une heure
- Demander à la station un format de sortie des données de type "binaire"

[2] Dans le cas d'un opérateur autre que ceux donnés dans le document, il est de la responsabilité du pêcheur de s'assurer que le CSP Etel est en mesure de recevoir les informations en provenance de cet opérateur.

Annexe 5
Récépissé d'enregistrement SSN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

de la part de **CSP FRANCE**
(CROSSA ETEL)

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

Direction Régionale
des Affaires Maritimes
de Bretagne
Centre Régional
Opérationnel
de Surveillance
et de Sauvetage
Atlantique

Télécopie

Destinataire :
Exploitant du navire :
N° de Fax :

Copie :
Service des Affaires Maritimes rattaché
N° de Fax

Etel, le

CONCERNE TOUTE INSTALLATION DE BALISE

Modèle

Objet : Equipement SSN (VMS, Suivi des Navires de Pêche par Satellite) du navire……immatriculé…….

Réf : Circulaire DPMA/SDPM/C2005-9605 du 14 mars 2005 relative à l'aide financière communautaire à l'équipement de certains navires de pêche en système de surveillance par satellite.

- **Votre fiche d'information du :**

RECEPISSE D'ENREGISTREMENT SSN
(Ce document doit être joint à la demande de remboursement de la balise de positionnement par satellite)

Suite à la réception de votre fiche d'information reçue au CSP ETEL le .. .. / .. .. / .. .. concernant l'équipement SSN (VMS) du navire cité en objet, celui-ci est à présent enregistré dans la base de données et suivi par satellite.

Centre de Surveillance des Pêches
CROSSA ETEL

affaires maritimes
' Louis Bougo-BP 48-56410 ETEL/tél 02 97 29 34 27/fax 02 97 55 23 75/
email:csp-france.cross-etel@equipement.gouv.fr

Annexe 6
Attestation de saisie du matériel de positionnement par satellite

Vu le règlement (CE) n° 2244/2003 du 18 décembre 2003 de la Commission établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires par satellite, et en particulier son article12 paragraphe 1er,

Nous, soussignés, *(nom, grade et fonction de l'agent)*…….. attestons que le matériel de positionnement par satellite du navire *(nom du navire)*……, immatriculé …….. a été saisi par nos soins le *(date de l'enlèvement du matériel)*…….. aux fins d'enquête prévues par le règlement susmentionné.

Le matériel saisi consiste en *(cocher les cases)* :

☐ - terminal informatique
☐ - antenne d'émission
☐ - antenne de réception GPS
☐ - câbles (préciser lesquels)

Le matériel saisi sera rendu au navire le…….. au plus tard. Il devra être réinstallé et opérationnel dans le délai d'une semaine.

Conformément au règlement susmentionné, le navire (nom du navire)……. immatriculé…….. est autorisé à quitter le port et à pêcher sans sa balise de positionnement par satellite.

Le capitaine devra transmettre des messages de positionnement par télécopie ou par tout autre moyen de communication accepté par le centre de surveillance des pêches français (CROSSA Etel) selon la période prévue par la réglementation, dans les mêmes conditions qu'en situation d'avarie de balise.

Le centre de l'Etat côtier dans lequel le navire pêchera, le cas échéant, sera rendu également destinataire de ces messages par le capitaine du navire.

Signature et cachet de l'agent

Date et signature du capitaine du navire :

Copie : CSP Etel

Annexe 7
signalement de cessation des réceptions des données SSN

NOUVEAU MODELE GENERAL

Il existe d'autres types de messages avaries

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

De la part de **C S P / F M C E T E L**

Ministère
des Transports
de l'Equipement
du Tourisme
et de la Mer

Direction Régionale
des Affaires Maritimes
de Bretagne

Centre
Opérationnel
de Surveillance
et de Sauvetage
Atlantique

télécopie

Navire	Immatriculation
N° Fax	N° télex
Copie :	
Armateur	N° télécopie
S.A.M. du port d'immatriculation du navire	
Opérateur	N° télécopie

INMARSAT :05.56.83.13.05

ARGOS / M. Combes:
05 61 39 47 85

EMSAT / M. De Balbine
: 01 53 98 31 90

Etel, le

Réf : Article 11 du règlement (CE) n° 2244/2003 du 18 décembre 2003
établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires de pêche par satellite.

CETTE TELECOPIE NE RESULTE PAS D'UNE INQUIETUDE PORTANT SUR LE NAVIRE

Bonjour,

Vous informe que le **CSP / FMC ETEL** ne reçoit plus de position de votre navire par le système de surveillance des navires par satellite (V.M.S.)

Dernière localisation reçue le : à : T.U.
Dernière position connue :

Vous demande de vérifier votre installation et / ou de contacter votre opérateur.

Vous devez **IMPERATIVEMENT** transmettre par message écrit la position du navire, avec date / heure, **TOUTES LES 4 HEURES** au **FMC ETEL** et au **FMC ETRANGER** dont vous fréquentez la zone économique exclusive tant que le dysfonctionnement persiste en précisant dans le message " V.M.S. 4 HOURS REPORT".

Au terme de votre marée, votre navire n'est autorisé à appareiller qu'avec une installation en état de bon fonctionnement.

Vous serez informé de la reprise de réception de position de votre navire.

Le dysfonctionnement de la balise VMS peut être santionné par une amende administrative et un retrait de la licence (ref. article 13 du décret-loi du 09 janvier 1852 modifié)

Salutations.
CSP / FMC ETEL

affaires maritimes

Avenue Louis Bougo - BP 48 - 56410 ETEL
Tél : 02 97 29 34 27 / Fax : 02 97 55 23 75 / Télex 951892
Mél : CSP-FRANCE.CROSS-Etel@equipement.gouv.fr

Annexe 8
suivi statistique des infractions SSN et suites données (modèle)

Navire	Date	Position	Description infraction	Procédure engagée					Décision de l'autorité administrative (DRAM 4) ou de l'autorité judiciaire			
				N° PV ouvert contre le contrevenant	Maintien à quai (OUI/NON)	Procédure administrative engagée (OUI/NON)	Date d'ouverture de la procédure (avis DDAM)	Procureur informé le :	Entité	N° procédure	Date décision	Description sanction