

Original : anglais

QUESTIONS À EXAMINER PAR LE COMITÉ D'APPLICATION
(Document présenté par l'Union européenne)

COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE DES AFFAIRES MARITIMES ET DE LA PÊCHE

Gouvernance internationale des mers et pêcheries durables
Organisations régionales de gestion des pêcheries
Directeur adjoint et chef d'unité

Bruxelles,
MARE/B2/(2021)

M. D. Campbell
Président du Comité d'application des mesures de conservation et de gestion
M. Camille Jean Pierre Manel
Secrétaire exécutif de l'ICCAT
28002 Madrid (Espagne)

Objet : Questions à examiner par le Comité d'application

Cher Monsieur Campbell, Cher Monsieur
Manel,

Dans le prolongement de notre récent échange avec le Président du Comité d'application (COC), l'Union européenne souhaite partager avec vous les points suivants avant la réunion du COC.

Sénégal

1. Captures d'espadon de l'Atlantique Nord

L'UE invite le Sénégal à fournir des précisions sur ses captures d'espadon de l'Atlantique Nord (N-SWO) pour l'année 2020.

Conformément aux chiffres fournis par le Sénégal à l'annexe 1 du document COC_304 / 2021, le Sénégal disposait d'un quota de 225 t de N-SWO pour l'année 2020. En outre, les chiffres fournis par le Sénégal dans la même annexe indiquent que seulement 10 t de N-SWO ont été capturées en 2020.

Cependant, les vérifications effectuées sur les importations dans l'UE démontrent qu'en 2020 le Sénégal a validé l'exportation de 311 t de N-SWO par un seul navire (239 t de poids manipulé, converti en 311 t de poids vif).

L'UE note que, en outre, ces captures auraient été effectuées lors d'une seule sortie de pêche de 36 jours (du 26/05/2020 au 30/06/2020), et que le navire concerné est le même que celui qui a déjà été identifié par les États-Unis comme pouvant être impliqué dans un transbordement illégal en mer.

Ceci soulève de sérieuses inquiétudes sur la gestion des quotas et les processus en place pour la validation et la vérification des documents statistiques de l'ICCAT au Sénégal, qui doivent être clarifiés de toute urgence par les autorités sénégalaises.

2. Contrôles au port de Dakar

L'UE souhaiterait recevoir des éclaircissements supplémentaires concernant les escales effectuées par le navire SAGE à DAKAR de 2017 à 2019 (comme demandé l'année dernière par le biais de déclarations

écrites), ainsi que sur les escales effectuées par l'ancien MEGA n° 2 (désormais appelé ISRAR 1 et proposé pour une inscription sur la liste IUU cette année).

En outre, dans une réponse soumise au Secrétariat de l'ICCAT le 17 novembre 2020 (doc. COC_312 / 2021, page 76), le Sénégal confirme que les navires RICOS 3 et RICOS 6 sont venus au port de Dakar pour des réparations mais ne précise pas les dates exactes de ces escales. L'UE apprécierait de recevoir des clarifications supplémentaires à ce sujet, en particulier pour RICOS 6.

L'UE est d'avis que le Sénégal devrait être en mesure de rassurer l'ICCAT et toutes les CPC sur le fait que les contrôles de l'État du port sont effectués de manière appropriée à Dakar et que les navires qui se livrent à des activités de pêche IUU ne peuvent pas utiliser le port de Dakar. Les informations actuelles suggèrent le contraire, et étant donné l'importance de ce port, il s'agit d'une préoccupation majeure.

3. Responsabilités en tant qu'État du pavillon

L'UE souhaite recevoir les clarifications demandées l'année dernière concernant les navires **MARIO 11** et **MARIO 7**. À ce jour et pour autant que l'UE en ait été informée, le Sénégal n'a toujours pas répondu aux questions soulevées par l'UE dans la déclaration écrite distribuée à tous les CPC l'année dernière.

Gambie

L'UE souhaiterait recevoir des précisions sur :

- Les mesures prises à l'égard du navire SAGE et de son opérateur (en plus du retrait de la liste) ;
- Les mécanismes mis en place par les autorités pour éviter l'enregistrement sous leur pavillon d'autres navires figurant sur la liste IUU ;

En outre, aucun navire battant pavillon de la Gambie ne figure actuellement dans le registre des navires de l'ICCAT, tandis que l'UE a été informée que les anciens navires sous pavillon sénégalais MAXIMUS (OMI : 9038402) et LISBOA (OMI : 7929176), qui s'appellent désormais respectivement LUCAS et KIKI, battent désormais pavillon de la Gambie. L'UE est d'avis que la Gambie devrait clarifier les activités de ces navires et leur localisation actuelle.

Belize

L'UE est préoccupée par la réponse fournie par le Belize en ce qui concerne les navires RICOS 3 et RICOS 6, (doc. COC_312 / 2021, page 77) qui confirme que le propriétaire de ces navires (GREAT VISION CO., LTD.) était basé dans le pays, mais indique également que : « L'autorité de régulation des sociétés commerciales internationales, la Commission internationale des services financiers (IFSC), souhaiterait vivement coopérer sur cette question. Toutefois, conformément à la réglementation nationale, elle ne peut divulguer des informations sur la propriété effective aux autorités chargées de l'application des lois, aux autorités bancaires, aux autorités de régulation ou de surveillance que si cela est raisonnablement nécessaire pour faciliter une enquête, une poursuite ou une procédure pénale. »

L'UE souligne que les dispositions de la Recommandation de l'ICCAT Rec. 06-14 établissent au paragraphe 1(i) une obligation « d'enquêter sur les allégations et/ou les déclarations concernant la participation de toute personne physique ou morale relevant de leur juridiction aux activités décrites, [...] dans la Recommandation 06-12 ».

La Rec. 06-12 considère clairement au paragraphe 1.a) les navires qui « pêchent des thonidés et des espèces apparentées dans la zone de la Convention et qui ne sont pas inscrits sur la liste de l'ICCAT des navires autorisés à pêcher des thonidés et des espèces apparentées dans la zone de la Convention ICCAT » et au paragraphe 1.i) les navires qui « sont sans nationalité et pêchent des thonidés ou des espèces apparentées dans la zone de la Convention ICCAT », ce qui est exactement ce dont RICOS 3 et 6 sont soupçonnés.

L'UE est d'avis que le Belize devrait en conséquence mener une enquête plus approfondie dans cette affaire.

Trinité-et-Tobago

L'UE note que les données AIS de deux navires dont elle a suggéré l'inscription sur la liste des navires IUU cette année (navires ISRAR 1 et ISRAR 2) montrent que ces navires ont pu faire des escales à Trinité-et-Tobago alors qu'ils ne figureraient pas ou plus sur le registre des navires autorisés de l'ICCAT.

L'UE suggère qu'il soit donc demandé à Trinité-et-Tobago de fournir des précisions sur sa mise en œuvre de la Rec. 18-09.

Taipei chinois

L'UE est préoccupée par le fait que deux navires s'étant récemment livrés à des activités IUU dans la zone de l'ICCAT pourraient être sous le contrôle de ressortissants du Taipei chinois. L'UE demande donc instamment au Taipei chinois de mener à bien les enquêtes sur la propriété des FV HALELUYA et SAGE, qui sont tous deux des navires figurant actuellement sur la liste IUU de l'ICCAT et dont le propriétaire est enregistré au Taipei chinois (informations basées, pour le navire HALELUYA, sur les détails disponibles dans la liste IUU officielle de l'ICCAT, et pour le navire SAGE, sur le certificat de radiation que la Gambie a envoyé à l'ICCAT et disponible dans la circulaire 7141/2020 de l'ICCAT, p. 26).

Colombie

Suite à la réponse fournie par la Colombie dans le doc. COC-310 / 2021, l'UE souhaiterait recevoir des explications supplémentaires sur les activités menées par le FV HALELUYA, car les informations fournies sont contradictoires.

En effet, la Colombie a confirmé que le FV HALELUYA a été autorisé à quitter son port tout en étant un navire apatride (le 26 juin 2019 et le 5 octobre 2019) et a indiqué que : « la pêche au cours de cette sortie a été effectuée (sachant que nous ne connaissons pas les arrivées de ce navire à moteur) sans État du pavillon mais avec une licence AUNAP valide ». Cependant, la Colombie a également mentionné dans le même document que : « Par l'intermédiaire d'un groupe de travail, l'autorité maritime (DIMAR) et l'autorité chargée de la pêche (AUNAP) ont vérifié les registres des départs et des arrivées, qui ont montré que le navire à moteur HALELUYA n'a effectué aucune sortie de pêche pendant la période où il était sans pavillon, mais qu'il détenait une licence valide. »

En outre, la Colombie a affirmé ne pas connaître les arrivées du navire, mais a ensuite confirmé que le navire n'exerçait aucune activité de pêche. Cela nécessiterait une clarification supplémentaire.

Le fait que le FV HALELUYA ait été autorisé à quitter le port à deux reprises sans disposer d'un certificat d'immatriculation valide suscite des inquiétudes quant aux contrôles portuaires effectués par les autorités colombiennes.

Meilleures salutations.

Anders C. Jessen
Chef de la délégation de l'UE auprès de
l'ICCAT