

**Rapport du Comité permanent sur l'application et l'observation
de la réglementation (SCIC)**

Table des matières

	Page
Ouverture de la réunion	117
Organisation de la réunion	117
Évaluation des mesures et systèmes liés à l'application et à l'observation de la réglementation	117
Système de documentation des captures de <i>Dissostichus</i> spp. (SDC).....	117
Stratégie d'engagement des Parties non contractantes (PNC)	117
Mise en œuvre du SDC et analyse des données commerciales	119
Contrôle des navires	120
Système de surveillance des navires (VMS) et activités de déplacement des navires à l'intérieur de la zone de la Convention	120
Promotion de la conformité à la CCAMLR	121
Transbordement.....	122
Propositions de nouvelles mesures de conservation et de mesures liées à la conformité	123
Mesure de conservation 10-02	123
Mesure de conservation 10-05	123
Mesure de conservation 10-09	124
Mesure de conservation 26-01	124
Mesure de conservation 32-18	125
Plate-forme de coopération sur l'océan Austral	126
Limitation du nombre de navires dans les pêcheries exploratoires de légine des sous-zones 88.1 et 88.2	126
Procédure d'évaluation de la conformité de la CCAMLR (CCEP)	127
Compte rendu de la Corée sur les activités des navires	127
Rapport provisoire de conformité	128
Mesure de conservation 10-03	128
Mesure de conservation 21-02	129
Mesure de conservation 22-07	130
Mesure de conservation 23-04	130
Mesure de conservation 25-03	130
Mesure de conservation 26-01	131
Mesure de conservation 91-05	132
Remontée tardive des engins de pêche	133
Révision de la mesure de conservation 10-10	133
La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans la zone de la Convention	134
Activité d'avant-saison des navires	135
Listes des navires INN	138
Notifications de projets de pêche	138
Avis du Comité scientifique au SCIC	139

Câbles de contrôle des filets	139
Processus de gestion des données mises en quarantaine	139
Engins de pêche non identifiés	140
Plans de recherche pour les pêcheries exploratoires	140
Examen de la seconde évaluation des performances de la CCAMLR	140
Autres questions	141
Clôture de la réunion.....	142
Appendice I : Rapport CCAMLR de conformité	143
Appendice II : Liste des navires INN-PNC.....	156

Rapport du Comité permanent sur l'application et l'observation de la réglementation (SCIC)

Ouverture de la réunion

1. La réunion du Comité permanent sur l'application et l'observation de la réglementation (SCIC) se tient à Hobart, en Australie, du 21 au 25 octobre 2019.
2. La présidente du SCIC, Madame Jung-re Kim (République de Corée) ouvre la réunion, accueille les Membres et les Observateurs et remercie le secrétariat du soutien qu'il lui prodigue. Elle souhaite tout particulièrement la bienvenue au nouveau membre de la CCAMLR, le Royaume des Pays-Bas (Pays-Bas). Elle remercie par ailleurs les Membres de leurs travaux d'intersession en vue du SCIC.

Organisation de la réunion

3. Le SCIC examine son ordre du jour, tel qu'il a été adopté par la Commission.

Évaluation des mesures et systèmes liés à l'application et à l'observation de la réglementation

Système de documentation des captures de *Dissostichus* spp. (SDC)

4. Le SCIC note qu'il est exigé, en vertu l'annexe 10-05/B de la mesure de conservation (MC) 10-05, de nommer un minimum de six Membres pour constituer un comité dont l'objectif est d'examiner les propositions de dépenses du système de documentation des captures de *Dissostichus* spp. (SDC) et de recommander à la Commission s'il convient de financer des projets ou besoins imprévus. Les nominations de l'Australie, l'Union européenne (UE), la Nouvelle-Zélande, la Corée, la Fédération de Russie (Russie), l'Afrique du Sud, les États-Unis d'Amérique (États-Unis) et le Royaume-Uni sont approuvées par le SCIC.

Stratégie d'engagement des Parties non contractantes (PNC)

5. Le SCIC examine le document CCAMLR-38/14, qui donne un aperçu de l'évaluation par le secrétariat de la stratégie d'engagement des Parties non contractantes (PNC) et du plan d'action de la stratégie d'engagement des PNC proposée par le secrétariat pour 2020–2022. Le SCIC remercie le secrétariat de son travail et de son soutien et recommande d'effectuer l'évaluation et l'actualisation de la stratégie d'engagement des PNC tous les deux ans, parallèlement à l'analyse des données commerciales (paragraphe 14).
6. Le SCIC approuve la proposition de stratégie d'engagement des PNC (CCAMLR-38/14, annexe 1) et émet les recommandations suivantes :

- i) continuer d'utiliser les données du SDC et d'autres sources mondiales de données commerciales pour identifier les PNC
- ii) rappeler au secrétaire exécutif son obligation en vertu de la MC 10-05, annexe 10-05/C, paragraphe C1 de contacter les PNC dont les échanges commerciaux atteignaient 1 000 kg au cours des trois dernières années
- iii) charger le secrétaire exécutif de contacter les États de pavillon de navires engagés dans des activités de transbordement et identifiés par le biais du SDC, de notifications de transbordement ou de signalements d'activité pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN)
- iv) encourager le États membres à participer activement à la stratégie d'engagement des PNC en mettant des ressources à leur disposition.

7. Le SCIC note que les États-Unis ont entamé des discussions bilatérales avec le Viêt Nam dans le cadre de la stratégie d'engagement des PNC et qu'ils ont l'intention de poursuivre ces discussions à l'avenir. Le SCIC prend également note de l'engagement de l'Australie dans la région de l'Asie du sud-est en soutien de ces travaux et d'autres travaux pertinents.

8. Le SCIC examine la proposition avancée par le secrétariat à l'égard de l'utilisation du fonds du SDC pour l'élaboration de la preuve du concept pour un programme de formation interactive en ligne à l'e-SDC et pour l'organisation d'ateliers sur le SDC et pour la formation à ce système pour 2020 (CCAMLR-38/15).

9. Dans ses délibérations, le comité de gestion du fonds du SDC, avec la participation du secrétariat et du président du Comité permanent sur l'administration et les finances (SCAF), Konstantin Timokhin (Russie), a examiné l'annexe 10-05/B de la MC 10-05, particulièrement à l'égard du rôle et de la raison d'être de ce fonds.

10. Le comité de gestion du fonds du SDC est arrivé aux conclusions suivantes :

- i) les deux projets proposés (à savoir, la preuve du concept d'un programme de formation interactive en ligne à l'e-SDC et les deux ateliers sur le SDC pour 2020) s'alignent sur l'objectif du fonds du SDC (MC 10-01, annexe 10-05/B, paragraphe 1 et CCAMLR-38/15)
- ii) la demande de financement proposée (25 000 AUD par atelier et 20 000 AUD pour la preuve du concept de l'e-SDC) est basée sur le coût des ateliers précédents et sur l'expérience acquise pendant la restructuration du site web de la CCAMLR. Le comité d'évaluation a considéré que le coût et la base sur laquelle elle a été estimée sont raisonnables et qu'elle devrait être soumise au SCAF.
- iii) des ateliers similaires organisés par le secrétariat se sont révélés fructueux par le passé
- iv) la preuve du concept de l'e-SDC devrait : i) comprendre des options permettant d'inclure la traduction dans les langues officielles, ii) le fait d'être bien adaptée aux responsables du SDC (y compris en aidant les nouveaux responsables du SDC, par des manuels améliorés ou des modules de formation en ligne) et iii) les utilisateurs actuels du SDC devraient participer à la conception du matériel.

11. Le comité de gestion du fonds du SDC a bénéficié de l'engagement du secrétariat et du complément d'information que celui-ci a fourni sur le champ d'action, l'époque, la durée et la participation aux ateliers, ainsi que de ses idées sur l'e-SDC et les fournisseurs qu'il envisage de contacter. Le comité chargé du fonds du SDC, ayant reçu de nouvelles informations du secrétariat, demande à celui-ci de les communiquer au SCIC pour que tous les Membres puissent prendre connaissance de ces informations particulièrement utiles.

12. Le secrétariat rappelle au SCIC que des ateliers fructueux sur le SDC ont eu lieu en 2010, 2012 et 2017, et propose de suivre un format similaire pour les ateliers de 2020. Il donne des informations sur l'accès aux informations générales sur ces ateliers. Le secrétariat confirme que, comme c'était le cas pour les ateliers précédents, la structure des coûts des ateliers proposés couvre le soutien logistique essentiel, tel que la location des locaux et le soutien et le matériel administratifs, et non les déplacements ou les indemnités journalières des participants.

13. En ce qui concerne la preuve du concept pour la création d'un programme de formation interactive en ligne à l'e-SDC, le secrétariat informe le SCIC que, pour l'obtention d'une preuve du concept, il est prévu que cette étape consisterait à présenter une proposition détaillée au SCIC et au SCAF en 2020 pour la mise en place du programme de formation. Certains Membres demandent si la traduction d'un programme de formation pourrait être étendu au-delà des langues officielles de la Commission. Le secrétariat avise que la demande pourrait être adressée dans la proposition pour la preuve du concept, et que le coût de la traduction du matériel de formation dans d'autres langues serait exposé dans la proposition intégrale.

Mise en œuvre du SDC et analyse des données commerciales

14. Le SCIC examine les documents CCAMLR-38/BG/09, BG/10 Rév. 2 et BG/11 faisant le point sur l'analyse des données commerciales internationales de légine, la mise en œuvre du SDC et l'analyse des données du SDC, ainsi que la réconciliation des données du SDC avec les données mensuelles de capture et d'effort de pêche à échelle précise. Le SCIC remercie le secrétariat pour son travail d'analyse des données commerciales et recommande de reprendre cette tâche tous les deux ans.

15. Le SCIC note que la différence dans le recouplement des données de SDC et des données de capture et d'effort de pêche à échelle précise pour la zone de la Convention est inférieure au 1% de tolérance prévue et accepte la conclusion que les Membres respectent leurs obligations.

16. Le SCIC note que depuis la réunion de la Commission en 2019, le SDC a été appliqué par 16 Membres, trois États adhérents, une PNC coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC et une PNC à accès limité au SDC.

17. Le SCIC prend note des efforts visant à l'engagement des PNC, dont différentes lettres adressées par le secrétariat conformément à l'annexe 10-05/C de la MC 10-05 et à la stratégie d'engagement des PNC.

18. Le SCIC note que deux certificats de capture de *Dissostichus* spécialement validés (CCDSV) ont été délivrés en 2019.

19. La Chine a avisé que la Région administrative spéciale de Hong Kong (RAS de Hong Kong) poursuivait ses travaux préparatoires de la mise en œuvre du SDC et que la RAS de Hong Kong continuerait de contrôler les statistiques commerciales des importations et des réexportations de légine sur son territoire. La Chine fournit un état d'avancement de ses travaux, notant que le principal décret pour la mise en œuvre de la Convention CAMLR a été adopté par le Conseil législatif et que des travaux législatifs sont en cours pour la mise en œuvre des mesures de conservation pertinentes et qu'ils devraient être terminés l'année prochaine. De plus, la Chine se félicite de la présentation par d'autres Membres d'informations associées à des captures de légine soupçonnées de provenir de la pêche INN et qui auraient été débarquées, vendues ou transbordées par la RAS de Hong Kong. Elle ajoute que la RAS de Hong Kong apportera toute l'assistance voulue et appliquera les mesures qui s'imposent en vertu de son cadre juridique existant.

20. Le SCIC examine le document CCAMLR-38/BG/52 rendant compte des efforts déployés par l'Équateur pour appliquer les mesures de conservation. Le SCIC remercie l'Équateur de ses efforts et d'avoir soumis un compte rendu exhaustif.

Contrôle des navires

21. Le SCIC examine la mise en œuvre de la MC 10-03 et du Système de contrôle en 2018/19 grâce au document CCAMLR-38/BG/14 qui indique que 152 contrôles portuaires et 17 contrôles en mer ont été entrepris. Il approuve la recommandation selon laquelle une version électronique du formulaire de l'annexe 10-03/A de la MC 10-03 devrait être préparée et mise à la disposition des Parties contractantes.

22. Le SCIC se félicite de la présentation par le Chili d'un compte rendu (CCAMLR-38/BG/29) des contrôles effectués par son navire OPV-83 *Marinero Fuentealba* pendant la saison 2018/19. Le Chili informe le SCIC qu'il a procédé à des activités d'arraisonnement et de contrôle dans la sous-zone 48.1. Cette patrouille a donné lieu à deux contrôles et à l'observation visuelle d'un navire de soutien logistique, qui ont été enregistrés.

23. Le SCIC remercie le Chili des efforts qu'il déploie pour mener à bien les contrôles, reconnaissant l'importance de ces patrouilles pour la mise en œuvre des mesures de conservation, et de tous les efforts et défis qu'impliquent les contrôles en mer.

Système de surveillance des navires (VMS) et activités de déplacement des navires à l'intérieur de la zone de la Convention

24. Le SCIC examine le document CCAMLR-38/BG/06 décrivant les résultats des travaux menés pendant la période d'intersession sur le projet pilote « Satellite Overwatch » par la France, avec le soutien du secrétariat. Ce projet consiste à recevoir et à analyser des images avec la position géographique des aires de surveillance ciblées dans la zone de la Convention, pour une comparaison avec les données du système de surveillance des navires (VMS) de la CCAMLR. Il semblerait que des activités de pêche INN soient menées dans certaines sous-zones, mais aucune conclusion ne peut encore être tirée sans la poursuite de la surveillance satellitaire.

25. Le SCIC remercie la France et le secrétariat de leurs travaux visant à améliorer l'exactitude et l'efficacité de la surveillance satellitaire qui est un mécanisme de lutte contre la pêche INN. Il soutient la proposition de développement de ce système de surveillance pendant la période d'intersession et attend la présentation d'un état d'avancement du projet « Satellite Overwatch » l'année prochaine.

26. Le secrétariat présente le document CCAMLR-38/BG/28 qui rend compte de sa participation à l'atelier sur la recherche et le sauvetage (SAR pour *Search and Rescue*) accueilli par le Conseil des directeurs des programmes antarctiques nationaux (COMNAP) et *Antarctica New Zealand*, du 14 au 16 mai 2019. Cet atelier représentait une occasion de faire connaître les accords entre la CCAMLR et les Centres de Coordination de Sauvetage Maritime (CCSM) pour la communication de données VMS dans les cas de recherche et sauvetage en temps réel.

27. Le SCIC prend note de l'importance d'engager des travaux pour soutenir le SAR, et remercie le secrétariat de sa participation à l'atelier, ainsi que la Nouvelle-Zélande d'en avoir été l'hôte.

Promotion de la conformité à la CCAMLR

28. Le SCIC examine le document CCAMLR-38/BG/08 sur le groupe chargé de la gestion des déchets d'usine, qui fait le point sur les techniques de gestion des déchets d'usine suivies actuellement par les navires de la CCAMLR. Il estime que les cas de non-conformité avec le paragraphe 6 de la MC 26-01, sur l'interdiction du rejet à la mer ou du déversement des déchets d'usine ou des rejets de la pêche au sud de 60°S, étaient souvent causés par des défaillances mécaniques. Le document fait la synthèse des meilleures pratiques internationales de gestion des déchets d'usine, notant qu'elles s'alignent le plus souvent sur les dispositions des MC 25-02 et 25-03, et qu'aucune action n'a été recommandée pour améliorer l'application de la MC 26-01, paragraphe 6. Le SCIC est d'avis que le groupe chargé de la gestion des déchets d'usine devrait poursuivre ses travaux pendant la période d'intersession par le biais de l'e-groupe.

29. La Nouvelle-Zélande présente le document CCAMLR-38/BG/34 sur les déchets d'usine de légine découverts par les observateurs dans l'estomac de légines capturées par le *San Aspiring* opérant dans la zone de la Convention au sud de 60°S. Il est noté que des hameçons et des avançons ont été découverts attachés à des déchets d'usine. La Nouvelle-Zélande rappelle que le rejet en mer de déchets d'usine est interdit en vertu des MC 25-02 et 26-01. La Nouvelle-Zélande encourage les Membres à se servir des informations données dans le document pour mener une enquête afin de déterminer la source de ces déchets.

30. Le SCIC remercie la Nouvelle-Zélande de sa présentation et s'enquiert de la nécessité de poursuivre la discussion sur la possibilité de déterminer l'origine des déchets d'usine et des hameçons récupérés. Il encourage les Membres à participer pendant la période d'intersession à l'e-groupe sur la gestion des déchets d'usine pour renforcer les pratiques de gestion des déchets d'usine dans la zone de la Convention.

31. Le Royaume-Uni présente le document CCAMLR-38/BG/40 sur les systèmes de suivi électronique comme outil de gestion en soutien de la recherche et de la conformité sur les navires de la CCAMLR. Il suggère au SCIC d'envisager d'exiger le suivi électronique pour les navires de la CCAMLR opérant dans la zone de la Convention.

32. Le SCIC remercie le Royaume-Uni de son document et considère que le suivi électronique semble un outil prometteur dans le cadre des priorités de recherche et de suivi pour contrôler les navires. De nombreux Membres notent que certains de leurs navires ont déjà mis en place des systèmes de suivi électronique des navires avec succès, et soulignent que ces systèmes permettent une meilleure capacité de déclaration et de nouvelles possibilités de collecte et de validation des données.

33. Le SCIC est d'avis d'établir un e-groupe pour les discussions de la période d'intersession et les travaux relatifs au suivi électronique, lequel serait présidé par le Royaume-Uni.

Transbordement

34. Le SCIC examine l'application de la MC 10-09 (CCAMLR-38/BG/15) et note que 212 transbordements ont eu lieu pendant la période à l'étude et que toutes les notifications de transbordement ont été présentées conformément aux paragraphes 2 et 3 de la MC 10-09. Il approuve la recommandation selon laquelle les Membres devraient rappeler aux navires qu'ils sont tenus de déclarer les activités de transbordement en vertu du paragraphe 4 de la MC 10-09.

35. Concernant sa proposition d'amendement de la MC 10-09 présentée dans le document CCAMLR-38/17, l'UE rappelle l'interdiction de transbordement dans l'aire marine protégée (AMP) du plateau sud des îles Orcades du Sud et l'AMP de la région de la mer de Ross (MC 91-03 et 91-05).

36. La Coalition sur l'Antarctique et l'océan Austral (ASOC) présente le document qu'elle a rédigé sur l'amélioration du suivi et du contrôle des transbordement dans le cadre de la CCAMLR (CCAMLR-38/BG/46). Elle souligne la nécessité d'améliorer la surveillance globale des transbordements. Dans son document, elle préconise à la CCAMLR de compléter sa réglementation sur les transbordements, y compris en interdisant ceux-ci aux navires transporteurs des PNC ; en créant un formulaire standard de déclaration des transbordements, comme cela a été demandé ; en exigeant une déclaration à 100% par VMS et une couverture à 100% par des observateurs des transbordements, ainsi qu'un compte rendu annuel des transbordements qui serait soumis au SCIC.

37. De nombreux Membres remercient l'ASOC d'avoir soulevé ces sujets de préoccupation. Le SCIC se déclare en faveur de l'amélioration du suivi et du contrôle des activités de transbordement.

38. À l'égard de la référence faite par certains Membres à la recommandation relative aux transbordements dans le rapport de la seconde évaluation de performance, la Chine indique qu'elle soutient les efforts visant à réglementer les transbordements dans la zone de la Convention et rappelle que la Commission était presque parvenue à un accord sur une révision de la MC 10-09 il y a quelques années. Elle insiste sur le fait que les transbordements devraient être réglementés d'une manière efficace et légitime.

Propositions de nouvelles mesures de conservation
et de mesures liées à la conformité

Mesure de conservation 10-02

39. Le SCIC examine la proposition de la Nouvelle-Zélande visant à amender la MC 10-02 (CCAMLR-38/29) pour interdire aux Parties contractantes de délivrer des licences autorisant des navires à pêcher dans la zone de la Convention de la CCAMLR s'ils figurent sur une liste finale de navires INN établie par une organisation régionale de pêche.

40. De nombreux Membres soutiennent cette proposition car elle renforcerait les efforts déployés par la CCAMLR pour garantir que les navires de pêche INN ne peuvent pêcher dans la zone de la Convention. Ils considèrent que la proposition s'aligne sur le texte du paragraphe 2 de la MC 10-02 selon lequel les Parties contractantes ont l'obligation de ne pas délivrer de licence de pêche dans la zone de la Convention à des navires, à moins qu'ils soient en mesure de respecter la Convention et les mesures de conservation en vigueur. Le Japon, d'une manière générale, est en faveur de la proposition, mais se déclare préoccupé par la révocation de la licence, qui réduirait le droit des Membres en tant qu'États du pavillon à l'égard de la délivrance des licences. La Chine et la Russie s'engagent à soutenir les efforts de lutte contre la pêche INN dans la zone de la Convention, mais trouvent préoccupant que la proposition puisse entraîner des éléments de recoupement des listes de navires INN.

41. L'initiateur de la proposition, la Nouvelle-Zélande, clarifie que l'intention de la proposition est de renforcer les obligations d'États de pavillon des Parties contractantes, et non de recouper les listes de navires INN. Plusieurs Membres se déclarent satisfaits de cette clarification.

42. De nombreux Membres remercient la Nouvelle-Zélande de ses travaux et encouragent le développement de la proposition. À l'heure de la clôture du SCIC, la proposition en est toujours au stade de la discussion et plusieurs Membres sont toujours préoccupés. Le SCIC décide de renvoyer la proposition à la Commission.

Mesure de conservation 10-05

43. Le SCIC examine la proposition de la Corée visant à amender la MC 10-05 (CCAMLR-38/27) pour élargir le champ d'application des dispositions du CCDSV afin d'autoriser une Partie contractante à délivrer un CCDSV pour la légine qui ne pourrait être saisie ou confisquée immédiatement du fait de limitations du cadre juridique national.

44. Alors que certains Membres sont en faveur de la proposition, le SCIC constate que d'autres se disent préoccupés par le fait que l'amendement proposé pourrait avoir des conséquences imprévues qui permettraient à une capture INN qui aurait dû être saisie ou confisquée d'entrer sur le marché international.

45. Pour tenir compte des inquiétudes du SCIC, la Corée retire sa proposition d'amendement de la MC 10-05. La Corée confirme toutefois que cette proposition devait compléter le cadre juridique national et qu'elle continuera à appliquer pleinement la MC 10-05 existante. Elle

assure le SCIC que grâce à des amendements pendant à sa législation nationale et à une nouvelle directive ministérielle, des cas tels que celui du *Southern Ocean* ne se reproduiront pas à l'avenir.

Mesure de conservation 10-09

46. Le SCIC examine la proposition avancée par la Nouvelle-Zélande visant à modifier la MC 10-09 (CCAMLR-38/28) pour inclure davantage de détails spécifiques sur les informations renfermées dans les notifications de transbordement et pour introduire un mécanisme de confirmation des détails des transbordements effectués. La proposition contient également des dispositions permettant de rendre disponibles toutes les informations sur les transbordements dans la section sécurisée du site web de la CCAMLR pour les besoins du contrôle et de la vérification des captures. Le SCIC reconnaît que la proposition vise à améliorer la transparence et le soutien au SDC et aux régimes de contrôle de la CCAMLR.

47. Certains Membres font remarquer la nécessité d'éviter une duplication des données lorsque c'est possible et seraient en faveur d'une déclaration électronique lorsqu'un tel système est disponible. De nombreux Membres remercient la Nouvelle-Zélande de ses travaux. Le SCIC décide de renvoyer la proposition à la Commission en vue de son adoption.

48. Le SCIC examine la proposition avancée par l'UE (CCAMLR/38/17), qui vise à insérer dans la MC 10-09 une référence aux interdictions générales relatives au transbordement contenues dans les MC 91-03 et 91-05. Le SCIC est d'avis que les interdictions relatives au transbordement dans les MC 91-03 et 91-05 sont claires, et certains Membres estiment que ces références croisées sont superflues. Les Membres en faveur de la proposition font remarquer qu'il existe d'autres cas de références croisées dans d'autres mesures de conservation et que l'amendement proposé représente une mesure de sécurité et de certitude. Le SCIC remercie l'UE, mais n'est pas en mesure de parvenir à un consensus sur la proposition. Certains Membres font part de leur déception que la proposition n'ait pas progressé.

Mesure de conservation 26-01

49. Le SCIC examine la proposition avancée par l'UE visant à amender la MC 26-01 pour interdire le rejet à la mer ou le déversement de plastiques, d'huiles ou de carburants dans l'ensemble de la zone de la Convention (CCAMLR-38/18). La proposition précise que l'interdiction du rejet en mer et du déversement ne serait pas applicable lorsque ceux-ci sont nécessaires pour des questions de sécurité, ou lorsque toutes les précautions raisonnables ont été prises pour éviter la perte de plastiques par les navires. L'UE note que, dans sa forme actuelle, la mesure de conservation n'interdit le rejet en mer et le déversement qu'au sud de 60° de latitude, et que la proposition est conforme à la Convention MARPOL 73/78 et à ses annexes.

50. Le Japon, tout en soutenant le principe de prévention de la pollution par les plastiques dans la zone de la Convention, considère que la question de pollution marine est du ressort de MARPOL et que certaines des dispositions proposées dépassent les compétences de la CCAMLR. Cette proposition est également appuyée par certains Membres qui considèrent qu'une définition plus précise de la pollution marine est encore nécessaire.

51. Cependant, d'autres Membres considèrent qu'il est du ressort de la CCAMLR de renforcer la protection de l'environnement dans la zone de la Convention. De nombreux Membres soutiennent la proposition, notant qu'elle renforce les mesures en vigueur.

52. Conscient que les Membres devraient poursuivre leur dialogue, le SCIC décide de renvoyer la proposition à la Commission.

Mesure de conservation 32-18

53. Le SCIC examine la proposition présentée par l'Argentine, l'Australie, les États-Unis, la Norvège, l'UE et l'Uruguay pour interdire le prélèvement d'ailerons sur les requins capturés dans la zone de la Convention (CCAMLR-38/08 Rév. 1). Le document précise que, alors que la MC 32-18 interdit la pêche dirigée d'espèces de requins et qu'elle encourage la remise à l'eau des requins capturés vivants accidentellement lorsque cela est possible, elle ne rend pas exécutoire l'interdiction du prélèvement des ailerons de requins. La proposition souligne que la CCAMLR accuse un retard à l'égard de cette question, par rapport à plusieurs organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP). Les auteurs de la proposition notent qu'une disposition exigeant de garder les ailerons naturellement attachés contribuerait encore davantage à la conservation des requins dans la zone de la Convention.

54. Le Japon s'oppose fortement à la proposition et souligne les raisons qu'il a déjà exprimées devant le SCIC à cet effet : i) la pratique de prélèvement des ailerons de requins n'a jamais été observée dans la zone de la Convention et ii) la capture totale de requins dans la capture accessoire est minime et n'est le plus souvent le fait que de quelques Membres dans leurs zones économiques exclusives (ZEE). Il se déclare déçu que le terme « prélèvement d'ailerons » ait de nouveau été utilisé à mauvais escient dans la proposition et dans d'autres propositions similaires, qui est la pratique consistant à couper les nageoires des requins et à rejeter en mer le reste du requin (définition de l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources – Union mondiale pour la nature (UICN)). Le Japon explique qu'il ne convient pas de considérer comme un « prélèvement d'ailerons » le fait de découper les ailerons d'un requin et de conserver tant les ailerons que le corps, pour l'alimentation ou autre utilisation. Il appelle les promoteurs de la proposition à ne pas combiner la description des deux pratiques, affirmant qu'il s'oppose fortement au « prélèvement d'ailerons » qui va à l'encontre de l'utilisation durable.

55. La Chine se déclare préoccupée par la poursuite de la discussion de cette question et souligne que dans le cas de telles propositions, la discussion devrait reposer sur les meilleurs avis scientifiques disponibles. Elle rappelle l'avis du Comité scientifique (SC-CAMLR-XXXVII, paragraphe 5.3) sur la nécessité d'une meilleure identification et collecte des données pour quantifier les taux de capture accessoire de requins dans la zone de la Convention, notant que cela est conforme au plan d'action international de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) pour la conservation et la gestion des requins.

56. De nombreux Membres sont fortement en faveur de la proposition et soulignent que les révisions proposées de la MC 32-18 présentent de gros avantages pour la protection de l'écosystème et la prévention de l'utilisation irrationnelle des ressources marines vivantes de l'Antarctique.

57. N'ayant pas fait consensus, la proposition a été renvoyée à la Commission.

Plate-forme de coopération sur l'océan Austral

58. Le SCIC examine la proposition avancée par l'UE pour promouvoir la création d'une plate-forme de coopération sur l'océan Austral (PCOA) (CCAMLR-38/19). La proposition indique que, depuis la création de la CCAMLR, trois ORGP ont été créées dans des secteurs adjacents à la zone de la Convention, où des espèces, et en particulier la légine australe (*Dissostichus eleginoides*), sont capturées commercialement. L'UE considère que la formation de la PCOA améliorerait la coordination et la collaboration entre la CCAMLR et les ORGP adjacentes et servirait à promouvoir la conservation à long terme et l'utilisation durable des ressources des pêcheries et des écosystèmes dans l'ensemble des organisations de gestion.

59. De nombreux Membres reconnaissent l'importance de la collaboration avec des ORGP adjacentes, et font remarquer qu'il existe déjà divers protocoles d'accord en place entre la CCAMLR et les ORGP voisines. Quelques Membres s'inquiètent de ce que la proposition crée un fardeau en matière de ressources administratives, et budgétaires pour le secrétariat de la CCAMLR, et en particulier du risque que cela entrave les travaux que réalise le secrétariat en soutien des réunions annuelles de la CCAMLR, étant donné qu'il est proposé que la première PCOA coïncide avec la réunion du WG-FSA. Certains Membres trouvent également préoccupantes les différences d'adhésion, de procédures et d'objectifs entre la CCAMLR et les ORGP. L'Australie est reconnaissante pour cette idée, et ajoute qu'elle est intéressée par l'exploration de manières de coopérer à la gestion de la légine entre la CCAMLR et l'Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (APSOI). Elle considère que tous les membres ont une responsabilité, tant légale que morale, de garantir que les actions qu'ils mènent en dehors de la zone de la Convention ne vont pas à l'encontre de la convention ou des mesures de conservation de la CCAMLR dans les cas où il existe une connexion avec la CCAMLR. Elle ajoute que les ORGP pourraient bénéficier de la maturité et du succès de la CCAMLR dans la gestion de la légine.

60. Le SCIC n'est pas parvenu à un consensus sur cette proposition de l'UE.

61. Le Royaume-Uni rappelle la résolution 10/XII exhortant « les membres à s'assurer que les navires battant leur pavillon mènent avec sérieux les activités d'exploitation sur de tels stocks dans des secteurs adjacents à la zone d'application de la Convention et qu'ils respectent dûment les mesures de conservation qu'elle a adoptées en vertu de la Convention. »

Limitation du nombre de navires dans les pêcheries exploratoires de légine des sous-zones 88.1 et 88.2

62. Le SCIC examine le document présenté par la Nouvelle-Zélande (CCAMLR-38/26) visant à limiter à quatre le nombre de navire par Membre dans les pêcheries exploratoires de légine des sous-zones 88.1 et 88.2, soulignant que le *statu quo* d'une capacité illimitée ne s'aligne pas sur l'objectif de la Convention.

63. Certains Membres se déclarent en faveur d'une gestion de la capacité dans les pêcheries de la CCAMLR. Plusieurs Membres soulignent que d'autres mesures limitant la capacité devraient également être envisagées parallèlement à la limitation proposée des navires pour garantir un système reposant sur les meilleures informations scientifiques disponibles, et que toute proposition future devrait garantir un accès équitable aux pêcheries de la CCAMLR. Le SCIC encourage les Membres à continuer de communiquer sur les approches de la gestion de la capacité pendant la période d'intersession.

Procédure d'évaluation de la conformité de la CCAMLR (CCEP)

Compte rendu de la Corée sur les activités des navires

64. Le SCIC examine le rapport de suivi présenté par la Corée (CCAMLR-38/BG/36), à la demande du SCIC-2018 (CCAMLR-XXXVII, annexe 6, paragraphes 76 à 81). En s'appuyant sur les informations qu'elle a fournies régulièrement entre les réunions 2018 et 2019 du SCIC (COMM CIRC 19/21 et COMM CIRC 19/74) sur les mesures qu'elle a prises à l'encontre du *Hong Jin No. 701* et du *Southern Ocean*, la Corée rend compte des suites données aux poursuites en cours : le Bureau du procureur a pris la décision de suspendre la mise en accusation le 26 décembre 2018 et de clore l'affaire. La Corée indique par ailleurs qu'elle œuvre à renforcer son cadre juridique national par l'amendement du décret sur le développement des pêcheries de haute mer (*Distant Water Fisheries Development Act*). Elle explique que l'amendement proposé consiste avant tout à introduire un mécanisme de sanctions administratives dans le décret pour que la répression des infractions soit plus efficace et effective. La Corée explique également que l'amendement suit son cours en passant par les divers sous-comités pertinents de l'Assemblée nationale et qu'il sera soumis à l'Assemblée nationale en plénière en temps voulu. Elle tiendra les membres de la CCAMLR au courant des derniers développements.

65. Le SCIC note que, alors qu'il est décevant que la capture provenant de l'océan Austral ait été autorisée à entrer sur le marché international, la Corée n'a pas tardé à prendre des mesures pour garantir que, à l'avenir, cela ne se reproduirait pas, en arrêtant une nouvelle directive ministérielle mettant en application la MC 10-05.

66. Le SCIC félicite la Corée d'avoir par ses efforts réussi à changer sa législation pour lui permettre de mieux traiter le problème de la pêche INN, y compris en autorisant l'application de sanctions administratives dans les cas où des procédures pénales seraient inappropriées ou non disponibles. Le SCIC fait un accueil favorable aux informations détaillées présentées par la Corée pendant la période d'intersession et attend avec intérêt les mises à jour concernant cette affaire.

67. Le SCIC reconnaît qu'aucune action n'est plus nécessaire en ce qui concerne les cas du *Hong Jin No. 701* et du *Southern Ocean*.

Rapport provisoire de conformité

68. Conformément au paragraphe 3 i) de la MC 10-10, le SCIC examine les 16 écarts de conformité potentiels dans le rapport de synthèse de la Procédure CCAMLR d'évaluation de la conformité (CCEP) (CCAMLR-38/13 Rév. 2, annexe 1)

69. À la suite d'une concertation *ad hoc* avec les Membres, le SCIC adopte, en vue d'un nouvel examen par la Commission, son rapport provisoire de conformité annuel (appendice I) conformément à la MC 10-10. En faisant cela, il note qu'il n'y a pas eu consensus sur le statut de conformité (non-conformité niveau 1 ou 2) en deux cas et, en conséquence, il n'a pas enregistré de statut de conformité dans les sections respectives du rapport provisoire de conformité. Le SCIC est d'avis que ce processus ne devrait pas créer un précédent et qu'il devrait s'efforcer d'éviter qu'une telle situation se reproduise à l'avenir.

Mesure de conservation 10-03

70. Le SCIC examine l'application de la MC 10-03 par le Chili sur les cas de contrôles portuaires qui n'ont pas été réalisés dans les 48 heures comme l'impose le paragraphe 5 de la MC 10-03, ainsi que les cas où les comptes rendus de contrôles portuaires n'ont pas été transmis au secrétariat dans les délais prescrits en vertu du paragraphe 8 de la MC 10-03. Le Chili indique que les délais de réalisation des contrôles s'expliquent par les conditions météorologiques défavorables qui ont empêché les contrôleurs d'avoir accès aux navires. Il avise que le délai de transmission du formulaire de compte rendu de contrôle provient de difficultés administratives, mais que dans ces cas précis, les contrôles ont été effectués dans les 48 heures prescrites.

71. Le SCIC note que plusieurs Membres dont le projet de rapport issu de la CCEP fait mention d'écarts de conformité à l'égard du paragraphe 5 de la MC 10-03 ont indiqué fréquemment dans leurs réponses que les délais étaient causés par les conditions météorologiques qui empêchaient les contrôleurs d'accéder en toute sécurité aux navires. De nombreux Membres considèrent que ces cas devraient être traités de la même manière lorsque le statut de conformité est examiné. Le SCIC note que des conditions météorologiques défavorables et d'autres problèmes liés à la sécurité constituent une raison valable de retarder les contrôles.

72. Certains Membres font observer que les délais occasionnés par des questions d'accès ou de sécurité ne constituent pas un cas de non-conformité, et dans certains cas, les Membres suggèrent un statut de conformité préliminaire de non-conformité mineure. Certains Membres considèrent qu'un statut de « non-octroi d'un statut de conformité » pourrait être disponible conformément à l'annexe 10-10/B de la MC 10-10, alors que d'autres considèrent que cela pourrait ne pas être applicable dans le cas d'un navire au port.

73. Le SCIC examine l'application de la MC 10-03 par l'Afrique du Sud sur les cas de contrôles portuaires qui n'ont pas été réalisés dans les 48 heures comme l'impose le paragraphe 5 de la MC 10-03, ainsi que les cas où les comptes rendus de contrôles portuaires n'ont pas été transmis au secrétariat dans les délais prescrits en vertu du paragraphe 8 de la MC 10-03. L'Afrique du Sud informe le SCIC qu'un problème lié à la disponibilité des contrôleurs pendant les week-ends et les jours fériés a entraîné des retards dans les contrôles et que des difficultés techniques et administratives ont occasionné les retards de transmission. Elle explique que des

mesures ont été mises en œuvre pour limiter l'accès aux ports pendant les week-ends dans les conditions de délivrance de licences aux navires et qu'elle a modifié ses systèmes pour permettre la transmission des comptes rendus de contrôles dans les délais prescrits.

74. Certains Membres notent que la soumission tardive des rapports pour des raisons administratives est une question commune et que ces situations devraient toutes se voir appliquer le même statut de conformité. Le SCIC révisé le statut de conformité pour raisons administratives décrites par l'Afrique du Sud à non-conformité mineure (niveau 1).

75. Le SCIC examine l'application de la MC 10-03 par le Royaume-Uni concernant un contrôle portuaire qui n'a pas été effectué dans les délais de 48 heures visés au paragraphe 5 de la MC 10-03. Le Royaume-Uni note que, comme c'était le cas pour d'autres Membres, les conditions météorologiques ont empêché les contrôleurs d'avoir accès au navire en toute sécurité. Il est d'avis que ce cas devrait être évalué avec les autres cas similaires et il se déclare en faveur d'une révision de la MC 10-03 à cet effet.

76. Le SCIC examine l'application de la MC 10-03 par l'Uruguay sur les cas de contrôles portuaires qui n'ont pas été réalisés dans les 48 heures comme l'impose le paragraphe 5 de la MC 10-03, ainsi que les cas où les comptes rendus de contrôles portuaires n'ont pas été transmis au secrétariat dans les délais prescrits en vertu du paragraphe 8 de la MC 10-03. L'Uruguay note que, comme c'était le cas pour d'autres Membres, les conditions météorologiques ont empêché un accès sans danger au navire en deux occasions. Le dernier contrôle n'a pas été effectué dans les 48 heures car les contrôleurs n'étaient pas autorisés à travailler un jour férié mais il a été effectué le lendemain du jour férié.

Mesure de conservation 21-02

77. L'Ukraine note que ses réponses à la CCEP ont été présentées en retard et que, de ce fait, elles n'apparaissent pas dans le rapport de synthèse, mais elle précise que ces informations ont été distribuées aux Membres avant la réunion. Le SCIC examine l'application de la MC 21-02 par l'Ukraine. Le rapport de synthèse de la CCEP porte sur une disparité entre l'engin spécifié dans la notification et celui déclaré comme étant sur le navire. En réponse, l'Ukraine indique que les informations contenues dans la notification étaient erronées, mais qu'elle a mené une enquête et fourni des détails sur les spécifications correctes de l'engin.

78. Les États-Unis notent avec inquiétude que l'incident décrit puisse avoir une incidence sur la vitesse d'immersion de l'engin de pêche et que, bien que la réponse ait éclairci la question, le retard avec laquelle elle a été communiquée a entravé la capacité à évaluer l'incident. Avec le soutien de l'UE, ils considèrent que, alors que les informations liées aux écarts de conformité sur les navires ukrainiens ont été distribuées dans la COMM CIRC 19/107, il est particulièrement important que les Membres donnent des précisions sur les questions de CCEP dans les délais prescrits pour laisser suffisamment de temps pour examiner les questions soulevées dans la CCEP.

Mesure de conservation 22-07

79. Le SCIC examine l'application de la MC 22-07 par l'Ukraine. L'Ukraine indique que le navire avait correctement appliqué le marquage de son engin de pêche à intervalles de 1 200 m comme cela est exigé par la mesure de conservation, mais que, s'il n'avait pas marqué correctement le point central de tous les segments de ligne, il avait toutefois déterminé la position approximative de ce point central.

80. Les États-Unis font remarquer que cette situation risque d'avoir entravé le travail des observateurs sur le navire et demandent si des mesures ont été prises pour résoudre ce problème. L'Ukraine clarifie que des instructions ont été adressées au navire pour garantir que les engins de pêche seront marqués correctement cette saison.

Mesure de conservation 23-04

81. Le SCIC examine l'application de la MC 23-04 par l'Ukraine. L'Ukraine considère que le navire a mal interprété la mesure de conservation et qu'il n'a pas pu relever la présence de poux ou d'autres problèmes sur les poissons sur le formulaire C2 actuel. Elle indique de plus qu'une discussion a eu lieu lors du WG-FSA-2019 sur la création d'un nouveau formulaire C2 pour tenter de résoudre cette question.

82. Le SCIC considère que toute la capture doit être déclarée dans les pêcheries de la CCAMLR et accepte la clarification présentée par le secrétariat selon laquelle les poissons endommagés ou couverts de poux peuvent être déclarés dans le formulaire actuel de données des navires (rapport WG-FSA-2019, paragraphe 2.22).

Mesure de conservation 25-03

83. Le SCIC examine l'application de la MC 25-03 par la Norvège. La Norvège fournit des explications détaillées au SCIC sur les câbles de contrôle des filets utilisés par ses navires et précise que ces câbles sont rendus nécessaires par les limitations relatives à la largeur de la bande et à la batterie dans les technologies actuelles sans fil. Elle ajoute qu'une exigence opérationnelle imposée aux navires est celle de contrôler de près la position du filet lorsqu'ils exploitent le krill. La Norvège note que, alors que deux de ses navires sont mentionnés dans le rapport, un troisième navire utilise ce système depuis neuf ans sans jamais avoir fait l'objet d'un écart de conformité dans les rapports de la CCAMLR.

84. Le SCIC prend note de l'avis rendu par le président du Comité scientifique (Mark Belchier (Royaume-Uni)) sur les câbles de contrôle des filets (paragraphe 129). Certains Membres estiment que le libellé de la mesure de conservation est non équivoque et que la Norvège a sollicité une dérogation à cette mesure de conservation pour réaliser des essais de câbles de contrôle du filet en 2016 (SC-CAMLR-XXXV, paragraphes 4.10 to 4.13), ce qui prouve qu'elle était bien au courant de impératifs liés aux câbles de contrôle du filet. Par ailleurs, certains Membres notent la déclaration de la Norvège selon laquelle un navire a utilisé un câble de contrôle du filet continuellement depuis neuf ans, ce qui semble indiquer que le statut de conformité préliminaire suggéré par la Norvège est inapproprié. Ils ajoutent que le fait que la CCEP n'ait pas identifié cette situation n'est pas jugé pertinent.

85. D'autres Membres considèrent que la définition d'un câble de contrôle du filet donnée dans la MC 25-03 est ambiguë et que le gréement conçu par la Norvège pourrait être considéré comme très différent des câbles de contrôle du filet déployés dans les systèmes de chalut traditionnels. Ils estiment que la mesure de conservation devrait être révisée à cet effet. La Norvège considère que le système de câbles ne présente qu'un risque très faible pour les oiseaux de mer du fait qu'il s'aligne sur le câble de fune. Elle estime que les autres systèmes sans fil risquent de poser un plus grand risque pour les oiseaux de mer car les filets devraient être remorqués et mis à l'eau plus fréquemment. En ce qui concerne la présentation d'autres informations sur la question, y compris sur les interactions avec les oiseaux de mer, le SCIC a par la suite sollicité l'avis du président du Comité scientifique (paragraphe 129).

86. Le SCIC n'a pu parvenir au consensus sur le niveau de non-conformité de l'infraction, et n'a pu déterminer si elle était de niveau 1 ou 2.

Mesure de conservation 26-01

87. Le SCIC examine l'application de la MC 26-01 par l'Ukraine à l'égard de deux incidents concernant le déversement d'eaux usées au sud de 60°S de latitude, et le rejet de déchets d'usine qui n'ont pas été conservés sur le navire. L'Ukraine note que dans le cas du déversement d'eaux usées, le navire était équipé d'un système de traitement des eaux usées conforme aux spécifications de MARPOL et présente un certificat attestant sa conformité. Elle ajoute que l'incident sur les déchets d'usine non conservés sur le navire s'explique par le fait qu'une grille a été retirée pour nettoyer un tuyau de vidange qui avait gelé.

88. Les Membres attirent de nouveau l'attention sur la difficulté d'évaluer les informations présentées par l'Ukraine, car elles ne sont pas présentées dans les délais prescrits de réponse au projet de rapport issu de la CCEP. L'Ukraine indique qu'elle a rencontré des difficultés administratives, mais qu'elle comprend l'importance de fournir des réponses dans les temps. Certains Membres notent également qu'un observateur du système international d'observation scientifique (SISO) aurait du mal à déterminer si le déversement concerne des eaux traitées et si le système de traitement fonctionne comme il le devrait. D'autres Membres considèrent qu'il serait utile de rechercher des informations complémentaires sur le compte rendu de l'observateur pour clarifier précisément ce qu'il contenait.

89. L'Afrique du Sud fournit une déclaration extraite du rapport du SISO et fait remarquer que ce rapport est également signé par l'observateur ukrainien qui était également présent sur le navire. L'Ukraine note qu'il pourrait y avoir eu un malentendu entre les observateurs et l'équipage, lequel expliquerait que ces informations sont présentées dans le rapport. Elle accepte le statut suggéré d'« informations complémentaires requises » et s'engage à faire le point avec le SCIC en 2020 pour garantir que la divergence entre le compte rendu de l'observateur et la déclaration de l'Ukraine est expliquée.

90. Les États-Unis prennent note de la déclaration de la Nouvelle-Zélande (CCAMLR-38/BG/34) selon laquelle des déchets d'usine auraient été trouvés dans des estomacs de légine. Ils s'enquèrent de la possibilité que les déchets d'usine découverts aient pu provenir de ce navire. De nombreux Membres indiquent qu'il serait difficile de déterminer avec exactitude d'où provenaient les déchets d'usine et, étant donné que le compte rendu de l'observateur ne

relève un niveau élevé de déversement que pour une journée uniquement, il est peu probable que cela provienne de cet incident de déversement. Le SCIC décide d'assigner un statut de non-conformité mineure (niveau 1).

Mesure de conservation 91-05

91. Le SCIC examine la non-conformité des navires britanniques à l'égard de la MC 91-05 sur l'interdiction des transbordements dans l'AMP. Le Royaume-Uni indique qu'un transbordement de pièces détachées a eu lieu entre deux de ses navires (appartenant au même armement) et que le secrétariat en avait été avisé tant auparavant que par la suite, conformément à la MC 10-09. Toutefois, comme ce transbordement a eu lieu dans l'AMP de la région de la mer de Ross, l'activité contrevenait à la MC 91-05. Le Royaume-Uni confirme que, en sa qualité d'État du pavillon, il a adressé un avertissement par écrit à l'armement et que celui-ci a depuis lors révisé ses procédures internes, et qu'il a payé une amende de £10 000 qui a été versée au fonds spécial pour les AMP de la CCAMLR. Le Royaume-Uni propose de classer, à titre provisoire, cet incident dans la catégorie de non-conformité mineure (niveau 1).

92. Certains Membres considèrent que la question pourrait avoir été considérée comme deux écarts de conformité séparés, étant donné qu'elle concerne deux navires et que, à leur avis, le statut de conformité est assigné à un navire et non à un écart de conformité. D'autres Membres estiment qu'il est approprié de traiter la question comme un seul et même écart de conformité étant donné que par définition un transbordement met en jeu deux navires et que l'activité a eu lieu entre des navires du même armement et de même État du pavillon.

93. À la lumière de la révision des procédures internes de l'armement suite à cet écart de conformité, la Chine souligne l'obligation des Parties contractantes de fournir le texte de la MC 91-05 à tous les navires détenteurs d'une licence. Le Royaume-Uni confirme que, en application de la disposition, il a bien fourni des jeux complets des mesures de conservation avant cet incident.

94. Étant donné que le libellé de la MC 91-05 est sans équivoque en ce qui concerne l'interdiction de transbordement, certains Membres considèrent que, dans un souci de cohérence, l'incident devrait être classé dans la catégorie de non-conformité (niveau 2). De plus, comme l'infraction à la mesure de conservation a eu lieu dans l'AMP, certains Membres notent que l'activité en question risque d'avoir eu un impact important dans une aire protégée.

95. D'autres Membres considèrent que le Royaume-Uni a traité la question de manière appropriée en prenant des mesures en qualité d'État du pavillon pour appliquer la mesure de conservation et en prenant des mesures rapides et décisives contre les navires impliqués, lorsque l'événement de non-conformité a eu lieu et précisent que le transbordement ne concernait que quelques articles et non des ressources marines vivantes de l'Antarctique. De plus, comme tous les navires avaient fait l'objet d'une notification de transbordement correcte au secrétariat, tant avant qu'après l'activité, en vertu des conditions visées à la MC 10-09, les navires n'ont fait l'objet que d'un écart de conformité.

96. Le SCIC n'a pu parvenir au consensus pour décider si la non-conformité était de niveau 1 ou 2.

Remontée tardive des engins de pêche

97. Le SCIC examine les enquêtes réalisées par l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Espagne, l'Ukraine et le Royaume-Uni sur la remontée tardive des engins de pêche après l'avis de fermeture d'une pêcherie (document CCAMLR-38/BG/41 ; COMM CIRC 19/05, 19/12, 19/73, 19/78 et 19/108). Le SCIC prend note des réponses des Membres expliquant que plusieurs facteurs ont entraîné des retards dans la récupération des engins de pêche, notamment que l'état des glaces étaient tel que les lignes ne pouvaient être remontées dans les temps voulus, que les lignes accrochées sur le fond nécessitaient l'utilisation prolongée de grappins par les navires cherchant à les récupérer, et que le grand nombre d'hameçons déployés par certains navires lorsque la notification de fermeture a été communiquée nécessitait un temps et des efforts considérables pour le virage. C'est pour ces différentes raisons que les palangres sont restées dans l'eau après la fermeture de la pêcherie.

98. Le SCIC note que les enquêtes menées par les Membres concernés ont montré que les navires battant leur pavillon ont respecté toutes les conditions visées dans la MC 31-02, y compris l'obligation de ne pas filer de lignes dans les 24 heures précédant la fermeture de la pêcherie et que toutes les conditions de la notification ont été remplies. Dans chacun des cas, les enquêtes ont conclu qu'il n'y avait pas eu d'infraction à la MC 31-02 et qu'aucune action n'était donc requise.

Révision de la mesure de conservation 10-10

99. Le SCIC examine les recommandations adressées par le secrétariat dans le document CCAMLR-38/13 Rév. 2, et constate que la recommandation sur l'analyse des VMS a été retirée. Le SCIC rend les avis suivants sur les recommandations :

- i) Le SCIC note que la MC 10-10 s'applique déjà aux États parties à la Convention, mais pas aux membres de la Commission (État adhérent), et que ceux-ci ont la possibilité de répondre aux questions mentionnées par l'intermédiaire de la CCEP et lors des réunions. Il est d'avis que, à titre d'essai, il devrait être tenu compte des États adhérents lors de l'évaluation de la CCEP pour la saison 2019/20 et qu'il conviendrait de faire le point sur cet essai et de décider s'il conviendrait de continuer d'appliquer la CCEP aux États adhérents.
- ii) Le SCIC soutient la recommandation visant à amender le paragraphe 1 i) de la MC 10-10 pour que la période d'évaluation à laquelle il est fait référence soit « la période du 1^{er} juillet au 30 juin ».
- iii) Le SCIC appuie la proposition avancée par l'Uruguay et soutenue par de nombreux Membres visant à amender la MC 10-03 pour prévoir une exception à l'exigence de contrôle des navires dans les 48 heures lorsque les contrôleurs ne peuvent avoir accès aux navires en toute sécurité.

100. La Corée se déclare préoccupée par la disposition de la MC 10-10 ayant trait à l'application d'un statut de conformité approuvé par consensus. La Corée reconnaît que, bien que le fait d'avoir des statuts de conformité définis et à plusieurs niveaux comporte des avantages, l'examen du statut écarte souvent les Membres du véritable objectif de l'évaluation de la conformité, à savoir l'examen de la conformité des Parties contractantes et les mesures qui

s'ensuivent pour garantir l'entière conformité avec les mesures de conservation de la CCAMLR et l'émission d'avis. Elle estime que les Membres se sont laissé détourner de l'évaluation des faits, de la manière dont la question a été abordée et des mesures qui doivent être prises, car elle considère que c'est là que réside le point fort de ce processus. En conséquence, la Corée s'inquiète de ce que la discussion des Membres sur les statuts de conformité se focalise longuement sur des arguments visant à décider si la non-conformité devrait être de niveau 1 ou 2, en sacrifiant un temps et une énergie qui pourraient être consacrés à des discussions plus importantes sur les mesures qui permettraient de renforcer la conformité, et à des discussions sur l'amendement de mesures de conservation pour mieux atteindre les objectifs de la Convention.

101. Plusieurs Membres remercient la Corée et se rallient à ses préoccupations, considérant que le processus actuel perd de vue les véritables objectifs, ceux qui visent à améliorer la conformité et à promouvoir la mise en œuvre effective de la Convention et de ses mesures de conservation. Ils insistent sur l'importance de se concentrer sur les mesures à prendre plutôt que sur les statuts de conformité. La Nouvelle-Zélande indique que l'absence de mécanismes bien définis et de documents de référence rend difficile l'évaluation d'un statut de conformité et laisse la place à un manque de cohérence d'année en année.

102. D'autres Membres font également remarquer que, si l'utilisation d'un statut défini est le résultat de la discussion du SCIC sur la conformité, elle n'en est pas l'objectif, et que la suppression de l'attribution d'un statut aurait pour résultat de classer chaque écart comme un événement négatif. Qui plus est, l'absence de statut de conformité ne permettrait pas d'obtenir une indication sur la gravité de l'écart de conformité.

103. Le SCIC rappelle que la prise de décision par consensus est un élément fondamental du Règlement intérieur de la CCAMLR. Il est d'avis que la révision des mécanismes d'évaluation de la conformité et de la manière dont le statut de conformité est déterminé sert de nombreux intérêts, mais il n'est pas parvenu à un consensus sur l'une ou l'autre des recommandations présentées à la Commission pour l'amendement de la MC 10-10. Il recommande donc aux Membres intéressés de poursuivre les travaux sur cette question pendant la période d'intersession.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans la zone de la Convention

Niveau actuel de la pêche INN

104. Le secrétariat présente le document CCAMLR-38/12 Rév. 1 sur les activités de pêche INN et sur les tendances de 2018/19, et avise que ce document a déjà fait l'objet de discussions lors du WG-FSA (rapport WG-FSA-2019, paragraphes 2.1 et 2.2). Le SCIC note qu'aucun navire de la liste des navires INN-PNC n'a été signalé dans la zone de la Convention durant cette période et fait remarquer que le nombre de navires signalés affiche une baisse constante et que le dernier signalement dans la zone de la Convention date de 2016.

105. Le SCIC examine le document CCAMLR-38/BG/17 Rév. 1 sur les travaux d'intersession menés avec les Membres par le secrétariat pour préparer un projet de directives techniques visant à guider les navires qui découvrent des engins de pêche non identifiés dans la

zone de la Convention. Il prend note de la recommandation contenue dans le rapport sur la poursuite du développement des directives techniques par le biais de l'e-groupe sur les engins de pêche non identifiés dans la zone de la Convention car l'engagement des Membres dans ce processus est resté minime.

106. Le SCIC examine les observations de pêche INN dans la ZEE française (CCAMLR-38/BG/38) en 2018/19. Il note que les systèmes de surveillance satellitaire ont été complétés cette année par le déploiement sur des albatros de marques GPS (système de positionnement par satellite). Ces marques peuvent détecter les émissions radar des navires. Aucune activité de pêche INN n'a été déclarée, et aucune activité suspecte de radars n'a été détectée ; toutefois, des navires de pêche sous licence ont récupéré des engins de pêche non identifiés en trois occasions dans les eaux entourant les îles Kerguelen et en une autre occasion dans les eaux entourant les îles Crozet. Il remercie la France des efforts qu'elle continue de déployer pour lutter contre la pêche INN dans la zone de la Convention.

107. L'Australie adresse des remerciements sincères à la France pour les efforts qu'elle continue à déployer en effectuant des activités de suivi et de surveillance en coopération sur le plateau de Kerguelen.

108. Le SCIC prend note du rapport d'intérim présenté par Interpol (CCAMLR-38/BG/05) conformément à la clause de l'accord de financement entre la CCAMLR et Interpol. Le rapport d'Interpol présente des informations sur la coordination et l'échange d'informations sur les navires présentant de l'intérêt pour la CCAMLR :

- i) le *Nika*, appartenant au même armement que le navire *STS-50* (anciennement *Andrey Dolgov*) figurant sur la liste INN-PNC
- ii) le *Hai Lung*, navire figurant sur la liste INN-PNC, qui serait maintenant nommé *Jinzhang* et le *Cape Flower*, sous pavillon bolivien, qui a débarqué quelque 100 tonnes de légine dans le port de Manta, en Équateur, mi-avril 2016.

109. Le SCIC accepte avec satisfaction le rapport d'Interpol et remercie celui-ci d'avoir coordonné les efforts qui ont mené à l'appréhension du *Nika* et les efforts internationaux voués à la lutte contre les activités de pêche INN dans le monde entier. Le SCIC accueille favorablement la poursuite de la coopération entre la CCAMLR et Interpol, et tout particulièrement les enquêtes menées sur le *STS-50* et le *Nika*. Il convient de noter que Interpol a invité les Membres à l'aider à enquêter sur ces navires. Les États-Unis encouragent ces Membres à collaborer avec Interpol pour faire avancer ces enquêtes et pour respecter les obligations dictées par la CCAMLR relativement au contrôle des ressortissants et des navires des Membres.

Activité d'avant-saison des navires

110. Le SCIC examine les rapports de l'Australie, de la Corée, de la Nouvelle-Zélande, de la Norvège, de la Russie, de l'Espagne, de l'Ukraine et du Royaume-Uni (documents CCAMLR-38/BG/21 et BG/49) sur les activités d'avant-saison des navires dans la sous-zone 88.1, qu'il a demandé en 2018 (rapport 2018 du SCIC, paragraphe 113). Il a pris note des rapports de l'Australie, de la République de Corée, de la Nouvelle-Zélande, de la Norvège, de l'Espagne, de l'Ukraine et du Royaume-Uni.

111. La Russie s'enquiert de la déclaration d'un engin de pêche non identifié retrouvé par le navire coréen *Sunstar* pour clarifier si les hameçons étaient appâtés lorsqu'il a été relevé, si l'engin montrait des signes de dégradation et s'il avait fait l'objet d'une analyse plus poussée. La Corée répond que la déclaration ayant trait à l'engin a été adressée par le capitaine de pêche au moment même de l'incident. Elle ajoute que le capitaine du *Sunstar* a précisé que l'engin était en bon état et qu'il avait été en mesure de découvrir l'engin grâce à la bouée lumineuse. La Nouvelle-Zélande note qu'elle a demandé des photos à haute résolution au *Sunstar* et que celles-ci montrent que les appâts étaient toujours fixés aux hameçons.

112. Les États-Unis demandent si une analyse a été réalisée sur la bouée radio pour déterminer si elle était d'un modèle à transmission continue ou à transmission sur demande. La Corée répond que l'engin récupéré a été jeté au point de rejet des ordures du port, sans qu'une analyse technique de l'engin ait eu lieu. Les États-Unis recommandent pour l'avenir de conserver tout engin de pêche non identifié afin qu'il puisse être analysé minutieusement, potentiellement avec la collaboration d'Interpol.

113. La Russie présente son rapport sur les activités d'avant-saison du *Palmer* et du *Mys Velikan*, et indique que son enquête n'a pas trouvé de preuve que l'un de ces navires russes aurait posé l'engin de pêche non identifié récupéré par le *Sunstar*. L'UE demande à la Russie de clarifier le commentaire noté dans son rapport selon lequel elle estime que l'engin récupéré par le *Sunstar* serait vieux d'un an. La Russie déclare que l'observateur international du SISO embarqué sur le *Sunstar* a estimé que l'engin était vieux du fait des marques et des déchirures de la ligne mère, de l'absence de peinture sur la bouée et de l'absence d'appâts sur les hameçons. Certains Membres notent que la Russie n'a fourni d'informations de VMS que pour un navire et pour une partie des jours examinés par d'autres Membres, et uniquement en ce qui concerne la position déterminée par VMS chaque jour. La Russie confirme qu'elle a analysé toutes les informations pour préparer son rapport.

114. Le SCIC délibère sur les informations contenues dans le rapport présenté par la Russie. La Nouvelle-Zélande présente plusieurs photos prises lors du contrôle portuaire avant le départ mené en vertu de la législation nationale de la Nouvelle-Zélande : i) des images à haute résolution des hameçons et des avançons prises par l'équipage du *Sunstar* et ii) des images prises durant le contrôle mené en vertu du système de contrôle. Certains Membres constatent des différences entre ces images et la photo de l'engin du *Palmer* figurant dans le rapport russe, ainsi que des similarités et les images et photos de l'engin de pêche non identifié récupéré par le *Sunstar*. Les Membres adressent plusieurs demandes de données de VMS, d'observateur et une analyse des données de capture susceptibles d'être disponibles pour mieux informer le SCIC sur les activités du *Palmer* à l'époque où l'engin de pêche non identifié a été retrouvé. À l'exception de la Russie, les Membres dont les navires étaient tout proches de l'engin récupéré pendant la période du 18 au 30 novembre 2017 sont convenus de présenter au SCIC un bref exposé des données VMS.

115. La Russie note que le rapport du système de contrôle de la Nouvelle-Zélande ne contenait pas les photographies présentées au SCIC et précise que les rapports adressés par la Nouvelle-Zélande et par le secrétariat, conformément au système de contrôle étaient identiques, et le contrôle d'avant-saison mené par la Nouvelle-Zélande n'était pas exigé par la CCAMLR. La Nouvelle-Zélande note que toutes les photos du contrôle mené conformément au système de contrôle ont été présentées au secrétariat dans les délais voulus, mais que, du fait de la quantité considérable de matériel, elles ont été fournies séparément du rapport du système de contrôle. Le secrétariat confirme que tout le matériel adressé par la Nouvelle-Zélande lui est

parvenu en bon état mais il note qu'il n'est pas en mesure de confirmer que ce matériel a été transmis à la Russie comme cela est exigé. Ce matériel a été fourni à la Russie pendant la réunion, plus d'un an et demi plus tard, et certains Membres se rangent à l'avis selon lequel, pour cette raison, la Russie devrait se voir accorder le temps voulu pour examiner les informations qu'elle vient de recevoir. Certains Membres rappellent que le but de l'exercice est de déterminer l'origine de l'engin de pêche non identifié pour permettre de prendre des mesures à cet égard. La Nouvelle-Zélande indique qu'elle a adressé une photo papier à basse résolution à la délégation russe une semaine avant la réunion de la Commission.

116. En réponse, la Russie note que, contrairement au paragraphe VIII du texte du système de contrôle, le matériel photo et vidéo en question n'a pas été présenté à l'État du pavillon du navire contrôlé dans les délais qui y sont prescrits (il est prévu un délai de 15 jours pour la transmission des informations du contrôleur au Membre désignant, 15 jours d'un Membre désignant au secrétariat et 7 jours du secrétariat à l'État du pavillon).

117. La Russie ajoute que, dans le contexte de la réapparition de ce matériel si tard, ce fait pourrait être considéré comme une infraction au système de contrôle. En réponse, de nombreux Membres indiquent que, selon eux, la Nouvelle-Zélande a agi conformément au système de contrôle.

118. Néanmoins, la Russie accepte de procéder à une évaluation plus poussée des photos et des vidéos présentées par la Nouvelle-Zélande au cours du SCIC qui concernent l'ancienne évaluation des activités du palangrier dans le secteur à l'époque où le *Sunstar* a retrouvé l'engin de pêche dans la sous-zone 88.1 avant le début de la saison 2017/18 (CCAMLR-XXXVII, annexe 6, paragraphe 114). Elle indique qu'elle sera en mesure de présenter les résultats de cette analyse avant la prochaine réunion du SCIC.

119. De nombreux Membres remercient la Russie d'être disposée à reprendre l'enquête sur les activités d'avant-saison du *Palmer*. Ils demandent que ce rapport soit présenté à la Commission dans les 45 jours par le biais d'une COMM CIRC et qu'il inclue une analyse des éléments suivants :

- i) les données VMS détaillées de la période du 18 au 30 novembre 2017 telles que celles détenues par le secrétariat
- ii) des informations provenant du compte rendu de campagne de l'observateur international du SISO sur le *Sunstar* et de l'observateur national sur le *Palmer*, avec toutes les photographies de l'engin de pêche prises à bord des navires
- iii) les données de l'observateur du SISO, telles qu'elles ont été déclarées au secrétariat de la CCAMLR par le *Palmer* et le *Sunstar*, avec toutes les photographies de l'engin de pêche prises à bord des navires
- iv) les déclarations de capture et d'effort de pêche journalières, les déclarations mensuelles de capture et d'effort de pêche à échelle précise (données C2), et les données du SDC du *Palmer* pour les périodes pertinentes de 2017/18 qui ont été déclarées au secrétariat
- v) les images pertinentes du contrôle du *Palmer* effectués par des Membres en vertu du système de contrôle.

Listes des navires INN

120. Le SCIC examine la liste provisoire de navires INN-PNC de 2019/20 et la liste provisoire des navires INN des Parties contractantes de 2019. Le secrétariat note que la liste INN-PNC n'a fait l'objet d'aucun ajout. Il recommande à la Commission d'examiner les informations actuelles relatives au *Hai Lung* qui est inscrit sur la liste des navires INN-PNC et d'actualiser sur cette liste les détails le concernant compte tenu de son nom actuel *Jinzhang*, comme cela est proposé dans l'annexe 1 de CCAMLR-38/12 Rév. 1.

121. L'Australie informe le SCIC que, contrairement aux informations communiquées, elle a conclu un accord informel avec l'Iran à l'égard du *Koosha 4*, navire inscrit sur la liste des navires INN-PNC.

122. L'UE attire l'attention sur les informations actualisées qu'il a soumises au secrétariat sur le navire *Sea Urchin* (COMM CIRC 19/109).

123. Le SCIC prend note de la correspondance avec l'Angola au sujet du *Northern Warrior*, navire inscrit sur la liste des navires INN-PNC (CCAMLR-38/BG/60 Rév. 1). L'UE souligne avec regret le ton inapproprié de la lettre de l'Angola, et note que son contenu portait sur des questions qui n'étaient pas en rapport direct avec la MC 10-07 et qu'il en ressortait un manque de compréhension de la procédure de la Commission. L'Espagne se rallie à la déclaration de l'UE.

124. La liste des navires INN-PNC de 2019/20, mentionnant le changement de nom du *Hai Lung* en *Jinzhang* et considérant le statut de pavillon inconnu du *Sea Urchin* comme Gambie/apatride, comme convenu par le SCIC, est donnée à l'appendice II en vue de son adoption par la Commission.

Notifications de projets de pêche

125. Le SCIC examine les notifications de projets de pêche déposées pour les pêcheries exploratoires de légine et les pêcheries établies de krill pour 2019/20 (CCAMLR-38/BG/07 Rév. 1). Les notifications de projets de pêche pour la saison 2019/20 sont toutes parvenues au secrétariat dans les délais et aucun retrait de notification ne lui est parvenu avant la réunion.

126. Le SCIC examine la mise en œuvre des procédures suivies par le secrétariat pour surveiller et prévoir les dates de fermeture des pêcheries de la CCAMLR pendant la saison 2018/19 (CCAMLR-38/BG/12). Il note que le principal défi lié à l'application des procédures concerne le nombre de navires qui confirment leur intention de pêcher, puis ne posent pas leurs engins, une réduction du nombre d'hameçons déployés au fur et à mesure que la saison avance, les conditions météorologiques, des conditions défavorables pour la pêche et la répartition géographique de l'effort de pêche. Le SCIC note que malgré ces difficultés, le nouveau système établi pour gérer tous les secteurs en dehors de l'AMP de la région de la mer de Ross selon une limite de capture unique (MC 41-09, paragraphe 2 i)) a bien fonctionné, 98% de la limite de capture ayant été capturée.

127. La Russie rappelle la COMM CIRC 18/114 soulignant qu'il est nécessaire de clarifier la gestion opérationnelle de la pêcherie de légine de la région de la mer de Ross.

Avis du Comité scientifique au SCIC

128. Le SCIC examine les avis du président du Comité scientifique sur le risque de collision entre les oiseaux et les câbles de contrôle des filets utilisés sur les navires norvégiens pêchant le krill par le système de chalutage en continu, le processus de gestion des données mises en quarantaine, l'incidence des engins de pêche non identifiés sur les évaluations des pêcheries de la CCAMLR et sur l'utilisation des performances historiques des navires dans l'examen des plans de recherche de la pêche exploratoire.

Câbles de contrôle des filets

129. Le président du Comité scientifique note que les mesures de conservation ne contiennent pas de définition claire des câbles de contrôle des filets, mais que dans les systèmes de chalutage conventionnels, les câbles de contrôle posent un risque considérable de collision avec les oiseaux, du fait de leur étendue aérienne, de leur profil très étroit et de la distance entre le navire et le point d'entrée dans l'eau du câble. Par ailleurs, le président du Comité scientifique note que des approches différentes du gréement et du déploiement des câbles de contrôle des filets pourraient réduire le risque posé aux oiseaux et donner une grande quantité d'informations scientifiques avec des données de capture plus précises et en temps réel sur le plan spatial et sur le plan temporel, ainsi que l'emplacement des captures accessoires, mais de nouvelles recherches s'imposent avant que l'on puisse tirer des conclusions.

Processus de gestion des données mises en quarantaine

130. Le président du Comité scientifique note qu'il existe des données mises en quarantaine dans les données détenues par la CCAMLR et que ce sont toutes des données sur la légine collectées ces 10 dernières années. Il explique que ces données ont été mises en quarantaine lorsque des recherches et une analyse ont indiqué des disparités marquées nécessitant une enquête. Les Membres ont toujours la possibilité d'utiliser ces données mais elles contiennent un avertissement et devraient être utilisées avec caution avant que des conclusions puissent être tirées. Le président note que toute enquête sur les données suit un processus établi par lequel le membre concerné doit présenter des informations aux groupes de travail du Comité scientifique qui examine si les contradictions ont été résolues. Toutefois, certaines données restent en quarantaine. Le président du Comité scientifique confirme qu'il n'a pas été utilisé de données en quarantaine pour élaborer les avis sur les évaluations de stocks.

131. Il est demandé au président du Comité scientifique si ce Comité était au courant du fait qu'un navire dont les données ont été mises en quarantaine n'a pas relevé de légines non conservées, endommagées et/ou infestées de poux. Celui-ci avise qu'il n'était pas au courant de ce fait mais qu'il allait renvoyer la question au Comité scientifique pour qu'il l'examine.

Engins de pêche non identifiés

132. En faisant particulièrement référence à la saison 2017/18, le président du Comité scientifique note que les engins de pêche non identifiés risquent d'avoir un impact significatif sur les évaluations des pêcheries, en fonction du nombre d'engins de pêche non identifiés et de la capture qui en découle.

Plans de recherche pour les pêcheries exploratoires

133. Le président du Comité scientifique précise que le processus d'évaluation des plans de recherche proposés par les Membres concernant les pêcheries exploratoires suit une liste de contrôle exhaustive élaborée sur plusieurs années par le WG-SAM et le WG-FSA. Cette évaluation inclut diverses activités tant en mer qu'à terre. Diverses mesures sont utilisées dans l'évaluation, telles que la détection des marques et les taux de survie au marquage, qui sont calculés selon un processus établi par la Nouvelle-Zélande et approuvé par le Comité scientifique. Le président constate que ces taux varient en fonction des navires et que, bien que la discussion de cette question se poursuive au sein du Comité scientifique, pendant le WG-SAM-2019, des préoccupations ont été exprimées quant au fait que les taux de détection de marques et de survie au marquage du *Palmer* sont particulièrement faibles, malgré le grand nombre de marques posées, ce qui suggère une mortalité élevée des poissons marqués après leur remise à l'eau.

134. Le président du Comité scientifique note que le faible taux de détection de marques d'un navire pourrait s'expliquer de plusieurs manières, telles que de mauvaises pratiques de marquage ou un mauvais taux de survie au marquage entraînant un taux de mortalité élevé des poissons marqués.

135. Le SCIC remercie le président du Comité scientifique du temps qu'il lui a consacré.

Examen de la seconde évaluation des performances de la CCAMLR

136. Le SCIC examine le rapport d'avancement de la seconde évaluation de performance (PR2) (CCAMLR-38/11) qui présente un résumé des mesures prises depuis la XXXVII^e réunion de la CCAMLR. Le SCIC, ainsi que la Commission et le Comité scientifique, sont invités à identifier toute autre mesure potentielle.

137. Le SCIC remercie le secrétariat d'avoir compilé ce rapport d'avancement et est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de modifier les recommandations 10, 11, 16, 17 et 18. Il note que la recommandation 9 a fait l'objet d'un examen et que la recommandation 12 devrait mentionner que le SCIC a examiné le document CCAMLR-38/28. De plus, le SCIC demande que soit changé le statut de la recommandation 14 en « en cours ». En ce qui concerne la recommandation 13 iv), l'UE note avec préoccupation le peu d'avancement des travaux sur la recommandation issue de la PR2 visant à adopter une procédure de recoupement des listes de navires INN et rappelle, à cet effet la proposition que l'UE a soumise à la XXXVII^e réunion de la CCAMLR. La Nouvelle-Zélande appuie l'intervention de l'UE et indique qu'elle a soumis

une proposition d'amendement de la MC 10-02 qui ne traite pas du recoupement des listes, mais de l'interdiction pour les Parties contractantes de délivrer de licences aux navires figurant sur les listes des navires INN.

Autres questions

138. Le SCIC constate que le nombre de participants assistant aux sessions du SCIC et de la Commission ne cesse de s'accroître, et que la capacité de l'immeuble abritant le siège de la CCAMLR à accueillir simultanément les réunions du SCIC et du Comité scientifique est à son maximum. Le secrétariat présente quelques options envisagées, y compris :

- i) pas de changement – la situation actuelle est acceptable
- ii) limiter le nombre de membres par délégation observatrice à deux personnes et offrir une connexion audio-visuelle au SCIC dans la bibliothèque pour les autres membres de ces délégations. A noter que l'utilisation de la bibliothèque comme salle de réunion serait limitée lors des plénières du SCIC
- iii) limiter le nombre de délégations observatrices à la réunion de la Commission (à 10 par ex.), ou proposer d'autres solutions impliquant l'ensemble de la réunion de la Commission et les dates de celle-ci (sachant qu'une telle décision relèverait de la Commission et non pas du SCIC)
- iv) déplacer la réunion du SCIC dans un autre site à Hobart, mais dans un rayon de 10 minutes à pied du siège de la CCAMLR, en conservant tous les services actuels (interprétation, soutien du secrétariat pour le déroulement des réunions et l'adoption des rapports)
- v) autres possibilités.

139. Le SCIC estime que le site actuel est acceptable avec le nombre actuel de participants, mais qu'il sera ingérable si ce nombre augmente. De nombreux Membres font observer que, pour les petites délégations, il est essentiel que les réunions se déroulent au même endroit, pour qu'ils puissent assister tant au Comité scientifique qu'au SCIC et au SCAF. De ce fait, le SCIC s'oppose à ce que les réunions soient délocalisées. Il n'est pas non plus en faveur d'une limitation de la taille des délégations. L'UE invite les grandes délégations à s'interroger sur la taille de leur délégation.

140. La Coalition sur l'Antarctique et l'océan Austral (ASOC) présente le document CCAMLR-38/BG/47 qui fait le point sur le développement des mesures de sécurité applicables aux navires non-SOLAS (les navires auxquels la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer n'est pas applicable), y compris les navires de pêche, par l'Organisation maritime internationale (OMI). Sont exposées les initiatives mises en place pour la mise en œuvre du code polaire de l'OMI. L'ASOC en appelle à la CCAMLR pour contribuer à l'élargissement de la coopération entre l'OMI et le système du Traité sur l'Antarctique en ce qui concerne la sécurité des navires de pêche, les plastiques en mer qui proviennent des bateaux et la collecte et l'analyse des données sur les mammifères marins, dans le but de garantir la sécurité des navires et de guider au mieux la planification des voyages dans le secteur de l'Antarctique.

Par ailleurs, l'ASOC demande à la CCAMLR de prendre note du forum d'informations du Conseil de l'Arctique sur les meilleures pratiques de navigation en Arctique et d'accepter de collaborer étroitement à l'échange des meilleures pratiques.

141. Le SCIC remercie l'ASOC des informations fournies et fait observer que la CCAMLR soutient, et ne cesse de soutenir, depuis longtemps des normes de sécurité strictes pour les navires de pêche dans la zone de la Convention. Plusieurs Membres se disent favorables au développement du code polaire et indiquent que la CCAMLR a aussi pour responsabilité de considérer la sécurité des navires en fonction des mesures de conservation et des résolutions existantes et comme le mentionnait la dernière évaluation de la performance.

142. Le SCIC adhère à la proposition des États-Unis d'utiliser l'e-groupe SISO pour réunir des informations relatives à la santé et à la sécurité des observateurs scientifiques, dans le but d'identifier quelles ressources il conviendrait de placer dans la section du site web de la CCAMLR intitulée « Informations pour les coordinateurs techniques et les observateurs scientifiques ». Les recommandations qui s'ensuivraient seraient soumises au SCIC et au Comité scientifique pour un examen ultérieur.

Clôture de la réunion

143. Le SCIC remercie Mme J. Kim pour la manière dont elle a su diriger le SCIC ces trois dernières années.

144. Le SCIC indique que Mme J. Kim servira un autre mandat en tant que présidente du SCIC, et qu'elle sera accompagnée de la vice-présidente, Mme Meggan Engelke-Ros (États-Unis). Les Membres leur adressent leurs meilleurs vœux pour leur prochain mandat.

Rapport CCAMLR d'évaluation de la conformité 2018/19

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC																		
Mesure de conservation 10-03																							
Chili		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Pendant la période de déclaration dans le cadre de la CCEP, le Chili a soumis 33 comptes rendus de contrôles portuaires. Le suivi des comptes rendus de contrôles portuaires reçus par le secrétariat indique que les contrôles suivants ont eu lieu plus de 48 heures suivant l'entrée déclarée du navire au port :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Date d'arrivée</th> <th>Date de contrôle</th> <th>Nom du navire</th> <th>Pavillon</th> <th>Port</th> <th>Retard du contrôle (heures)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>27 mars 19</td> <td>30 mars 19</td> <td><i>Marigolds</i></td> <td>UKR</td> <td>Punta Arenas</td> <td>72</td> </tr> <tr> <td>28 mars 19</td> <td>01 avril 19</td> <td><i>Volk Arktiki</i></td> <td>RUS</td> <td>Punta Arenas</td> <td>96</td> </tr> </tbody> </table>	Date d'arrivée	Date de contrôle	Nom du navire	Pavillon	Port	Retard du contrôle (heures)	27 mars 19	30 mars 19	<i>Marigolds</i>	UKR	Punta Arenas	72	28 mars 19	01 avril 19	<i>Volk Arktiki</i>	RUS	Punta Arenas	96	<p>Le retard des contrôles s'explique par des questions de sécurité concernant les contrôleurs, associées aux conditions météorologiques des derniers jours de mars 2019 à Punta Arenas (vents de plus de 50 nœuds).</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est nécessaire.
Date d'arrivée	Date de contrôle	Nom du navire	Pavillon	Port	Retard du contrôle (heures)																		
27 mars 19	30 mars 19	<i>Marigolds</i>	UKR	Punta Arenas	72																		
28 mars 19	01 avril 19	<i>Volk Arktiki</i>	RUS	Punta Arenas	96																		
Chili		<p>Le paragraphe 1 de la MC 10-03 établit que les Parties contractantes inspectent tous les navires de pêche entrant dans leurs ports et transportant <i>Dissostichus</i> spp. Les dérogations à cette mesure de conservation, applicables à certains secteurs, navires ou modes de pêche, sont décrites dans les notes de bas de page de la mesure de conservation et dans les textes réglementaires de la CCAMLR.</p> <p>Pendant la période de déclaration, sur les 811 débarquements documentés pour le Chili, 781 provenaient de navires dont les comptes rendus de contrôles ne devaient pas être soumis au secrétariat.</p> <p>L'analyse du secrétariat a déterminé, à partir du système de documentation des captures de <i>Dissostichus</i> spp. (SDC), que le secrétariat n'a pas reçu de compte rendu de contrôle portuaire correspondant aux débarquements suivants.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Date de débarquement CCD</th> <th>Nom du navire</th> <th>Pavillon</th> <th>Port de débarquement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21 janv. 19</td> <td><i>Kostar</i></td> <td>KOR</td> <td>Punta Arenas</td> </tr> <tr> <td>23 fév. 19</td> <td><i>Koreiz</i></td> <td>UKR</td> <td>Punta Arenas</td> </tr> </tbody> </table>	Date de débarquement CCD	Nom du navire	Pavillon	Port de débarquement	21 janv. 19	<i>Kostar</i>	KOR	Punta Arenas	23 fév. 19	<i>Koreiz</i>	UKR	Punta Arenas	<p>Les comptes rendus de contrôles n'ont pas été envoyés à la CCAMLR en raison d'une erreur de contrôle des activités, mais ils ont été effectués dans les temps. Ils ont été envoyés le 3 septembre 2019.</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est nécessaire.						
Date de débarquement CCD	Nom du navire	Pavillon	Port de débarquement																				
21 janv. 19	<i>Kostar</i>	KOR	Punta Arenas																				
23 fév. 19	<i>Koreiz</i>	UKR	Punta Arenas																				

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC												
Mesure de conservation 10-03 (suite)																	
Chili		<p>Point administratif : Le paragraphe 8 de la MC 10-03 prévoit la transmission d'un compte rendu de contrôle portuaire au secrétariat dans les 30 jours suivant la date de contrôle (ou dès que possible en cas d'un écart de conformité).</p> <p>Le Chili a transmis 33 comptes rendus de contrôles au secrétariat.</p> <p>Trois d'entre eux ont été reçus plus de 35 jours après la date de contrôle.</p> <p>Le dernier l'a été 40 jours après le contrôle.</p>	<p>Les contrôles internes seront améliorés pour réduire au maximum les risques d'infractions de ce type.</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est nécessaire.												
Afrique du Sud		<p>Le paragraphe 1 de la MC 10-03 établit que les Parties contractantes inspectent tous les navires de pêche entrant dans leurs ports et transportant <i>Dissostichus</i> spp. Les dérogations à cette mesure de conservation, applicables à certains secteurs, navires ou modes de pêche, sont décrites dans les notes de bas de page de la mesure de conservation et dans les textes réglementaires de la CCAMLR.</p> <p>Pendant la période de déclaration, 18 débarquements documentés concernent l'Afrique du Sud.</p> <p>L'analyse du secrétariat a déterminé, à partir du SDC, que le secrétariat n'a pas reçu de compte rendu de contrôle portuaire correspondant aux débarquements suivants.</p> <table border="1" data-bbox="454 959 1093 1098"> <thead> <tr> <th>Date de débarquement CCD</th> <th>Nom du navire</th> <th>Pavillon</th> <th>Port de débarquement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08 mars 19</td> <td><i>Hong Jin No. 707</i></td> <td>KOR</td> <td>Le Cap</td> </tr> <tr> <td>28 mars 19</td> <td><i>Tronio</i></td> <td>ESP</td> <td>Le Cap</td> </tr> </tbody> </table>	Date de débarquement CCD	Nom du navire	Pavillon	Port de débarquement	08 mars 19	<i>Hong Jin No. 707</i>	KOR	Le Cap	28 mars 19	<i>Tronio</i>	ESP	Le Cap	<p>3.1 La République d'Afrique du Sud reconnaît les préoccupations soulevées dans la CCEP à l'égard du non-respect de la mesure de conservation 10-03.</p> <p>3.2 Après enquête, la République d'Afrique du Sud tient à signaler les points suivants :</p> <p>3.2.1 Le contrôle du <i>Shinsei Maru No. 3</i> a eu lieu après les 48 h de période de déclaration suivant l'entrée au port.</p> <p>3.2.2 Les agents de contrôle des pêches (FCO) sont chargés de l'inspection et du contrôle des navires de pêche tant nationaux qu'étrangers.</p> <p>3.2.3 Les vingt-deux (22) secteurs de pêche nationaux regroupent 2 900 détenteurs de droits et 1 788 navires de pêche.</p> <p>3.2.4 L'Afrique du Sud n'a pas de section dédiée uniquement aux navires de pêche étrangers.</p> <p>3.2.5 Les FCO ont vu leur capacité considérablement réduite. Les dix-huit (18) agents sont passés à neuf (9), et les postes vacants n'ont pas été pourvus. Pour des raisons de sécurité, la présence de deux (2) agents est essentielle pour l'inspection et le contrôle de ces navires.</p> <p>3.2.6 Les agents FCO sont chargés non seulement de la CCAMLR, mais aussi de l'inspection et du contrôle relatifs à d'autres ORGP telles que la CCSBT, la CTOI, l'OPASE.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 73 et 74.
Date de débarquement CCD	Nom du navire	Pavillon	Port de débarquement														
08 mars 19	<i>Hong Jin No. 707</i>	KOR	Le Cap														
28 mars 19	<i>Tronio</i>	ESP	Le Cap														

.../...

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 10-03 (suite)					
Afrique du Sud (suite)			<p>3.2.7 Le manque de moyens informatiques efficaces rend difficile la communication entre les agents.</p> <p>4.1 La République d'Afrique du Sud tient à affirmer son engagement à respecter toutes les mesures de conservation applicables.</p> <p>4.2 En conséquence, les mesures correctives suivantes seront prises :</p> <p>4.2.1 Mesures disciplinaires à l'encontre des agents responsables du retard des contrôles.</p> <p>4.2.2 Mise en place prévue d'un service dédié au contrôle et à l'inspection des navires étrangers.</p> <p>4.2.3 Demande de renforcement des capacités auprès de la CCAMLR à l'égard des mesures de conservation.</p> <p>4.2.4 Modification des conditions rattachées aux autorisations de pêche pour interdire l'entrée des navires de pêche étrangers au port le vendredi après 16h00.</p> <p>Le compte rendu concernant le contrôle du <i>Hong Jin No. 707</i> mené le 7 mars 2019 a été transmis au secrétariat le 6 sept. 2019.</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
Afrique du Sud		<p>Point administratif : Le paragraphe 8 de la MC 10-03 prévoit la transmission d'un compte rendu de contrôle portuaire au secrétariat dans les 30 jours suivant la date de contrôle (ou dès que possible en cas d'un écart de conformité).</p> <p>L'Afrique du Sud a transmis 11 comptes rendus de contrôles portuaires au secrétariat, dont un a été reçu 37 jours après le contrôle.</p>	<p>Comme ci-dessus</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité (niveau 2)</p>	<p>Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	<p>Voir paragraphes 73 et 74.</p>

.../...

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC																														
Mesure de conservation 10-03 (suite)																																			
Afrique du Sud		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Pendant la période de déclaration dans le cadre de la CCEP, l'Afrique du Sud a soumis 11 comptes rendus de contrôles portuaires. Le suivi des comptes rendus de contrôles portuaires reçus par le secrétariat indique que les contrôles suivants ont eu lieu plus de 48 heures suivant l'entrée déclarée du navire au port :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Date d'arrivée</th> <th>Date de contrôle</th> <th>Nom du navire</th> <th>Pavillon</th> <th>Port</th> <th>Retard du contrôle (heures)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25 août 18</td> <td>05 sept. 18</td> <td><i>Shinsei Maru No. 3</i></td> <td>JPN</td> <td>Le Cap</td> <td>264</td> </tr> <tr> <td>09 déc. 18</td> <td>19 déc. 18</td> <td><i>Shinsei Maru No. 3</i></td> <td>JPN</td> <td>Le Cap</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>29 mars 19</td> <td>02 avril 19</td> <td><i>Shinsei Maru No. 3</i></td> <td>JPN</td> <td>Le Cap</td> <td>96</td> </tr> <tr> <td>18 juin 19</td> <td>10 juill. 19</td> <td><i>Shinsei Maru No. 3</i></td> <td>JPN</td> <td>Le Cap</td> <td>528</td> </tr> </tbody> </table>	Date d'arrivée	Date de contrôle	Nom du navire	Pavillon	Port	Retard du contrôle (heures)	25 août 18	05 sept. 18	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Le Cap	264	09 déc. 18	19 déc. 18	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Le Cap	240	29 mars 19	02 avril 19	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Le Cap	96	18 juin 19	10 juill. 19	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Le Cap	528	<p>Comme ci-dessus</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité (niveau 2)</p>	<p>Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	<p>Voir paragraphes 73 et 74.</p>
Date d'arrivée	Date de contrôle	Nom du navire	Pavillon	Port	Retard du contrôle (heures)																														
25 août 18	05 sept. 18	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Le Cap	264																														
09 déc. 18	19 déc. 18	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Le Cap	240																														
29 mars 19	02 avril 19	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Le Cap	96																														
18 juin 19	10 juill. 19	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Le Cap	528																														
Royaume-Uni		<p>Le paragraphe 1 de la MC 10-03 établit que les Parties contractantes inspectent tous les navires de pêche entrant dans leurs ports et transportant <i>Dissostichus</i> spp. Les dérogations à cette mesure de conservation, applicables à certains secteurs, navires ou modes de pêche, sont décrites dans les notes de bas de page de la mesure de conservation et dans les textes réglementaires de la CCAMLR.</p> <p>Pendant la période de déclaration dans le cadre de la CCEP, le Royaume-Uni a soumis 26 comptes rendus de contrôles portuaires conformément à la mesure de conservation ci-dessus. Le suivi des comptes rendus de contrôles portuaires reçus par le secrétariat indique que les contrôles suivants ont eu lieu plus de 48 heures suivant l'entrée déclarée du navire au port :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Date d'arrivée</th> <th>Date de contrôle</th> <th>Nom du navire</th> <th>Pavillon</th> <th>Port</th> <th>Retard du contrôle (heures)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>09 août 18</td> <td>12 août 18</td> <td><i>Antarctic Bay</i></td> <td>CHL</td> <td>UK OT</td> <td>72</td> </tr> </tbody> </table>	Date d'arrivée	Date de contrôle	Nom du navire	Pavillon	Port	Retard du contrôle (heures)	09 août 18	12 août 18	<i>Antarctic Bay</i>	CHL	UK OT	72	<p>Le RU a enquêté sur cette infraction potentielle.</p> <p>L'<i>Antarctic Bay</i> a notifié au préalable son intention d'entrer au port le 9 août, en application de l'annexe A de la MC 10-03. Il a atteint la limite extérieure du port le 9 août à 19h00 où il est resté au mouillage en raison du mauvais temps.</p> <p>Le navire a atteint les facilités portuaires le 11 août à 23h30, dès qu'il a pu le faire en toute sécurité. Le contrôle CCAMLR s'est déroulé le lendemain, à savoir le 12 août à 9h15.</p> <p>Le Royaume-Uni reconnaît que les informations données en vertu de l'annexe A, MC 10-03 auraient dû être mises à jour dès que l'on s'est rendu compte que la météo empêcherait le navire d'entrer au port en toute sécurité, mais le contrôle a été réalisé dans le respect total de la mesure de conservation.</p> <p>Mesures prises : aucune, Statut préliminaire : en conformité</p>	<p>Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	<p>Voir paragraphe 75</p>																		
Date d'arrivée	Date de contrôle	Nom du navire	Pavillon	Port	Retard du contrôle (heures)																														
09 août 18	12 août 18	<i>Antarctic Bay</i>	CHL	UK OT	72																														

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
--------	--------	---------------------------------------	-------------------------------	--------	-----------------

Mesure de conservation 10-03 (suite)

Uruguay

Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.

Pendant la période de déclaration dans le cadre de la CCEP, l'Uruguay a soumis 29 comptes rendus de contrôles portuaires conformément à la mesure de conservation ci-dessus. Le suivi des comptes rendus de contrôles portuaires reçus par le secrétariat indique que les contrôles suivants ont eu lieu plus de 48 heures suivant l'entrée déclarée du navire au port :

Date d'arrivée	Date de contrôle	Nom du navire	Pavillon	Port	Retard du contrôle (heures)
24 sept. 18	03 oct. 18	<i>Badaro</i>	URY	Montevideo	216
21 déc. 18	26 déc. 18	<i>Torres Del Paine</i>	URY	Montevideo	120
12 fév. 19	19 fév. 19	<i>Proa Pioneer</i>	URY	Montevideo	168

Badaro

Le navire est entré dans une zone portuaire en raison de mauvaises conditions météorologiques (alerte tempête). Le navire n'avait alors pas de mouillage (inaccessible ou non opérationnel). Le *Badaro* a été contrôlé le 03/10/18, car la veille, il se trouvait « en transit dans une zone portuaire » en attente d'un emplacement adapté pour le contrôle. Dans ce genre de situation, lorsqu'un navire est « en transit dans une zone portuaire », la législation nationale n'autorise pas de monter à bord pour un contrôle.

Torres Del Paine

En raison des opérations portuaires et de l'accessibilité du navire, le contrôle s'est déroulé le 26/12/18, le premier jour ouvrable suivant les fêtes de Noël.

Proa Pioneer

Les mauvaises conditions météorologiques ont forcé le navire à entrer dans la zone portuaire de Montevideo plus tôt que prévu. Le contrôle a donc été retardé. En outre, comme le navire ne se trouvait pas dans une zone opérationnelle, il était impossible de décharger. Dans ce genre de situation, lorsqu'un navire est « en transit dans une zone portuaire », la législation nationale n'autorise pas de monter à bord pour un contrôle.

Statut préliminaire :

Non-conformité mineure (niveau 1)

Non-conformité mineure (niveau 1)

Aucune autre mesure n'est nécessaire.

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC																		
Mesure de conservation 21-02																							
Ukraine	<i>Koreiz</i>	<p>L'alinéa 13 i) de la MC 21-02 prévoit que les Membres dont les navires participent aux pêcheries exploratoires n'utilisent que les types d'engins de pêche spécifiés dans le plan des opérations de pêche du navire.</p> <p>Le rapport du système international d'observation scientifique (SISO) concernant la période de campagne du 28 octobre 2018 au 24 février 2019 dans la sous-zone 88.2 signale que la spécification des engins de pêche du navire était différente des informations notifiées à la CCAMLR, comme l'indique le tableau ci-dessous.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type d'engin</th> <th>Informations notifiées</th> <th>À bord</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lests des palangres</td> <td>Béton</td> <td>Pierre</td> </tr> <tr> <td>Poids minimal des lests</td> <td>9 kg</td> <td>6,3 kg (30 pierres pesées)</td> </tr> <tr> <td>Espacement des lests</td> <td>34 m</td> <td>40 m</td> </tr> <tr> <td>Espacement des hameçons</td> <td>1,5 m</td> <td>1,6 m</td> </tr> <tr> <td>Longueur des avançons</td> <td>0,7 m</td> <td>0,8 m</td> </tr> </tbody> </table>	Type d'engin	Informations notifiées	À bord	Lests des palangres	Béton	Pierre	Poids minimal des lests	9 kg	6,3 kg (30 pierres pesées)	Espacement des lests	34 m	40 m	Espacement des hameçons	1,5 m	1,6 m	Longueur des avançons	0,7 m	0,8 m	<p>Conformément à la procédure à bord, l'équipage a vérifié le poids des lests en béton et constaté des différences. Afin de réduire les risques associés à l'utilisation des lests moins lourds, l'équipage et les observateurs ont suivi le protocole B de la MC 24 02 en mesurant la vitesse d'immersion par le test de la bouteille toutes les 24 heures (alinéa B2 i)).</p> <p>L'équipage et l'observateur national ont reçu des instructions spécifiques.</p> <p>La documentation (manuel des procédures à bord) sur la procédure de vérification des paramètres des engins de pêche a été présentée avant de quitter le port.</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est nécessaire.
Type d'engin	Informations notifiées	À bord																					
Lests des palangres	Béton	Pierre																					
Poids minimal des lests	9 kg	6,3 kg (30 pierres pesées)																					
Espacement des lests	34 m	40 m																					
Espacement des hameçons	1,5 m	1,6 m																					
Longueur des avançons	0,7 m	0,8 m																					
Mesure de conservation 22-07																							
Ukraine	<i>Calipso</i>	<p>Le paragraphe 3 de la MC 22-07 prévoit que les Membres exigent de leurs navires qu'ils marquent clairement, sur les lignes de pêche, les différents segments et qu'ils collectent les données par segment sur le nombre d'unités indicatrices de VME.</p> <p>Le rapport SISO concernant la période de campagne du 26 novembre 2018 au 19 février 2019, dans les unités de recherche à petite échelle (SSRU) 882A (RMR Nord), 881I, 881K, 881J, 881H (RMR Sud) et les blocs de recherche 88.2_4 (SSRU 882D et 882E) indique : « la position des points médians (tous les 5 paniers) des segments de VME n'était pas marquée. » Seules les positions de début et de fin de segment (tous les 10 paniers) étaient indiquées. Les observateurs ont donc dû estimer le point médian des segments de VME et la profondeur. Dans certains cas, même les positions de début et de fin de segment n'étaient pas marquées ce qui a encore compliqué la tâche ».</p>	<p>Les palangres à bord du <i>Calipso</i> sont marquées du début à la fin en « segments de ligne » (sections) de longueur 1 200 m, correspondant aux dispositions de l'alinéa 2 iv) de la MC 22-07. Chaque « segment de ligne » est équivalent à 10 paniers. Pour éviter toute confusion à l'égard du « segment de ligne » au filage et au virage de la ligne, le marquage supplémentaire tous les 5 paniers (pour déterminer le point médian) n'a pas été effectué. Au virage, l'équipage de quart a marqué sur le traceur le début et la fin de chaque « segment de ligne » (points de contrôle). Ainsi, le point médian et la profondeur correspondaient au centre des deux points de contrôle. En de rares occasions, pour des raisons techniques, l'équipage de quart n'a pas indiqué les marques. On a alors le point médian et la profondeur du « segment de ligne » en question déterminé, par une évaluation approximative, sur le traceur.</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est nécessaire.																		

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 23-04					
Ukraine	<i>Simeiz</i>	<p>Le paragraphe 3 de la MC 23-04 prévoit que la déclaration mensuelle des captures et de l'effort de pêche à échelle précise corresponde à la capture totale visée et soit déclarée par espèce.</p> <p>Le rapport SISO concernant la période de campagne du 3 mars 2019 au 22 avril 2019 indique que dans la sous-zone 48.2 : « ...les légines endommagées et/ou infestées de poux, non conservées, n'étaient pas enregistrées par le navire. De ce fait, le nombre de poissons échantillonnés et enregistrés par l'observateur était supérieur à celui du navire ».</p>	<p>Malheureusement, sur la fiche C2 et sur le formulaire de déclaration journalière des captures et de l'effort de pêche, il n'y a pas de colonne permettant de saisir les données sur les poissons endommagés qui ne sont conservés à bord que tant que le navire se trouve dans la zone de la CCAMLR. La pratique actuelle veut que le poisson soit en partie conservé à bord (produit de seconde qualité, gonades, colliers, etc., dans la mesure du possible) et comptabilisé dans la capture obtenue. L'Ukraine a tenu compte des estimations erronées dans certains secteurs où le pourcentage de poissons endommagés était au plus haut pour toutes les saisons d'observation. Ayant analysé l'expérience des autres membres de la CCAMLR, l'Ukraine tiendra compte de ces poissons qu'elle consignera dans la colonne correspondante de la fiche C2 (nouvelle version), et qui seront comptabilisés dans la capture obtenue en utilisant le coefficient de transformation « 1 ». Le secrétariat procède actuellement à la mise au point de cette nouvelle version du formulaire, qui a été proposée dans le document WG-FSA-18/29 et qui est en discussion.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 81 et 82.
Mesure de conservation 25-03					
Norvège	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>Le paragraphe 1 de la MC 25-03 interdit l'utilisation des câbles de contrôle des filets.</p> <p>Une dérogation a été accordée par la Commission en 2016 (CCAMLR-XXXV, § 5.67 et 5.68) puis en 2017 (CCAMLR-XXXVI, § 5.7) pour une utilisation expérimentale des câbles de contrôle des filets.</p> <p>Le Comité scientifique a indiqué que la dérogation visée dans la MC 25-03 avait expirée (SC-CAMLR-XXXVII, § 3.14 et annexe 9, § 6.62) et n'était plus valable pour la saison de pêche 2018/19.</p> <p>Dans le rapport SISO concernant la période de campagne du 4 mars 2019 au 9 mai 2019 dans les sous-zones 48.2 à 48.3, la figure 3 illustre l'utilisation d'un câble de contrôle du filet et est intitulée « mât de charge à bâbord avec fune et câble de contrôle du filet en parallèle ».</p>	<p>Conformément au paragraphe 1 de la MC 25-03, l'utilisation des câbles de contrôle des filets est interdite. Cette interdiction a été mise en place pour réduire, chez les oiseaux et mammifères marins, la mortalité accidentelle ou les blessures dues aux opérations de chalutage.</p> <p>Les navires norvégiens de pêche au krill dépendent de plus en plus pendant la pêche d'un accès en temps réel aux données du capteur intégré au chalut. Le sonar du chalut présente en continu des informations sur la géométrie et la profondeur du chalut. Le capitaine est donc informé en permanence des performances du chalut. Les caméras donnent des informations sur les organismes arrivant dans le chalut, tels que la taille du krill, les salpes, etc.</p>		Voir paragraphes 83 à 86

.../...

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 25-03 (suite)					
Norvège (suite)	<i>Antarctic</i> <i>Endurance</i>		<p>Avec l'introduction de plus en plus de capteurs et la production d'une plus grande quantité de données, le transfert de ces informations via une connexion sans fil n'est plus une solution favorable à la méthode de chalutage en continu.</p> <p>Le navire norvégien <i>Antarctic Sea</i> utilise un câble de contrôle du filet le long du câble de chalutage depuis l'arrivée du navire dans la pêcherie de krill et les observateurs de la CCAMLR n'ont jamais mentionné d'écart de conformité. Les comptes rendus des observateurs n'indiquent pas de collisions aviaires graves.</p> <p>Le contrôle des filets est bénéfique pour l'industrie mais aussi pour la science de la CCAMLR, ce que le Comité scientifique a reconnu par le passé. Le besoin de connexions câblées a par ailleurs été débattu et, en 2016, la Norvège a obtenu une dérogation d'un an à l'interdiction de l'utilisation d'un câble de contrôle du filet pour faciliter l'expérimentation de ces câbles à bord du <i>Saga Sea</i>. Cette dérogation a ensuite été prorogée d'un an. La dérogation accordée par la Commission en 2016 a permis d'expérimenter avec un câble classique de contrôle du filet. Les essais ont en fait été réalisés en 2017/18, mais n'ont pas abouti en raison de difficultés opérationnelles.</p> <p>Pour la saison de pêche 2018/19, le propriétaire du navire a standardisé le gréement à bord de tous les navires pour qu'il soit identique à celui de l'<i>Antarctic Sea</i>. Cette décision concerne également le fonctionnement du câble de contrôle du filet tel que décrit dans le document WG-EMM-17/47. Les navires utilisent une connexion par câble aux capteurs de contrôle du chalut. Ce câble est placé en parallèle de la fune unique. Les deux câbles (câble du filet et fune) sont donc placés parallèlement l'un à l'autre du navire au chalut, et sont si proches l'un de l'autre qu'ils semblent constituer plus ou moins une seule et même unité.</p>		

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 25-03 (suite)					
Norvège (suite)	<i>Antarctic</i> <i>Endurance</i>		<p>Ce gréement est très différent du gréement classique des chalutiers à deux funes où le câble flotte librement entre les funes constituant ainsi un troisième câble.</p> <p>Les navires norvégiens se sont efforcés de maintenir et de développer les pratiques facilitant une communication câblée tout en respectant l'objectif premier de la MC 25-03, à savoir la réduction des collisions aviaires. Les câbles sont arrangés de manière à limiter les risques de collisions aviaires. Il a été supposé que cette pratique était acceptable.</p> <p>L'interdiction générale des câbles de filet dont il est question dans la MC 25-03 peut toutefois s'avérer difficile à gérer pour les navires tant qu'elle ne définira ni ne décrira plus spécifiquement ce qui est entendu par « câbles de contrôle des filets ». Au sens le plus strict du terme, toute utilisation d'une connexion câblée peut être considérée comme une infraction, quel que soit le risque réel d'interaction avec des oiseaux. Certains observateurs signalent à juste titre que des câbles de contrôle des filets ont été utilisés par les navires norvégiens, ce qui peut être perçu comme une infraction potentielle à la MC 25-03.</p> <p>Autres mesures :</p> <p>Étant donné la nécessité et l'utilité reconnues des dispositifs de contrôle des filets et compte tenu de la communication câblée dont on ne peut se passer sur le plan technique, la Norvège a suggéré que le Comité scientifique envisage de modifier l'article 1 de la MC 25-03 afin d'autoriser l'utilisation de câbles de contrôle des filets qui ne menacent pas les objectifs de réduction chez les oiseaux marins de la mortalité accidentelle ou des blessures.</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>		

.../...

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 25-03 (suite)					
Norvège	<i>Saga Sea</i>	<p>Le paragraphe 1 de la MC 25-03 interdit l'utilisation des câbles de contrôle des filets.</p> <p>Une dérogation a été accordée par la Commission en 2016 (CCAMLR-XXXV, § 5.67 et 5.68) puis en 2017 (CCAMLR-XXXVI, § 5.7) pour une utilisation expérimentale des câbles de contrôle des filets.</p> <p>Le Comité scientifique a indiqué que la dérogation visée dans la MC 25-03 avait expirée (SC-CAMLR-XXXVII, § 3.14 et annexe 9, § 6.62) et n'était plus valable pour la saison de pêche 2018/19.</p> <p>Le rapport SISO concernant la période de campagne du 22 novembre 2018 au 23 janvier 2019 dans la sous-zone 48.2 contient des images illustrant l'utilisation d'un câble de contrôle du filet au cours d'opérations de pêche et indique : « Comme le <i>Saga Sea</i> effectuait des essais sur l'utilisation d'un troisième câble, faisant le lien direct entre l'échosondeur fixé sur le filet et l'unité de traitement à bord, une ligne de banderoles était déployée par mesure de protection pour les oiseaux ».</p>	<p>Conformément au paragraphe 1 de la MC 25-03, l'utilisation des câbles de contrôle des filets est interdite. Cette interdiction a été mise en place pour réduire, chez les oiseaux et mammifères marins, la mortalité accidentelle ou les blessures dues aux opérations de chalutage.</p> <p>Les navires norvégiens de pêche au krill dépendent de plus en plus pendant la pêche d'un accès en temps réel aux données du capteur intégré au chalut. Le sonar du chalut présente en continu des informations sur la géométrie et la profondeur du chalut. Le capitaine est donc informé en permanence des performances du chalut. La caméra donne des informations sur les organismes arrivant dans le chalut, tels que la taille du krill, les salpes, etc. Avec l'introduction de plus en plus de capteurs et la production d'une plus grande quantité de données, le transfert de ces informations via une connexion sans fil n'est plus une solution favorable à la méthode de chalutage en continu.</p> <p>Le navire norvégien <i>Antarctic Sea</i> utilise un câble de contrôle du filet le long du câble de chalutage depuis l'arrivée du navire dans la pêcherie de krill et les observateurs de la CCAMLR n'ont jamais mentionné d'écart de conformité. Les comptes rendus des observateurs n'indiquent pas de collisions aviaires graves.</p> <p>Le contrôle des filets est bénéfique pour l'industrie mais aussi pour la science de la CCAMLR, ce que le Comité scientifique a reconnu par le passé. Le besoin de connexions câblées a par ailleurs été débattu et, en 2016, la Norvège a obtenu une dérogation d'un an à l'interdiction de l'utilisation d'un câble de contrôle du filet pour faciliter l'expérimentation de ces câbles à bord du <i>Saga Sea</i>. Cette dérogation a ensuite été prorogée d'un an. La dérogation accordée par la Commission en 2016 a permis d'expérimenter un câble classique de contrôle du filet.</p>		Voir paragraphes 83 à 86

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 25-03 (suite)					
Norvège (suite)	<i>Saga Sea</i>		<p>Les essais ont en fait été réalisés en 2017/18, mais n'ont pas abouti en raison de difficultés opérationnelles.</p> <p>Pour la saison de pêche 2018/19, le propriétaire du navire a standardisé le gréement à bord de tous les navires pour qu'il soit identique à celui de l'<i>Antarctic Sea</i>. Cette décision concerne également le fonctionnement du câble de contrôle du filet tel que décrit dans le document WG-EMM-17/47. Les navires utilisent une connexion par câble aux capteurs de contrôle du chalut. Ce câble est placé en parallèle de la fune unique. Les deux câbles (câble du filet et fune) sont donc placés parallèlement l'un à l'autre du navire au chalut, et sont si proches l'un de l'autre qu'ils semblent constituer plus ou moins une seule et même unité. Ce gréement est très différent du gréement classique des chalutiers à deux funes où le câble flotte librement entre les funes constituant ainsi un troisième câble. Les navires norvégiens se sont efforcés de maintenir et de développer les pratiques facilitant une communication câblée tout en respectant le l'objectif premier de la MC 25 03, à savoir la réduction des collisions aviaires. Les câbles sont arrangés de manière à limiter les risques de collisions aviaires. Cette pratique a été considérée comme acceptable.</p> <p>L'interdiction générale des câbles de filet dont il est question dans la MC 25-03 peut toutefois s'avérer difficile à gérer pour les navires tant qu'elle ne définira ni ne décrira plus spécifiquement ce qui est entendu par « câbles de contrôle des filets ». Au sens le plus strict du terme, toute utilisation d'une connexion câblée peut être considérée comme une infraction, quel que soit le risque réel d'interaction avec des oiseaux. Certains observateurs signalent à juste titre que des câbles de contrôle des filets ont été utilisés par les navires norvégiens, ce qui peut être perçu comme une infraction potentielle à la MC 25-03.</p>		

.../...

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 25-03 (suite)					
Norvège (suite)	<i>Saga Sea</i>		<p>Mesures prises :</p> <p>Étant donné la nécessité et l'utilité reconnues des dispositifs de contrôle des filets et compte tenu de la communication câblée dont on ne peut se passer sur le plan technique, la Norvège a suggéré que le Comité scientifique envisage de modifier l'article 1 de la MC 25-03 afin d'autoriser l'utilisation de câbles de contrôle des filets qui ne menacent pas les objectifs de réduction chez les oiseaux marins de la mortalité accidentelle ou des blessures.</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
Mesure de conservation 26-01					
Ukraine	<i>Calipso</i>	<p>Le paragraphe 6 de la MC 26-01 interdit le rejet à la mer ou le déversement des déchets d'usine ou des rejets de la pêche.</p> <p>Le rapport SISO concernant la période de campagne du 28 octobre 2018 au 24 février 2019 indique : « Le 03/01/2019, l'observateur international a remarqué la présence d'une grande quantité de déchets d'usine (nageoires de légines coupées au traitement) dans l'estomac des spécimens de <i>D. mawsoni</i> échantillonnés. Le contrôle du déversoir des déchets d'usine a montré que la grille de filtrage conçue pour retenir les petits morceaux de déchets d'usine n'était pas en place. Ces déchets (constitués principalement de contenus stomacaux, de membranes avec du sang et de nageoires) étaient donc déversés directement dans l'océan, à bâbord du navire. Lorsque l'observateur a informé le commandement du navire, la grille a été remise en place et soudée, et le rejet de déchets d'usine en mer a cessé ».</p>	<p>L'armement a été immédiatement informé de l'incident. La grille de filtrage, que l'équipage déplaçait périodiquement pour enlever la glace, a été soudée et ne pourra plus être enlevée.</p> <p>L'équipage a reçu des instructions spécifiques.</p> <p>Les termes « Ne pas déplacer » ont tout de suite été peints sur la grille.</p> <p>Ces instructions ont immédiatement été communiquées aux autres navires de l'armement.</p> <p>Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est nécessaire.
Ukraine	<i>Koreiz</i>	<p>L'alinéa 5 v) de la MC 26-01 interdit le rejet en mer ou le déversement des eaux usées à moins de 12 milles nautiques des côtes ou des banquises, ou lorsque le navire se déplace à une vitesse inférieure à 4 nœuds.</p> <p>Le rapport SISO concernant la période de campagne du 28 octobre 2018 au 24 février 2019 dans la sous-zone 88.2 indique : « Tout au long de la campagne, il a été observé que les eaux usées étaient déversées à la mer directement depuis les sanitaires.</p>	<p>L'observateur international a indiqué que le navire n'était pas équipé du dispositif de stockage adapté en application de la MC 26-01. Il en a conclu que les eaux usées étaient déversées quotidiennement dans la zone de la CCAMLR. Il n'a toutefois pas tenu compte du fait que le navire <i>Koreiz</i> disposait du système de traitement des eaux usées EVAC ORCA III (ci-joint, copie du certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées en cours de validité).</p>	Informations complémentaires requises	Voir paragraphes 87 à 89

.../...

Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Mesure de conservation 26-01 (suite)					
Ukraine (suite)	<i>Koreiz</i>	Il s'agissait donc d'une infraction à la MC 26-01 (2015). L'observateur a notifié l'infraction au commandement, mais malheureusement, le navire n'était pas équipé d'un dispositif de stockage adapté lui permettant de respecter la MC 26-01. En conséquence, les eaux usées étaient déversées quotidiennement dans la zone de la CCAMLR ».	Il est impossible que les eaux usées non traitées, y compris celles provenant directement des sanitaires, soient déversées à la mer. Le taux de traitement du système répond aux normes de la résolution MEPC.159(55). Statut préliminaire : en conformité		
Mesure de conservation 91-05					
Royaume-Uni		Navires : <i>Argos Georgia</i> (Royaume-Uni) et <i>Nordic Prince</i> (Royaume-Uni) La MC 91-05 prévoit que, nonobstant la MC 10-09, il est interdit aux navires de pêche d'effectuer des activités de transbordement dans l'AMP, sauf dans les cas où les navires se trouveraient dans une situation d'urgence liée à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou seraient engagés dans une opération de recherche et de sauvetage. Par transbordement, on entend le transfert de ressources marines vivantes exploitées, d'autres marchandises ou matériaux entre des navires de pêche (MC 95-01, § 11, note 1 de bas de page). À 20h42 et 21h34 (UTC) le 11 décembre 2018, le secrétariat a reçu les e-mails des capitaines respectifs de l' <i>Argos Georgia</i> et du <i>Nordic Prince</i> notifiant le transbordement de : « – 1 bidon de 20 litres de liquide pour rail – 1 caisse de pièces détachées pour moteur prévu pour « le 12 déc. 2018, à environ 02h00 UTC, position 75°18' S – 175°04' W ». À 02h55 et 03h06 (UTC) le 12 décembre 2018, le secrétariat a reçu des e-mails de notification des deux navires indiquant que le transbordement avait eu lieu « à 02h48 UTC. Le 12 décembre 2018. Position 75°19.0 S 175°07.1 W. sans incident ». Le secrétariat a noté que l'activité prévue avait été notifiée conformément aux délais visés à la MC 10-09 et saisi les informations concernant le transbordement sur la liste des transbordements du site web de la CCAMLR le 12 décembre 2018. L'analyse réalisée par la suite par le secrétariat sur le lieu de l'activité de transbordement à l'intérieur de la zone de la Convention a déterminé que ce transbordement s'était en fait déroulé dans la zone spéciale de recherche de l'AMP de la région de la mer de Ross (telle que délimitée dans l'annexe 91-05/A).	Il s'agissait d'un transbordement de routine de pièces détachées et de biens consommables (pas de ressources marines vivantes de l'Antarctique) effectué entre deux navires de pêche du même armement britannique Argos Froyanes Ltd. Le transbordement a été effectué en application des dispositions de la MC 10-09, avec notification préalable au secrétariat de la CCAMLR. Il s'est toutefois déroulé dans la zone spéciale de recherche de l'AMP de la région de la mer de Ross et, de ce fait, n'était pas en adéquation avec le paragraphe 11 de la MC 91-05. L'armement a depuis modifié sa documentation interne et la formation qu'il dispense pour indiquer clairement dans ses procédures de transbordement les secteurs de la zone de la Convention dans lesquels il est interdit d'effectuer des transbordements. Le Royaume-Uni confirme que, en sa qualité d'État du pavillon, il a adressé un avertissement par écrit à l'armement et que celui-ci a versé 10k £ au fonds des AMP de la CCAMLR. Le Royaume-Uni a proposé d'amender la MC 10-09 pour y inclure une référence explicite aux secteurs dans lesquels les transbordements sont interdits, conformément aux MC 91-03 et 91-05. Mesures prises : Aucune Statut préliminaire : Non-conformité mineure (niveau 1)		Voir paragraphes 91 à 96

Liste 2019/20 des navires INN des Parties non contractantes

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>Amorinn</i>		7036345	5VAN9	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.5.1 (11 oct. 2003) • Observé 58.4.2 (23 janv. 2004) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Infitco Ltd (Ocean Star Maritime Co.) • Seric Business S.A.
<i>Antony</i>		7236634	PQMG	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien de navires de la liste INN 	2016	<ul style="list-style-type: none"> • Atlanti Pez • Urgora S de RL • World Oceans Fishing SL
<i>Asian Warrior</i>	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	7322897	J8B5336	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.5.2 (31 janv. 2004) • Observé 58.5.1 (10 mai 2006) • Observé 58.4.1 (21 janv. 2010) • Observé 58.4.1 (13 fév. 2011) • Remorquage du <i>Baiyangdian 57</i> (1^{er} avr. 2012) • Observé 58.6 (1^{er} juill. 2012) • Observé 58.4.2 (28 janv. 2013) • Observé 57 (10 mars 2013) • En pêche 58.5.1 (13 mai 2013) • Observé 57 (7 sept. 2013) • Observé 58.4.1 (30 mars 2014) • Observé 57 (14 avr. 2014) • Observé 57 (14 déc. 2014) • Virage 5841H (7 janv. 2015) • Observé 58.4.1 (11 janv. 2015) • Observé 57 (26 fév. 2015) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Navalmar S.A. • Meteora Development Inc • Vidal Armadores S.A. • Rajan Corporation • Rep Line Ventures S.A. • Stanley Management Inc • High Mountain Overseas S.A.

.../...

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>Atlantic Wind</i>		9042001	5IM813	<ul style="list-style-type: none"> • Débarque sans certificat Malaisie (1^{er} août 2004) • En pêche 58.4.3a (22 fév. 2005) • En pêche 58.4.3a (28 avr. 2005) • En pêche 58.4.3b (16 déc. 2005) • En pêche 58.4.3b (1^{er} juill. 2009) • En pêche 58.4.2 (27 janv. 2010) • En pêche 58.4.3b (4 avr. 2010) • En pêche 58.4.1 (13 fév. 2011) • Observé 57 (16 mai 2012) • Observé 57 (20 oct. 2012) • Observé 57 (28 mai 2013) • Observé 57 (1^{er} juill. 2013) • Observé 57 (13 mai 2014) • Observé 57 (14 déc. 2014) • En pêche 5841H (12 janv. 2015) 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • Viarsa Fishing Company/Navalmar S.A. • Global Intercontinental Services • Rajan Corporation • Redlines Ventures S.A. • High Mountain Overseas S.A.
<i>Baroon</i>	Tanzanie, République unie de	9037537	5IM376	<ul style="list-style-type: none"> • En pêche 58.4.1 (19 mars 2007) • Observé 88.1 (15 janv. 2008) • Observé 57 (19 déc. 2010) • Observé 57 (5 oct. 2012) • Observé 57 (24 mars 2013) • Observé 57 (3 sept. 2013) • Observé 57 (19 nov. 2013) • Observé 57 (14 fév. 2014) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Punta Brava Fishing S.A. • Vero Shipping Corporation
<i>Challenge</i>		6622642	HO5381	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.4.3b (14 fév. 2006) • Observé 58.4.3b (22 mai 2006) • Observé 58.4.3b (10 déc. 2006) • Observé 58.4.3b (8 fév. 2008) 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Prion Ltd • Vidal Armadores S.A. • Mar de Neptuno S.A. • Advantage Company S.A. • Argibay Perez J.A.
<i>Good Hope</i>	Nigeria	7020126	5NMU	<ul style="list-style-type: none"> • Avitaillement de navires INN 51 (9 fév. 2007) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Sharks Investments AVV • Port Plus Ltd

.../...

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>Jinzhang</i>		6607666	PQBT	<ul style="list-style-type: none"> • En pêche 58.4.3b (23 mai 2006) • En pêche 58.4.2 (18 fév. 2007) • En pêche 58.4.3b (24 mars 2007) • En pêche 58.4.3b (12 janv. 2008) • En pêche 58.4.3b (9 janv. 2009) • En pêche 58.4.3b (20 janv. 2009) 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Arniston Fish Processors Pty Ltd • Nalanza S.A. • Vidal Armadores S.A. • Argibay Perez J.A. • Belfast Global S.A. • Eterna Ship Management
<i>Heavy Sea</i>		7322926	3ENF8	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.5.1 (3 fév. 2004) • En pêche 57 (29 juill. 2005) 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • C & S Fisheries S.A. • Muner S.A. • Meteroros Shipping • Meteora Shipping Inc. • Barroso Fish S.A.
<i>Koosha 4</i>	Iran, République islamique d'	7905443	9BQK	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.4.1 (20 janv. 2011) • Observé 58.4.1 (15 fév. 2011) 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Pars Paya Seyd Industrial Fish
<i>Limpopo</i>		7388267		<ul style="list-style-type: none"> • En pêche 58.5.2 (21 sept. 2003) • Observé 58.5.1 (3 déc. 2003) • En pêche 58.4.3b (23 fév. 2005) • En pêche 58.4.3b (14 déc. 2005) • Observé 58.4.3b (25 janv. 2007) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo Oya Perez (Kang Brothers) • Lena Enterprises Ltd • Alos Company Ghana Ltd
<i>Northern Warrior</i>	Angola	8808903	PJSA	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien de navires de la liste INN 	2016	<ul style="list-style-type: none"> • SIP • Areapesca SA • Snoek Wholesalers • Southern Trading Group • South Atlantic Fishing NV • World Ocean Fishing SL • Orkiz Agro-Pecuaría, Pescas, Transportes E Comercio Geral, Ltda

.../...

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>Perlon</i>		5062479	5NTV21	<ul style="list-style-type: none"> • Observé 58.5.1 (3 déc. 2002) • Observé 58.5.1 (4 juin 2003) • Observé 58.4.2 (22 janv. 2004) • Observé 58.4.3b (11 déc. 2005) • En pêche 58.4.1 (26 janv. 2006) • Observé 58.4.3b (7 déc. 2006) • Observé 58.4.1 (30 déc. 2006) • Observé 58.4.1 (16 déc. 2008) • Engin observé (10 fév. 2009) • En pêche 58.5.1 (8 juin 2010) • Observé 51 (10 fév. 2012) • Observé 57 (20 juill. 2014) • Observé, arraisonné 57 (22 avr. 2015) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Vakin S.A. • Jose Lorenzo SL • Americagalaica S.A.
<i>Pescacisne 1, Pescacisne 2</i>		9319856	9LU2119	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien d'activités de navires INN 51 (16 mai 2008) • Observé 58.4.3b (22 avr. 2009) • Observé 57 (7 déc. 2009) • En pêche 58.4.1 (7 avr. 2010) • Observé 58.4.1 (29 janv. 2012) • Observé 58.4.1 (30 janv. 2012) • Observé 58.4.1 (31 janv. 2012) • Observé 57 (24 avr. 2012) • En pêche 58.6 (3 juill. 2012) • Observé 57 (28 mai 2013) • Observé 57 (4 juill. 2013) • Observé 58.4.1 (20 janv. 2014) • Observé 57 (13 mai 2014) • Observé 57 (8 déc. 2014) • Virage 5841H (6 janv. 2015) 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Mabenal S.A. • Vidal Armadores S.A. • Omunkete Fishing Pty Ltd • Gongola Fishing JV (Pty) Ltd • Eastern Holdings
<i>Sea Urchin</i>	Gambie/ apatride	7424891		<ul style="list-style-type: none"> • En pêche 58.4.4b (10 nov. 2006) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Cecibell Securities • Farway Shipping

.../...

Nom du navire	Pavillon	Numéro OMI	Indicatif d'appel	Nature et date des activités	1 ^{ère} inscription	Propriétaires actuels et passés
<i>STS-50</i>	Togo	8514772	5VDR2	<ul style="list-style-type: none"> • Débarquement de captures INN (25 mai 2016) • Observé 57 (6 avr. 2017) 	2016	<ul style="list-style-type: none"> • Maruha Corporation • Taiyo Namibia • Taiyo Susan • Sun Tai International Fishing Corp • STD Fisheries Co. Ltd • Red Star Co. Ltd • Poseidon Co. Ltd • Marine Fisheries Corp. Co. Ltd