

Signalement des navires en transit dans les eaux du BIOT pour infractions potentielles aux mesures de conservation et de gestion de la CTOI.

12^e Session du Comité d'application de la CTOI, 2015

1. Introduction

Les navires en transit dans les eaux du BIOT sont priés de fournir un rapport de transit indiquant l'entrée/la sortie et, si c'est un navire de pêche, les détails des captures à bord. À l'heure actuelle cela se fait sur une base volontaire. En outre, comme indiqué au CdA10 de la CTOI, l'Administration du BIOT a mis à jour le modèle de rapport de transit pour consigner les détails de ces navires transportant des gardes armés (voir IOTC-2013-CoC10-10[E]). Le modèle de rapport de transit a été distribué à toutes les CPC de la CTOI et aux armateurs et agents de navires de pêche (Voir la circulaire CTOI 2013-51, « Notification de demande aux CPC de coopération dans la mise en œuvre des rapports de passage inoffensif et des inspections et des contrôles de l'État du port potentiels »). Entre le début de février 2014 et la fin de février 2015, 144 rapports de transit pour des bateaux de pêche ont été reçus (Tableau 1). Il convient de noter que ce tableau comprend des navires qui ont fait plus d'un rapport de transit au cours de la période considérée, signalant leur voyage aller et leur voyage retour à travers les eaux du BIOT. En outre, comme la déclaration est volontaire, tous les navires ne signalent par leur passage, par exemple le pourcentage de navires sri-lankais signalant un passage inoffensif est considéré comme faible, bien que les autorités sri-lankaises aient depuis l'an dernier traduit le formulaire de déclaration et notifié leur flotte et que le niveau de déclaration semble s'améliorer.

Tableau 1 : navires ayant transmis des rapports de transit à l'Autorité du BIOT, par pavillon et type de navire entre février 2014 et février 2015 (inclus).

Pavillon	Total	Type de navire					
		LL	LLGI	PS	INC.	CV	SP
Chine	31	31					
France	1			1			
Inde	2	2					
Iran, Rép. islamique d'	2			2			
Corée, Rép. de	1	1					
Oman	1	1					
Seychelles	29	27		1			1
Espagne	2			2			
Sri Lanka	21	1	20				
Taiwan, province de Chine	50	47			1	2	
Tanzanie, Rép. unie de	2	2					
Thaïlande	3	3					
Total	145	115	20	6	1	2	1

Une fois les rapports de transit reçus, le nom et l'identification sont contre-vérifiés avec le registre CTOI des navires autorisés (RAV). Sept des navires signalés en transit à travers le BIOT au cours de la période considérée n'étaient pas sur la RAV de la CTOI (Tableau 2). Le Lian Chi Cheng n°3 (BI2186) est probablement un bateau de pêche à l'encornet car il a suivi un trajet typique des bateaux de pêche à l'encornet, et ne serait donc pas tenu d'être inscrit sur la RAV de la CTOI, tandis que le Shun Feng n°12 (BH3442) est inscrit sur le registre de la WCPFC, mais pas de la CTOI. Deux navires chinois, le Tai Hong n°1 et le Tai Hong n°2 avaient une autorisation à partir du 03/11/2014, 18 jours après avoir leur passage signalé à travers BIOT.

Tableau 2 : navires de pêche signalés en transit dans les eaux du BIOT et qui n'étaient pas inscrits sur le Registre CTOI.

Nom du navire	Indicatif radio / identification	Nationalité	Type	Date d'entrée
Iresha Duwa	IMUL-A-0299-CHW	Sri Lanka	LLGI	21/01/2015
Marini 03	IMUL-A-0691-NBO	Sri Lanka	LLGI	26/01/2015
Tai Hong No. 1	BZZO4	Chine	LL	21/02/2014
Tai Hong No. 2	BZZO5	Chine	LL	21/02/2014
Lian Chi Cheng No. 3	BI2186	Taiwan, province de Chine	-	23/06/2014
Shun Feng No. 12	BH3442	Taiwan, province de Chine	LL	26/08/2014
Lak Rajjini 3	IMUL-A-0699-CHW	Taiwan, province de Chine	IMUL	19/02/2015

Dans le cadre des procédures opérationnelles normalisées adoptées par l'Administration du BIOT, l'officier principal de protection des pêches (SFPO) arraisonne et inspecte les navires rencontrés par le navire de patrouille du BIOT (BPV) durant ses patrouilles l'aire marine protégée (AMP) du BIOT. En particulier les navires qui n'ont pas fourni de rapport de transit seront ciblés pour inspection. Les inspections sont de routine, le but principal étant de rechercher des signes de pêche illégale ; le cas échéant, le navire se verra notifier une pénalité fixe ou sera amené au port pour complément d'enquête, où le capitaine du navire pourra être inculpé et arrêté. Cependant, lors d'une inspection, le SFPO vérifiera également s'il y a une violation potentielle des mesures de conservation et de gestion (MCG) de la CTOI. Par le passé, cela se traduisait par un avertissement verbal et par l'envoi d'un formulaire du BIOT de déclaration d'activité non conforme aux résolutions de la CTOI (voir annexe 1). Durant la période février 2014 - février 2015, un total de 25 inspections ont été réalisées, 24 sur navires polyvalents palangre/filet maillant (LLGI), et une sur un navire transporteur (CV) (Tableau 3). Sur ces inspections, les 24 bateaux de pêche ont été jugés en violation des MCG de la CTOI, et seul l'unique navire transporteur a été jugé conforme à 100%.

Tableau 3 : Nombre d'inspections conduites sur des navires en transit et proportion des navires inspectés en contravention d'une ou plusieurs MCG de la CTOI (types de navires : LLGI=fileyeur; CV=navire transporteur).

Pavillon	Navire	Nb d'inspections	Nb de rapports de transit	% en contravention des MCG
Sri Lanka	LLGI	15	0	100%
Taiwan, province de Chine	CV	1	0	0%
Inde	LLGI	9	0	100%

Cette note fournit un résumé des informations sur les violations des MCG de la CTOI enregistrées par le SFPO du BIOT depuis le CdA11 en 2014. Sur les 25 navires inspectés, 10 navires sri-lankais et 9 navires indiens étaient également en violation du droit de BIOT et ont été signalés séparément au Secrétariat de la CTOI pour inclusion sur la Liste INN provisoire. Ces navires ne sont pas discutés plus avant dans ce rapport.

2. Violations observées des MCG de la CTOI

La section suivante propose une explication des exigences des MCG et des infractions constatées. Un «X» indique que le navire était en violation de la MCG en question. Le SFPO soumet les rapports d'inspection détaillés à l'administration du BIOT, y compris le « formulaire du BIOT de déclaration d'activité non conforme aux résolutions de la CTOI » (annexe 1).

Détails sur les navires observés				mesures de conservation et de gestion, violations indiquées par un « X »							
Nom du navire	Pavillon	Date	Type	Liste des navires CTOI	Licence	Pas de SSN	SSN pas infalsifiable	Pas de journal de pêche	Marquages navire	Marquages engin	Grand filet présent (>2,5km)
Sulara 2	Sri Lanka	18/03/2014	LLGI			N/A	N/A			X	
Imasha 2	Sri Lanka	18/04/2014	LLGI	X		N/A	N/A			X	
Thiwanka 5	Sri Lanka	21/06/2014	LLGI		X	N/A	N/A			X	
Stef Ania Duwa	Sri Lanka	21/06/2014	LLGI		X	N/A	N/A			X	
Niroda Putha	Sri Lanka	11/07/2015	LLGI		X	N/A	N/A		X	X	
Malsri 4	Sri Lanka	04/09/2014	LLGI			N/A	N/A			X	X
Dulari	Sri Lanka	07/09/2014	LLGI		X	N/A	N/A	X	X	X	
Vishwahuru	Sri Lanka	26/09/2014	LLGI			N/A	N/A		X	X	
Seawish	Sri Lanka	04/10/2014	LLGI			N/A	N/A			X	
Tharuse	Sri Lanka	04/10/2014	LLGI			N/A	N/A			X	
Walter	Sri Lanka	03/11/2014	LLGI		X	N/A	N/A			X	
Otto II	Sri Lanka	07/11/2014	LLGI		X	N/A	N/A			X	
Kavidya Duwa	Sri Lanka	07/11/2014	LLGI		X	N/A	N/A			X	
Chuteputa I	Sri Lanka	21/11/2014	LLGI			N/A	N/A				
Jane	Sri Lanka	01/12/2014	LLGI			N/A	N/A			X	
Greeshma	Inde	04/12/2014	LLGI	X							
Dignamol I	Inde	11/12/2014	LLGI	X							
Benaiah	Inde	11/12/2014	LLGI	X							
Carmel Martha	Inde	11/12/2014	LLGI	X							
Dignamol II	Inde	11/12/2014	LLGI	X							
King Jesus	Inde	11/12/2014	LLGI	X							
St. Marys No. 2	Inde	11/12/2014	LLGI	X							
St. Marys No. 1	Inde	11/12/2014	LLGI	X							
Bosin	Inde	14/12/2014	LLGI	X							

3. Commentaire

Liste des navires de la CTOI.

Exigence : Conformément au paragraphe 2 de la résolution 14/04, les CPC doivent inscrire leurs navires, de plus de 24m de LHT ou de moins de 24 m de LHT qui opèrent dans les eaux en dehors de leurs zones économiques exclusives et qui pêchent le thon et les espèces apparentées, sur la Liste CTOI des navires de pêche autorisés (AFV). Les navires ne figurant pas sur la liste ne sont pas autorisés à pêcher, détenir à bord, transborder ou débarquer des thons et des espèces apparentées dans la zone de compétence de la CTOI.

Violation de la MCG : Le bateau sri-lankais Imasha 2 (IMUL-A-0352-KLT) n'a pas pu être trouvé sur la Liste CTOI des navires.

Par ailleurs, 9 navires LL/GI indiens, le Greeshma (IND-TN-15-MM-155), le Dignamol I (IND-TN-15-MM-125), le Benaiah (IND-TN-5-MM-4473), le Carmal Martha (pas d'identifiant), le Dignamol II (pas d'identifiant), le King Jesus (pas d'identifiant), le St Marys II (pas d'identifiant), le St Marys I (pas d'identifiant) et le Bosin (IND-TN-15-MM-4086) ont été abordés. Aucun d'entre eux n'était inscrit sur la liste CTOI des AFV. Ces navires conservent à bord des thons et des espèces apparentées et devraient donc être inscrits sur le RAV de la CTOI (voir la Résolution 14/04, paragraphe 1).

Licence de l'État du pavillon

Exigence : Conformément au paragraphe 13 de la résolution 14/04, il est exigé que les navires de pêche aient à bord une licence, un permis ou une autorisation de pêche émis par un État.

Violation de la MCG : Sept navires n'avaient pas de licence ou leur licence avait expiré.

Les capitaines des Thiwanka 5 (IMUL-A-0086-MTR), Stef Ania Duwa (IMUL-A-0374-KLT), Niroda Putha (IMUL-A-0543-KLT) et Dulari (IMUL-A-713-KLT) ont tous déclaré qu'ils n'avaient pas de licence. Les licences de pêche des Walter (IMUL-A-0460-KLT), Otto II (IMUL-A-0523-KLT) et Kavidya Duwa (IMUL-A-0155-KLT) avaient expiré le 01/01/2014.

Tous les navires indiens arraisonnés ont présenté une licence de pêche en mer ou autre certificat d'enregistrement. Cependant, alors que le paragraphe 3 de la Résolution 14/04 de la CTOI exige que les États du pavillon soumettent au Secrétaire exécutif de la CTOI, avant le 15 février 2014, un modèle mis à jour de l'autorisation officielle de pêche (ATF) en dehors de la juridiction nationale, aucune copie de l'ATF indienne n'a pu être obtenue et utilisée pour vérifier les licences présentées lors des inspections.

SSN

Exigence : Conformément aux paragraphes 1 et 6 de la Résolution 06/03 de la CTOI, les navires de pêche de plus de 15 m LHT sont tenus d'avoir un SSN à bord qui soit inviolable.

Aucun des navires sri-lankais IMUL n'avait de SSN installé. Comme ils font tous moins de 15 m LHT, cela n'est pas requis en vertu des MCG de la CTOI, mais leur installation deviendra obligatoire pour tous les navires sri-lankais opérant en haute mer dans le cadre de la Loi sur la pêche amendée du Sri Lanka. Cela fait partie de la mise en œuvre en trois phases de la feuille de route qui devait initialement être achevée à la fin de 2013. La circulaire CTOI 2015-020 fournit une mise à jour sur la mise en œuvre de la feuille de route. Seuls 39 des 50 navires faisant partie d'un projet pilote ont eu transpondeurs SSN installés. Sur les

39 navires du pilote, seuls 23 sont des navires polyvalents, contre plus de 3000 bateaux sur la liste des navires de pêche autorisés de la CTOI.

En outre, aucun des navires indiens inspectés ne disposait d'un SSN qui a pu être observé lors de l'inspection. Tous faisaient plus de 15 m LHT. Comme ces navires conservent à bord des thons ou des espèces apparentées et devraient être inscrit sur le RAV de la CTOI, nous pensons que ces navires devraient donc également embarquer un SSN comme requis par la résolution 06/03.

Journal de pêche

Exigence : Conformément au paragraphe 16 de la Résolution 14/04 de la CTOI, tous les navires de pêche de moins de 24 m qui pêchent en dehors de leur ZEE sont tenus de tenir un journal de pêche national.

Violation de la MCG : Le capitaine du Dulari (IMUL-A-713-KLT) a confirmé qu'il n'avait pas de journal de bord fourni par l'État lors de l'inspection. En plus de l'exigence de la CTOI, les bateaux de pêche sri-lankais sont tenus d'avoir un journal de bord fourni par l'État, conformément aux termes et conditions de leur licence de pêche en haute mer:

8. Le skipper/capitaine doit avoir à bord le journal de bord des données de captures fournis pour chaque sortie de pêche et il est obligatoire de le tenir quotidiennement (comme indiqué dans le règlement 1755/32 du 25.04 2012).

Marquage des navires.

Exigence : Les navires opérant dans la zone de compétence de la CTOI sont tenus, conformément à la Résolution 14/04, paragraphe 14, d'être marqués selon les normes généralement admises, telles que celles définies par la FAO. Les bateaux présentés ci-dessous et dans le tableau de la section 2 présentaient des marques incohérentes ou des marques qui ne pouvaient pas être lues.

Violation de la MCG :

Durant les inspections, 4 navires sri-lankais présentaient des marquages de navires incohérents ou difficiles à lire. Le Niroda Putha présentait deux marquages visibles différents, IMUL-A-0543-KLT et IMUL-A-0086-KLT, comme le Dulari (IMUL-A-713-KLT et IMUL-9-7810-KLT). Dans le cas du Niroda Putha, l'identification correcte fut plus tard déterminée comme étant IMUL-A-0543-KLT. Dans le cas du Dulari, l'identification correcte fut plus tard déterminée comme étant IMUL-A-0713-KLT. Le Vishwahiru (IMUL-A-0346-CHW) (voir Figure 3) présentait une identification illisible sur la proue tribord.



Figure 1 : Numéro d'identification 9 – 7810 KLT sur la paroi de la passerelle du Dulari.



Figure 2: Numéro d'identification IMUL-A-713-KLT sur l'étrave bâbord du Dulari



Figure 3: Identification illisible sur la proue tribord [sic] du Vishwahiru.

Dans le cas des navires indiens, tous les noms étaient clairement indiqués sur la proue et, dans certains cas, sur la poupe du navire. Toutefois, le Carmel Martha, le Dignamol II, le King Jesus, le St. Marys n°1 et le St Marys n°2 n'avaient aucun numéro d'identification visible, tandis que le Bosin avait un numéro d'identification illisible sur la proue. Bien que cela ne soit pas nécessairement une violation de 14/04, l'Inde devrait clarifier la présentation adoptée pour ses navires.

Marquage des engins

Le paragraphe 15 de la Résolution 14/04 exige que les bouées de repérage et autres objets flottant à la surface, et destiné à indiquer l'emplacement des engins de pêche fixes, soient clairement marqués à tout moment avec les lettres et/ou numéros du navire auquel ils appartiennent.

Aucun des navires sri-lankais inspectés n'avait de marques sur ses engins. Comme tous les bateaux utilisaient une forme ou une autre de palangre ou de filet dérivant, des bouées de surface auraient dû marquer les sections ou la fin de la ligne. Les figures 5 et 6 montrent des exemples d'engins de pêche et de bouées non marquées, observés au cours de certaines des inspections.



Figure 5 : Un exemple de bouée et de flamme de marquage sans identification (déployée par le Sulara 2 pêchant illégalement dans le BIOT).



Figure 6 : Un exemple de bouée et de flamme de marquage sans identification (à bord du Stef Ania Duwa).

Grands filets dérivants

Exigence : Le paragraphe 2 de la Résolution 12/12 exige que toutes les CPC prennent toutes les mesures nécessaires pour interdire à leurs navires de pêche d'utiliser de grands filets dérivants en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI ; le paragraphe 3 stipule qu'un navire de pêche battant pavillon d'une CPC sera présumé avoir utilisé de grands filets dérivants en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI s'il est observé en train d'opérer en haute mer dans la zone de compétence de la CTOI et est configuré pour utiliser de grands filets dérivants.

Le capitaine du Malsri (IMUL-A-0587-KLT) bien qu'ostensiblement en transit aux vers des zones de pêche en haute mer, a fourni deux déclarations sur la longueur de ses filets dérivants, à savoir qu'ils faisaient 2,5 nm puis 2,6 km, valeurs toutes deux supérieures aux 2,5 km autorisés par la résolution 12/12 de la CTOI ainsi que par les termes de la licence de pêche du bateau de pêche (14/HS/0153/KLT), qui a indiquait un filet dérivant de 2,5 km. Toutefois, une vérification précise de la longueur ne fut pas possible car l'inspection a été entièrement réalisée en mer.

4. À l'attention du Comité d'application

Ce document d'information est présenté en conformité avec la recommandation 115 de la Onzième session du Comité d'application (IOTC-2014-CoC11-R[F]). Les inspections des navires de pêche en transit dans les eaux du BIOT ont mis en évidence le fait que de nombreux navires (96% de ceux inspectés) opèrent en violation des mesures de conservation et de gestion de la CTOI.

Dans ce document, nous ne proposons pas de sanctions spécifiques contre des navires individuels, mais soulevons encore une fois cette question pour que le Comité d'application discute des actions qui doivent être prises et pour focaliser les discussions sur la façon dont l'application peut être améliorée.

L'Administration du BIOT apprécierait les commentaires des autres CPC sur l'état d'application des recommandations 113 à 115 de la 11^e réunion du Comité d'application, qui ont souligné l'ampleur de ce problème.