



AU-DELÀ DE L'ILLÉGAL
L'ÉTRANGE RÉTICENCE DE LA COMMISSION
EUROPÉENNE À S'ATTAQUER AU DOSSIER
DE LA PÊCHE ÉLECTRIQUE

SEPTEMBRE 2020

DEPUIS 2017, BLOOM FAIT CAMPAGNE POUR L'INTERDICTION DE LA PÊCHE ÉLECTRIQUE EN EUROPE.

Cette technique destructrice et extrêmement efficace est principalement utilisée par les industriels néerlandais. Notre coalition — composée de nombreux pêcheurs artisans et d'autres organisations à but non lucratif — a obtenu une victoire majeure en 2019 avec l'interdiction totale et définitive de cette pratique à partir du 1er juillet 2021,¹ après une courte période de transition impliquant une réduction drastique du nombre de dérogations.

Ce rapport fournit des éléments inédits concernant la situation d'illégalité chronique dans laquelle se trouvent les chalutiers électriques opérant sous pavillon néerlandais. En particulier, nous identifions que :

- Contrairement aux chiffres officiels, plus de 84 navires ont été équipés de chaluts électriques et un trop grand nombre continue de pêcher en mer du Nord ;
- L'Allemagne a également accordé une licence illégale ;
- Les navires battant pavillon néerlandais continuent de se livrer à d'autres activités illégales en pêchant par exemple dans les eaux côtières belges, une zone de 12 milles marins qui leur est pourtant interdite.

À des années-lumière de son rôle de gardienne des traités, la Commission européenne est, au mieux, totalement inconsciente ; au pire, elle corrompt à dessein ses propres processus au profit d'un petit nombre.

Cela pourrait créer un dangereux précédent.

¹ Le règlement (UE) n° 2019/1241 est entré en vigueur le 14 août 2019.

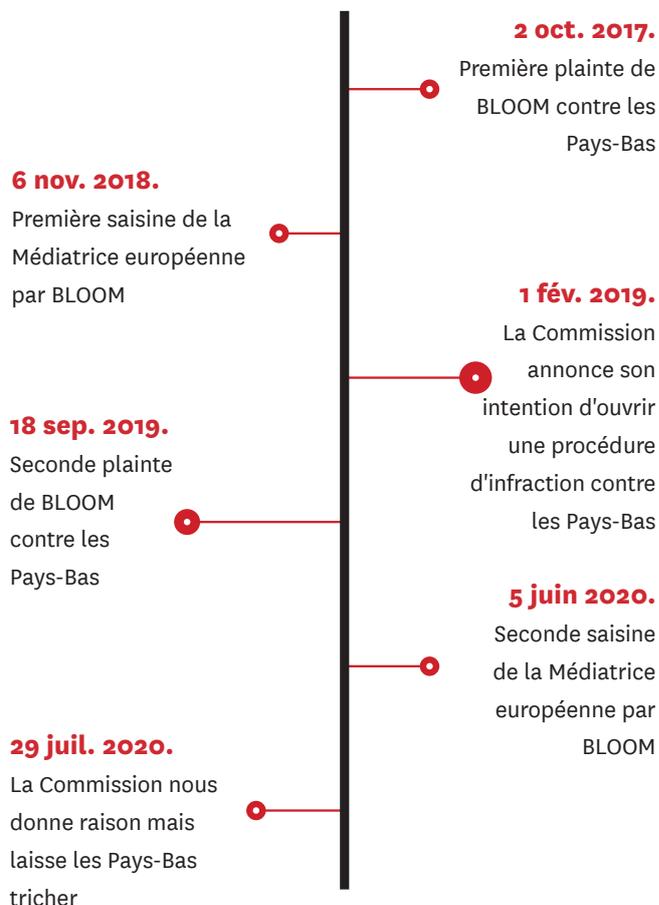
1. BREF RAPPEL DE NOTRE CAMPAGNE

Jusqu'à présent, notre campagne s'est largement fondée sur un élément irréfutable que nous avons martelé ces trois dernières années : la grande majorité des navires néerlandais a toujours opéré illégalement, outrepassant allègrement ce que le cadre réglementaire européen avait prévu. Depuis 2007, chaque État membre peut équiper de chaluts électriques au maximum 5 % de sa flotte de chalutiers à perche. Mais les Pays-Bas ont constamment bafoué cette limitation, équipant jusqu'à 84 navires (soit environ 30 % de leur flotte déclarée de chaluts à perche).² Le 2 octobre 2017, nous avons déposé une première plainte contre les Pays-Bas auprès de la Commission européenne afin que les dérogations illégales soient supprimées et que la loi soit appliquée.³ Devant le mutisme de la Commission européenne, nous avons fait appel à la Médiatrice européenne afin qu'elle reconnaisse les graves manquements administratifs de la Commission européenne.⁴ Sous pression, la Commission s'est finalement prononcée en faveur de BLOOM le 1er février 2019 et annoncé son intention d'ouvrir « une procédure formelle d'infraction contre les Pays-Bas » pour non-respect du droit européen.⁵

Depuis lors, cet engagement est resté lettre morte. Pire, les Pays-Bas se comportent comme un État voyou, défiant la nouvelle réglementation entrée en vigueur le 14 août 2019 : 22 de leurs chalutiers à perche sont encore équipés de chaluts électriques, soit 7 à 9 de trop par rapport aux 13 à 15 autorisés (soit 47 à 69 % de dérogations illégales).⁶ Nous avons donc déposé une seconde plainte contre les Pays-Bas auprès de la Commission européenne le 18 septembre 2019.⁷ Une fois de plus confrontés à l'inaction de la Commission, nous avons saisi la Médiatrice européenne pour la deuxième fois le 5 juin 2020,⁸ qui a annoncé l'ouverture d'une enquête contre la Commission européenne le 14 juillet 2020.⁹ Une fois de plus, sous la pression de la Médiatrice, la Commission a confirmé le 29 juillet 2020 que les Pays-Bas enfreignaient effectivement le droit européen.¹⁰ Mais par un incroyable tour de passe-passe et une interprétation abusive du règlement en vigueur, la Commission a non seulement décidé

de classer nos plaintes sans suite, mais a également choisi de permettre aux Pays-Bas de conserver leurs dérogations illégales. Cette décision crée un dangereux précédent en matière d'interprétation des règlements européens régissant la gestion de la pêche communautaire et alimente davantage la crise de confiance des citoyens envers les institutions.

La situation étant déjà suffisamment scandaleuse, l'histoire aurait pu se terminer ici. Mais les Pays-Bas ont, en parallèle, décidé d'attaquer le règlement interdisant la pêche électrique devant la Cour de justice de l'Union européenne. Cette situation n'est plus tenable : les pêcheurs artisans de toute la mer du Nord continuent à subir les conséquences désastreuses de ces activités illégales.



² Estimation basée sur le registre européen de la flotte, https://webgate.ec.europa.eu/fleet-europa/index_en.

³ Voir <https://bit.ly/3kVNEB>.

⁴ Voir <https://bit.ly/3mmH3Hl>.

⁵ Voir <https://bit.ly/33vr3dv>.

⁶ Estimation basée sur le registre européen de la flotte.

⁷ Voir <https://bit.ly/33spqgr>.

⁸ Voir <https://bit.ly/3mjE5TR>.

⁹ Voir <https://bit.ly/3miWwYT>.

¹⁰ Voir <https://bit.ly/32pWwKK>.

¹¹ Voir <https://bit.ly/3bWQ44P>.

2. LA PLATEFORME PEFA

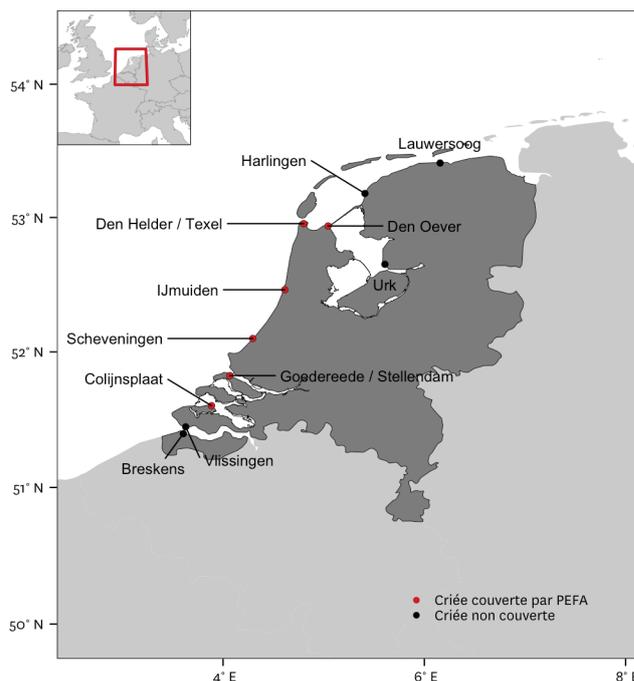
Créée en 2008, la plateforme PEFA (*Pan European Fish Auctions*) permet aux acheteurs de surveiller et d'acheter des produits de la mer dans quinze criées situées aux Pays-Bas, au Danemark, en Suède et en Italie. En 2017, PEFA a traité 573 000 transactions, générant un revenu de 320 millions d'euros.¹²

Nous avons eu accès aux données de la plateforme PEFA grâce à des lanceurs d'alerte. Ces données forment le cœur du présent rapport.

Les données et les scripts de traitement sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.bloomassociation.org/wp-content/uploads/2020/09/au-dela-illegal-donnees.zip>.

Note importante

Aux Pays-Bas, toutes les criées de poisson ne sont pas couvertes par PEFA. Seules Colijnsplaat, Den Helder/Texel, Den Oever, Goedereede/Stellendam, IJmuiden et Scheveningen sont couvertes ; Breskens, Harlingen, Lauwersoog, Urk et Vlissingen ne le sont pas (Figure 1).¹³ En particulier, l'absence d'Urk dans les criées couvertes par PEFA a des conséquences importantes sur notre rapport, étant donné qu'il s'agit du principal port de pêche des Pays-Bas, avec environ 30 % des produits de la mer commercialisés qui y sont vendus.¹⁴ Le port d'Urk est également



connu pour être le bastion de la pêche électrique, où sont basées d'importantes organisations engagées dans cette méthode telles que la *Cooperatieve Visserij Organisatie* (CVO : une association d'organisations de producteurs),¹⁵ le *Nederlandse Vissersbond*,¹⁶ et la *Cooperatie Kottervisserij Nederland U.A.*, également connue sous le nom de *VisNed*.¹⁷ Comme souligné ci-dessous, cela signifie que les données présentées ici doivent être considérées comme étant conservatrices, c'est-à-dire comme un point de référence minimal.

¹² PEFA (2018). Disponible à : <https://bit.ly/3bUTDZz>.

¹³ Ces dernières criées sont couvertes par la plateforme EFICE (<https://efice.com/#/core/home>; seulement sur Chrome), auxquelles nous n'avons pas pu accéder.

¹⁴ Delaney et al. (2010). Voir <https://bit.ly/2ZAAX5L>.

Notez qu'Harlingen, un autre port non couvert par PEFA, est l'endroit où les navires basés à Urk débarquent la plupart de leurs captures (même référence).

¹⁵ Voir <https://www.cvo-visserij.nl/contact/>.

¹⁶ Voir <https://www.vissersbond.nl/contact/>.

¹⁷ Voir <https://www.visned.nl/over-visned/contact>.

3. COMBIEN DE NAVIRES SONT ÉQUIPÉS D'ÉLECTRICITÉ ?

Cela a toujours été l'une des questions clés, qui est restée jusqu'à présent sans réponse en raison de la totale opacité du secteur de la pêche et de l'administration néerlandaise.

En 2018, le Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) a publié la première et unique série chronologique officielle montrant l'évolution du nombre de navires électriques battant pavillon néerlandais,¹⁸ mais sans fournir aucun détail sur les noms des navires, leurs numéros d'immatriculation, etc. Lorsque nous leur avons demandé de nous fournir ces informations, ils ont répondu qu'ils n'avaient pas la capacité de le faire et que les demandes officielles devaient être adressées aux autorités néerlandaises. Par la suite, nos demandes au ministère néerlandais des affaires économiques, à l'institut de recherche chargé de la pêche électrique (IMARES / Wageningen UR) et à VisNed ont toutes été rejetées.¹⁹

À l'époque, la seule autre source qui existait concernant les navires électriques néerlandais était une liste établie par le CVO, produite dans le cadre de la procédure d'évaluation du label des produits de la mer du *Marine Stewardship Council* (MSC ; évaluation stoppée en décembre 2016). Dans le cadre de cette évaluation, une liste de 84 navires néerlandais avait été fournie, liste que nous avons mise à jour et complétée en nous appuyant sur d'autres sources dispersées.²⁰

Les données contenues sur la plateforme PEFA apportent un nouvel éclairage sur cette question. Le premier résultat que nous en avons tiré est la série chronologique des dérogations totales accordées au fil du temps, c'est-à-dire une série chronologique similaire à celle produite par le CIEM (voir figure page suivante). Ce graphique montre que dès juillet 2011, le seuil légal de 5 % a été atteint puis dépassé pour ne plus jamais être respecté, avec 79 navires identifiés au fil du temps. La proportion de dérogations illégales (sur la base des données du CIEM) a atteint un pic d'environ 500 à 600 % du seuil légal depuis septembre 2015. Ce graphique montre également que le nombre de navires ayant débarqué des captures dans une criée couverte par PEFA est très proche – bien que légèrement inférieur – du chiffre fourni par le CIEM. Sur la base de ce constat, nous déduisons que le nombre de dérogations accordées par les Pays-Bas pour l'exploitation des chalutiers électriques a largement dépassé le chiffre officiel de 84 navires, pour les raisons suivantes :

- Au total, seize navires sous pavillon néerlandais figurent dans les listes MSC de 2015 (et parfois 2020) mais n'apparaissent jamais dans les données du PEFA (voir tableau ci-dessous). Ces navires débarquent probablement leurs captures dans des criées couvertes par la plateforme EFICE ;
- Le MDV1 IMMANUEL n'apparaît pas dans les listes du MSC ni dans les données PEFA, mais ce navire (fortement subventionné) utilise vraisemblablement des chaluts électriques. Il a en effet été équipé de chaluts électriques à panneaux, ce qui — d'ailleurs — est explicitement interdit.²¹

Liste des navires néerlandais n'apparaissant pas dans les données PEFA mais étant listés dans les documents d'évaluation MSC.

| Marque d'identification | Nom du navire | CFR | MSC 2015 ^a | MSC 2020 ^b | Commentaire |
|-------------------------|------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| ARM18 | JORIS SENIOR | NLD199201721 | ✓ | - | - |
| HA31 | INNOVATIE | NLD192900389 | ✓ | - | - |
| HD70 | HANNY | NLD198000991 | ✓ | - | GO-37 (VERTROUWEN) dans liste MSC |
| ST24 | MARIA JOSEFINA | NLD198900701 | ✓ | - | TX-25 (ÉVERDINA) dans liste MSC |
| UK2 | ADRIAANTJE | NLD199001075 | ✓ | ✓ | - |
| UK34 | KOBUS JR | NLD199201673 | ✓ | - | - |
| UK158 | WILLEM JACOB | NLD199101730 | ✓ | ✓ | - |
| UK166 | LIMANDA | NLD195700691 | ✓ | - | ZK-40 (MORGENSTER) dans liste MSC |
| UK168 | KEES KORF | NLD196300615 | ✓ | - | UK-23 (PIETER SENIOR) dans liste MSC |
| UK176 | VERWACHTING | NLD197500866 | ✓ | - | - |
| UK368 | PETRONELLA | BEL032071985 | ✓ | - | ZK-65 (HERCULES) dans liste MSC |
| VL125 | CINDY | NLD198800017 | ✓ | - | - |
| WL39 | MONTE SR. | NLD199001109 | ✓ | - | TX-65 (BONA FIDE) dans liste MSC |
| WR40 | ANNA CAROLA | NLD201302074 | ✓ | - | - |
| WR109 | BAUKJE ELISABETH | NLD200002598 | ✓ | - | - |
| YE3 | ZEEPAARD | NLD197800598 | ✓ | - | ZK-1 (ZEEPAARD) dans liste MSC |
| MDV1 | IMMANUEL | NLD201513651 | - | - | - |

^a Évaluation de la pêcherie "CVO pulse sole & plaice". Voir <https://bit.ly/2GUzSEF>.

^b Évaluation des pêcheries "Joint demersal fisheries in the North Sea and adjacent waters". Voir <https://bit.ly/3bZoFFM>.

¹⁸ CIEM (2018). Voir <https://bit.ly/2FACUs1>.

¹⁹ Voir notre demande à : <https://bit.ly/2ZDc9Au>.

²⁰ Le Manach et al. (2019). Voir <https://bit.ly/3hrvFpF>.

Notre liste de navires est disponible à : <https://bit.ly/3kegby4>.

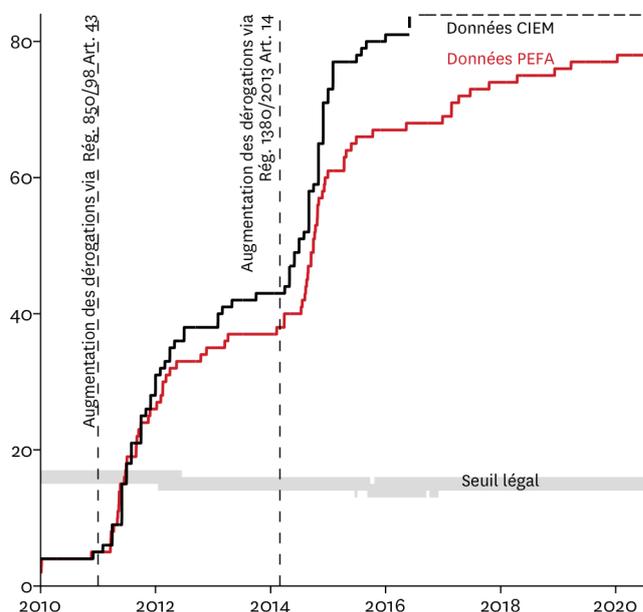
²¹ Ibid.

Il est donc clair que le chiffre officiel de 84 navires a été largement dépassé et qu'il avoisine probablement la centaine. Cela ne signifie pas que 84 à 100 navires ont pêché à l'électricité toute l'année :

- Plusieurs navires sont sortis de la flotte néerlandaise :
 - Le navire SL3 MARTHA LENA (NLD198000393) a été réaffecté au Royaume-Uni sous le nom de E33 WILLIAM OF LADRAM en novembre 2015 et ne débarque plus dans les ports couverts par PEFA ;
 - Le OD50 BRAMME'IE (NLD199001094) a été repavillonné au Suriname en mai 2016 et n'est plus actif dans les eaux européennes ;
 - Le ARM14 GRIETJE GEERTRUIDA (NLD198800269) a été démoli en janvier 2019.
- Il semble que quelques navires repassent régulièrement au chalut à perche traditionnel, un engin susceptible de capturer d'autres espèces dans différentes zones. Pour les 79 chalutiers électriques identifiés dans PEFA, nous fournissons les séries chronologiques complètes à l'annexe 1. Elles permettent de différencier les périodes durant lesquelles le chalut électrique et le chalut à perche traditionnel sont utilisés.

En tout état de cause, le nombre de navires battant pavillon néerlandais qui exploitent des chaluts électriques en parallèle sur une base mensuelle a atteint près de 60 unités en 2019, uniquement sur la base des données du PEFA (figure ci-dessous). Leur nombre en activité chaque mois est encore supérieur au seuil légal, et 27 navires ont encore pratiqué la pêche électrique depuis le début de l'année 2020. Toutefois, il est de la plus haute importance de noter que nos données sont incomplètes pour de nombreux navires, ce qui signifie qu'ils débarquent dans des ports non couverts par PEFA, tels que Harlingen et Urk. C'est probablement le cas de la plupart des navires basés à Urk, par exemple le UK172 SURSUM CORDA, le UK19 MARJA NETTY, le UK227 ORANJE NASSAU etc. (voir annexe 1).

Nombre de dérogations allouées au cours du temps

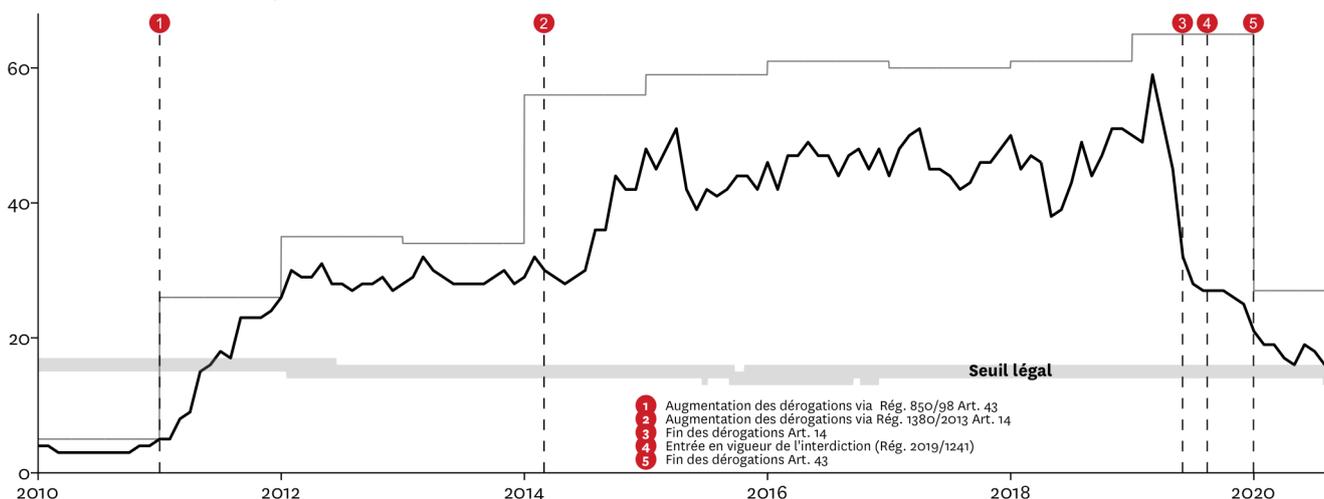


Par conséquent, nos résultats restent très conservateurs.

La figure ci-dessous démontre clairement que la campagne de BLOOM contre la pêche électrique a été fructueuse, comme en témoigne la forte diminution du nombre de dérogations depuis 2019. Cependant, il est clair que les Pays-Bas sont toujours en infraction vis-à-vis du droit européen. Le fait que la Commission européenne ferme les yeux sur ces malversations est très inquiétant. Sa dernière annonce concernant son refus de traiter les dérogations illégales restantes — qu'elle justifie en s'appuyant sur une interprétation erronée du règlement 2019/1241 — pourrait créer un dangereux précédent et absoudre les futures applications illégales du droit européen. Il faut que cela cesse !

Outre ce cas grave de pêche illégale chronique aux Pays-Bas, l'accès aux données du PEFA nous a également permis d'identifier un autre cas problématique : celui de l'Allemagne.

Nombre de chalutiers électriques néerlandais



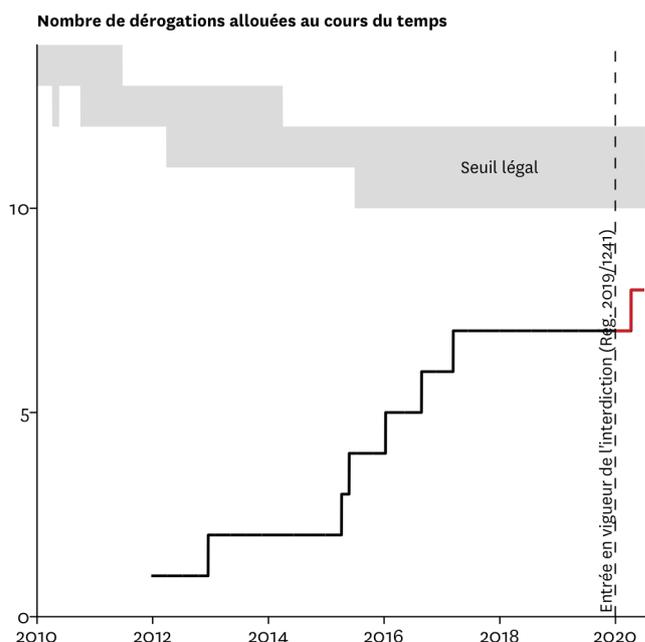
4. LE CAS ALLEMAND

“Aucune nouvelle licence de pêche n’est accordée à un navire pendant cette période [de transition se terminant le 30 juin 2021]”.

Annexe V, partie D, du règlement 2019/1241, établissant les dispositions spécifiques en vertu desquelles le chalut à impulsions électriques est autorisé.²²

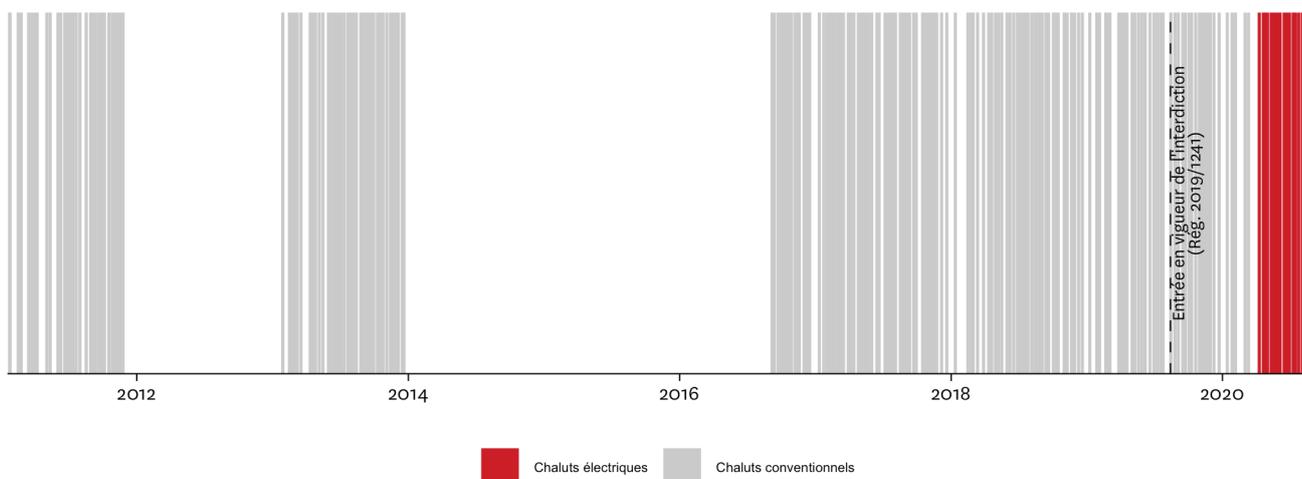
Bien qu'en dessous du seuil de 5% selon les données PEFA (voir figure ci-contre), l'Allemagne est également devenue une nation pratiquant la pêche illégale en équipant un nouveau navire — en avril 2020 — en violation flagrante et irréfutable du droit européen (voir figure ci-dessous).²³ Cette situation est d'autant plus inquiétante que l'Allemagne préside le Conseil de l'Union européenne depuis juillet 2020 et qu'elle devrait se comporter de manière exemplaire. Malheureusement, l'Allemagne n'en est clairement pas à sa première tentative de collusion avec les intérêts industriels et les décideurs politiques, comme l'a récemment révélé l'ONG *Corporate Europe Observatory* dans un rapport cinglant.²⁴ Cette étude souligne le poids colossal du géant néerlandais de la pêche Parlevliet van der Plas, entre autres, dans l'industrie allemande de la pêche.

Ce navire nouvellement équipé, le BRA2 BUTENDIEK, ne fait pas exception à cette règle, étant donné qu'il appartient lui aussi à des



intérêts néerlandais,²⁵ tout comme les autres chalutiers électriques sous pavillon allemand identifiés dans les registres PEFA : BRA5 PIETER, BRA7 JADE, NG1 JURIE VAN DEN BERG, NG12 PRINS MAURITS, SC25 EVERT SNOEK, SC31 DR. MAARTEN LUTHER, et ST27 JACOB GRIETJE (voir leurs profils des engins de pêche en annexe 2).

BRA2 BUTENDIEK (DEU401210101)



²² Règlement (UE) n° 2019/1241.

²³ Voir l'annonce publique à : <https://bit.ly/32rxkaA>. Confirmé par les données PEFA fournies ci-dessus.

²⁴ Voir <https://corporateeurope.org/en/Taintedlove>.

²⁵ Cette stratégie d'investissement dans des navires étrangers a également été utilisée par les entreprises néerlandaises au Royaume-Uni afin d'aller encore au-delà de la limite réglementaire régissant le nombre de

chalutiers électriques. Une limite déjà violée de manière flagrante et qui était censée leur être imposée. Voir les profils de pêche des navires non-néerlandais identifiés dans les données PEFA à l'annexe 2.

Sur la base de ce qui précède, BLOOM a déposé une plainte contre l'Allemagne auprès de la Commission européenne le 20 juillet 2020.²⁶ Comme pour le cas néerlandais, fidèle à sa stratégie, la Commission européenne a ignoré notre plainte jusqu'à présent. Elle sous-entend ainsi qu'un navire battant pavillon de l'UE ne peut pas être accusé de pêche illégale.

Cependant, au-delà de la violation manifeste du nombre de dérogations accordées par le passé, les chalutiers électriques se sont toujours livrés à des activités illégales. Au cours de notre campagne, nous avons en effet mis en évidence qu'un certain nombre de fraudes avaient été signalées à bord de chalutiers électriques "à impulsion". Par exemple, l'utilisation de filets avec des mailles inférieures à la taille légale,²⁷ de grandes quantités de poissons de taille inférieure à la taille minimale commercialisable (mais éviscérés et préparés pour être vendus),²⁸ ou la pêche

illégal dans des zones fermées de manière saisonnière.²⁹ Les écosystèmes ne sont pas les seuls à être mis à rude épreuve par la pêche électrique : la situation est devenue explosive entre les professionnels européens, mais aussi entre les pêcheurs et les autorités. Après avoir découvert une infraction, trois inspecteurs ont même été traînés dans les filets d'un chalutier électrique à "impulsion"³⁰ (les membres de l'équipage ont été accusés de tentative d'homicide).³¹

Notre analyse des données PEFA apporte un nouvel éclairage sur ces pratiques illégales. Combinée aux données de Vessel Finder³² et de Global Fishing Watch,³³ nous avons en effet identifié qu'au moins un des navires restants sous pavillon néerlandais — le TH10 DIRKJE — se livrait régulièrement au chalutage électrique dans la zone côtière belge de 12 milles nautiques, bien que la loi l'interdise explicitement.³⁴

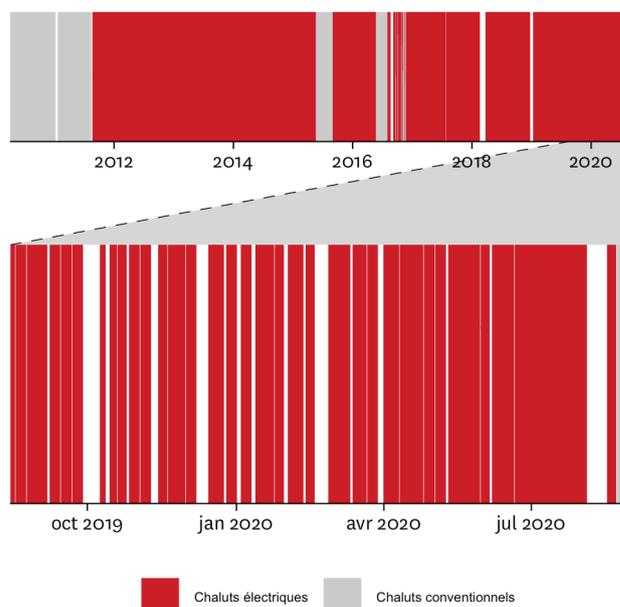
5. TH10 DIRKJE — NAVIRE-BANDIT

Dès l'entrée en vigueur du règlement 2019/1241, le 14 août 2019, le gouvernement belge a mis en œuvre l'une de ses clauses et a interdit l'utilisation de chaluts électriques dans les 12 milles nautiques du pays.³⁵ Cette décision a été saluée par de nombreux pêcheurs belges, qui assistaient depuis des années à une baisse drastique de leurs captures, en forte corrélation avec la présence d'une dizaine de chalutiers électriques régulièrement actifs dans les eaux territoriales belges. Malheureusement, cette interdiction n'est pas appliquée, comme le démontre BLOOM.

Au cours des derniers mois, BLOOM a été alertée par des pêcheurs belges que le navire néerlandais TH10 DIRKJE pêchait régulièrement dans les 12 milles nautiques belges, ce que nous avons confirmé en surveillant sa trajectoire via les plateformes Global Fishing Watch et Vessel Finder, et en les comparant aux données PEFA. Notre enquête conclut que ce navire a utilisé exclusivement la pêche électrique depuis l'entrée en vigueur du règlement 2019/1241, sauf pendant une brève période entre le 24 et le 26 août 2020 (figure ci-contre), tout en pêchant clairement dans les eaux territoriales belges (voir figure page suivante ; voir détails supplémentaires à l'annexe 3). Par conséquent, TH10 DIRKJE enfreint ouvertement la loi, à l'instar de l'ensemble de la flotte électrique néerlandaise vis-à-vis du cadre européen réglementant la pêche électrique.

Parallèlement à la publication du présent rapport, nous avons envoyé une lettre entièrement documentée au ministère belge en charge de la pêche pour exiger que les navires néerlandais soient étroitement surveillés dans les eaux belges, et que le TH10 DIRKJE soit poursuivi pour pêche illégale chronique.

TH10 DIRKJE (NLD199001065)



²⁶ Voir <https://bit.ly/3kh42By>.

²⁷ Voir <https://bit.ly/2FLWA9l>.

²⁸ Voir <https://bit.ly/3bYr4dE>.

²⁹ Voir <https://bit.ly/2E2Sjro>.

³⁰ Voir <https://bit.ly/3ixTGgq>.

³¹ Voir <https://bit.ly/2FvK33g>.

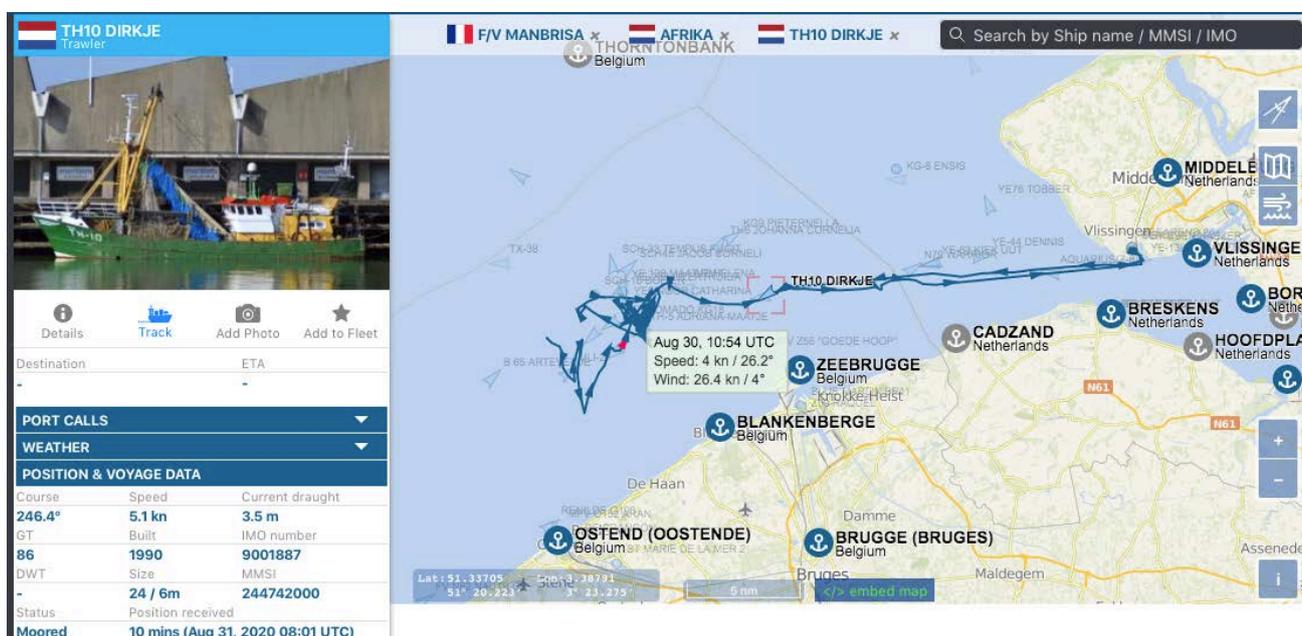
³² <https://www.vesselfinder.com/>.

³³ <https://globalfishingwatch.org/>.

³⁴ Arrêté ministériel portant interdiction à la pêche pulsatoire dans les eaux territoriales belges de la zone

des douze milles. Numac: 2019013793. Voir <https://bit.ly/3mj2Nnp>.

³⁵ *Ibid.*



5. CONCLUSIONS DU RAPPORT

Depuis 10 ans, l'industrie de la pêche néerlandaise piétine les lois européennes, avec la bénédiction des autorités néerlandaises et de la Commission européenne, afin d'augmenter son nombre de chalutiers électriques.

Ce n'est qu'en 2017, lorsque BLOOM a lancé sa campagne à l'échelle européenne — avec d'autres ONG et des représentants des petits pêcheurs — qu'une série de scandales a été révélée, aboutissant à une interdiction complète et définitive de cette technique.

Mais des infractions sont toujours découvertes, comme le montre ce rapport, et la Commission européenne continue de soutenir le lobby néerlandais de la pêche électrique d'une manière totalement incompréhensible.

En résumé, l'affaire de la pêche électrique incarne le pire de ce que les institutions peuvent produire : des fonctionnaires, des

administrations et des responsables institutionnels au service des pratiques de pêche les plus destructrices et de lobbies industriels corrompus.

Mais des institutions qui fonctionnent bien et qui ne sont pas compromises sont indispensables pour préserver la démocratie et la confiance des citoyens dans l'Union européenne.

Le temps est venu de poursuivre les Pays-Bas.

Le temps est venu de mettre fin à l'impunité des Pays-Bas, un État qui a fait le choix de protéger une industrie de la pêche destructrice en condamnant les petits pêcheurs.

Le temps est venu de joindre l'action à la parole conformément aux discours, aux engagements et aux obligations réglementaires.

