Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DE L'ALIMENTATION, DE LA PÊCHE, DE LA RURALITE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

| | |
|---|---|
| **Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture**<br>**Sous-direction des ressources halieutiques**<br>Bureau du Contrôle des Pêches<br>3, place Fontenoy, F-75007 PARIS<br><br>Suivi par : Matthias Bigorgne<br>☎: 01 49 55 60 43<br>🖷: 01 49 55 82 00 | **NOTE DE SERVICE**<br>**DPMA/SDRH/N2011-9644**<br>**Date: 06 juillet 2011** |

Date de mise en application : immédiate
Nombre d'annexe : 1

Le directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture
à
*Destinataires in fine*

**Objet :** Procédures de déroutement et de saisie des navires de pêche.

**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°1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ;
Règlement (CE) n°1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ;
Règlement d'exécution (UE) n°404/2011 de la Commission du 8 avril 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n°1224/2009 ;
Code rural et de la pêche maritime, livre IX ;
Décret n°84-846 du 12 septembre 1984 fixant les modalités d'application de la loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 relative au régime de la saisie et complétant la liste des agents habilités à constater les infractions dans le domaine des pêches maritimes.

**Résumé :** Cette circulaire précise la mise en œuvre des procédures de déroutement et de saisie des navires de pêche.

**MOTS - CLES: DEROUTEMENT, SAISIE, INFRACTIONS GRAVES**

| **Destinataires** | |
|---|---|
| Pour exécution :<br><br>Messieurs les directeurs interrégionaux de la mer<br>Messieurs les directeurs de la mer<br>Mesdames et messieurs les directeurs départementaux des territoires et de la mer<br>Messieurs les directeurs des CROSS Etel, La Réunion et Antilles-Guyane | Pour information :<br><br>Monsieur le Secrétaire général de la mer<br>Ecole des affaires maritimes/CFDAM<br>Direction des affaires maritimes (bureau AM3)<br>Direction des affaires criminelles et des grâces<br>Etat major de la marine (bureau AEM)<br>Direction générale des douanes et des droits indirects – (bureau D2) |

# SOMMAIRE

**I. Objet ..... 2**

**II. Cadre légal et réglementaire..... 2**

**III. Dispositions relative à la procédure de déroutement et de saisie d'un navire ..... 3**

3.1. Cas de déroutement d'un navire et procédure à suivre.....3

3.1.1 Déroutement suite à la constatation d'une infraction grave.....3

3.1.2. Déroutement suite à une suspicion d'infraction grave.....5

3.2. Inspection au port.....6

**IV. Informations des autorités en cas de déroutement ou de saisie d'un navire étranger ..... 6**

**V. Cas ne conduisant pas au déroutement ou à la saisie d'un navire étranger.. 6**

**VI. Annexe 1 : Logigramme récapitulatif en cas de constat d'infraction ..... 7**

## I. Objet

L'entrée en vigueur du livre IX du code rural et de la pêche maritime (CRPM) ainsi que des règlements (CE) n°1005/2008 et n°1224/2009 a entraîné plusieurs modifications majeures dans l'exercice du contrôle des pêches.

**Il apparaît donc nécessaire de clarifier et de rappeler le cadre et les principes de la procédure de déroutement et de saisie qui ici visent spécifiquement les navires étrangers mais qui peuvent également s'appliquer :**

**- aux navires français,**

**- à tout navire autre que navire de capture dès lors qu'il est impliqué dans une activité de pêche au sens du règlement (CE) n°1224/2009 du 20 novembre 2009 et du règlement (CE) n°1005/2008 du 29 septembre 2008 ainsi que des règlementations des organisations régionales de gestion des pêches.**

## II. Cadre légal et réglementaire

L'ordonnance n°2010-462 du 6 mai 2010 créant un livre IX du code rural relatif à la pêche maritime et à l'aquaculture marine a emporté abrogation explicite de la loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 relative au régime de la saisie (à l'exception de son article 13).

Ces dispositions législatives ont été remplacées dans l'essentiel par les articles L 943-1 et suivants du code susmentionné. L'article L 943-10 dispose qu'un décret en Conseil d'Etat précisera les modalités d'application de ces dispositions. Un nouveau décret a donc vocation à être édicté dans les mois à venir pour tirer pleinement les conséquences de l'adoption du livre IX.

**Cependant, un décret d'application existe déjà : le décret n°84-846 du 12 septembre 1984 pris pour application de la loi de 1983 évoquée précédemment.**

En effet, l'abrogation d'une loi n'entraîne pas automatiquement celle des règlements qui ont été pris pour son application « *dès lors qu'ils ne sont pas remplacés et tant qu'ils ne sont pas inconciliables avec la nouvelle législation* » (CE, Ass., 16 avril 1943, Lanquetot).

**Seules les dispositions dudit décret devenues contraires aux nouvelles prescriptions du Code ne peuvent être appliquées en l'état** (exemple : la référence au juge d'instance, remplacé aujourd'hui en cette fonction par le juge des libertés et de la détention).

**Par ailleurs, la référence au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes (DDAM/DIDAM) a été clairement abrogée et remplacée par celle de directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM) en métropole et celle de directeur de la mer (DM) outre-mer.**

Le décret n°2009-1484 relatif aux directions départementales interministérielles, et notamment en son article 20 précise : "*Dans tous les textes réglementaires et actes individuels en vigueur qui les mentionnent, les références [...] aux directions départementales et interdépartementales des affaires maritimes [...] sont remplacées par des références aux directions départementales interministérielles mentionnées à l'article 2 qui sont chargées des missions définies aux articles 3, 4 et 5 antérieurement exercées par les services déconcentrés mentionnés ci-dessus" ;* et le dernier alinéa de l'article 3 du même décret dit pour droit que *"Dans les départements du littoral, la direction départementale des territoires et de la mer est chargée en outre de mettre en œuvre la politique de la mer et du littoral, y compris en ce qui concerne la pêche maritime et les cultures marines".*

Le décret n°2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'Etat dans les départements et régions d'outre-mer, à Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon et particulièrement son article art 36 paragraphe VII précise également : « *Dans tous les textes réglementaires et actes individuels en vigueur pour les départements et régions d'outre-mer et Mayotte qui les mentionnent au titre des missions définies à l'article 11 du présent décret, les références à la direction régionale des affaires maritimes, à la direction départementale des affaires maritimes et au service des affaires maritimes de Mayotte sont remplacées par la référence à la direction de la mer. Dans tous les textes réglementaires et actes individuels en vigueur pour les départements et régions d'outre-mer et Mayotte qui les mentionnent au titre des missions définies à l'article 11 du présent décret, les références au directeur régional des affaires maritimes, au directeur départemental des affaires maritimes et au chef du service des affaires maritimes de Mayotte sont remplacées par la référence au directeur de la mer* »

**Désormais, l'expression DDAM du décret de 1984 peut donc être considérée comme caduque.**

# III. Dispositions relative à la procédure de déroutement et de saisie d'un navire

## 3.1. Cas de déroutement d'un navire et procédure à suivre

### 3.1.1 Déroutement suite à la constatation d'une infraction grave

Le déroutement d'un navire doit en principe être justifié **par la constatation en mer (par un moyen nautique ou aérien) que le capitaine du navire et/ou toute autre personne à bord a commis une ou plusieurs infractions graves (délits)** à la réglementation des pêches internationale, communautaire ou nationale, et particulièrement dans les cas suivants visés par **le code rural et de la pêche maritime, le règlement (CE) n°1224/2009 du 20 novembre 2009 et son règlement d'exécution (UE) n°404/2011 du 8 avril 2011 ainsi que le règlement (CE) n°1005/2008 du 29 septembre 2008 :**

**- <u>infractions visées aux articles L 945-1, L 945-2 et L 945-3 du code rural et de la pêche maritime qui comportent entre autres</u> :**

- l'obstacle ou la tentative d'obstacle au contrôle des pêches en mer,
- la pêche dans les eaux françaises sans détention de la licence ou de l'autorisation de pêche obligatoire au regard de l'activité exercée,
- la dissimulation de captures (au regard de la réglementation qui est attachée aux captures et aux quantités).

**- <u>infractions visées à l'article L 945-4 du code rural et de la pêche maritime, aux articles 84 et 90 du règlement CE n°1224/2009 et à l'article 42 du règlement n°1005/2008 qui comportent entre autres</u> :**

- le non-respect des obligations déclaratives attachées au journal de pêche et au système de positionnement lorsque ce non-respect présente un caractère de gravité de par les informations non déclarées notamment celles relatives aux captures et à leurs quantités ou de par leur répétition s'agissant des données de position,
- la pêche ou la détention d'espèces pour lequel le navire ne possède pas de droit ou ne faisant pas la taille/poids minimal (au regard de la réglementation qui est attachée aux captures et aux quantités détenues),
- la pêche ou la détention d'engin de pêche ou de dispositif prohibé (notamment lorsque le navire ne possède pas d'autre engin de pêche règlementaire à bord et au regard des captures à bord),
- le transbordement en mer de captures (au regard de la réglementation qui est attachée aux captures et aux quantités détenues),
- le non-enregistrement de captures régulées pour des quantités supérieures à 500 kg ou à 10% calculées en pourcentage des chiffres du journal de pêche (au regard de la réglementation qui est attachée aux captures et aux quantités détenues),
- la pêche dans une zone interdite (au regard de la réglementation qui est attachée à la zone et aux quantités détenues).

**Les cas visés ne sont pas exhaustifs et sont à apprécier au regard des circonstances propres à chaque contrôle ainsi que le cas échéant des accords bilatéraux de contrôle passés entre la France et des Etats tiers et dont le bureau du contrôle des pêches tient informé les services.**

**Un décret en Conseil d'Etat définissant les infractions graves est en cours d'élaboration et viendra préciser notamment la notion d'infraction grave.**

Le déroutement du navire est alors proposé au DDTM ou au DM du port d'accueil par le service en charge du contrôle opérationnel du moyen dans la zone concernée.
**Il permet, en plus, pour un navire battant pavillon étranger, de garantir par la saisie du navire, l'exécution des sanctions susceptibles d'être prononcées ultérieurement par les juridictions judiciaires ou administratives.**

Lorsque le déroutement concerne un navire français, le DDTM du port d'immatriculation devra être également informé.

**Tout déroutement de navire étranger suite une infraction grave constatée à bord ou toute constatation d'infraction grave à bord d'un navire étranger doit obligatoirement donner lieu à la saisie du navire, qui seule peut permettre légalement de garantir l'exécution des sanctions judiciaires ou administratives.**

**La saisie doit être également prononcée à l'encontre de navires français présentant des garanties de représentation insuffisantes (armement dont l'établissement principal n'est pas situé en France, capitaine étranger ne résidant pas en France, navire ne fréquentant pas les ports français). En aucun cas, la saisie des captures ou des engins ne peut se substituer à la saisie du navire car elle constitue seulement une mesure accessoire susceptible d'être infirmée par décision judiciaire ou administrative.**

**La saisie des engins interdits en tout temps et en tout lieu ainsi que celle des captures contrevenant gravement aux règles relatives de la politique commune de la pêche ou à celles des organisations régionales de pêche demeurent également obligatoires.**

**Seuls le DDTM (ou son intérimaire dûment désigné) et ses adjoints ou le DM (ou son intérimaire dûment désigné) et ses adjoints sont autorisés à ordonner le déroutement (articles L943-2 et L. 951-3 du CRPM) et à effectuer la saisie du navire à peine de nullité de la procédure.**

**Dans le cas de constatation d'une infraction, l'ordre de déroutement fait basculer l'opération de police administrative dans une opération de police judiciaire et ne nécessite pas l'information immédiate du procureur de la République. Dès lors, l'accord du capitaine n'est plus requis pour faire procéder au déroutement vers le port désigné par l'autorité compétente : l'article L 942-5 du CRPM s'applique et non plus l'article L 941-4 du CRPM.** Néanmoins, il est de bonne politique que le DDTM ou le DM informe le procureur de la République en liaison avec la demande de concours effectuée auprès de la gendarmerie maritime afin de faire procéder à l'audition du capitaine du navire dérouté ou de toute autre personne pouvant être liée à l'infraction constatée. Le DIRM doit être également simultanément informée en cas de déroutement ou de saisie d'un navire étranger, à l'effet le cas échéant de déclencher une procédure administrative.

L'ordre de déroutement doit être établi **par écrit et motivé** (notamment avec la référence aux infractions) et **être ensuite notifié au capitaine du navire concerné avec remise d'une copie ou le cas échéant à toute personne pouvant être responsable du navire** et par tous moyens. **L'appréhension préalable du navire n'est pas obligatoire** (article 2 du décret n°84-846) **mais est recommandée dans les cas d'absence de coopération du capitaine du navire** (en référence à l'infraction visée à l'article L 945-1 du CRPM).

Une fois le navire à quai, l'autorité compétente dresse procès-verbal de la saisie. Il convient d'être attentif **au respect du délai de saisie à compter de la date et de l'heure de l'appréhension** (article L 943-1 du CRPM : 3 jours ouvrés qui s'entend du lundi au vendredi hors jour férié - sauf stricte exception) et de celui concernant **la transmission de la requête de confirmation de la saisie au juge des libertés et de la détention** (article L 943-4 du CRPM : 3 jours ouvrés à l'issue de la décision de saisie).

Compte tenu de la récente habilitation des juges des libertés et de la détention à se prononcer sur les cas de saisie de navire et de la procédure très particulière à suivre (article L 943-5 du CRPM)**, il convient également de sensibiliser ces magistrats sur la procédure de saisie d'un navire et particulièrement sur le délai rigoureux à respecter concernant le délai dans lequel le juge doit rendre son ordonnance (**article L 943-4 du CRPM : 6 jours à compter de l'appréhension ou de la saisie).

Il faut noter qu'en cas d'absence de décision par le juge de libertés et de la détention ou de décision outrepassant le délai légal ou bien encore de décision levant la saisie sans versement d'une caution, **la procédure n'est pas entachée sur le fond** (bien que l'exécution de la sanction ne soit plus garantie) **Cette procédure doit donc être poursuivie devant la juridiction judiciaire ou l'autorité administrative.**

### 3.1.2. Déroutement suite à une suspicion d'infraction grave

Le déroutement d'un navire peut également s'envisager en cas de **suspicion fondée sur un faisceau d'éléments convergents que le capitaine du navire et/ou toute autre personne à bord a commis une ou plusieurs infractions graves** à la réglementation des pêches internationale, communautaire ou nationale **et que la poursuite du contrôle nécessite le retour au port du navire.**

Dans ce cas, **l'accord du capitaine demeure nécessaire** conformément à l'article L 941-4 du CRPM et **il est fortement recommandé d'enregistrer formellement cet accord** soit dans le rapport d'inspection contresigné par le capitaine (rapport SATI) soit dans un document ad hoc signé par le capitaine avec remise d'une copie.

**Aucun ordre formel de déroutement n'est nécessaire.**

### 3.2. Inspection au port

**Il convient ici de souligner que, s'agissant d'un navire battant pavillon étranger, la constatation de ces mêmes infractions lors d'un contrôle au port doit également donner lieu à une saisie aux mêmes fins de garantie évoquée précédemment.**

## IV. Informations des autorités en cas de déroutement ou de saisie d'un navire étranger

Lorsqu'il s'agit d'un navire de pêche battant pavillon étranger, **l'Etat du pavillon**, selon les modalités prévues par les procédures nationales et suivant, le cas échéant, celles prévues par l'accord bilatéral de contrôle entre la France et cet Etat (et qui seront précisées ultérieurement par le bureau du contrôle des pêches), **doit être informé sans délai du déroutement du navire ou de la saisie au port du navire ainsi qu'ultérieurement des suites données à ce déroutement, à cette saisie et aux infractions constatées. L'information de l'Etat du pavillon revient au service en charge du contrôle opérationnel dans la zone concernée. Les autorités compétentes (DDTM/DM/DIRM) doivent donc informer sans délai ce service des suites données au déroutement, à la saisie et aux infractions.**

**Dans tous les cas et dans les plus brefs délais, le bureau du contrôle des pêches de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture doit également être informé** de toute opération de déroutement ou de saisie d'un navire étranger ainsi que des suites données au déroutement, à la saisie et aux infractions avec copie des jugements ou arrêts.

## V. Cas ne conduisant pas au déroutement ou à la saisie d'un navire étranger

Dans le cas de la constatation d'une **infraction estimée non grave** ou dans un cas entrant dans le cadre d'un accord bilatéral de contrôle entre la France et un pays tiers, **il peut être envisagé conformément à l'article 86 du règlement (CE) n°1224/2009 s'agissant d'un navire communautaire ou par le biais d'une entraide judiciaire s'agissant d'un navire d'un Etat tiers, de transférer la procédure d'infraction à l'Etat du pavillon pour suite à donner, transfert que celui-ci doit cependant accepter.**

**Dans ce cas, l'unité de contrôle doit établir sans délai un procès-verbal d'infraction et envoyer un original de la procédure au bureau du contrôle des pêches sous couvert de la DIRM assorti d'un avis.**

Dans le cas où le navire concerné bat pavillon communautaire, le bureau du contrôle des pêches, après examen de la procédure et échange avec l'Etat du pavillon procédera au transfert de la procédure et tiendra informé les services concernés de la suite donnée par l'Etat du pavillon.

Dans les autres cas, le bureau du contrôle pourra saisir le Ministère de la Justice et des Libertés ou le Ministère des Affaires Etrangères et Européennes et le cas échéant la Commission européenne et le secrétariat de l'organisation régionale de gestion des pêches concernée.

**Dans tous ces cas, il ne peut être envisagé de transfert de la procédure d'infraction dès lors que des mesures conservatoires, telles que la saisie du navire, des captures ou des engins de pêche, ont été prises.**

Vous tiendrez informé le bureau du contrôle des pêches de toute difficulté concernant l'application de ces instructions.

Le directeur des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
Philippe Mauguin

## VI. <u>Annexe 1</u> : Logigramme récapitulatif en cas de constat d'infraction

