



Dublin le 9 février 2012

Objet: Règles sur le marquage des engins fixes et des chaluts à perche

Chère madame la directrice générale,

Le règlement (UE) n° 404/2011 qui établit les règles détaillées de la mise en œuvre du règlement (CE) No 1224/2009 en matière de contrôle a été publié le 30 avril 2011. Le règlement 404/2011 prévoit l'identification et le marquage des engins de pêche dans ses articles 8 à 17. Nous avons compris que ces dispositions législatives abrogent le règlement (CE) 356/2005 et leur entrée en vigueur s'est produit le 1er janvier 2012.

Depuis sa création, le CCREOS a défendu fermement et encouragé activement la nécessité de modifier le règlement (CE) 356/2005 en vue d'améliorer la sécurité des équipages et d'obtenir un système de marquage des engins plus efficace et plus sécurisé que celui qui existe actuellement¹. A cet effet, le CCREOS souhaite exprimer son mécontentement de ne pas avoir été consulté officiellement dans la procédure d'élaboration du règlement EU 404/2011 et de ne pas avoir été informé des modifications proposées, en dépit de son souhait express exprimé dans notre lettre du 11 septembre 2009 (voir section c)².

De la même façon, le CCREOS est surpris de voir qu'une grande partie des recommandations contenues dans deux études réalisées par BIM, à propos des modifications techniques concernant le marquage des engins n'ont pas été prises en compte par la Commission.

Un premier rapport technique du BIM (*Robson et al. 2006*) passifs avait identifié un certain nombre de déficiences concernant le marquage des engins comme indiqué dans le Règlement 356/2005. Voici quelques exemples (page 9 du rapport):

- « Coûts importants liés à l'acquisition du matériel nécessaire au marquage des engins;
- La taille et le poids des bouées de marquage augmentent les risques de manutention pour les équipages et de stabilité pour les navires ;
- La réglementation n'améliore pas les conditions de navigation des autres navires ;
- La réglementation pourrait conduire à des pertes d'engins.

¹ Les courriers datés du 7 mars 2006, 15 janvier 2007 et 11 septembre 2009, ainsi que la réponse de la Commission peuvent être consultés à la section Publications du site web du CCREOS:

http://www.nwwrac.org/Publications/Publications_ENG/Navigation.php?cats=0&language=Francais

² Lien direct:

http://www.nwwrac.org/admin/publication/upload/Lettre_CCREOS_Revision_Reglement_Marquage_Engins_Fixes_110909_FR.pdf



En raison du rapport technique de BIM de 2006, la Commission a décidé de financer une étude pour comparer des pratiques et systèmes de marquage existantes au niveau international. Cette étude a été attribuée à BIM et publiée en 2009. Il convient de rappeler que le CCREOS avait soutenu les conclusions de ce rapport et avait participé activement à la procédure de consultation du secteur de la pêche en facilitant la collaboration de nombreux membres concernés représentatives des flottilles qui exercent avec des engins dormants (filets maillants, filets emmêlants et dérivants) et engins mobiles (chaluts à perche).

Selon le CCREOS, après une analyse sommaire du règlement EU 404/2011, il apparaît que ce dernier contient une série d'éléments positifs et négatifs ainsi que certains aspects qui demandent une clarification eu égard à son interprétation. L'avis du CCREOS est précisé ci-après et supporté par le schéma qui figure en annexe I.

1. Eléments positifs:

- Il semble que l'utilisation des réflecteurs radars ne soit pas nécessaire ;
- La distance des bouées intermédiaires est de 5 milles marins (mm.), en comparaison à 1 mm dans le règlement 356/2005.

2. Eléments négatifs:

- La différence entre le marquage des bouées est et ouest est maintenue.

A ce propos, le paragraphe 1.a) de l'article 16 précise les règles pour les bouées du secteur ouest, qui précisent la présence de deux fois plus de fanions, feux et bandes lumineuses que pour les boues du secteur est (paragraphe 1.b).

La longueur et le poids supplémentaires des bouées occidentales posent un grave danger pour la sécurité de l'équipage, étant donné la grande difficulté de manœuvre des bouées dont la longueur, le poids et les éléments qui la composent augmentent, d'où le risque d'enchevêtrement, de chute et autres accidents dus à la manipulation de ces bouées. Cela c'est le cas au cours des opérations de largage et de remontée des bouées à bord des navires de pêche.

Le CCREOS demande la révision dudit article et que soient mises en place les mêmes mesures et conditions que celles qui sont exigées pour les bouées du secteur est, c'est à dire, 1 fanion, 1 feu et 1 bande lumineuse. La différenciation entre les bouées pourrait se faire d'une façon plus efficace en utilisant des drapeaux avec des lignes diagonales, des fanions de 2 couleurs, etc.



- La portée des règles relatives au marquage d'engins a été élargie pour inclure les pêcheries de casiers et nasses dans les eaux communautaires au-delà des 12 milles marins et ce sans que les CCR aient été consultés. L'inclusion des casiers et pièges marque une déviation considérable du règlement CE 356/2005 car ce type de engin et les navires concernés dans ce pêcherie ne sont pas comparables aux engins statiques initialement décrits.

Exception fait du besoin d'étiqueter tous les engins, le CCREOS demande que les casiers et les pièges soient enlevés complètement du règlement UE 404/2011 (voir définitions de l'article 2 (6) (c)).

S'il n'est pas possible de faire cette correction, nous proposerions comme alternative que les casiers et les pièges continuent à être identifiés par les bouées de Polyform qui peuvent se conformer à toutes les obligations concernant l'identification mais ne posent pas un risque aux pêcheurs, à la navigation ou à d'autres opérateurs. Un diagramme avec la solution proposée est compris en annexe II.

- Les bouées intermédiaires ne devraient pas devoir disposer de mat. Elles devraient simplement être surmontées d'un feu.

3. Aspects qui demandent une clarification:

- Le(s) marqueur(s) au sommet– l'article 15.5 indique que *“Chaque bouée de marquage placée aux extrémités peut comporter un signal placé au sommet de la bouée, avec une ou deux bandes lumineuses rayées, ni rouge(s) ni verte(s) et ayant une largeur d'au moins 6 centimètres”*.

Le paragraphe précédent peut être interprété comme voulant dire que les marqueurs situés au sommet de la bouée sont optionnels car la forme verbale «*peut*» est utilisée pour ces derniers alors que la forme verbale «*sont*» est utilisée pour les autres critères de marquage.



Le CCREOS réitère sa préoccupation relative aux répercussions que les aspects négatifs risquent d'avoir sur la sécurité de l'équipage. Malheureusement, suivant la mise en œuvre du règlement CE 356/2005, nous avons été témoin de plusieurs accidents en mer (même avec victimes mortelles) directement associés au largage et à la remontée des bouées. Malheureusement, un exemple est celui des deux matelots de pont indonésiens qui sont tombés dans la mer et mort pendant le largage des bouées dans des deux bateaux espagnols de pêche différents de Celeiro (nouvelle publié au journal « *La Voz de Galicia* » le 26 novembre 2008).

Il est primordial de trouver un système efficace et convenu avec les pêcheurs eu égard au marquage des engins dormants et à la cohabitation parmi les utilisateurs de la mer et qui soit également utile et sans danger pour les équipages, qui ne soit pas une source de difficultés inutiles.

Nous espérons que les considérations exprimées dans cette lettre pourront être prises en compte par vous.

Le CCR EOS demande une réponse détaillée de la part de la Commission sur les points suivants:

- **Le manque de consultation du CCREOS eu égard à la procédure de préparation de cette disposition normative;**
- **Les raisons pour lesquelles les recommandations incluses dans les études techniques du BIM ont été adoptées et/ ou exclues.**
- **Les aspects techniques dans le Règlement UE 404/2011 qui doivent être clarifiés;**

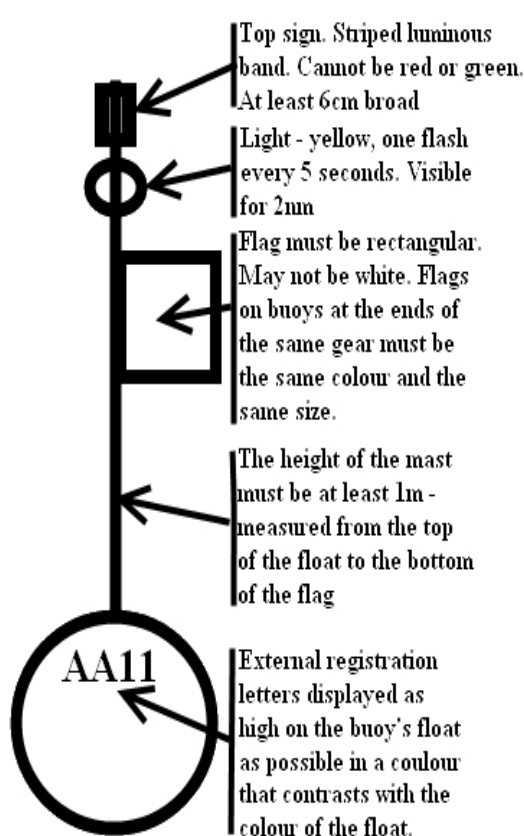
Je vous prie d'agréer, Chère madame Evans, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bertie Armstrong
Président exécutif du CCREOS

ANNEXE I. SCHEMA DE MARQUAGE DES ENGINES

For vessels outside 12nm

Eastern sector buoy **Western sector buoy**



Note: this sketch and the accompanying text is for illustrative purposes and is not a definitive interpretation of EU 404 of 2011. Please refer to text of the regulation at all times.

Top sign - 2 luminous bands. Each 6cm broad with a space between. May not be green or red

Light - 2 yellow lights giving one flash every 5 seconds and visible for 2nm.

Flag - 2 flags. May not be white and must be the same size and colour as the flag on the corresponding eastern sector buoy. Flags must be spaced 20cm apart.

The height of the mast must be at least 1m - measured from the top of the float to the bottom of the first flag.

The external registration letters and numbers must be displayed as high as possible on the float of the buoy.

Intermediate buoys

Intermediate buoys should only be used if the gear measures more than 5nm (refer to text of regulation for specification).

Labels

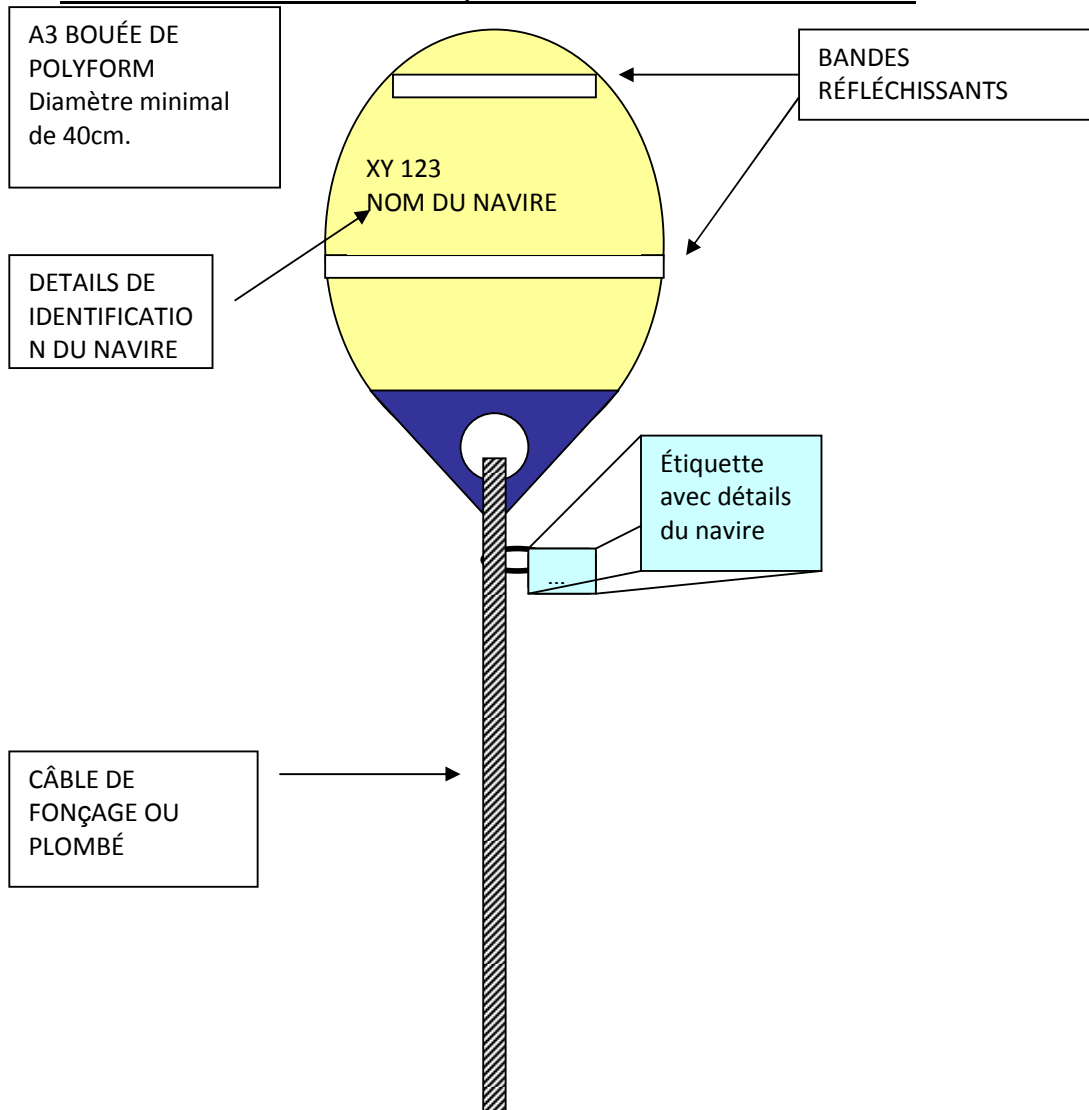
Labels must be of durable material and measure 75mm long and 65mm broad and be fixed to:

- the upper first row of meshes on nets
- the ground rope of pots and traps

Labels need to be spaced at intervals of 1nm.



ANNEXE 2. PROPOSITION DE MARQUAGE POUR LES CASIERS ET LES PIÈGES



BOUÉE DE MARQUAGE PROPOSÉE POUR CASIERS ET PIÈGES