



6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

Evaluation du régime européen du Contrôle des Pêches : Synthèse des principaux problèmes de mise en œuvre rencontrés et pistes d'amélioration

Introduction

La thématique « Contrôle » est régulièrement abordée dans le cadre du CC Sud, malgré des situations qui peuvent s'avérer différentes d'un pays à l'autre, ou en fonction de contexte locaux. A l'heure de la réalisation du bilan du régime communautaire (Règlements UE 1224/2009 et 404/2011), les membres du CC Sud entendent apporter leur contribution pour optimiser les actuelles normes en vigueur.

Cette contribution est clairement limitée dans sa portée, du fait de l'absence de certaines informations rendues disponibles à l'heure de sa rédaction : absence de communication des rapports des Etats Membres, non diffusion des conditions d'obtention ou de mises en œuvre de certaines exemptions.

De manière générale, le CC Sud entend réaffirmer son soutien à un régime de contrôle performant, efficace, le plus uniforme possible à l'échelle de l'Union, mais considère que des évolutions doivent être adoptées, au regard des 5 années d'expérience dont on dispose désormais, et de l'évolution des objectifs politiques.

A- Tour d'horizon des problèmes rencontrés

L'adoption du Règlement Contrôle en 2009 a fait l'objet de nombreuses discussions politiques, ayant amené des propositions relevant parfois trop de la logique dogmatique, ou purement de principe. Il est manifeste que certaines dispositions actuellement prévues engendrent des contraintes trop fortes sur l'ensemble des maillons de la chaîne (pêcheurs, structures pêche et administrations), sans plus value directe pour la gestion.

On notera ici plusieurs exemples de cette situation :

- Régime d'autorisation pour les Plans pluriannuel : Le règlement Contrôle a été adopté après la plupart des Plans de première génération. Ce règlement prévoit de manière mécanique l'instauration d'AEP dès lors qu'un navire peut capturer des espèces soumises à un tel plan, (article 7), sans définition de critères permettant de distinguer les navires ayant une réelle incidence sur un tel stock. Tous les navires d'une façade peuvent ainsi être concernés, à l'image de l'AEP Merlu Nord. Cela crée bien sûr une surcharge de travail administrative, en grande partie inutile.
- Marge de tolérance pour l'estimation des captures : Là aussi, on se doute que le chiffre unique de 10% provient d'un compromis politique, et d'une volonté d'uniformiser les pratiques. Les membres du CC Sud ont à plusieurs reprises dénoncé cette norme, qui apparaît dans certaines pêcheries (Petits et Grands pélagiques..) comme très compliquée à respecter. Le CC Sud a ainsi adopté l'avis





6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

- 97 sur les pêcheries thonnières – où la méthode de stockage, les conditions de pêche et la variabilité biologique, rendent très compliquées toute estimation précise des quantités capturées. Il a également été souligné que ce principe pouvait être compliqué à respecter dans le cadre de petites quantités.
- Notification préalable : là aussi, le CC Sud a déjà eu l'occasion d'exprimer son point de vue via son avis 85. Même si des exemptions peuvent être obtenues, le lien mécanique entre appartenance à un plan et un délai de 4 heures n'est pas raisonnable dans toutes les configurations, en particulier pour les navires évoluant à proximité de la côte. Dans de telles situations, les pêcheurs peuvent au choix, soit attendre 4 heures avant de pouvoir rentrer au port, soit ; devoir déclarer leur capture par anticipation. En l'état, et bien que la finalité soit parfaitement entendue, des aménagements apparaissent comme nécessaires.
 - Interdiction de transbordement : Les conditions de dérogation au principe général d'interdiction du transbordement ne correspondent pas aux situations dans lesquelles les navires de pêche pourraient utilement recourir à cette pratique. Il s'avère en effet que pour plusieurs pêcheries, l'intérêt principal résiderait dans le fait de pouvoir transborder au large, sur les zones de pêche, afin d'éviter à tous les navires un retour à la terre coûteux.
 - Base avancée, pesée au débarquement : le principe général de pesée au moment du débarquement a également induit des contraintes ou des problèmes qui semblent trop importants au regard du risque, ou conduit en des investissements parfois inutiles. On soulignera ainsi les frais d'équipement occasionnés pour les points de débarquements, permettant une pesée, alors que ces mêmes quantités pourront être par ailleurs une nouvelle fois pesées en criée. Les frais de maintenance restent à la charge des pêcheurs où des collectivités, alors que leur utilité peut être discutée. Certaines obligation liées au modalités de transport sont également peu opérantes (stockage séparé).

Par ailleurs, et comme souvent en matière de gestion des pêche, on a recherché au niveau politique des compromis satisfaisant toutes les parties, assorties d'exemptions, dont les conditions d'obtention ou de mises en œuvre sont bien souvent opaques. Cela a pu entraîner un certain manque de confiance ou est certainement responsable d'une absence de capitalisation.

On illustrera ces propos par les exemples des négociations entourant les dépassements de quotas, lorsque le remboursement n'est pas possible sur l'espèce d'origine, ainsi que les modalités permettant l'octroi d'exemption à la notification préalable.

En outre, lorsque de nouvelles dispositions relatives au contrôle doivent être déployées à l'échelle européenne, un partage d'expérience/solutions mises en œuvre pourrait grandement favoriser cette mise en œuvre. Le Journal de Bord Electronique se veut être un exemple parfait.



6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+ 33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

B - Eléments d'amélioration

Pour les membres du CC Sud, certaines normes pourraient opportunément être modifiées. Les propositions de solutions envisagées s'inscrivent sous 2 champs principaux, corriger là où la norme a été trop loin, ou l'adapter au nouveau cadre existant. Elles visent aussi à une plus grande proportionnalité, et en un meilleur rapport coût/efficacité pour les pouvoirs publics.

D'un point de vue global et méthodologique, les membres du CC Sud souhaiteraient que les éventuelles évolutions réglementaires soient avant tout réalisées sur la base d'un constat partagé entre les parties prenantes qui vivent au jour le jour les prescriptions prévues par ce règlement, ie, les services de contrôle et les pêcheurs. Cela toujours dans le respect des objectifs de l'union.

- Systèmes d'AEP : Afin de diminuer la charge administrative et de rendre à cet outil sa véritable finalité en matière de gestion des pêcheries, il importe de déconnecter le lien entre « anciens » plans de gestion et AEP, en prévoyant des niveaux de captures minimaux (tonnage ou espèces) à partir desquels l'autorisation est nécessaire pour pratiquer une activité de pêche
- Notification préalable : En s'appuyant sur ces mêmes niveaux ou en définissant de nouveaux (tonnage/marée), le délai de 4 heures de notification préalable ne devrait s'appliquer qu'aux navires ayant une influence significative sur un stock.
- Marge de tolérance : Les réflexions autour du devenir de cet outil doivent s'effectuer dans le cadre de la nouvelle Obligation de débarquement. En 2019, on pourra ainsi réellement s'interroger sur l'utilité de réaliser une estimation de ses captures, alors que celles-ci devront en très grande partie être débarquées. Une différenciation pourrait utilement être réalisée, en fonction de critères biologiques, mais aussi d'une analyse de risques (stock sous TAC ou non..)
- Permis à points: l'acquéreur d'un navire de pêche ne devrait pas être pénalisé par l'activité du précédent exploitant ; les points attribués à un navire ne devraient donc pas le suivre au moment d'une vente

