

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.4.2010
COM(2010) 154 final

ANNEXE DE LA

Proposition

concernant la conclusion de l'accord sous forme d'échange de lettres entre l'Union européenne et la République du Chili relatif à la conclusion de l'arrangement concernant la conservation des stocks d'espadon du Pacifique Sud-Est

ANNEXE DE LA

Proposition

concernant la conclusion de l'accord sous forme d'échange de lettres entre l'Union européenne et la République du Chili relatif à la conclusion de l'arrangement concernant la conservation des stocks d'espadon du Pacifique Sud-Est

ANNEXE

ARRANGEMENT CONCERNANT LA CONSERVATION DES STOCKS D'ESPADON DU PACIFIQUE SUD-EST

1. Le présent document remplace l'arrangement provisoire du 25 janvier 2001 («l'arrangement de 2001») et transforme l'arrangement intérimaire en un engagement définitif de coopérer à la conservation et à la gestion à long terme des stocks d'espadon du Pacifique Sud-Est.
2. L'arrangement a pour vocation de régler à l'amiable les différends sur les pêcheries d'espadon¹ opposant le Chili et la Communauté européenne (à laquelle a succédé l'Union européenne) au sein du Tribunal international du droit de la mer (TIDM) et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).
3. Les parties confirment pour mémoire que le présent arrangement établit le cadre de base régissant la conservation de l'espadon du Pacifique Sud-Est, la gestion de ce stock et la coopération en la matière.
4. La commission scientifique et technique bilatérale UE/Chili (CSTB) restera le nécessaire point de contact pour toutes les questions d'intérêt commun touchant à la conservation de l'espadon; afin de tirer le meilleur profit des efforts en matière de coopération scientifique/technique, elle est investie du mandat suivant:
 - a. servir de cadre à l'échange d'informations sur les stocks d'espadon et sur les activités de pêche de l'UE et du Chili et à l'échange de toute autre information nécessaire à la prise de décisions en matière de conservation et de gestion;
 - b. évaluer périodiquement l'état des stocks, assurer un suivi de l'évolution des pêches et estimer les incidences sur les espèces non cibles et l'écosystème marin;
 - c. examiner les mesures de conservation existantes et formuler des avis sur la possibilité d'en mettre en œuvre de nouvelles, y compris concernant les prises accessoires;
 - d. déterminer les priorités en matière de recherche dans le cadre du programme de travail et élaborer, le cas échéant, des programmes supplémentaires, dont des protocoles de collecte de données;
 - e. échanger des informations et encourager l'utilisation d'engins sans danger pour l'environnement et présentant un bon rapport coût–efficacité;
 - f. échanger, en amont de la réunion de la CSTB, des données relatives aux captures et à l'effort de pêche pour tous les segments de flotte des deux parties opérant dans l'océan Pacifique Sud-Est;

¹ Affaire n° 7 du TIDM et affaire DS 19 de l'OMC.

- g. réfléchir à d'autres moyens de coopération dans les domaines scientifique, technique ou administratif.
5. La CSTB se réunit en session extraordinaire (DATE) afin d'engager les travaux relatifs à son mandat, compte tenu des objectifs et principes suivants, approuvés par les parties:
- a) les pêcheries d'espadon des deux parties sont exploitées dans le respect de niveaux de capture permettant de maintenir les stocks au niveau de la PME ou à un niveau proche de celle-ci, d'une manière conforme aux objectifs de pérennisation de ces ressources et de sauvegarde de l'écosystème marin;
 - b) la distribution, la structure spatiale et la dynamique des stocks font l'objet d'un suivi par les navires de pêche du Chili et de l'Union européenne, dont les observations scientifiques sont effectuées sur la base de paramètres de recherche approuvés, élaborés de manière à permettre des évaluations solides et, par la suite, la mise en place de mesures de gestion appropriées;
 - c) les systèmes de collecte de données établis doivent être fiables, rapides et compatibles avec les exigences et l'importance de la pêche d'espadon;
 - d) les parties maintiennent leur niveau actuel d'exploitation de la pêche d'espadon, défini soit par le nombre actuel de navires soit par le nombre maximal historique de navires opérant dans l'océan Pacifique Sud-Est, en vue de garantir la durabilité du stock d'espadon.
6. Les parties restent déterminées à approfondir le lien entre la coopération bilatérale qui les unit et la consultation multilatérale soutenue par l'Union et le Chili.
7. La consultation multilatérale actuellement en place doit inclure tous les participants concernés par la pêche de l'espadon dans l'océan Pacifique Sud-Est et les observateurs invités des organisations existantes ayant un intérêt légitime pour la pêche de l'espadon.
8. L'UE et le Chili restent déterminés à œuvrer efficacement en faveur de la coopération multilatérale dans les domaines de la conservation et de la gestion des stocks concernés, dans leur habitat et leur écosystème, ainsi que tout au long de leur parcours migratoire.
9. Les parties tiennent dûment compte des actions entreprises au niveau multilatéral et s'emploient à favoriser la mise en place d'initiatives de conservation et de gestion similaires dans les ORGP dont elles sont membres, de manière à garantir un développement durable de la pêche d'espadon.
10. À cet égard, les parties s'efforcent de favoriser la mise en œuvre, par les autres parties prenantes à la pêche de l'espadon, des principes et objectifs mentionnés ci-dessus, notamment eu égard au maintien des niveaux de pêche actuels.
11. Conformément aux principes mentionnés ci-dessus, et dans le cadre du programme de travail en cours d'élaboration par la CSTB, les parties définiront un protocole général d'analyse, de traitement et d'évaluation des informations rassemblées par

leurs navires de pêche. Ce protocole visera à déterminer l'état du stock, dans l'espace et dans la durée, par un examen de sa composition et de ses caractéristiques biologiques ainsi que par une étude de ses habitats, afin de renforcer les connaissances des parties, compte tenu également des incidences éventuelles de l'activité de pêche sur les divers éléments composant l'écosystème et sur les espèces associées ou dépendantes, ainsi que des exigences à respecter pour atténuer les incidences sur l'environnement et les effets préjudiciables sur les oiseaux, les tortues et les requins, ainsi que les chaînes alimentaires et le milieu physique de l'océan Pacifique Sud-Est.

12. Les parties déclarent que dans le cadre du présent arrangement, leurs navires de pêche ne seront pas liés par les mesures de conservation spécifiques imposant une longueur minimale pour les espèces exploitées.
13. Les parties appliquent néanmoins une approche de précaution tenant compte de toutes les caractéristiques biologiques des captures et, sur la base des meilleurs avis scientifiques disponibles, continuent de s'efforcer à mettre au point et à appliquer d'autres types de mesures visant à garantir que les activités de pêche ne risquent pas d'entraîner des conséquences inacceptables sur les habitats sensibles du milieu marin.
14. Les parties confirment que leurs navires sont soumis aux obligations suivantes:
 - a) utilisation d'un système VMS opérationnel, en liaison permanente avec l'État du pavillon;
 - b) communication régulière de données sur le type de navire, les captures, l'effort de pêche par zone et période, à échanger par les parties en amont des réunions de la CSTB;
 - c) communication et échange d'informations concernant les engins sans danger pour l'environnement et présentant un bon rapport coût-efficacité;
 - d) collecte des données nécessaires aux évaluations de la CSTB portant sur la dynamique et l'état de la pêcherie d'espadon du Pacifique Sud-Est et de toute autre information utile dans le cadre des objectifs de conservation et de gestion.
15. Les parties sont convenues que les navires de l'Union pêchant l'espadon conformément aux objectifs énoncés dans le présent arrangement eu égard aux niveaux actuels de l'effort de pêche, au respect de niveaux de capture permettant de maintenir les stocks au niveau de la PME ou à un niveau proche de celle-ci, en cohérence avec l'objectif de pérennisation de ces ressources, et conformément aux dispositions en matière de suivi et d'échange d'informations, sont autorisés à accéder aux ports chiliens désignés.
16. Les procédures d'accès à des fins de débarquement et de transbordement dans les ports chiliens désignés figurent à l'annexe I du présent arrangement.
17. Les parties informeront conjointement le TIDM qu'une solution au litige ayant pu être trouvée, elles sont convenues de se désister de l'instance (affaire TIDM n° 7) et demandent au Tribunal de rendre une ordonnance prenant acte du désistement et

chargeant le Greffier de rayer l'affaire du rôle des affaires. Étant donné que la décision des parties de se désister de l'instance découle directement du fait qu'elles sont parvenues à un accord, elles demanderont également que le Tribunal fasse mention de ce fait et qu'il indique les termes de cet accord dans l'ordonnance ou dans une annexe.

18. Les parties informeront également le directeur général de l'OMC qu'il a été mis fin à la procédure obligatoire de règlement des différends engagée devant le TIDM (affaire n° 7) et lui communiqueront les termes de l'accord trouvé, en faisant mention de la décision des parties de ne pas relancer la procédure de règlement des différends du mémorandum d'accord de l'OMC régissant le règlement des différends en ce qui concerne l'affaire DS 193 relative à l'application des articles correspondants du GATT au transport en transit, au transbordement et à l'accès commercial des navires de l'UE pêchant l'espadon aux ports chiliens.
19. Les parties sont convenues d'appliquer au présent arrangement les dispositions énoncées en matière de prévention et de règlement des différends au titre VIII de l'accord établissant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Chili, d'autre part, qui est entré en vigueur le 1^{er} février 2003.
20. Le présent arrangement entre en vigueur le premier jour du mois suivant celui au cours duquel les parties se sont notifiées l'achèvement des procédures nécessaires à cet effet.
21. Les parties sont convenues d'appliquer à titre provisoire les dispositions figurant au point 15 dès la signature et, en tout état de cause, le 31 décembre 2009 au plus tard.
22. Les notifications sont à envoyer au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne, qui sera le dépositaire du présent arrangement.
23. À compter de sa date d'entrée en vigueur, le présent arrangement remplace l'arrangement provisoire signé par les parties le 25 janvier 2001.

ANNEXE I

- i) Aux fins de la mise en œuvre de l'arrangement, 45 jours avant les réunions de la CSTB visées au point 4 de l'arrangement, les parties se communiquent l'une à l'autre une liste de navires contenant les données suivantes:
1. le nom du navire;
 2. l'indicatif d'appel;
 3. le numéro d'immatriculation OMI (le cas échéant);
 4. le nom et les coordonnées du propriétaire du navire (nationalité, adresse);
 5. l'État du pavillon du navire;
 6. la longueur hors tout (m);
 7. la marque et le modèle du système de positionnement automatique, ainsi que son code d'identification et le nom du centre côtier compétent;
 8. le nom et le lieu d'affectation de la personne à contacter dans l'État du pavillon et à la Commission européenne.
- ii) Le capitaine d'un navire de l'Union européenne, ou son représentant, qui souhaite entrer dans un port chilien désigné en informe les autorités chiliennes compétentes au moyen du formulaire A ci-joint au moins 72 heures avant l'arrivée prévue au port.
- iii) Dans les 24 heures, les autorités chiliennes compétentes confirment officiellement, par voie électronique ou autre, que l'accès est autorisé et que l'opération de débarquement ou de transbordement peut être effectuée.
- iv) Conformément au point 14 a), à chaque fois qu'ils entrent dans la ZEE du Chili pour demander à avoir accès à ses ports, les navires de l'Union européenne transmettent sans délai le signal satellite au *Centro de Monitoreo y Control de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante*, par l'intermédiaire du centre de surveillance des pêches de leur État du pavillon (CSP).
- Les rapports de base du système VMS doivent être transmis à intervalles de 60 minutes.
- v) Le Chili indique les coordonnées de sa ZEE lors de la première réunion de la CSTB.
- vi) Dans les cas où les autorités chiliennes compétentes ont des raisons sérieuses de penser que les informations visées ci-dessus, transmises par le navire de pêche de l'UE, ne sont pas correctes, la route de navigation du navire est communiquée par les autorités compétentes de son État du pavillon, sur demande des autorités chiliennes compétentes. Dans ce cas, le Chili informe sans délai l'État du pavillon et la Commission européenne en vue de consulter les autorités appropriées.
- vii) Les inspecteurs désignés par les autorités chiliennes compétentes peuvent contrôler les documents, le journal de bord, les engins de pêche et les captures se trouvant à

bord au cours des opérations de débarquement ou de transbordement. Cette inspection est réalisée de manière à ne pas retarder inutilement les opérations de débarquement ou de transbordement, lesquelles doivent être effectuées dans la mesure du possible dans les 24 heures suivant l'arrivée au port. Avant l'inspection, les inspecteurs sont tenus de présenter au capitaine du navire le document justificatif attestant de leur qualité d'inspecteur.

- viii) Les autorités chiliennes compétentes veillent à ce que les résultats des inspections au port soient toujours communiqués au capitaine du navire afin que ce dernier en prenne connaissance et appose sa signature et à ce que le rapport soit rempli et signé par l'inspecteur. Le capitaine du navire inspecté bénéficie de la possibilité d'ajouter toute observation au rapport et, le cas échéant, de prendre contact avec les autorités compétentes de l'État du pavillon, notamment lorsque le contenu de rapport est particulièrement difficile à comprendre.
- ix) Les autorités chiliennes compétentes font en sorte qu'une copie du rapport d'inspection soit fournie au capitaine du navire inspecté, qu'il conserve à bord, ainsi qu'aux autorités compétentes de son État du pavillon.
- x) Les capitaines des navires sont libres de choisir les modalités de prise en charge de leurs captures.
- xi) Conformément aux points 15 et 16, les navires de l'Union européenne utiliseront les ports désignés suivants: Arica, Antofagasta et Punta Arenas.
- xii) Seules les activités suivantes peuvent être effectuées dans les ports autorisés:
 - 1. débarquement de captures d'espadon;
 - 2. transbordement de captures d'espadon;
 - 3. avitaillement du navire;
 - 4. réparations du navire.

Ce qui précède ne préjuge pas de la possibilité pour les navires de l'Union de pouvoir accéder, uniquement à des fins de réparation, à d'autres ports chiliens appropriés, indiqués par les autorités chiliennes.

En ce qui concerne l'avitaillement en vivres, lubrifiants, carburant et matériel d'emballage, la transformation à bord et tout autre usage quotidien à bord, ainsi que les changements d'équipage, le navire ne peut prendre à son bord que ce qui est nécessaire à son fonctionnement propre; tout chargement de matériel et accueil à bord de membres d'équipage à l'intention d'autres navires de pêche sont interdits. Ces dispositions ne s'appliquent pas en cas d'urgence ou de force majeure.

- xiii) Les autorités chiliennes compétentes refusent l'accès aux ports aux navires de l'Union européenne qui ne se conforment pas aux exigences mentionnées ci-dessus. Le refus d'accès doit être justifié et les raisons motivant ce refus communiquées officiellement et sans délai au capitaine du navire, à l'État du pavillon et à la Commission européenne. Les cas de refus d'accès sont examinés par les parties lors

de la réunion suivante de la CSTB; dans l'intervalle, le navire n'a pas accès aux ports chiliens.

- xiv) À la demande d'une des parties, une session extraordinaire de la CSTB est convoquée pour examiner toute question liée à la mise en œuvre de l'arrangement.

FORMULAIRE A

Informations à communiquer à l'avance par les navires demandant un accès aux ports

1. Port d'escale prévu					
2. Date et heure d'arrivée estimées					
3. Raison(s) de l'accès au port					
4. Nom du navire					
5. État du pavillon					
6. Type de navire					
7. Indicatif international d'appel radio					
8. Données de contact du navire					
9. Propriétaire(s) du navire					
10. Numéro d'identification du certificat d'immatriculation					
11. Numéro d'identification OMI du navire, le cas échéant					
12. Numéro d'identification externe, le cas échéant					
13. Dimensions du navire	<i>Longueur</i>		<i>Largeur</i>		<i>Tirant d'eau</i>
14. Nom et nationalité du capitaine du navire					
15. Total des captures à bord					
<i>Espèce</i>	<i>Présentation du produit</i>	<i>Zone de capture</i>	<i>Quantité</i>		
16. Captures à décharger					
<i>Espèce</i>	<i>Quantité</i>				
17. Captures à transborder au port					
<i>Espèce</i>	<i>Quantité</i>				
18. Destination finale des captures					
<i>Chili</i>	<i>Autres</i>				