

Charte du contrôle des pêches maritimes

En cas d'infraction

Une infraction peut être poursuivie selon deux procédures qui peuvent être menées en parallèles et aboutir à des sanctions cumulatives :

La procédure judiciaire

Il appartient à l'autorité judiciaire (tribunal de police ou correctionnel) de décider des suites à donner aux procès-verbaux et de prononcer le cas échéant des sanctions pénales (principalement des amendes) parfois avec sursis (application de la peine uniquement en cas de récidive). Ces sanctions sont susceptibles d'un appel (dans les 10 jours suivants le prononcé de la décision judiciaire).

La procédure administrative

Elle est prononcée par le Préfet de région ou par délégation, le DRAM/DRCPRE. L'auteur de l'infraction est convoqué à un entretien contradictoire. Il peut être accompagné d'un conseil de son choix. Le professionnel peut ainsi évoquer les circonstances de l'infraction. Au cours de l'entretien, la décision qui peut être une amende ou une suspension d'une autorisation de pêche, lui est notifiée. Cette décision peut faire l'objet de recours, gracieux et contentieux (dans les deux mois de la notification de la décision).

inspecteurs. De même le déroulement du contrôle doit être facilité par exemple en accompagnant les inspecteurs dans les lieux qu'ils demandent à investiguer.

→ **Réalisation du contrôle** : les inspecteurs manipulent les poissons et autres produits de la mer avec des gants.

→ **Méthodologie** : les inspecteurs procèdent à leurs investigations en suivant la méthodologie définie par le manuel de procédure. Les inspecteurs sont tenus à l'obligation de discrétion professionnelle.

→ **Obstacle au contrôle** : lorsque les inspecteurs ne peuvent conduire normalement leur mission et sont confrontés à un obstacle au contrôle (refus d'embarquer, de communiquer des documents, entrave au bon déroulement, manque de respect de la personne, sécurité du contrôle et du contrôleur compromise...), ceux-ci quittent le navire ou l'établissement selon le cas. De façon générale, si le comportement de l'opérateur conduit l'inspecteur à ne pas effectuer la visite ou à l'interrompre, le refus de contrôle fait l'objet d'un procès-verbal qui décrit les circonstances de l'obstruction au contrôle. La gravité des faits commis peut conduire au dépôt d'une plainte.

À l'issue du contrôle

→ **L'information du responsable** : l'inspecteur fait part au responsable de ses observations et des infractions qu'il aurait constatées. En cas de demande, les inspecteurs se contentent de préciser la destination des procès-verbaux et s'abstiennent de tout commentaire sur les suites éventuelles.

→ **Compte rendu de contrôle** : un compte rendu de contrôle est établi à l'issue de chaque visite. Ce rapport de contrôle qui décrit les opérations de contrôle, est visé du professionnel res-

ponsable. La signature de l'opérateur n'est pas une reconnaissance de culpabilité mais une simple attestation que l'inspection a bien eu lieu. Ce compte rendu est envoyé aux autorités chargées de la coordination des opérations.

Pour les navires, le commandant du patrouilleur informe le CROSS de la fin et des résultats de l'inspection. Les informations relatives au contrôle réalisé sont entrées dans une base de données sécurisées.

→ **Attestation de contrôle** : dans le cas d'une inspection de navire, le journal de bord (« log-book ») est tamponné et daté à l'issue du contrôle.

→ **En cas de constat d'une infraction** : un procès-verbal d'infraction est dressé, les produits en infraction et les matériels ayant servi à commettre l'infraction sont appréhendés (via un procès-verbal d'appréhension qui a pour finalité d'enlever l'usage des biens ayant servi à la commission de l'infraction : par exemple un engin non réglementaire). Les engins, produits de la pêche et exceptionnellement le navire peuvent être également saisis dans l'attente de la décision judiciaire.

→ **La décision de dérouter le navire** : le déroulement est prononcé en cas de découverte d'infractions graves et 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 interdite d'engins prohibés à bord, permis de mise en exploitation, autorisation de pêche spécifique ou licence retirée.



MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
ET DE LA PÊCHE

Cette charte présente la finalité et les modalités pratiques du contrôle des pêches maritimes. Elle définit des bonnes pratiques, garantes de relations respectueuses entre les inspecteurs des pêches et les professionnels de cette filière.

Elle s'applique dans les eaux et sur le territoire national, aux opérations de contrôle des pêches (capture, détention, débarquement, mise sur le marché, transport, commercialisation et transformation des ressources halieutiques). Elle ne concerne pas les contrôles réalisés au titre des autres réglementations notamment sanitaires, de sécurité des navires, du rôle d'équipage ou encore financière (en cas d'attribution d'aides publiques par exemple).

Des contrôles indispensables

L'exploitation durable des ressources halieutiques est garantie par des règles d'origine communautaire, nationale et régionale. Tout comportement qui contreviendrait à ces normes, pénaliserait l'ensemble des pêcheurs.

Les pêcheurs ont accès à la ressource halieutique. En contrepartie et pour garantir un accès équitable, ils se prêtent aux contrôles.

Les contrôles sont de la compétence des États membres de l'Union européenne. En cas d'insuffisance du régime de contrôle, les États encouragent des sanctions prononcées par les autorités communautaires.

Une politique du contrôle

Plans de contrôle

Les inspecteurs mettent en œuvre des plans de contrôle :

- un plan national ;
 - des plans régionaux (pour les contrôles réalisés à terre) ;
 - des plans de façade (pour les contrôles réalisés en mer et au débarquement).
- Ces plans comportent les objectifs, priorités, nombre et nature des contrôles.

La prévention des risques

Elle fait partie intégrante de la politique du contrôle : à ce titre sont encouragés, par exemple, l'emploi d'engins de pêche sélectifs ou encore la mise en œuvre de plan de pêche.

La réalisation des contrôles est assurée par des agents habilités et compétents de différentes administrations de l'Etat qui agissent sous l'autorité des Préfets de région.

Il s'agit principalement d'agents des directions des Affaires Maritimes, unités de la Gendarmerie nationale et maritime, Marine nationale, directions de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, des directions des douanes et directions départementales des services vétérinaires. L'action de contrôle de ces services est animée et coordonnée par le Directeur Régional des Affaires Maritimes (DRAM) dans les régions littorales et le Directeur Régional de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DRCCRF) dans les autres régions.

Les cellules « pêche » de trois Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) sur chacune des façades (CROSS de Griz Nez pour la Manche, Mer du Nord, CROSS d'Etel pour l'Atlantique, CROSS de La Garde pour la Méditerranée) sont chargées de la coordination opérationnelle des moyens nautiques de contrôles (patrouilleurs, vedettes...).

La coordination consiste à :

Programmer

les opérations de contrôles dans le temps et l'espace de manière à atteindre les objectifs des plans de contrôle.

S'assurer

que les opérations de contrôles sont réalisées au regard d'une analyse de risque et d'un travail préparatoire.

Organiser

les opérations de contrôle de sorte que le même pêcheur ou le même opérateur ne soit pas contrôlé à intervalle trop court (sauf circonstances particulières).

Veiller

à ce que les contrôles se déroulent selon une méthodologie commune à tous les services chargés de l'inspection.

Regrouper et échanger

les informations entre services d'inspection pour sélectionner les opérateurs à contrôler avec équité et efficacité.

Avant le contrôle

→ **Présentation des plans de contrôles, de la réglementation** : en début d'année, les différents plans de contrôle applicables en mer et à terre sont présentés dans chaque région, aux représentants de la filière. Ces plans sont publiés et chaque professionnel peut donc en prendre connaissance. Après chaque évolution réglementaire, des rencontres sont organisées pour en faire la présentation aux professionnels.

→ **Visite à la demande du patron de pêche** : le patron pêcheur peut demander une visite des services de contrôle afin de vérifier la conformité de son train de pêche aux dispositions réglementaires.

→ **Préparation des inspections** : chaque inspecteur fait l'objet d'une préparation fondée sur une analyse du risque. Avant tout contrôle, l'inspecteur se renseigne systématiquement afin de connaître la date du dernier contrôle et son résultat. Si le pêcheur ou le détenteur du produit a déjà fait l'objet d'un contrôle des pêches dans les 30 jours précédents (sauf grossistes, marchés de gros), l'inspecteur évite le contrôle, sauf en cas d'infraction flagrante ou d'indices graves. Les inspecteurs se munissent des documents et des matériels nécessaires à la réalisation du contrôle.

Pendant le contrôle

→ **La période du contrôle** : les contrôles sont réalisés pendant les périodes d'activité dans les criées, maroyeurs, grossistes, poissonniers, GMS et en tout temps sur les points de débarquement et à bord des navires.

→ **Présence lors des contrôles** : la présence selon les cas, du capitaine du navire, du représentant légal du chef d'établissement, du propriétaire des produits est souhaitable tout au long des opérations de contrôle. Celui-ci est l'interlocuteur des inspecteurs.

→ **L'assistance au moment du contrôle** : l'opérateur peut demander à être assisté d'une tierce personne qui a un rôle d'observateur.

→ Présentation du contrôle :

→ pour les contrôles réalisés de terre, les inspecteurs se présentent formellement à leur arrivée avec courtoisie, et demandent à parler au responsable à qui ils annoncent la réalisation et l'objet du contrôle et exposent avec pédagogie le déroulement du contrôle. Les inspecteurs sont accueillis avec une égale courtoisie.

→ pour les contrôles réalisés en mer, le capitaine du navire de contrôle prend contact par radio selon les procédures ad hoc avec le capitaine du navire choisi pour être contrôlé. Il lui annonce son intention de le contrôler et précise l'heure prévue pour l'embarquement à son bord d'une équipe de contrôle. Le cas échéant il lui indique qu'il demandera le viage (relevage) du chalut. Le navire de contrôle doit arborer le pavillon réglementaire signalant une opération de police des pêches.

→ **Embarquement à bord** : dans la mesure du possible, l'embarquement de l'équipe de visite ne doit pas interrompre ou perturber gravement les opérations de pêche en cours. Le capitaine du navire de pêche prend toutes les dispositions nécessaires pour faciliter l'embarquement de l'équipe de visite : allure, échelle de pilote...

→ **Relevage des engins** : si le navire est en action de pêche, les capitaines du patrouilleur et du navire de pêche définissent ensemble l'heure propice, la moins pénalisante, au viage de l'engin. Dans le cas de chalut, il convient de veiller à assurer une durée usuelle et acceptable au trait. Dans l'attente du viage, le contrôle pourra être suspendu.

→ **Faciliter le contrôle** : les pièces justificatives et nécessaires (documents du navire, factures d'achat, notes de ventes, documents de transport...) doivent être tenus à disposition des