



MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE,
DES RESSOURCES MARINES,
DE L'ENVIRONNEMENT,
*en charge de l'alimentation,
de la recherche et de la cause animale*

N° 1645 /MPR/DRM

DIRECTION
DES RESSOURCES MARINES

Papeete, le 05 MAI 2026

Le Directeur

*Affaire suivie par :
CIV-Pêche*

Règlement d'appel à candidatures 2026 pour l'acquisition de licence de pêche professionnelle hauturière en Polynésie française

1. Préambule

La politique sectorielle de la pêche hauturière, adoptée par délibération n° 2018-6 du 13 mars 2018, a pour objectif d'augmenter de manière durable la contribution de la filière à l'économie du Pays. Elle prévoit d'accroître progressivement l'outil de production en régulant la délivrance des licences de pêche et des aides à l'investissement, dans le respect des critères de durabilité : environnemental, économique et social.

Elle rappelle également que la progressivité de l'augmentation de la flotte est primordiale pour s'assurer de la résilience de la ressource halieutique, permettre l'adaptation des activités de support telles que la formation, les infrastructures de débarquement et la construction navale, sécuriser les marchés et éviter un effet « bulle » néfaste.

C'est dans ce cadre qu'un premier appel à candidatures avait été lancé en 2020, un deuxième en 2022 et un troisième en 2024/25 pour l'attribution des nouvelles licences de pêche hauturière. Les principes et critères de l'appel à candidatures avaient alors été élaborés en concertation et en transparence avec la profession hauturière. Ces appels à candidatures ont permis de retenir 17 lauréats, pour l'octroi de 17 nouvelles licences pour accroître la flotte sur cette période.

Dans la continuité de cette politique sectorielle et des premiers appels à candidatures, mais aussi en mettant l'accent sur la sortie progressive des unités les moins performantes, voire inactives de flotte, le Pays souhaite proposer aux éventuels porteurs de projets ce nouvel appel à candidatures 2026 pour octroyer 5 nouvelles licences. Ainsi, les armateurs ou groupes qui disposeraient de navires inactifs de longue durée (>5ans) seront particulièrement pénalisés dans la notation des critères "professionalisme du porteur de projet" et "démarche RSE", sauf à démontrer que ces navires font dès à présent l'objet d'un traitement adéquat en cours (remise en état, dépollution et de démantèlement, etc.). Si tel est le cas, toute éventuelle nouvelle licence définitive ne sera octroyée qu'une fois que le candidat aura démontré que ses navires inactifs longue durée ont été définitivement traités.

2. Objet et périmètre de l'appel à candidatures

Le présent appel à candidatures vise à sélectionner les candidats pour l'attribution de 5 licences de pêche professionnelle hauturière. Elles concernent l'exploitation de palangriers (susceptibles d'être en 1ère et 2ème catégories de navigation) dans la ZEE polynésienne et basés exclusivement à Papeete.

Cet appel à candidatures ne s'adresse qu'aux porteurs de projet pour :

- des navires de pêche à construire localement ou à l'étranger
- des navires de pêche existants, obligatoirement sous pavillon français
- des navires de charge existants, obligatoirement immatriculés en Polynésie

Le nombre de licences de pêche au sein d'un même groupe¹ de sociétés sera limité par les conditions cumulatives suivantes :

- au maximum 2 licences pour ce présent appel à candidature (chaque groupe ne peut déposer que 2 candidatures au maximum) ;
- au maximum 4 licences sur 3 années consécutives, autrement dit sur 3 années glissantes ;
- au maximum 6 licences sur 5 années consécutives, autrement dit sur 5 années glissantes.

Pour le décompte de ces limitations du nombre de licences, seront pris en compte :

- l'obtention de nouvelles licences sur la période 2018-2026 ;
- la mise en exploitation de nouveaux navires dans la flotte sur la période 2018-2026 (même si la licence initiale de ces dits navires est antérieure à 2018)

¹ Un groupe est défini par l'INSEE comme une entité économique formée par une société contrôlante et l'ensemble des sociétés qu'elle contrôle. Le contrôle d'une société A par une société B peut être direct ou indirect.

- Le contour restreint ou « noyau dur » du groupe est l'ensemble des sociétés détenues directement ou indirectement à plus de 50 % par une société mère, tête de groupe ; la société mère n'est détenue majoritairement, ni directement ni indirectement, par aucune autre société.
- Le contour élargi d'un groupe est l'ensemble des sociétés dont le groupe détient des participations, quel que soit le taux de détention.

Néanmoins, dans le présent appel à projet, on donnera une définition plus large au groupe, communément admise dans la jurisprudence.

Un groupe pourra donc être défini comme un ensemble que forment plusieurs sociétés qui, bien que juridiquement indépendantes, constituent une même unité économique. Il peut présenter une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- Le *groupe* constitue de fait une unité de décision économique. Il suppose une direction commune, définissant les buts à atteindre et répartissant les moyens pour y parvenir, en positionnant les sociétés les unes par rapport aux autres. Entre outre, les directeurs des sociétés du groupe communiquent en permanence des renseignements entre eux (tels que chiffre d'affaires journalier, politique de prix, stratégie de pêche, etc.).
- La stratégie des entreprises du groupe est commune, dans le sens où l'activité des différentes sociétés du groupe est organisée et coordonnée de façon à rechercher des synergies entre elles et atteindre des objectifs fixés à l'avance.
- Le groupe peut rechercher une intégration verticale entre ses différentes sociétés, les relations entre elles dépassant celles qu'a un fournisseur (armateur a) avec un client (armateur b ou mareyeur) et les prix pratiqués n'étant pas ceux du marché.
- Le *groupe* présente, de par son organisation, ses activités et un lieu commun d'exploitation, la possibilité de permutabilité de tout ou partie du personnel, notamment des marins et des capitaines de navires, entre les sociétés appartenant au groupe.

Si plusieurs associés/actionnaires d'un projet font partie d'un groupe, pour apprécier si ces actionnaires sont des bénéficiaires effectifs d'un projet, leurs parts sociales/actions seront additionnées. Exemple : les sociétés A et B s'associent aux sociétés C, D, E pour porter un projet. A détient 10% des parts du projet et B 15 %. A et B appartiennent au même groupe. Le groupe sera considéré comme bénéficiaire effectif du projet car A+B détiennent 25 % des parts du projet.

- l'existence de licences projet "dormantes", initialement délivrées antérieurement à 2018, et qui n'auraient pas encore conduit à la mise en exploitation effective des navires, pour quelque raison que ce soit.

Il est à noter que, les demandes de licence sont exemptées de procédure d'appel à candidatures dans les seuls cas suivants, sous réserve néanmoins d'examen en Commission Consultative de la Pêche Hauturière :

Cas 1

Demande de remplacement d'un navire actif, ayant subi un accident depuis 2022 et conduisant à sa perte totale, au sein d'un même groupe. Pour être considéré actif, le navire doit avoir pêché l'année de sa perte totale. Dans ce cas, la licence du navire ayant subi la perte totale sera préalablement abrogée.

Cas 2

Demande de licence pour un navire ayant déjà bénéficié d'une licence de pêche hauturière en Polynésie française par le passé, et à condition que le navire soit resté armé à la pêche depuis.

Cas 3

Demande de licence concernant le changement de propriétaire d'un navire :

- qui bénéficie déjà d'une licence de pêche professionnelle hauturière ;
 - ou ayant déjà bénéficié d'une licence de pêche hauturière en Polynésie française par le passé, et à condition que le navire soit resté armé à la pêche depuis ;
- et sous réserve que les conditions d'exploitation ne changent pas (changement de port de base, transformation majeure du navire) :

Cas 4

Demandes de modifications techniques mineures d'un projet de navire ayant déjà obtenu une licence de pêche hauturière en Polynésie française.

3. Constitution et remise du dossier de candidature

Les candidats sollicitant une licence devront répondre au présent appel à candidatures en constituant **pour chaque navire souhaité** un dossier, présenté ci-dessous. Les candidatures devront être remises à la DRM, au bureau en charge du suivi de la pêche hauturière (1er étage immeuble Le Caill, Fare Ute), en format papier et au format numérique (sur support usb) avant le **31 août 2026 à midi**. Un récépissé de dépôt sera délivré par la DRM au candidat afin de confirmer le dépôt de chaque dossier. Ce récépissé n'atteste pas de la complétude ni de la recevabilité du dossier. Chaque dossier sera ensuite instruit sur sa recevabilité (les dossiers incomplets seront considérés irrecevables), puis, le cas échéant, évalué selon la grille de critères présentée dans ce présent règlement.

Les pièces à fournir sont de deux types :

- les pièces relatives à la recevabilité du dossier,
- les pièces relatives à l'application des critères d'évaluation.

Conformément à l'article 2, alinéa 4, de l'arrêté n° 557 du 6 juin 1997, en tant que de besoin, notamment dans le cas d'imprécision ou d'insuffisance des éléments fournis pour un dossier comportant l'ensemble des pièces requises, le service compétent est fondé à demander au porteur de projet des compléments d'information à tous les stades de la procédure. Le porteur de projet est la personne, physique ou morale, qui demande la licence.

a. Pièces relatives à la recevabilité du dossier

- Formulaire de demande de licence de pêche professionnelle hauturière rempli.

i. Identité du demandeur (porteur de projet)

1. Si le demandeur est une personne physique

Une copie des pièces suivantes (en cours de validité) :

Pour les personnes de nationalité française :

- Pièce d'identité (carte nationale d'identité ou le passeport) ;
- Justificatif de résidence en Polynésie française (par exemple facture EDT) ;
- Attestation d'affiliation à un régime de protection sociale en Polynésie française (RNS, RSPF, retraité ou ayant droit CPS) ;
- Carte verte CPS (RNS, RSPF ou ayant droit) ou carte rouge pour les retraités ;

En plus pour les personnes de nationalité étrangère :

- Un extrait de casier judiciaire ou son équivalent ;
- Titre de séjour : Carte de séjour ou Permis de travail ou carte d'identité d'étranger « commerçant ».

2. Si le demandeur est une personne morale

Une copie des pièces suivantes (en cours de validité) :

- Statuts de l'entreprise qui porte le projet, à jour à la date de dépôt de la demande ;
- Organigramme avec répartition de l'actionnariat, permettant in fine d'identifier des personnes physiques bénéficiaires effectives² ;
- Extrait Kbis daté de moins de 3 mois pour l'entité qui porte le projet ;
- Attestation d'inscription au N° TAHITI avec le code pêche en mer 0311 Z (ISPF) ;
- Pièce d'identité du/des gérant(s) et du/des mandataire(s) de la société (carte nationale d'identité ou passeport) ;
- Mandat délivré par la société pour déposer une demande de licence (le cas échéant). Le mandataire est la personne qui a mandat pour déposer une demande de licence ;
- Attestation d'affiliation du gérant à un régime de protection sociale de Polynésie française (RNS, RSPF, retraité ou ayant droit CPS).

² Les bénéficiaires effectifs du projet sont les personnes qui détiennent directement (personne physique) ou indirectement (société) au moins 25 % du capital de la société qui porte le projet.

ii. Informations sur les bénéficiaires effectifs du projet

1. Si le bénéficiaire effectif est une personne physique

- Pièce d'identité (carte nationale d'identité ou le passeport) ;
- Pièce justifiant du lieu de résidence.

2. Si le bénéficiaire effectif est une personne morale

- Statuts à jour de la société à jour à la date de dépôt de la demande ;
- Extrait K-bis daté de moins de 3 mois ;
- Attestation d'inscription au N° TAHITI ou équivalent si hors Polynésie.

iii. Informations relatives au demandeur et aux bénéficiaires effectifs du projet (s'ils possèdent ou exploitent des navires de pêche, en Polynésie française ou ailleurs)

1. Flottille

- Liste des navires de pêche (nom et immatriculation) possédés ou exploités en Polynésie française ou ailleurs par le demandeur et par tous les bénéficiaires effectifs du projet et les groupes auxquels ils appartiennent.

2. Régularité des paiements

Si le porteur de projet, et les bénéficiaires effectifs de l'entreprise qui porte(nt) le projet, exploite(nt) ou possède(nt) déjà des unités de pêche hauturière en Polynésie française, chacun d'entre eux devra fournir :

- une attestation d'inscription aux rôles d'imposition (pour les nouvelles sociétés uniquement) ;
- une attestation de régularité fiscale (demande en ligne auprès de la DICP) pour chacune de ses sociétés de pêche hauturière pour l'année 2025 ;
- une attestation concernant le paiement des cotisations à jour pour les marins pêcheurs et employés à terre pour chacune de ses sociétés de pêche hauturière (à se procurer auprès de la CPS) ;
- une attestation de la S3P démontrant qu'il est à jour du paiement de ses redevances pour chacune de ses sociétés de pêche hauturière.

Si le porteur de projet est une nouvelle entité, autrement dit, qu'il n'exploite pas encore d'unité de pêche hauturière en Polynésie française, il s'agira de fournir les attestations pour tous ses bénéficiaires effectifs ayant déjà des unités en flotte.

Pour des navires en flotte hors territoire, des attestations équivalentes devront être fournies.

iv. Description du projet et de l'exploitation envisagée

Le descriptif devra être exhaustif et comporter les éléments suivants : techniques de pêche, mode de conservation, zones de pêche envisagées, autonomie et capacité de cale des futures unités, refueling hors de Tahiti envisagé ou non, descriptif de l'équipage (en nombre et qualité), durée prévisionnelle des marées et nombre par an, espèces ciblées et tonnage annuel escompté pour chacune d'elles, renseignements sur le débarquement (notamment sa localisation envisagée), la commercialisation, les marchés visés, et le cas échéant sur le transbordement. Le descriptif devra également apporter les preuves et garanties d'accueil d'un observateur embarqué à bord du navire (capacité d'hébergement).

v. Informations sur le futur navire de pêche et la sécurité de la navigation

Pour tous les navires :

- Eléments techniques détaillés en français présentant le navire envisagé (catégorie de navigation, caractéristiques, puissance motrice, plan détaillé, habitabilité, capacité frigorifique...);
- Présentation de la composition prévisionnelle de l'équipage (en nombre et en qualité).

1. Navire de pêche à construire localement ou à l'étranger

- Projet de contrat de construction en français ;
- Formulaire de demande de nom et d'immatriculation du navire (DPAM).

2. Navire de pêche existant, obligatoirement sous pavillon français

- Carte d'immatriculation du navire ou attestation provisoire, selon le cas ;
- Acte de francisation du navire ou attestation provisoire, selon le cas ;
- Rapport de mise en service du navire ;
- Dernier rapport de visite périodique au titre de la sécurité du navire ;
- Rapport de visite spéciale présentant l'état des lieux du navire (DPAM), le cas échéant ;
- Plan de rénovation et/ou de transformation budgété du navire (toutes modifications et changement d'exploitation), le cas échéant ;
- Attestation justifiant du dépôt du dossier technique de rénovation/transformation auprès du centre de sécurité des navires (DPAM), le cas échéant.

3. Navire de charge existant, obligatoirement immatriculé en Polynésie française

Ceci concerne les navires déjà construits, mais qui n'ont jamais fait partie de la flotte hauturière de Polynésie française, par exemple si le candidat prévoit de transformer un navire de charge en navire de pêche. Il faudra alors fournir :

- Carte d'immatriculation du navire ou attestation provisoire, selon le cas ;
- Acte de francisation du navire ou attestation provisoire, selon le cas ;
- Rapport de mise en service ;
- Dernier rapport de visite périodique au titre de la sécurité du navire ;
- Rapport de visite spéciale présentant l'état des lieux du navire (DPAM), le cas échéant ;
- Plan de rénovation et/ou de transformation budgété du navire (toutes modifications et changement d'exploitation) ;

- Attestation justifiant du dépôt du dossier technique de rénovation/transformation auprès du centre de sécurité des navires (DPAM).

b. Pièces relatives à l'évaluation des critères d'évaluation

i. Fiabilité, cohérence, rentabilité et robustesse du projet

- Business plan sur au moins 5 ans (dont plan de financement, compte de résultats prévisionnels, avec une présentation et une analyse de ces documents)

ii. Garanties et capacités de financement de l'investissement

- Attestation de la banque indiquant qu'elle soutient le candidat dans son projet ou qu'il possède les fonds propres suffisants pour mener à bien son projet d'investissement
- Comptes de résultat et bilans déposés à la DICP sur les 3 dernières années (2023-2025) pour les bénéficiaires effectifs du projet (sauf pour les nouveaux entrants)

iii. Professionnalisme du porteur de projet (sauf pour les nouveaux entrants)

- Si certaines unités palangrières inactives sont en rénovation, détailler les travaux qui sont entrepris et la date escomptée de reprise d'activité ;
- Si des sorties de flottes sont en cours, en fournir un descriptif (vente à l'extérieur de la Polynésie, modalités de dépollution et de destruction, lieu de stationnement, etc.) ainsi que les justificatifs de dépollution et de démantèlement (certificat de déconstruction / démantèlement, bordereau de suivi des déchets dangereux), d'exportation ou de changement de destination du/des navire(s).
- Le gérant de la société qui porte le projet (ou son représentant) fournira un descriptif des actions qu'il a menées, relatives à sa mobilisation pour la profession, sa présence aux réunions organisées par la DRM, l'embarquement de stagiaires, d'observateurs, de scientifiques sur ses unités déjà en flotte (en termes de participation ou de gérance). Si le gérant de la société qui porte le projet n'a pas, ou ne gère pas encore d'unités thonières en Polynésie française, ce sera le gérant de la société qui a la plus grande participation au projet qui fournira le descriptif.

Les porteurs de projets (armateur ou groupe) qui disposeraient de navires inactifs de longue durée (>5ans) seront particulièrement pénalisés sur ce critère, sauf à démontrer que ces navires inactifs font dès à présent l'objet d'un traitement adéquat en cours (remise en état, dépollution et de démantèlement, etc.) avant tout octroi définitif d'une éventuelle nouvelle licence.

iv. Démarche de responsabilité sociale et environnementale

- Si le candidat et les bénéficiaires effectifs ont déjà des unités en flotte, ils devront fournir un descriptif des actions qu'ils mettent ou ont mises en place dans leur entreprise et à bord de leurs navires actuels, qui vont dans le sens d'une responsabilité sociale et environnementale. Par exemple, pour ce qui relève de l'environnement, cela peut être des dispositifs ou procédures permettant des économies d'énergie, une atténuation des prises

accessoires, une bonne gestion des déchets, notamment lignes et matériels usagés, huiles et poubelles, mise en œuvre de bonnes pratiques, etc. Pour ce qui relève de l'aspect social, cela peut être les mesures prises par l'armateur et qui vont au-delà de la réglementation déjà en vigueur (confort à bord, conditions salariales, formation des marins etc.).

- Descriptif du futur navire, permettant d'évaluer cette responsabilité sociale et environnementale (tels que des dispositifs ou procédures permettant des économies d'énergie, une construction navale innovante pour économiser de l'énergie et des ressources ou tournée vers les énergies renouvelables). Le dossier devra également apporter les éléments permettant de garantir que l'armement, le navire et l'équipage disposeront des capacités matérielles et humaines suffisantes pour assurer le respect des réglementations applicables, et en particulier celles relatives au statut du marin, à la gestion des déchets et à la protection des espèces d'intérêt particulier.

4. Recevabilité, évaluation et sélection des dossiers de demande de licence

a. Recevabilité

Toutes les pièces obligatoires relatives à la recevabilité du dossier et évoquées dans la partie 3.a devront être fournies. Dans le cas contraire, le dossier sera irrecevable et ne sera pas étudié. Le candidat ne pourra prétendre à aucune licence dans le cadre de cet appel à candidature.

b. Critères d'évaluation des projets

i. Tableau récapitulatif des critères

Critères	Objectifs pour ces critères	Points
1- Cohérence du projet		
1.1 - Fiabilité, cohérence, rentabilité et robustesse du projet	Les éléments techniques et économiques du projet concourent à la viabilité de l'exploitation envisagée	4
1.2 - Garanties et capacités de financement de l'investissement	Le montage financier du projet est solide et ne fait pas courir de risque au Pays	4
1.3 - Professionnalisme du porteur de projet	Si le porteur de projet possède déjà des navires, ils respectent la réglementation, ils sont maintenus performants ou sortis de flotte et le porteur de projet est déjà impliqué dans la gouvernance de la filière	7
2- Adéquation du projet avec les priorités du Pays		
2.1 - Contribution aux objectifs spécifiques de la politique sectorielle	Le projet contribue à l'économie locale et à l'innovation dans la filière	6
2.2 - Maintien d'une concurrence saine et loyale	Les navires doivent être équitablement distribués entre les armateurs existants et de nouveaux exploitants ont la possibilité d'intégrer la filière	4
2.3 - Démarche de responsabilité sociale et environnementale	Le porteur de projet intègre explicitement des actions concernant les trois piliers du développement durable (économique, environnemental, social)	5

ii. Présentation détaillée des critères

1.1 Fiabilité, cohérence, rentabilité et robustesse du projet

Ce critère vise à évaluer la fiabilité, la cohérence, la rentabilité et la solidité du projet, en mettant en perspective les éléments financiers et techniques du projet.

1.2 Garanties et capacités de financement

Ce critère vise à assurer que le porteur de projet possède les fonds nécessaires pour mener à bien le projet envisagé.

1.3 Professionnalisme du porteur de projet

Ce critère vise d'abord à évaluer le respect des réglementations liées à la pêche par les porteurs de projet qui disposent d'unités de pêche déjà en flotte, notamment et à titre non exhaustif en termes de suivi VMS, de respect des zones de pêche réglementée, de réduction des prises accidentelles et accessoires, de respect des lieux de débarquement, de remise d'informations relatives au suivi des captures et de l'activité de pêche sur les 3 dernières années (2023-2025).

Ce critère vise aussi à évaluer la gestion de la flotte du candidat : activité régulière de ses navires, rénovation, exportation, changement de destination, modernisation ou sortie de flotte des navires anciens (dépollution et démantèlement dans les filières agréées), délai de mise en exploitation des navires suite à l'obtention d'une licence. Il vise à moderniser la flotte et augmenter son niveau d'activité, afin d'assurer une meilleure rentabilité à l'échelle globale et de sortir à terme les unités trop âgées, peu performantes et en particulier les unités inactives de long terme qui occupent inutilement des places au port et qui peuvent présenter un danger pour l'environnement et pour la navigation.

Il vise enfin à encourager plus de mobilisation et de participation des exploitants à la vie et au bon fonctionnement de la filière et à une bonne gouvernance.

2.1 – Contribution à l'économie locale et à l'innovation dans la filière

Ce critère vise à évaluer toutes stratégies d'innovation technologique ou de développement de la filière par le demandeur, et applicables au navire candidat, en particulier à travers la contribution du projet à l'économie locale et à la décarbonation de la filière. Cette stratégie doit alors être présentée et justifiée dans les documents de candidature qui constituera un engagement à mener spécifiquement le(s) projet(s) décrit(s).

2.2 - Maintien d'une concurrence saine et loyale

Ce critère vise à éviter une concentration trop importante des armements, afin de maintenir une concurrence saine dans la filière et un équilibre parmi ses opérateurs. Il cherche à favoriser le droit à licence des petits armateurs, mais aussi à inciter l'entrée de nouveaux opérateurs dans la filière.

Un porteur de projet est considéré comme un nouvel entrant s'il remplit toutes les conditions suivantes :

- il n'a de droits sociaux dans aucune entreprise de pêche thonière en Polynésie française ;
- il doit détenir la majorité du capital de la société qui porte le projet ($\geq 51\%$) ;
- il doit être mandataire de cette société ;
- il doit détenir la majorité des droits de vote.

2.3 - Démarche de responsabilité sociale et environnementale

Ce critère vise à évaluer le caractère responsable des opérateurs et de leurs projets, tant sur un plan social qu'environnemental, afin qu'ils contribuent à un développement durable de la filière. La DRM vérifiera par ailleurs qu'il n'y ait pas d'infractions liées à l'activité ou à l'outil (trafic de tortue, etc.) pour les unités déjà en flotte, et que le projet s'attache à prendre en compte les réglementations environnementales, les bonnes pratiques en termes de réduction des captures accessoires et accidentelles, mais aussi le devenir du navire en fin de vie.

iii. Cas particulier des nouveaux armateurs entrants

Pour les nouveaux armateurs entrants ou groupes d'armateurs qui ne disposeraient pas encore d'unités en flotte de pêche professionnelle hauturière en Polynésie française, l'évaluation de la candidature ne portera pas sur les critères afférents à l'activité passée ou présente de l'armement, ni sur les critères afférents aux unités déjà en flotte. L'évaluation sera alors effectuée sur les seuls critères pertinents, et la note totale obtenue sera rapportée sur une base 30 pour être comparable aux notations des autres candidats.

c. Sélection des candidatures et procédure d'octroi des licences

Le service en charge de la pêche évalue les candidatures qui ont été déclarées recevables selon les critères d'évaluation ci-dessus, et établit un classement des candidatures. Les candidatures présentant une note totale inférieure à 15/30 sont éliminatoires.

Le service en charge de la pêche présente l'analyse des candidatures à la Commission Consultative de la Pêche Hauturière (CCPH), qui formulera un avis pour l'attribution d'une licence de pêche professionnelle hauturière aux meilleurs candidats dans le respect du nombre maximum de licences attribuables sur la période concernée.

L'autorité compétente notifie aux candidats de l'acceptation ou du refus de leur demande de licence à l'issue de la tenue de la CCPH. Une licence de pêche professionnelle hauturière est délivrée aux lauréats par le service en charge de la pêche, sous réserve du respect des dispositions de la délibération 97-32 du 20 février 1997 et de la remise des pièces complémentaires pour la délivrance de la licence conformément à l'arrêté n° 557 CM du 6 juin 1997 modifié. Dans le cas où la licence octroyée ne conduit pas à la mise en construction (navire neuf) ou à la mise en exploitation (navire existant) avant 5 années d'existence de la licence, le service en charge de la pêche pourra abroger ladite licence.

