Système de cartons jaunes de la Commission européenne : Quelles conséquences pour le Pacifique ?[1]

Francisco Blaha[2]

La Commission européenne (CE), organe exécutif de l'Union européenne (UE), est chargée de présenter des projets de loi, d'exécuter les décisions, de faire respecter les traités européens, et de gérer les affaires courantes de l'UE. Ainsi, c'est elle qui définit les conditions d'importation et les certificats obligatoires à présenter pour faire entrer des produits sur le territoire européen. La Commission compte deux grands cadres réglementaires régissant l'entrée des poissons et autres produits de la mer au sein de l'UE : 1) les normes sanitaires visant, entre autres, à protéger la santé des consommateurs dans l'UE ; et 2) le règlement interdisant l'entrée de produits de la mer issus de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Conformément à ces deux règlements, tous les produits de la pêche doivent être capturés, manipulés, transportés et livrés dans le respect des normes arrêtées par le législateur européen.

Pour obtenir leur laissez-passer européen, les chargements de poisson doivent : 1) provenir d'un pays autorisé à exporter vers l'UE et qui respecte les normes sanitaires en vigueur, 2) avoir été transformés dans un établissement agréé selon les normes sanitaires de l'UE, 3) être accompagnés d'un certificat de capture et d'un certificat sanitaire, et 4) avoir passé avec succès le contrôle du service d'inspection frontalier de l'UE.

Le Règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche INN est entré en vigueur en 2010. Il est également appelé règlement INN. Seuls les produits de la mer accompagnés d'un certificat de capture attestant la licéité de la pêche et délivré par l'État du pavillon concerné sont autorisés sur le marché de l'UE.

Pour les pays non membres de l'UE, ce règlement s'applique via le Système de certification des captures et son corollaire, le certificat de capture de la Communauté européenne, qui permet de déterminer si les ressources ont été pêchées légalement.

Avec le règlement INN, la Commission change la donne, puisqu'elle refuse l'accès au marché de l'UE à tout produit de la pêche arrivant à ses frontières sans la « sanction officielle » de l'État du pavillon, attestant la légalité des produits concernés. Lorsque la Commission estime qu'un pays ne s'acquitte pas de ses obligations au titre de ce règlement, elle entame un dialogue avec le pays en question et envoie une délégation officielle sur place afin d'évaluer les moyens humains, le cadre réglementaire et le système d'évaluation de la conformité que le pays a mis en place pour contrôler l'activité de ses pêcheries.

Si la Commission n'est pas convaincue que le pays agit comme il le devrait, elle lui délivre un avertissement (communément appelé « carton jaune »), insistant pour que le pays améliore son cadre juridique et opérationnel en matière de surveillance et de gestion halieutiques. Si les problèmes détectés sont résolus, le pays reçoit un « carton vert » ; dans le cas contraire, il écope d'un « carton rouge », synonyme d'interdiction de commercialisation. L'UE refoule alors tout produit halieutique provenant de navires battant pavillon de l'État mis en cause.

Les pays insulaires océaniens ont fait les frais de ce système où l'UE se positionne en tant que gendarme de la pêche INN dans le monde. En proportion de son poids démographique et de son stade de développement, le Pacifique est la région du monde qui reçoit le plus de cartons jaunes de l'UE.

Les Fidji et Vanuatu ont été les premiers pays océaniens à écoper d'un carton jaune, suivis de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, des Îles Salomon et de Tuvalu, tandis que Kiribati, les États fédérés de Micronésie et les Îles Marshall sont en pleine procédure de dialogue avec la Commission. Bien qu'au plan juridique, le règlement INN ne concerne que les produits importés dans l'UE, il est intéressant de noter que Vanuatu, Tuvalu, Kiribati, les États fédérés de Micronésie et les Îles Marshall ont reçu la visite de délégations européennes, qui ont demandé des réformes dans les lois et pratiques de ces pays, alors même qu'ils ne sont pas autorisés à commercer avec l'UE, faute de satisfaire aux normes d'agrément sanitaire en vigueur. Ces recommandations ont toutefois été formulées sans carton jaune dans le cas de Kiribati, des Îles Marshall et des États fédérés de Micronésie.

En dehors du Pacifique, d'autres petits pays ont également reçu des cartons jaunes, voire des cartons rouges (Belize, Togo, Sri Lanka). Il semble utile de rappeler que certains grands pays peu réputés pour leur respect des règles (comme les Philippines et la Corée) ont également été avertis, mais les cartons ont rapidement été levés sans que l'on constate une amélioration dans le niveau d'information contenu dans les certificats de capture.

Plus récemment, c'est Taiwan et la Thaïlande qui ont été visés par ce processus, mais, détail intéressant, même si la Thaïlande recevait un carton rouge, la filière thonière mondiale n'en serait guère affectée puisque l'interdiction des

[1] D'après un article publié sur le blog de l'auteur (http://www.franciscoblaha.inf/blog/2015/9/25/the-impact-of-the-eu-yellow-cards-in-the-pacific) et un exposé présenté par celui-ci lors du Forum océanien sur la pêche thonière de 2015 (22-23 septembre 2015, Fidji)

[2] Expert-conseil sur les pêches. Courriel : franciscoblaha@mac.com

exportations halieutiques thaïlandaises vers l'UE ne concernerait que les thons capturés par les navires battant pavillon thaïlandais, et, paradoxalement, il n'y en a aucun. En effet, le leader mondial de l'exportation du thon en conserve n'exploite pas de flottille thonière.

Bien que je soutienne le principe tout à fait louable qui sous-tend le règlement INN, les modalités pratiques d'application du Système de certification des captures me semblent très problématiques. Les cargaisons de poisson expédiées vers l'Europe sont certifiées à titre rétroactif, légèrement en amont de l'exportation des produits transformés vers le marché de l'UE. Dans certains cas, la certification intervient donc plusieurs mois après le débarquement des captures. Les autorités de l'État du pavillon doivent alors remonter la chaîne pour récupérer les informations relatives au déchargement des prises et au volume débarqué, sachant que cette opération a souvent lieu dans un autre pays (par exemple, des navires immatriculés en Papouasie-Nouvelle-Guinée transbordent du poisson aux Îles Salomon ou aux Marshall, avant que le poisson soit envoyé à des usines de transformation en Papouasie-Nouvelle-Guinée). Et c'est précisément sur ce point que le système est à la fois perméable aux abus et extrêmement gourmand en temps et en ressources dans les petits pays. Par ailleurs, la certification se fait sur papier et non par voie électronique, ce qui suppose l'utilisation de photocopies faciles à falsifier.

Le maillage complexe de relations et d'opérations qui caractérise l'industrie thonière était en place bien avant l'entrée en vigueur, en 2010, du règlement INN. Il aurait été fort utile de mener une étude approfondie ainsi qu'un état des lieux des tenants et aboutissants du secteur dans la région, *avant* de promulguer le règlement sur la base d'un système de certification inopérant.

Cela dit, mon travail vise à améliorer le système de certification en partant du point de vue pratique des pays insulaires océaniens. En fait, depuis six ans déjà, j'aide les pays à se mettre en conformité avec le système, notamment en travaillant sur bon nombre des défis et sources de frustration qu'il représente au plan opérationnel, tout en œuvrant au renforcement des capacités dans chaque pays, afin de maintenir le cap sur l'objectif phare du règlement, à savoir la lutte contre la pêche INN.

Plutôt que de s'appesantir sur la dimension politique supposée de la situation, je suggère aux pays de s'attaquer de manière constructive aux réformes qu'appellent ces cartons jaunes, en termes de suivi, contrôle et surveillance (SCS) et de dispositifs de contrôle connexes, en particulier dans l'optique d'un renforcement du système de certification de l'UE.

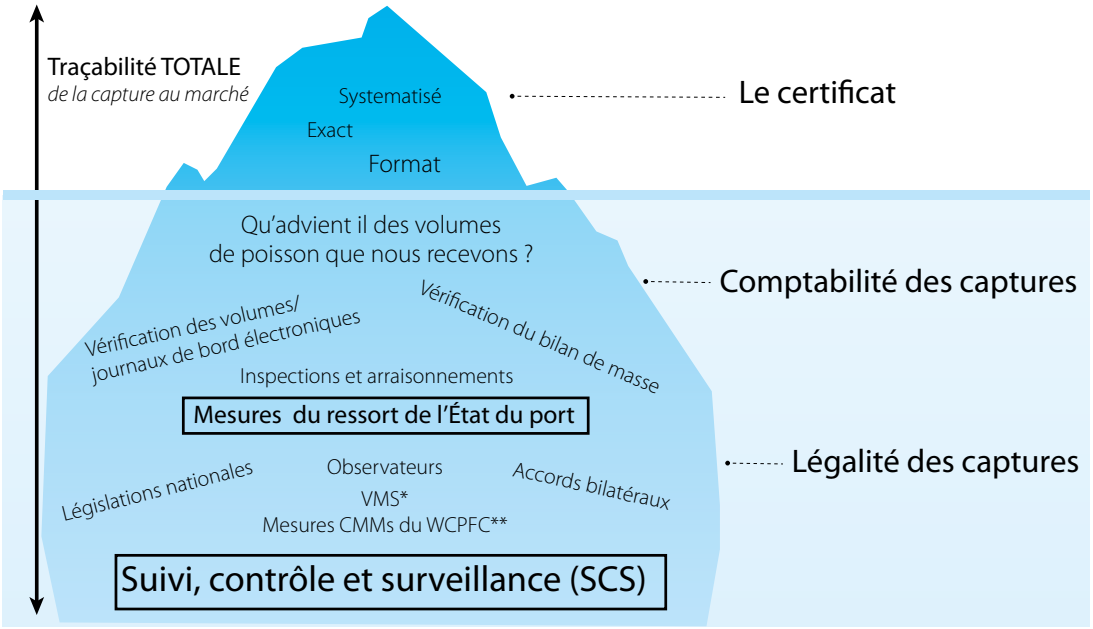
En intégrant certains éléments de l'Accord de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture relatif aux mesures du ressort de l'État du port, on pourrait créer un système de certification des captures commun à toute la région, ce qui permettrait de réduire le fardeau administratif et économique que représentent le règlement européen et son système de certification pour les pays océaniens.

Sur cette toile de fond, la première étape de mon travail a consisté à faire connaître le règlement INN, ses différentes sections, les scénarios de flux commerciaux concernés par le système de certification et prévus par le règlement, et les responsabilités qui incombent à ce titre aux autorités compétentes des États du pavillon et du port en Océanie. Le fait est que, dans le Pacifique insulaire, la plupart des pêcheurs, producteurs et responsables politiques ne prennent pas toute la mesure des exigences qu'ils doivent satisfaire au titre du règlement.

Ancien pêcheur, j'ai gardé une préférence pour les images simples. Voilà pourquoi j'utilise ici la métaphore de l'iceberg, qui me semble parlante. Seule la partie émergée de l'iceberg est visible : le certificat, qui n'est malheureusement qu'un

Transbordement de thon aux Îles Salomon (crédit photo : Francisco Blaha).

L'iceberg de la certification des captures



vulgaire bout de papier. Pourtant, c'est la partie immergée de l'iceberg qui pèse réellement dans la balance et qui cache deux concepts que j'appelle la « légalité des produits » et la « comptabilité des captures ». Ce sont les deux dimensions qu'il faut renforcer et systématiser si l'on veut que la partie visible ait du sens. L'équipe du projet DevFish2 (Développement de la pêche thonière durable dans les pays ACP du Pacifique – Phase II), financé par l'UE, a fait appel à mes services afin que je mette au point un programme de formation normalisé destiné au secteur halieutique océanien. La formation devait, dans un premier temps, expliciter les notions conceptuelles contenues dans le règlement et, dans un second temps, décrire les scénarios de certification générés par le règlement et aider les pays écopant d'un carton jaune à mettre en œuvre les réformes demandées par la Commission.

Le certificat de capture est déjà en soi un document complexe prévoyant une structure de responsabilités à plusieurs étages qui ne cadre pas toujours avec la séquence chronologique observée dans les faits. Il était donc nécessaire d'expliquer en détail comment fonctionne le certificat et d'uniformiser la rédaction des contenus à renseigner. Ce volet pédagogique devait aussi indirectement viser les États du pavillon dont les navires pêchent dans la région, afin d'obtenir un système homogène à travers tous les maillons de la chaîne opérationnelle.

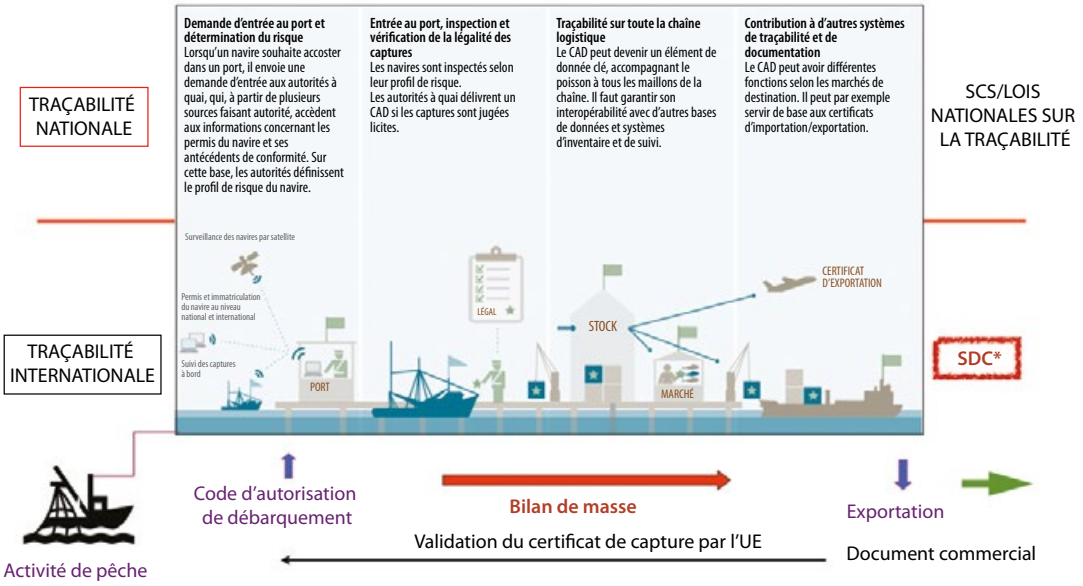
Le contenu technique des certificats de capture à établir pour les prises effectuées par des navires étrangers était un caillou dans la chaussure de nombre des agents des pêches avec qui j'ai travaillé. « Les autorités compétentes des nations pratiquant la pêche hauturière à grande distance nous envoient des certificats incomplets et mensongers. Où est leur carton jaune ? » Cette question que j'ai entendue à maintes reprises, je ne pouvais y répondre.

Ensuite, il me fallait expliquer le contenu du règlement et les scénarios de certification prévus par le système de certification des captures, et préciser quel scénario s'appliquait à chaque cas dans chaque pays insulaire. Ce n'était pas chose aisée, compte tenu des particularités propres au secteur halieutique de chaque pays et des interactions entre le certificat de capture, le certificat sanitaire (en principe délivré par les autorités de santé) et le certificat d'origine (normalement émis par les douanes).

J'ai par ailleurs pris en compte les États de transbordement, car, si ces pays sont bien un maillon du système, ils ne sont pas inclus à la base dans le circuit de « notification ». Les pays dits de transbordement ont un rôle important à jouer, mais ne bénéficient d'aucun avantage direct – hors redevances perçues en contrepartie de l'utilisation de leurs installations portuaires – car ils n'ont pas les autorisations sanitaires requises pour pouvoir vendre du poisson à l'UE. Présenter le règlement et le système de certification en termes simples et assimilables était en soi un défi.

Au départ, il a fallu replacer dans un contexte plus global le classique concept de SCS. Le caractère illicite d'un poisson ne s'acquiert pas au moment de la transformation, mais de la capture. Par conséquent, si le poisson pêché illégalement n'est pas autorisé à être déchargé légalement, le problème est en

Code d'autorisation de débarquement et certificat de capture



* Système de documentation des captures

grande partie résolu, même s'il reste nécessaire de neutraliser le « blanchiment » des poissons pêchés illégalement (provenant de débarquements illicites) qui viennent se mélanger aux poissons pêchés en toute légalité.

Pour assurer « la traçabilité et la comptabilité » des volumes débarqués légalement, j'ai créé les concepts de « code d'autorisation de débarquement » (CAD) et de « comptabilité des captures », qui permettent de faire le lien entre les déchargements licites et le bilan de masse d'une part et les activités classiques de SCS d'autre part.

Le CAD allie deux éléments fondamentaux : il répond aux prescriptions de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port (Accord FAO) et constitue un élément d'information clé qui accompagne les prises débarquées tout au long de la chaîne de valeur. Conformément à l'Accord FAO, tout navire souhaitant accoster dans un port donné doit soumettre une demande préalable d'entrée au port aux autorités compétentes de l'État du port, cette demande devant être présentée suffisamment à l'avance pour que l'État du port ait le temps d'examiner les renseignements qu'elle contient. C'est donc sur la base de ces informations transmises à l'avance que la décision d'autoriser ou non l'entrée au port est prise. Dans le cas d'une autorisation d'entrée, le capitaine ou le représentant du navire présente l'autorisation d'entrée au port aux autorités compétentes de la Partie dès son arrivée au port. Cette autorisation doit être identifiée à l'aide d'un code, qui sera utilisé pour enregistrer la demande, la prendre en compte et procéder à des recoupements si nécessaire.

Ma suggestion : utiliser le CAD pour retranscrire ce premier élément d'information clé, qui doit être renseigné dans tout système de documentation des captures ou analyse de traçabilité de la chaîne de valeur, retraçant le parcours du produit du débarquement au consommateur.

Par ailleurs, qu'il soit propre à la compagnie de pêche ou indépendant, la plupart des exploitants de navires de pêche utilisent un système de codage des voyages, permettant le suivi de la logistique, de la consommation de carburant, des services des navigants, des frais généraux et, surtout, de la « rémunération à la part » de l'équipage (calculée en pourcentage des volumes de prise, selon la composition par espèce des prises et leur valeur). La rémunération à la part est généralement fixée en fonction de la valeur des prises débarquées et des charges fixes. Ainsi, le CAD permettrait de mieux mettre à profit un concept déjà en place dans le secteur.

Le code d'autorisation de débarquement

Notification préalable

L'autorisation de débarquement des prises est accordée au navire par le service des pêches du port d'arrivée, en application d'une série de prescriptions contenues dans la législation de l'État du port et dans les conventions internationales ou régionales (organisations régionales de gestion des pêcheries – ORGP) applicables. Le périmètre d'exigences imposées aux navires peut être fixé selon un indice de risque prédéterminé, s'appuyant sur les caractéristiques des navires demandant

l'entrée au port. Par exemple, un navire battant pavillon national qui pêche dans la zone économique exclusive (ZEE) de l'État du port, est soumis à un système de surveillance des navires par satellite (VMS) local et a l'obligation d'avoir à son bord des observateurs embarqués est considéré navire à faible risque.

Les navires étrangers titulaires de permis de pêche locaux, les navires étrangers affrétés, les navires locaux pêchant dans d'autres ZEE ou en haute mer, les navires cargos transportant du poisson, ainsi que ceux qui ne sont pas systématiquement contrôlés par des observateurs embarqués et dont les informations VMS ne sont pas directement accessibles sont dits navires à risque moyen. Enfin, les navires battant pavillon étranger dont les données VMS ne sont pas directement accessibles à l'État côtier ou à l'État du port, qui ne sont pas couverts par un programme d'observation en mer, ou sont déjà répertoriés comme navires suspects par un pays ou une ORGP sont classés parmi les navires à haut risque.

Comme indiqué, c'est le profil de risque du navire qui détermine le moment où il doit communiquer son arrivée (12 heures, 24 heures ou 48 heures à l'avance, selon le degré de risque) et qui dicte la quantité d'information et le niveau de détail demandés au navire. Une fois les informations évaluées, un CAD peut être délivré et le navire est autorisé à accoster au quai à des fins de débarquement. Dans les cas où le CAD est refusé au navire, celui-ci peut être autorisé à accoster pour des raisons humanitaires ou en cas de force majeure, mais il ne peut décharger sa capture. Il revient à l'État du port ou à l'ORGP de définir la structure et la nature du CAD, mais il est important que l'obligation d'information soit exhaustive.

En principe, le CAD devrait renvoyer à une base de données régionale du type système d'information halieutique (SIH). Le CAD devrait par ailleurs recouvrir des éléments d'information clés – identification du pays, traçabilité de l'itinéraire et des ports, VMS, journaux de bord électroniques et données d'observation – et permettre une interopérabilité avec les systèmes de codage des voyages des exploitants de navire et, si nécessaire, avec les autorités maritimes.

Inspections

La décision de procéder ou non à une inspection doit être fonction du profil de risque du navire, du nombre d'inspections déjà effectuées sur ce navire et des éventuelles carences relevées dans les documents présentés aux autorités portuaires. Si inspection il y a, le CAD doit être retranscrit sur les formulaires d'inspection en vue des éventuelles vérifications ultérieures et du suivi de la conformité du navire. Dans l'idéal, les formulaires d'inspection sont accessibles au format numérique sur des appareils portables de type tablette et les données sont saisies en temps réel dans le SIH et rattachées au CAD correspondant. Si l'inspection révèle des incohérences ou des manquements, le débarquement peut être autorisé sous régime de douane ou refusé. Le CAD associé à ce débarquement est épinglé dans le SIH, empêchant tout déplacement ou transaction associée au débarquement suspect tant que les problèmes décelés ne sont pas réglés.

Débarquement

Si les autorités portuaires estiment qu'une inspection est nécessaire et que la conformité du navire est constatée, l'autorisation de débarquement lui est accordée. Le déchargement peut se faire sous condition (sous douane) comme indiqué ci-dessus. S'il n'y a pas d'inspection, le code d'autorisation de débarquement devient *de facto* un permis de déchargement.

En cas de transbordement, le CAD est mis en relation avec le relevé des prises (si un peson est utilisé) ou les estimations des prises (à partir des journaux de pêche) et renvoie au bon d'embarquement se rapportant aux volumes transbordés. Le CAD restera attaché aux documents de transbordement (au format papier) et, dans le cas où le pays receveur dispose d'un mémorandum d'entente avec l'État du port, ou est membre de la même ORGP, ce code peut être saisi dans un SIH commun afin de procéder aux vérifications de légalité et des volumes débarqués estimés, d'autres informations pouvant par ailleurs être ajoutées. En cas de débarquement ou de transbordement partiel (pratique à proscrire si possible), le CAD doit être subdivisé en lots associés au CAD original, retenu comme référence principale. Chaque lot peut alors être saisi dans le SIH. Tout volume non débarqué doit être considéré comme un lot à part entière, au même titre que les volumes débarqués.

Réception et pesée

Une fois le poisson arrivé dans les installations de stockage réfrigéré ou de transformation, ou dans toute autre installation où ont lieu la pesée et le tri officiel des prises, le CAD est apposé aux volumes dans le SIH et dans le système d'inventaire de l'exploitant du navire-receveur. Si des poissons entiers sont chargés dans des conteneurs destinés à l'exportation, le poids est enregistré dans le SIH sous le même CAD et les volumes conteneurisés doivent être déduits du volume total consigné pour ce débarquement. Le lot exporté peut toujours être tracé à l'aide du CAD, comme lorsque les prises ne sont que partiellement débarquées ou transbordées.

Les exploitants privés qui réceptionnent du poisson peuvent soit saisir toutes les données dans un portail accueillant le SIH, soit tenir leur propre système d'inventaire et de traçabilité, qui sera intégré au SIH, ou vérifié par les autorités compétentes. En tout état de cause, les volumes finaux par espèce doivent être saisis dans le SIH et rattachés au même CAD. Les entreprises répartissent généralement la capture sous forme de lots, selon les espèces pêchées, leur taille et le navire d'origine. Tous ces paramètres peuvent être combinés au CAD dans le SIH ou le système d'inventaire et de traçabilité de l'entreprise.

Usines de transformation et unités de stockage réfrigéré

Les systèmes SCS les plus sérieux prévoient une évaluation du bilan de masse (poissons débarqués = poissons entreposés + poissons transformés ou vendus) enregistrée par les autorités en charge des pêches. Cette évaluation débute avec le CAD de tous les poissons réceptionnés pendant une période donnée et de tout ce qui figure dans l'inventaire au moment de l'évaluation.

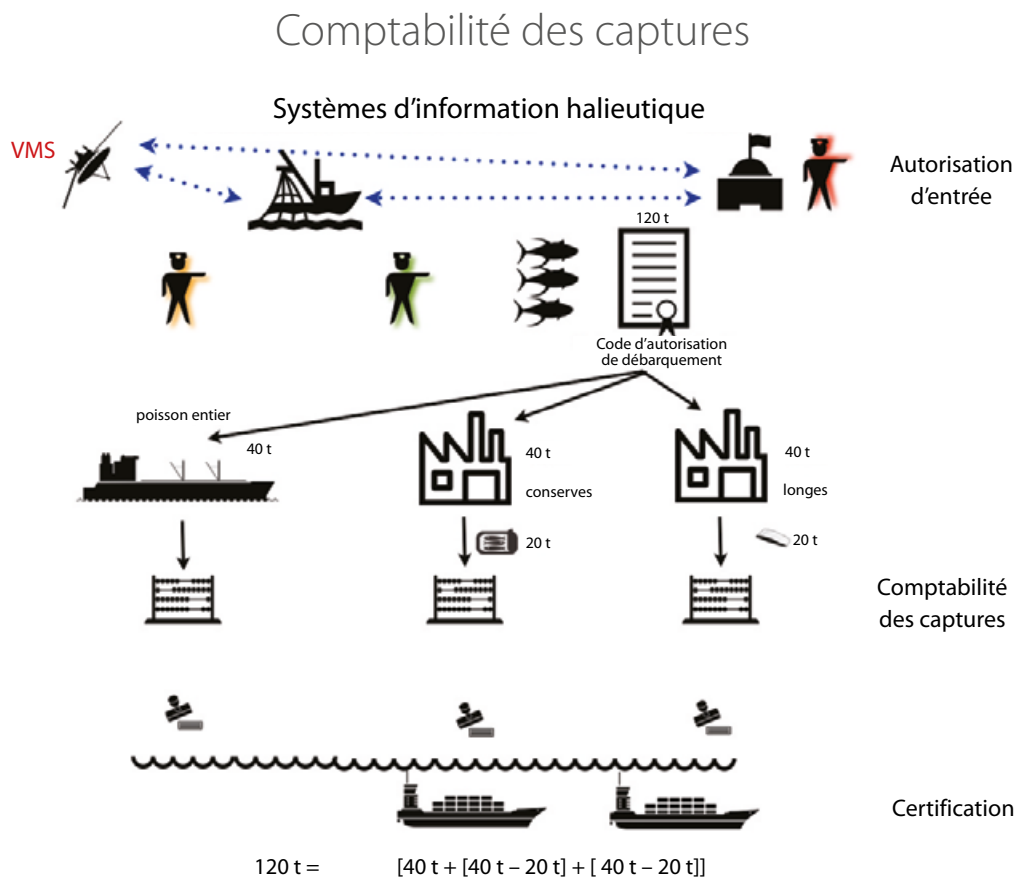
Les volumes prélevés des stocks pour être transformés sont déduits des volumes débarqués calculés initialement pour le CAD. Ainsi, chaque prélèvement réduit d'autant le volume débarqué initial jusqu'à ce qu'il soit ramené à zéro. Bien entendu, le même principe s'applique aux poissons entiers retirés. Les volumes des produits transformés sont inventoriés sous le même CAD, en tenant compte du rapport entre produit frais et transformé (facteurs de conversion) applicable à chaque type de produit.

Vente et exportation du produit final – certificat de capture

Avant que le produit ne quitte les installations, un certificat de capture (propre au pays ou au marché concerné) est établi sur la base de toutes les opérations se rapportant au CAD initial (ou des différents CAD dans le cas de produits provenant de déchargements mélangés). Le référencement et la traçabilité du CAD, couplés à la comptabilité des volumes de poissons à travers toute la chaîne de valeur, deviennent ainsi le fondement et la condition *sine qua non* du système de délivrance du certificat de capture, qu'il soit sur papier ou au format électronique.

Le prochain gros morceau concerne le suivi des déplacements des lots de poissons, que j'ai appelé plus haut « comptabilité des captures ». La quantification des volumes débarqués, transbordés, échangés et transformés présente deux avantages essentiels : 1) on connaît la quantité péchée, information importante pour la gestion des stocks, et 2) les volumes peuvent être enregistrés sous forme de « dépôt initial », ce qui limite les risques de « blanchiment de poissons » provenant de débarquements potentiellement illicites (comme le prévoient les dispositifs de lutte contre le blanchiment d'argent des systèmes financiers).

Les volumes déchargés peuvent être considérés comme un dépôt initial, à partir duquel on peut effectuer des retraits, les différentes espèces débarquées constituant les « devises » dans lesquelles est géré le dépôt. Un dispositif de traçabilité intégré au système permet alors de suivre les « retraits » de devises dans le temps, qu'il s'agisse de poissons destinés à la vente ou à la transformation. Par ailleurs, le système peut traiter les pertes à l'aide d'un « convertisseur de devises » (par exemple, 1 kg de poisson = 400 grammes de filet).



Enfin, chaque vente ou exportation est prélevée du dépôt initial par une opération de « compensation de masse » jusqu'à ce que le dépôt soit ramené à zéro (aucun poisson n'est plus attribué au débarquement en question). Si quelqu'un souhaite alors exporter du poisson qu'il n'a pas lui-même débarqué, on constate une anomalie dans le système, que les inspecteurs pourront exploiter pour tenter de démêler le problème.

Discussion

Derrière ces systèmes se trame un tissu extrêmement complexe d'enjeux techniques et de développement. La Papouasie-Nouvelle-Guinée a pris l'initiative de mettre en place son propre dispositif, au point, entre autres facteurs, d'impressionner la délégation de l'UE venue en mission en septembre 2015 pour évaluer les modifications apportées aux systèmes nationaux. Le pays s'est vu attribuer un carton vert un mois plus tard.

Le personnel du service des pêches national de Papouasie-Nouvelle-Guinée n'a pas ménagé ses efforts pour mettre en œuvre les réformes requises au titre du règlement CE, et c'est avec une fierté bien méritée que le pays se propose de partager son expérience avec les autres nations océaniennes. Pour l'heure, un système analogue est mis en route aux Îles Salomon, qui risquent un carton rouge si elles n'améliorent pas leur cadre juridique et opérationnel en matière de conformité et de gestion des pêcheries.

Mais, quand il s'agit de respecter les prescriptions réglementaires et d'accès aux marchés, force est de constater que les petits États insulaires en développement sont condamnés à courir après la montre. Les règles du jeu sont énoncées alors même que la partie a commencé avec les nations pratiquant la pêche hauturière à grande distance.

Au bout du compte, les décisions sont prises par des personnes et justifiées par du papier, sachant que des positions bien arrêtées (agresseur contre victime, colonial contre indépendant, etc.) ont été adoptées à l'entrée en vigueur du règlement CE et n'ont fait que ralentir le processus.

Aujourd'hui, le climat s'est apaisé et, au-delà des mots, les pays océaniens ont répondu par des actes. Une grande partie des thons pêchés de par le monde sont capturés dans l'océan Pacifique occidental et central, mais les navires immatriculés dans les pays océaniens ne s'adjugent qu'une maigre proportion des prises mondiales. Par conséquent, demander que les certificats de capture des nations de pêche opérant à grande distance soient examinés avec la même rigueur que ceux des navires battant pavillon océanien semble être une question de bon sens.

Enfin, il me faut souligner un dernier point : bien que l'UE ait imposé le règlement INN, il faut reconnaître qu'elle apporte également une aide financière aux pays qui doivent en respecter les dispositions. Une grande partie du travail que j'ai réalisé jusqu'ici et auquel je fais référence dans cet article a d'ailleurs été financée par l'UE.

© Copyright Communauté du Pacifique, 2016
Tous droits réservés de reproduction ou de traduction à des fins commerciales/lucratives, sous quelque forme que ce soit.
La Communauté du Pacifique autorise la reproduction ou la traduction partielle de ce document à des fins scientifiques ou éducatives ou pour les besoins de la recherche, à condition qu'il soit fait mention de la CPS et de la source.
L'autorisation de la reproduction et/ou de la traduction intégrale ou partielle de ce document, sous quelque forme que ce soit, à des fins commerciales/lucratives ou à titre gratuit, doit être sollicitée au préalable par écrit.
Il est interdit de modifier ou de publier séparément des graphismes originaux de la CPS sans autorisation préalable.

Texte original : anglais

Communauté du Pacifique, Section information halieutique, B.P. D5, 98848 Nouméa Cedex, Nouvelle-Calédonie
Téléphone : +687 262000 ; Télécopieur : +687 263818 ; Courriel : cfpinfo@spc.int ; Site Internet : http://www.spc.int/fame/fr.html