



منظمة الأغذية
والزراعة
للأمم المتحدة

联合国
粮食及
农业组织

Food
and
Agriculture
Organization
of
the
United
Nations

Organisation
des
Nations
Unies
pour
l'alimentation
et
l'agriculture

Продовольственная и
сельскохозяйственная
организация
Объединенных
Наций

Organización
de las
Naciones
Unidas
para la
Agricultura
y la
Alimentación

**CONSULTATION TECHNIQUE RELATIVE A L'ÉLABORATION
D'UNE STRUCTURE ET D'UNE STRATÉGIE D'ÉTABLISSEMENT
D'UN FICHER MONDIAL DES NAVIRES DE PECHE, DES
NAVIRES DE TRANSPORT FRIGORIFIQUE ET DES NAVIRES DE
RAVITAILLEMENT**

Rome (Italie), 8-12 novembre 2010

**STRUCTURE ET STRATÉGIE D'ÉTABLISSEMENT D'UN FICHER
MONDIAL DES NAVIRES DE PECHE, DES NAVIRES DE
TRANSPORT FRIGORIFIQUE ET DES NAVIRES DE
RAVITAILLEMENT: DOCUMENT TECHNIQUE DÉTAILLÉ SUR
LES OPTIONS POSSIBLES**

Le tirage du présent document est limité pour réduire au maximum l'impact des méthodes de travail de la FAO sur l'environnement et contribuer à la neutralité climatique. Les délégués et observateurs sont priés d'apporter leur exemplaire personnel en séance et de ne pas demander de copies supplémentaires.

La plupart des documents de réunion de la FAO sont disponibles sur l'Internet, à l'adresse www.fao.org

Index

Introduction		3
Section 1	Portée	6
Section 2	Identifiant unique du navire (UVI)	10
Section 3	Hébergement, gestion et financement	14
Section 4	Mise en œuvre	17
Section 5	Accès à l'information et protection des données	19
Section 6	Aspects juridiques	22
Section 7	Besoins des pays en développement	25

Annexes

Annexe A	Portée	27
Annexe B	Identifiant unique du navire (UVI)	34
Annexe B-1	Proposition d'IHS-F - Gestion du système d'identifiants uniques (UVI)	40
Annexe C	Hébergement, gestion et financement	42
Annexe C-1	Capacité de la FAO à développer le Fichier mondial sous la forme d'une base de données intégrée au sein de son infrastructure informatique	46
Annexe D	Mise en œuvre	50
Annexe E	Protocoles d'accès et protection des données	55
Annexe F	Aspects juridiques, et faut-il envisager un futur instrument juridique contraignant pour le Fichier mondial des navires ?	57

Introduction

1. La Consultation technique qui se tiendra au Siège de la FAO, à Rome, du 8 au 12 novembre 2010, a pour objet d'évaluer les différentes options concernant la structure et la stratégie d'élaboration et de mise en place du Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement.
2. La Consultation technique et la documentation préparée à son intention portent sur les questions suivantes:
 - Portée du Fichier mondial
 - Élaboration d'un système adapté d'identifiants uniques des navires pour le Fichier mondial
 - Hébergement, gestion et financement du Fichier mondial
 - Mise en oeuvre du Fichier mondial
 - Accès à l'information et protection des données
 - Aspects juridiques, et faut-il envisager un instrument juridique contraignant pour le Fichier mondial
 - Besoins des pays en développement.
3. Bien qu'interdépendantes, ces questions font l'objet d'un traitement séparé dans la mesure où différentes options sont à considérer pour chacune d'elles. La Consultation technique est invitée à formuler des recommandations dans son rapport final, qui sera examiné par le COFI à sa vingt-neuvième session, 31 janvier-4 février 2011. A la lumière de ces recommandations, le COFI devra se prononcer sur le processus d'établissement du Fichier mondial en cours, sur le cadre stratégique de cette mise en oeuvre et sur les ressources financières nécessaires pour mener à bien ce projet.

Contexte

4. Au cours des deux dernières décennies, la responsabilité de l'État du pavillon a été l'une des principales préoccupations de la communauté internationale des pêcheries, et des normes et obligations minimales ont été fixées dans un certain nombre d'instruments internationaux. Mais la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (pêche INN) reste un problème majeur, et des outils additionnels sont nécessaires pour la combattre. C'est pourquoi le Fichier mondial s'appuie sur une approche ciblée, en utilisant les informations sur les navires à l'échelle mondiale pour aboutir à une plus grande transparence.
5. Le manque d'informations exhaustives et vérifiables dans le secteur des pêcheries en général, et plus particulièrement d'informations sur l'identité des navires, leur propriétaire, leur autorisation de pêche et leur activité, nuit à l'efficacité des activités de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS).
6. La coopération entre États et l'échange d'informations sont des principes fondamentaux inscrits dans pratiquement tous les instruments régionaux et internationaux, contraignants ou non, qui régissent la pêche. Dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, ces principes trouvent peut-être leur consécration dans le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non

déclarée et non réglementée¹ (PAI-INN). De façon générale, ce Plan d'action insiste sur le fait que la pêche illicite est un phénomène international, qui ne connaît pas de frontières et qui ne peut être combattu efficacement par des efforts nationaux isolés.

7. Les principes opérationnels du Plan d'action international soulignent l'importance d'une coordination et d'une coopération efficaces à l'échelle nationale, régionale et internationale, notamment à travers le partage des informations et la coopération nécessaire pour s'assurer que les mesures adoptées sont appliquées de manière concertée.

8. En particulier, le Plan d'action international invite tous les États à tenir un registre des navires de pêche autorisés à battre leur pavillon² et par extension, à faciliter l'accès le plus large possible à ce registre dans un souci de coopération, de collaboration et de transparence.³

9. L'élaboration des directives techniques de 2002 pour la mise en œuvre du PAI-INN partait du constat que l'absence de base de données ou de fichier unique et exhaustif des navires de pêches offrait incontestablement aux navires impliqués dans la pêche illicite un moyen d'échapper à toute détection.⁴

10. La Déclaration de Rome sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée de 2005, adoptée par la Réunion ministérielle de la FAO sur la pêche, préconisait l'élaboration « *d'un fichier mondial exhaustif des bateaux de pêche au sein de la FAO, y compris les navires de transport frigorifique et les ravitailleurs* ». En réponse, la FAO a engagé une étude de faisabilité qui a abouti à la conclusion qu'un fichier mondial était techniquement réalisable sous réserve que certaines conditions préalables soient remplies.

11. Le COFI, à sa vingt-septième session en 2007, a examiné les études préliminaires sur le Fichier mondial et approuvé la convocation d'une consultation d'experts qui s'est tenue en 2008. Voir le Rapport de la Consultation d'experts sur l'établissement d'un fichier mondial exhaustif des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires d'approvisionnement, Rome, 25-28 février 2008.

12. La Consultation d'experts sur le Fichier mondial a formulé les recommandations suivantes:

- L'établissement d'un fichier mondial est largement justifié.
- L'élaboration du Fichier mondial devrait bénéficier d'une haute priorité et son établissement intervenir dans les meilleurs délais.
- Le registre devrait être conservé dans le domaine public, en toute transparence.
- Il est techniquement réalisable, à condition de traiter un certain nombre de questions cruciales, parmi lesquelles la coopération entre les États du

¹ Le plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN) a été élaboré en tant qu'instrument non contraignant, dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable, suite à la demande formulée par le Comité des pêches de la FAO à sa vingt-troisième session. Il a été adopté par consensus par le COFI à sa vingt-quatrième session, le 2 mars 2001, et approuvé par le Conseil de la FAO à sa cent vingtième session, le 23 juin 2001.

² PAI-INN, Art. 42

³ PAI-INN, Art. 9

⁴ Mise en œuvre du Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée *FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries*. No. 9. Rome, FAO. 2002. **Section 4.2.**

pavillon, l'adoption d'un identifiant unique pour les navires et la mobilisation des ressources financières nécessaires.

13. La Consultation d'experts a également réfléchi aux objectifs de ce Fichier mondial. Les délibérations ont porté sur des aspects très divers et ont permis d'identifier des avantages substantiels pour un large éventail d'utilisateurs. Ces objectifs ont évolué à mesure de l'avancement du projet et sont aujourd'hui formulés dans les termes suivants:

- Promouvoir l'échange d'informations objectives pour permettre aux utilisateurs d'être mieux informés des caractéristiques de la flotte de pêche mondiale et de la légitimité des activités réalisées.
- Améliorer la transparence et renforcer l'efficacité des sources actuelles d'informations sur les navires et autres outils de suivi, de contrôle et de surveillance, afin de prévenir les activités illicites.
- Offrir une plateforme d'information globale à l'échelle internationale qui différencie le Fichier mondial des autres fichiers et registres.
- Prévenir, combattre et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée en offrant une vue d'ensemble du phénomène pour orienter la détermination des priorités, la planification et la prise de décisions. Le Registre constitue une réponse mondiale à un problème d'envergure mondiale.
- Prendre la forme d'une base de données internationale couvrant le plus largement possible la flotte mondiale à l'appréciation des États membres de la FAO, en vue d'atténuer les risques de pêche illicite et autres.
- Faciliter l'accès public à l'information pertinente dans toute la mesure jugée appropriée par les États membres de la FAO.
- Garantir une neutralité absolue dans la présentation des données, en laissant les utilisateurs libres de porter des jugements ou évaluations s'ils le souhaitent.
- Répondre aux questions de transparence et de traçabilité des navires, et dans la mesure du possible, permettre l'accès aux informations concernant les navires comme par exemple les données liées aux mesures du ressort de l'État du port et aux autorisations de pêche.
- Privilégier la simplicité au niveau de sa conception et de l'interface utilisateur pour favoriser la participation, et améliorer la conformité à travers l'accès à une vision d'ensemble des informations.
- Reposer sur une conception ouverte et suffisamment souple pour pouvoir accueillir à l'avenir des données nouvelles en cas de besoin ou d'occasion favorable.

14. A sa vingt-huitième session en 2009, le COFI a approuvé la poursuite du travail de réflexion et d'analyse sur le concept de fichier mondial dont les conclusions pourraient être soumises à une Consultation technique.

Section 1 – Portée

15. La portée du Fichier mondial est destinée à en déterminer les paramètres et à décider des données à y inclure. La Consultation d'experts (paragraphe 33) a suggéré de doter le registre d'une très large portée afin qu'il puisse remplir son objectif en tant qu'outil global efficace. Elle a également recommandé que ses objectifs soient formulés en termes d'aspirations (paragraphe 59) afin de faciliter son évolution future et la prise en compte de nouvelles circonstances.

16. Compte tenu de ces indications, la portée du Fichier mondial peut être évaluée à travers quatre paramètres importants qui ne s'excluent pas mutuellement mais qui, ensemble, déterminent la structure et le potentiel du Fichier mondial d'atteindre ses objectifs. Ces paramètres sont les suivants:

- Quels *types ou classes* de navires inclure ?
- Quelles *zones (haute mer et zones placées sous juridiction nationale)* inclure ?
- Faut-il inclure tous les navires de pêches or fixer un critère (de taille par exemple) ?
- Quelles informations inclure ?

Type ou classe de navires à inclure

17. La Déclaration de Rome sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée de 2005, qui appelle à l'établissement d'un fichier mondial exhaustif des navires de pêche au sein de la FAO, inclut expressément les navires de transport frigorifique et les navires de ravitaillement. Cette application large prend acte du rôle important joué par ces navires dans la pêche illicite.

18. La Consultation d'experts a considéré qu'il serait utile de s'appuyer sur d'autres instruments existants pour définir les termes clés de « pêche », « navire » et « activités liées à la pêche » en vue de déterminer la portée du Fichier mondial.

19. Les définitions qui figurent dans l'instrument juridique contraignant sur les mesures du ressort de l'État du port, adopté récemment, apparaissent comme particulièrement utiles dans la mesure où elles incluent les navires de transport frigorifique et les navires de ravitaillement, en notant la nécessité d'exclure les bateaux de pêche récréative. (Voir **Annexe A** pour les définitions).

Proposition:

Le Fichier mondial adoptera les définitions de la pêche, des navires et des activités liées à la pêche qui figurent dans l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port.

Zones d'opération à inclure

20. La pêche illicite est un phénomène mondial qui ne connaît pas les frontières nationales. Elle est le fait à la fois de flottilles de pêche hauturière et de flottilles côtières, et ses impacts sont tels qu'elle constitue une menace non seulement pour les stocks halieutiques mais aussi pour la survie même de nombreuses communautés côtières dans les pays en développement comme dans les pays développés.

21. En n'établissant pas de distinction entre les navires opérant dans des zones placées sous juridiction nationale et ceux opérant en haute mer, le Fichier mondial offre un point unique de référence pour les informations sur les navires et les informations connexes qui sera très utile à un large éventail d'utilisateurs. Dans le cas contraire, si l'option de la

différenciation est retenue, d'importantes lacunes subsisteront au niveau des informations et la transparence ne sera pas totale.

Proposition:

Le Fichier mondial devrait s'appliquer à tous les navires visés, indépendamment de leur zone d'opération.

Navires à inclure - en fonction de leur taille/puissance

22. La pêche INN est un phénomène mondial qui affecte toutes les zones. Elle représente une menace importante tant pour la sécurité alimentaire que pour la survie de nombreuses communautés côtières. En conséquence, le Fichier mondial devrait en principe inclure tous les navires susceptibles de contribuer au problème.

23. La Consultation d'experts (paragraphe 59) s'est prononcée en faveur d'un registre exhaustif incluant **tous** les navires, en notant qu'une mise en œuvre en plusieurs phases, soigneusement réfléchie, serait nécessaire pour s'assurer de l'incorporation dans un premier temps des navires prioritaires.

24. Considérant que l'inclusion de **tous** les navires risquait d'être un objectif trop ambitieux dans la phase initiale d'établissement du Fichier mondial, la FAO a commandé une étude destinée à évaluer en fonction des risques d'autres options susceptibles néanmoins d'offrir une couverture optimale. L'étude a classé les navires en quatre catégories et proposé que les trois premières soient incluses dans le Fichier mondial à travers un programme de mise en œuvre planifiée. Cette proposition signifie l'incorporation d'environ 725.000 navires.

25. Le Tableau 1 présente le nombre estimé de navires de pêche⁵ dans chaque catégorie. Une ventilation en fonction de la longueur et de la jauge est proposée à l'**Annexe A**. La mise en œuvre serait nécessairement progressive et fait l'objet de la **Section 4** du présent rapport.

Catégorie	Tableau 1 Description	Nombre de navires
Catégorie 1	≥ 100TJB ou ≥24m	185.600
Catégorie 2	≥ 50TJB mais <100 TJB ou ≥ 18m mais < 24m	164.800
Catégorie 3	≥ 10TJB mais <50 TJB ou ≥ 12m mais < 18m	375.200
Catégorie 4	< 10TJB et < 12m	3.274.400
Total		4.000.000

26. Une autre solution pour déterminer les navires à inclure dans le registre serait un critère combinant la taille et la puissance. Le tableau 3 de l'**Annexe A** détaille la flotte mondiale selon ce critère.

Proposition:

Le Fichier mondial devrait inclure tous les navires de ≥ 10 TJB ou ≥ 12m de longueur hors tout, indépendamment des considérations de puissance.

Une autre possibilité serait d'utiliser un critère combinant la taille et la puissance.

⁵ Selon la définition de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port, c'est-à-dire navires de transport frigorifique et navires de ravitaillement inclus.

Informations à inclure

27. Il est impossible à ce stade de préciser toutes les données qui seront exigées pour chacun des modules d'information proposé dans le Fichier mondial. Toutefois, sur la base des obligations et recommandations contenues dans les instruments existants qui régissent la pêche, il est possible d'identifier un éventail complet de champs d'information utiles et susceptibles d'être retenus pour une incorporation précoce.

28. Le noyau central du Fichier mondial sera constitué d'une série de caractéristiques décrivant et définissant le navire, son propriétaire et son exploitation. Chaque navire se verra attribuer un identifiant unique (Unique Vessel Identifier - UVI) qui constitue un moyen sûr et permanent d'identification. Cet UVI facilitera également le rapprochement d'autres informations sur le navire avec les données du noyau central.

29. Le Tableau 4 à l'**Annexe A** fournit une liste des champs proposés et classe les données en plusieurs catégories: données à communiquer pour la demande d'attribution d'un identifiant unique, données à communiquer dans un délai de 2 ans à compter de l'établissement du Fichier mondial et données à communiquer dans un délai de 5 ans. De nouvelles données seront requises par la suite, au fur et à mesure de l'introduction de nouveaux modules.

30. Il est prévu que les États assument la responsabilité globale de la communication des données et qu'ils introduisent dans leur législation nationale les dispositions appropriées pour faciliter la collecte des données. Cette collecte peut être coordonnée principalement à travers le registre national des navires de pêche en accord avec les dispositions du Plan d'action international PAI-INN. Une grande partie des données initiales sera transmise dans le cadre de la demande d'attribution d'un UVI.

31. Un fichier détaillant les caractéristiques des navires et de leur propriétaire serait donc au cœur du Fichier mondial, mais un cadre de développement modulaire permettrait de relier d'autres informations connexes à un navire donné. Une telle approche aurait pour mérite de fournir des informations complètes, grâce auxquelles les objectifs plus larges de lutte contre la pêche illicite et d'amélioration de la transparence du secteur pourront être atteints.

32. Le développement modulaire est un modèle éprouvé de construction de base de données qui permettra d'accéder à des informations sur les navires en mettant à profit un certain nombre de bases de données déjà existantes ayant fait leurs preuves.⁶ La clé du succès et de l'intégrité de ce développement modulaire est l'introduction d'un système intégré pour faciliter l'identification précise des navires et les liens entre les données.

33. Bien que cette approche modulaire soit appelée à évoluer au fil des années, le premier candidat naturel au développement est un module destiné à répondre aux besoins d'information mis en évidence dans l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port. Les États parties à l'Accord ont l'obligation de coopérer et d'échanger les informations, et de collaborer à la mise en place d'un mécanisme de partage, coordonné de préférence par la FAO.⁷ Les données du port et des inspections des navires pourraient être recueillies dans un format normalisé (Annexes A et C de l'Accord), avec des liens vers le fichier des navires correspondant dans le Fichier mondial et consultées à travers le Fichier mondial, dans les limites jugées appropriées.

⁶ A titre d'exemples, la base de données des navires marchands EQUASIS et GISIS, base de données administrée par l'OMI.

⁷ (Articles 6.1 et 16)

34. Le type de développement modulaire envisagé est décrit à la Figure 1 de l'**Annexe A**. En particulier, les modules additionnels qui pourraient être introduits dans le cadre d'un programme d'exécution planifié incluent:

- les mesures du ressort de l'État du port,
- les autorisations de pêche,
- les navires à surveiller
- d'autres données de SCS:
 - arraisonnements et inspections
 - antécédents d'infraction
 - détentions

Proposition:

Par principe, le Fichier mondial devrait intégrer un large éventail d'informations liées aux navires à travers un programme d'exécution planifié. Les champs constituant le noyau central d'informations proposé sont décrits dans le tableau 4 de l'Annexe A (norme minimale) et des champs supplémentaires devront être développés au fur et à mesure de l'introduction de nouveaux modules.

Section 2 - Élaboration d'un Système adapté d'identifiant unique de navire (Unique Vessel Identifier - UVI) pour le Fichier mondial

35. La Consultation d'experts a confirmé que pour être efficace, un fichier mondial des navires doit s'appuyer sur un système d'attribution d'*identifiant unique* afin que chaque navire puisse être identifié individuellement à travers un numéro unique qu'il conserve tout au long de son existence, indépendamment des changements de pavillon, de propriétaire ou de statut.⁸

36. Tous les travaux réalisés par l'Équipe chargée du projet depuis la tenue de la Consultation d'experts, l'étude indépendante sur les identifiants uniques commandée par l'équipe du projet⁹ et une étude indépendante exhaustive sur les performances des États du pavillon¹⁰ confirment qu'un système d'identifiants uniques crédible et robuste est essentiel pour un suivi efficace des navires et le bon fonctionnement du Fichier mondial.

37. Même si de nombreux fichiers et registres de navires, nationaux et régionaux, incluent des numéros de navire à des fins de gestion au niveau national et régional, leur efficacité est limitée à la juridiction dont ils relèvent. Dès lors qu'un navire quitte la zone soumise à cette juridiction, l'utilité du numéro d'immatriculation diminue, et le navire a toute latitude pour changer sa personnalité juridique et physique au point d'être impossible à reconnaître et difficile à suivre. Nombre de systèmes nationaux et régionaux se heurtent par ailleurs à d'importants problèmes de doublons qui rendent très malaisée l'identification de navires portant des noms similaires.

38. Néanmoins, ces systèmes nationaux et régionaux d'immatriculation sont importants dans le contexte national ou régional dans lequel ces navires opèrent, et un numéro d'identification mondial unique du navire (UVI) devrait être considéré comme complémentaire de ces systèmes auxquels il n'a pas vocation à se substituer.

39. Pour être efficace et fonctionnel aux fins du Fichier mondial, ce numéro d'identification du navire doit posséder les caractéristiques suivantes:

- être unique et permanent,
- assurer l'intégrité au niveau de la collecte et de la maintenance des données,
- être techniquement faisable pour inclure la gamme complète des navires de pêche envisagée par le Fichier mondial,
- être pratique et efficace en termes des données requises et de la probabilité de voir ces exigences satisfaites, et
- être viable en termes de structure de gestion et de coûts.

40. Compte tenu de ces caractéristiques, l'étude indépendante sur les UVI évoquée ci-dessus a analysé une série de systèmes potentiellement adaptés, à la fois dans le secteur maritime et en dehors, avant de conclure que le système de numéros d'identification de

⁸ Ce besoin d'un UVI était à l'origine une conclusion de l'Étude de faisabilité du Fichier mondial, soumise au COFI à sa vingt-septième session, en 2007, et sur laquelle s'est fondée la décision du COFI de recommander la poursuite des travaux.

⁹ MRAG Asia Pacific Pty Ltd (Shelley Clarke), Investigation of Unique Vessel Identifier (UVI) and Phasing Options, 26 March 2010, Document number: **TC-GR/2010/Inf.5**

¹⁰ von Kistowski K, Flothmann S, Album G, Dolan E, Fabra A, Lee E, Marrero M, Meere F, Sack K. (2010), Port State Performance: Putting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on the Radar, p. 42, prepared for The Pew Charitable Trusts and published online on 25 May 2010, available at: http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/Port%20State%20Performance%20report.pdf?n=6316

l'OMI administré par IHS-Fairplay (IHS-F) était le plus adapté en termes d'efficacité (inutile d'élaborer un nouveau système qui pourrait éventuellement faire double emploi), de compatibilité (avec le système des navires marchands qui inclut déjà de nombreux navires de pêche) et de caractéristiques techniques (les spécifications relatives aux données garantissent l'intégrité du système tout en étant à la portée de la plupart des registres nationaux, avec des modifications minimales).¹¹

41. Le système de numérotation de l'OMI satisfait à tous les critères, il a fait la preuve de son efficacité dans le secteur maritime pour les navires marchands, il est déjà utilisé pour plus de 23.500 navires de pêche et il est l'UVI privilégié par d'autres initiatives internationales comme le Système d'identification automatique (AIS)¹² et le système d'Identification et suivi des navires à grande distance (LRIT).¹³

42. IHS-F délivre sans frais des numéros OMI aux chantiers navals, aux propriétaires/exploitants de navires, aux administrations et sociétés de classification à réception du *Formulaire de demande de numéro OMI* dûment complété. Ce formulaire est disponible à l'adresse: www.imonumbers.ihsfairplay.com.

43. IHS-F considère que le système de numérotation OMI est actuellement en mesure d'inclure tous les navires de pêche (jauge supérieure ou égale à) ≥ 100 TJB. Il serait aussi possible d'étendre le système de numérotation aux navires (de moins de) < 100 TJB de telle sorte qu'une source unique de délivrance d'UVI serait disponible pour tous les navires inscrits au Fichier mondial.¹⁴

44. A l'issue d'une évaluation approfondie des différentes options, l'étude indépendante sur l'UVI a mis en avant 4 options, avant de se prononcer résolument en faveur de l'Option 1 - Système de numérotation IHS-F (OMI).

- Option 1: Numéros IHS-F (OMI) pour tous les navires de pêche inclus dans le Fichier mondial, indépendamment de leur taille. Cette option repose sur l'hypothèse qu'IHS-F est disposé et en mesure d'étendre le système actuel de l'OMI pour inclure ces catégories de navires.

45. Les trois autres options envisagées étaient les suivantes:

- Option 2: Numéros IHS-F (OMI) pour tous les navires de pêche ≥ 100 tonnes de jauge brute (TJB) plus un système séparé d'UVI pour les navires plus petits sur la base de blocs de code alloués, autrement dit de blocs de numéros délivrés à des intermédiaires tels que l'administration du pavillon, pour qu'elle les répartisse. Bien que cette option repose sur des blocs de numéros délivrés au niveau central, les États du pavillon seraient responsables de la délivrance et de l'administration du système de numérotation pour leurs propres navires.

¹¹ MRAG, op cit., p.80

¹² Le Système d'identification automatique (Automatic Identification System - AIS) est un système de suivi des côtes utilisé sur les navires et par les Services de contrôle de la navigation côtière (Vessel Traffic Services - VTS) pour identifier et localiser les navires grâce à l'échange électronique de données avec d'autres navires proches et les stations VTS.

¹³ Le Système d'identification et suivi à grande distance (Long Range Identification and Tracking - LRIT) des navires a été établi le 19 mai 2006 par l'OMI, au moyen de la résolution MSC.202(81). Cette résolution amende le chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), réglementation 19-1, et engage tous les gouvernements membres de l'OMI. La réglementation LRIT s'applique à certains types de navires engagés dans des voyages internationaux, et les navires doivent automatiquement signaler leur position à l'Administration de leur pavillon 4 fois par jour au moins. D'autres gouvernements parties à la Convention peuvent demander des informations sur des navires auxquels ils portent un intérêt légitime en vertu de cette réglementation.

¹⁴ Une étude indépendante récente a suggéré de donner au registre une portée globale en incluant tous les navires de pêche > 10 TJB ou 12 mètres de longueur (dont le nombre est estimé aux alentours de 700.000 navires), en procédant en trois étapes comme le décrit la section consacrée à la mise en œuvre.

- Option 3: Numéros IHS-F (OMI) pour les navires de pêche ≥ 100 TJB plus un système d'UVI séparé, administré par l'État sur la base de numéros nationaux d'immatriculation normalisés, obéissant à un format commun, pour les navires < 100 TJB. Ce modèle décentralisé présente un risque de manque de cohérence et d'intégrité à l'échelle mondiale.
- Option 4: Un système totalement nouveau d'UVI pour tous les navires de pêche qui seront inscrits dans le Fichier mondial, indépendamment de leur jauge, sur la base de la norme ISO 10087 (ou d'une norme équivalente mondialement reconnue). La gestion de ce système serait centralisée pour garantir son intégrité mais son administration aurait un coût élevé.

46. L'option privilégiée comporte de nombreux avantages et peu d'inconvénients, alors que les autres options envisagées présentent des difficultés significatives en termes de développement, d'application et de gestion et qu'elles poseraient problème pour assurer le même niveau d'intégrité de la base de données au niveau mondial que celui offert par le système éprouvé de numéros d'IHS-F (OMI). Voir l'**Annexe B** pour une analyse détaillée des quatre options.

47. De manière générale, les Options 1 et 4 sont celles qui offrent la solution la plus complète et la plus aisée à mettre en pratique, avec une meilleure probabilité d'intégrité du dispositif global. L'Option 1 est celle dont le coût est le moins élevé et présente une garantie d'intégrité dans la mesure où elle repose sur des systèmes et infrastructures existantes.

- Option 1 - Si IHS-F était sélectionné comme fournisseur privilégié d'UVI pour les navires de pêche sur la base du système de numérotation de l'OMI, HIS-F serait responsable du développement, de l'administration et de la maintenance de la base de données et, dans ce cadre, de la délivrance d'un numéro OMI. IHS-F percevrait une rémunération annuelle auprès du Fichier mondial en échange de ce service mais lui transmettrait sans frais les données traitées sur les navires.
 - Le service IHS-F est proposé comme un service à valeur ajoutée, offrant au Fichier mondial l'accès au système d'identifiants des navires de référence, avec une garantie de qualité et d'intégrité de la base de données dans la durée du fait de l'utilisation de systèmes et réseaux établis.
 - Le coût de ce service pour les années 1 et 2 est estimé à 520.000 USD pour l'exécution de la Phase 1 (voir Section 4).¹⁵ Ce montant se réduirait ensuite avec l'entrée du projet dans sa phase de maintenance pour les navires de la Phase 1, mais les coûts associés aux phases suivantes s'appliqueraient alors. Pour les projections présentées en Section 3, la rémunération d'IHS-F reflète le coût initial corrigé annuellement de l'inflation au taux de 6 pour cent. Cela permettra d'inscrire tous les navires visés par chacune des trois phases au Fichier mondial.
 - La base de données d'UVI actualisée serait périodiquement téléchargée dans le Fichier mondial sans frais additionnel.
 - Un synopsis de la proposition d'IHS-F est fourni à l'**Annexe B-1**.
- Option 4 - Compte tenu de l'importance des procédures de vérification des données pour l'intégrité de la base de données, une structure calquée sur celle qu'utilise HIS-F devrait être établie au sein de l'unité de gestion du Fichier mondial et dans d'autres sites stratégiques dans le monde. Il s'agit là d'un exercice

¹⁵ Soit un coût par navire inférieur à 6 USD.

coûteux exigeant au minimum 12 membres du personnel. Il serait aussi nécessaire d'établir des relations contractuelles avec des organisations telles que les Autorités de contrôle de l'État du port, afin qu'elles collectent et communiquent les données sur les mouvements des navires de pêche et les rapports d'inspection, en particulier dans le cas des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement.

48. Les Options 2 et 3 offrent aux États la possibilité d'élaborer, d'établir et de gérer une fraction substantielle du système d'identifiants utilisé pour le Fichier mondial mais présentent une réelle difficulté dans la mesure où nombre d'États ne seront pas en mesure de mener à bien cette entreprise sans une aide significative. Il est à noter par ailleurs que des expériences similaires menées dans ce domaine semblent indiquer que l'accompagnement du processus et la maintenance des données dans le temps sont souvent défaillants (voir **Annexe B** et l'étude indépendante sur les UVI). Enfin, il faut prendre en compte des frais liés à la vérification des données similaires à ceux détaillés pour l'Option 4.

Proposition:

Le Fichier mondial passera contrat avec IHS-F pour la délivrance de numéros OMI choisis comme identifiants uniques pour tous les navires de pêche ≥ 100 TJB ou ≥ 24 m longueur hors tout (Phase 1). L'élargissement ultérieur du dispositif pour inclure les navires < 100 TJB or < 24 m (Phases 2 et 3) sera fonction de l'expérience acquise avec la Phase 1 et de critères à négocier en accord avec IHS-F.

Section 3 - Hébergement, développement, gestion et financement du Fichier mondial

49. La présente section examine trois éléments critiques à prendre en compte pour l'établissement du Fichier mondial:

- Le lieu et les conditions d'hébergement du Fichier mondial.
- Le lieu et les conditions de développement et de gestion du Fichier mondial.
- Les ressources nécessaires pour établir et maintenir un fichier mondial efficace.

50. Un certain nombre de scénarios sont possibles à la lumière de ces considérations, et des orientations sont à définir quant à la structure et à l'administration du Fichier mondial.

51. La **première considération** porte sur le lieu d'hébergement du Fichier mondial. Il existe deux possibilités:

- au sein de la FAO; ou
- sous les auspices d'une organisation externe.

52. Si la décision est prise d'établir le Fichier mondial au sein de la FAO, il importe de noter que l'Organisation ne dispose ni des capacités ni des ressources financières pour mener à bien cette entreprise. Des ressources supplémentaires devront être mobilisées, dans les mêmes conditions que pour la seconde option, à savoir l'hébergement du Fichier mondial par une organisation externe.

53. La **seconde considération** concerne le lieu et les conditions de développement et d'administration de la base de données du Fichier mondial. Il n'est pas indispensable que la base de données soit développée et administrée au sein de l'unité de gestion du Registre. Elle pourrait être hébergée au sein de la FAO en tant qu'élément de son e-infrastructure qui accueille une large suite de base de données, ou sous-traitée à un prestataire externe spécialisé. Dans l'un et l'autre cas, il importe de tirer le meilleur parti possible de l'infrastructure et de l'expertise existantes et de minimiser les coûts.

54. Une évaluation de la capacité de la FAO à développer et à héberger la base de données du Fichier mondial est fournie à l'**Annexe C-1**.

55. Pour évaluer les possibilités d'externalisation à un prestataire spécialisé, deux bases de données maritimes existantes ont été examinées - EQUASIS et GISIS (administrées par l'OMI). Une analyse de leurs mérites respectifs et de leur adéquation est incluse à l'**Annexe C**.

56. Un projet pilote limité a aussi été réalisé conjointement avec l'OMI (GISIS) en utilisant les données sur les navires fournies par la Commission des pêches pour l'Atlantique Nord-Est (CPANE). Les enseignements tirés de cette expérience figurent également à l'**Annexe C**.

57. Avec la conception de la future base de données à l'esprit, l'Équipe chargée du projet a commandé une série d'études préliminaires, *User Requirements Documents* reflétant les exigences à la fois générales et détaillées d'une base de données sur les navires de pêche. Ces documents figurent sur la liste des documents préparés pour la Consultation technique.

58. Trois modèles potentiels d'administration du Fichier mondial, correspondant aux conditions opérationnelles ci-après, sont décrits à l'**Annexe C**.

- l'unité de gestion du Registre est implantée au sein de la FAO, et la base de données du Fichier mondial est aussi développée et administrée au sein de la FAO;
- l'unité de gestion du Registre est implantée au sein de la FAO mais la base de données est sous-traitée à un prestataire externe spécialisé, dans le cadre d'un contrat de service; et
- l'unité de gestion du Registre est implantée dans une organisation autre que la FAO. Dans ce scénario, la base de données pourrait aussi être établie au sein de l'unité de gestion, ou sous-traitée à un prestataire externe spécialiste des bases de données.

59. En raison de la multiplicité des tâches de développement, d'administration et de maintenance nécessaires pour garantir l'efficacité du Fichier mondial, il est proposé de créer une unité de gestion qui sera chargée de leur exécution. Cette unité serait responsable du développement et de l'exploitation du Fichier mondial, y compris du renforcement des capacités et des protocoles d'échange de données ainsi que des orientations stratégiques. Ses fonctions sont détaillées à l'**Annexe C**.

60. Dans le cadre de l'évaluation des besoins en personnel de l'unité de gestion, le modèle de la base EQUASIS a permis de comprendre les fonctions et obligations à remplir pour garantir l'intégrité des services fournis. L'unité devra compter au minimum un responsable, 2 à 4 spécialistes de la qualité des données et 1 agent administratif. En outre, deux spécialistes de la formation et du développement seront nécessaires pour des actions de renforcement des capacités tout au long du processus d'établissement du Fichier, pour tenir compte de l'orientation forte donnée par le COFI quant à la nécessité d'accompagner les États en développement.

61. En outre, les services informatiques seraient confiés à une unité technique distincte, comprenant un directeur, 1 développeur système, des consultants en nombre adéquat en fonction des exigences du développement et 1 agent administratif.¹⁶ Le terme d'*unité technique* est utilisé pour quantifier la nature et l'ampleur des ressources humaines nécessaires pour administrer et exploiter le Fichier mondial indépendamment de son implantation physique. Cette unité serait responsable du développement technique et de la maintenance de la base de données du Registre, à travers l'élaboration et la mise en œuvre de normes techniques appropriées pour garantir la continuité des services d'information de qualité.

62. L'externalisation des fonctions de l'unité technique à un prestataire externe impliquerait vraisemblablement un surcoût par rapport aux estimations présentées.

¹⁶ Cette estimation repose encore une fois sur l'expérience d'EQUASIS concernant la gestion et l'exploitation d'une base de données similaire.

63. Les coûts de développement et d'administration de la base de données du Fichier mondial constituent l'essentiel du budget requis.

- Les coûts de développement initial d'une base de données nouvelle et intégrée, en l'absence d'infrastructure existante, au sein ou non de la FAO, atteindraient selon toute probabilité jusqu'à 4-5 millions d'USD par référence au modèle EQUASIS.
- Les coûts de développement (modification) initial, en utilisant une base de données existante comme FIGIS, EQUASIS ou GISIS, seraient de l'ordre de 1-2 millions d'USD répartis sur les deux premières années.
- Les coûts de développement ultérieur et de maintenance de la base de données du Fichier mondial s'élèveront approximativement à 500 000 USD par an à compter de la troisième année, montant corrigé de l'inflation jusqu'à la fin de la phase de développement.

64. Le tableau ci-dessous récapitule les estimations de coûts du Fichier mondial pour les années de mise en oeuvre et au-delà. Il est à noter qu'une approche conservatrice a été adoptée pour l'estimation des ressources nécessaires aux tâches de développement, et que des ressources additionnelles seront peut-être nécessaires par la suite.

Unité de gestion et unité technique combinées pour l'établissement et l'exploitation du Fichier mondial									
Position / Tâche	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9
Unité Fichier mondial (unité de gestion et unité technique combinées)	1 572 000	1 666 320	1 917 413	2 032 458	2 154 405	2 444 256	2 590 912	2 746 366	2 203 480
Coûts de développement	250 000	265 000	269 664	285 844	302 994	321 174	340 445	360 871	191 261
Conception & développement système	1 000 000	1 000 000	500 000	530 000	561 800	595 508	631 238	669 113	400 000
Rémunération IHS-F Gestion des UVI	520 000	520 000	551 200	584 272	619 328	656 488	695 877	737 630	350 000
Total	3 342 000	3 451 320	3 238 277	3 432 574	3 638 528	4 017 426	4 258 472	4 513 980	3 144 741
ETP	10	10	11	11	11	12	12	12	9
Note:									
1. Les coûts de personnel sont une enveloppe globale incluant les salaires, les indemnités et les charges									
2. Les coûts initiaux de conception et de développement du système sont répartis sur deux ans, avec un budget supplémentaire pour couvrir le développement et la maintenance au fur et à mesure de l'ajout de nouveaux modules ou de la modification des modules existants.									
3. Chiffres corrigés de l'inflation au taux annuel de 6 %									

Décision:

Des orientations sont à définir quant à l'hébergement du Registre, aux mécanismes de gestion et à la mobilisation des fonds nécessaires pour établir et maintenir un fichier mondial pérenne, en d'autres termes:

- Implanter le Fichier mondial au sein de la FAO, ou envisager un mécanisme approprié d'externalisation ?
- Développer et administrer la base de données du Fichier mondial en interne, au sein de la FAO, ou rechercher un prestataire externe spécialisé ?
- Quels mécanismes de financement pour assurer le financement pérenne du Fichier mondial ?

Section 4 - Mise en œuvre

65. L'élaboration et l'établissement du Fichier mondial doivent faire l'objet d'une planification et d'une mise en œuvre rigoureuses afin de permettre aux États membres de participer pleinement au processus et d'élaborer ou de modifier leurs propres registres de navires en parallèle du programme de mise en œuvre.

66. Le point capital est que les États membres doivent être en mesure de collecter l'ensemble de données requis dans leur registre national des navires, pour permettre la demande d'identifiants uniques et leur attribution.¹⁷

67. Le nombre de navires qui composent la flotte mondiale de pêche est estimé à environ 4 millions, mais comme indiqué dans la Section 1 (Portée), le plan de mise en œuvre proposé vise approximativement 725.000 navires.

68. Le nombre de navires de pêche par catégories de jauge brute et de longueur dans la base de données FI de la FAO¹⁸ et le nombre de navires classés dans les mêmes catégories dans le fichier de la flotte de pêche tenu par l'Union européenne, rapportés au nombre estimé de 4 millions de navires de pêche à l'échelle mondiale, aboutissent à la répartition présentée au tableau 2 (voir **Annexe A**).

69. Les catégories illustrées dans le tableau 2 peuvent être utilisées pour élaborer un plan de mise en œuvre du Fichier mondial.

- Ce plan s'articulerait en plusieurs phases et s'étendrait sur une période de huit ans, ce qui implique un engagement politique et opérationnel important et soutenu de la part des États. Ce plan comporterait les éléments requis suivants:
 - Mise en place de l'unité de gestion du Fichier mondial responsable du développement, de l'administration, de l'exploitation et de la maintenance du fichier.
 - Établissement d'un programme d'accompagnement, pour aider les États à mettre en place leurs propres registres de navires de pêche et à obtenir des identifiants de navires uniques (UVI) pour leurs navires. Cette activité s'étendrait sur la totalité du programme de mise en œuvre et ciblerait les pays en développement. A titre d'exemple, un logiciel dédié pourrait être développé et mis à disposition de ces pays, en même temps qu'un soutien technique visant à renforcer les capacités nationales pour pouvoir gérer des systèmes et processus améliorés.
 - Mise en place de l'unité technique et développement d'un nouveau système de base de données, ou modification d'un système existant pour produire la base de données du Fichier mondial. Si les fonctions de cette unité sont externalisées auprès d'un prestataire externe, il faudra mener à bien les négociations et conclure les contrats.
 - Exécuter la Phase 1 du plan de mise en œuvre du Fichier mondial (c'est-à-dire intégrer tous les navires ≥ 100 TJB and ≥ 24 m). Cette phase vise à créer un noyau central d'informations sur les navires dans le Fichier mondial afin de pouvoir ajouter des informations connexes à une date

¹⁷ Ce processus pourrait être facilité par les Organismes régionaux des pêches, le cas échéant, en prenant en compte les dispositions du PAI-INN qui visent les Registres nationaux des navires de pêche.

¹⁸ FAO Fisheries Global Information System (FIGIS)

ultérieure. (**Note:** Tous les États devraient introduire dans leur législation et réglementations nationales les amendements nécessaires pour s'assurer que tous les propriétaires de navires autorisés à battre leur pavillon fournissent bien les informations requises pour l'obtention d'un identifiant unique - UVI. Les États seraient aussi appelés à coordonner la procédure de demande d'UVI, en vérifiant au préalable l'exactitude des renseignements fournis).

- Exécution de la Phase 2 du plan de mise en œuvre du Fichier mondial (c'est-à-dire incorporation de tous les navires < 100 TJB et < 24 m mais ≥ 50 TJB et ≥ 18 m). Cette phase vise aussi à créer un noyau central d'informations pour cette catégorie de navires, au cœur du Fichier mondial (voir note ci-dessus).
- Exécution de la Phase 3 du plan de mise en œuvre du Fichier mondial (c'est-à-dire incorporation de tous les < 50 TJB et < 18 m mais ≥ 10 TJB et ≥ 12 m). Cette phase vise aussi à créer un noyau central d'informations pour cette catégorie de navires, au cœur du Fichier mondial (voir note ci-dessus).
- Superposer à l'exécution de ces trois phase l'introduction de modules d'information intégrant les informations annexes sur les navires précédemment décrites dans le présent document.

70. L'Annexe D décrit en détail les différentes phases d'exécution proposées.

Proposition:

Le Fichier mondial sera mis en œuvre conformément au plan d'exécution détaillé à l'Annexe D.

Section 5 – Protocoles d'accès à l'information et protection des données

71. L'accès à l'information contenue dans le Fichier mondial peut être structuré de manière à répondre aux exigences des États membres de la FAO. L'interface utilisateur pourrait être dotée d'une fonctionnalité visant à limiter l'accès à certaines informations par catégories d'utilisateurs, selon les orientations et les règles fixées par les États.

72. En partant du principe que le Fichier mondial des navires sera une base de données en ligne à laquelle le public pourra accéder, la principale question à examiner dans cette Section est de décider s'il convient de limiter l'accès à certaines données à un public plus restreint, et dans l'affirmative, de déterminer quel devrait être ce public.

73. Les catégories de données pertinentes pourraient être présentées comme suit:

- Caractéristiques du navire
- Propriétaires et gestionnaires
- Autorisations de pêche
- Certification
- Classification
- Données d'inspection
- Antécédents du navire
- Photographies du navire

74. En outre, il serait possible d'envisager des liens vers des informations externes du type:

- Listes de navires autorisés/non autorisés
- Autres données de SCS

75. Si un navire possède déjà un numéro OMI ou s'il est inscrit dans une base de données comme EQUASIS, dans ce cas la plupart des informations visées (à l'exception des catégories de données spécifiques aux navires de pêche) sont déjà dans le domaine public. De même, si un navire figure sur la liste des navires autorisés d'une Organisation régionale de gestion des pêches (ORGP), ces données sont déjà dans le domaine public.

76. Les champs d'information essentiels, qui constituent la catégorie *caractéristiques du navire* et qu'il est proposé de collecter à travers la procédure d'UVI, sont détaillés tableaux 3 et 4 (**Annexe A**). Ces renseignements sont nécessaires pour mener à bien les procédures permanentes de vérification permettant de vérifier à tout moment l'identité d'un navire donné. Ces champs correspondent aux données minimales requises par IHS-Fairplay aux fins de vérification et de délivrance d'un UVI.

77. D'autres données utiles pourraient aussi être incorporées dans la catégorie *caractéristiques du navire*, pour faciliter la gestion et les processus de suivi, contrôle et surveillance des navires (SCS) mis en œuvre dans le secteur des pêches. Parmi ces données pourraient figurer des renseignements sur le Système de surveillance des navires par satellite (SSN), le type d'engin de pêche utilisé, les équipements de transformation du poisson et les capacités de réfrigération.

78. Des données de gestion sont aussi collectées à travers la procédure d'UVI et, une fois un numéro OMI délivré, l'information correspondante devient disponible dans le domaine public à travers la base de données en ligne d'IHS-F *SeaWeb*. Ces informations

seraient aussi téléchargées dans la base de données du Fichier mondial des navires. Les données spécifiques actuellement recueillies dans ce contexte incluent les noms et coordonnées professionnelles du propriétaire et de l'opérateur/armateur du navire.

79. Il conviendrait de réfléchir à une possible extension des données pour y inclure les noms du capitaine du navire et du patron de pêche.

80. Les modules d'informations annexes qui s'ajouteraient par la suite au Fichier mondial des navires sont illustrés à la Figure 1 (**Annexe B**); il y est fait référence à plusieurs reprises dans le présent document.

81. Comme il est indiqué au paragraphe 6 de l'Introduction, la coopération entre les États et le partage transparent des informations sont des principes fondamentaux inscrits dans pratiquement tous les instruments régionaux et internationaux régissant les pêches, qu'ils soient juridiquement contraignants ou non. Dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, ces principes trouvent sans doute leur expression la plus achevée dans le Plan international d'action visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite (PAI-INN) - voir **Annexe E**.

82. Parfois, les États se sentent limités dans leur capacité à partager l'information en raison des législations sur la protection des données. Ces contraintes sont un obstacle direct à la transparence et entravent souvent des enquêtes légitimes sur des infractions. De plus amples informations sont fournies à l'**Annexe E**.

83. Un argument parfois invoqué aussi est que le fait de communiquer des données spécifiques sur un navire pourrait dévoiler des informations sensibles sur la capacité dudit navire, mais de tels arguments sont difficiles à admettre dans la mesure où la plupart des acteurs du secteur de la pêche connaissent très bien les capacités de leurs concurrents et qu'ils n'ont pas besoin d'une base de données comme celle du Fichier mondial pour obtenir ces informations.

84. Dans le cas des données à caractère personnel comme le nom et l'adresse du propriétaire et de l'armateur ou le nom du capitaine du navire, les lois sur la protection des données méritent un examen plus attentif:

- D'une manière générale, les données personnelles ne peuvent être traitées ou utilisées que dans les conditions et pour les fins spécifiées et acceptées au point de collecte;¹⁹
- L'objet de la collecte des données doit toujours être légitime, et l'assentiment des individus est généralement requis.
- Les exceptions à la règle du consentement sont généralement admises lorsque l'utilisation des données est conforme à la finalité de la collecte des informations ou à une finalité autre implicite - comme par exemple une obligation légale ou lorsque le traitement de l'information est nécessaire à la poursuite par l'organisme collecteur de ses intérêts légitimes.²⁰

85. Dans ce cadre général, les États ont l'obligation et, dans de nombreux cas, une obligation légale en droit international de trouver une solution pragmatique aux questions de protection des données.

86. Le défi que représentent l'élimination de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, la mise en place d'une gestion durable des pêcheries à l'échelle mondiale et

¹⁹ Directive 95/46/CE, Article 7; NZ Privacy Act, Section 6; Canadian Privacy Act, Section 7

²⁰ Directive 95/46/CE, Article 7

l'établissement durable d'une collaboration et d'une mutualisation des informations pour atteindre ces objectifs exige une approche positive et pragmatique.

87. La plupart des lois sur la protection des données dans le monde disposent simplement que les fichiers des navires de pêche (à l'échelle nationale comme internationale) sont recensés au titre d'un des objectifs légitimes de collecte même s'il y a aussi matière à argumenter qu'il s'agit là d'un objectif implicite. Il y a là peut-être aussi une obligation juridique découlant du droit international de la pêche.

88. La légitimité de l'objet est acquise, étant donné l'ampleur du problème posé par la pêche illicite, et la nature des obligations et engagements internationaux existants.

89. La solution passe par la volonté politique de créer à l'échelle mondiale un climat de transparence dans le secteur des pêcheries en remédiant aux lacunes actuelles en termes d'informations. En fournissant un libre accès à l'information dans le Fichier mondial, les États peuvent témoigner de leur volonté de transparence comme moyen d'éradiquer la pêche INN.

Proposition:

Par principe et pour atteindre les objectifs fondamentaux du Registre, qui a vocation à devenir un outil efficace de lutte contre la pêche illicite et à améliorer la transparence en ce qui concerne l'identité et les opérations des navires de pêche, l'accès aux informations stockées dans le Fichier mondial des navires devrait être aussi libre et ouvert que possible. Si des restrictions d'accès s'avèrent nécessaires, l'interface utilisateurs du Fichier mondial pourrait comporter une fonctionnalité permettant de limiter l'accès à certaines informations par catégories d'utilisateurs, conformément aux orientations et règles fixées par les États membres.

Section 6 – Aspects juridiques, et faut-il envisager un futur instrument juridique contraignant pour le Fichier mondial ?

90. La Consultation d'experts sur le Fichier mondial a examiné un certain nombre de questions juridiques importantes pour l'établissement du registre. Chacun des aspects traités intéresse la présente Consultation technique et fait l'objet d'un résumé succinct présenté à l'Annexe F:²¹

- distinction entre *Fichier* et *Registre*
- mandat de la FAO pour l'établissement d'un fichier mondial
- valeur du régime juridique actuel pour un registre des navires de pêche - le registre des autorisations relatives aux navires en haute mer (HSVAR) de la FAO
- confidentialité
- neutralité et clauses de non-responsabilité.

91. La Consultation technique doit aussi se prononcer sur un autre aspect juridique, à savoir la nécessité de doter le Fichier mondial d'un fondement juridique (autre que l'Acte constitutif de la FAO) et si oui, de quelle nature ?

Faut-il fonder le Fichier mondial sur un instrument juridique, et si oui, de quelle nature ?

92. Pour faciliter l'examen de ces questions, un résumé des différentes options envisageables, préparé pour la Consultation d'experts, est rappelé ci-après.²²

93. En premier lieu, il conviendrait d'analyser les mérites respectifs des instruments juridiques existants sous l'angle des exigences du Fichier mondial, afin de déterminer l'instrument le mieux adapté:

- **La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer** (1982) ne fixe ni priorités ni procédure systématique pour l'échange de données entre les États et une quelconque organisation internationale. Il s'agit d'une convention-cadre établissant des principes juridiques larges.²³ Elle n'apparaît pas comme un instrument approprié pour définir des pouvoirs spécifiques pour l'exploitation du Fichier mondial.
- **L'Accord de 1995 sur les stocks de poissons** ne semble pas plus adapté. Même si cet Accord fournit des orientations précises sur le type de données sur les navires qui doivent être collectées et partagées, il a une portée juridique restreinte dans la mesure où ces dispositions visent uniquement les stocks chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs.

²¹ Pour une analyse plus complète de ces questions, diverses publications fournissent des informations utiles. G LuTJBen, Chapitre 4 de *Navigating Pacific Fisheries, The FAO Global Record of Fishing Vessels: Issues for Pacific Island States & the Forum Fisheries Agency*, 2009, Oceans Publications, ANCORS, University of Wollongong, disponible à l'adresse: http://www.ancors.uow.edu.au/images/publications/Navigating%20Pacific%20Fisheries%20Ebook/Chapter_4_Navigating_Pacific_Fisheries.pdf. Voir aussi G LuTJBen, *Current Legal Developments Food and Agriculture Organization*, *The International Journal of Marine and Coastal Law* 23 (2008) 761-767

²² Ibid, Appendix H, p. 37

²³ L'Article 119 sur la Conservation des ressources biologiques de la haute mer est celui qui se rapproche le plus du Fichier mondial proposé lorsqu'il dispose que « les données concernant la conservation des stocks de poisson sont diffusées et échangées régulièrement par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ».

- L'**Accord de conformité de la FAO** est peut-être l'instrument de droit positif le plus pertinent. Toutefois, comme le souligne l' **Annexe F**, malgré certains mérites, il présente des faiblesses qui devront être corrigées avant qu'il puisse servir de fondement juridique au Fichier mondial des navires.
 - Le problème de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée est loin de concerner uniquement la haute mer. Pour que le Fichier mondial soit un outil efficace couvrant toutes les formes de pêche illicite, il est indispensable d'élargir son champ d'application.
 - L'Accord de conformité prévoit une exemption pour les navires de pêche de moins de 24 mètres de longueur. Cette exemption rejoint les dispositions tout aussi problématiques de l'Article 94 de la Convention de 1982, établissant que les navires de « petite taille » ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée, notamment l'inscription au registre. Étant donné l'émergence de la pêche illicite comme phénomène mondial préoccupant et la mobilité croissante des navires de pêche de plus petite taille, ces dispositions empêcheraient le Fichier mondial d'atteindre ses objectifs déclarés et plus particulièrement d'être un outil pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN.
 - Bien que l'Article VI stipule les données obligatoires et discrétionnaires sur les navires de pêche qui doivent être communiquées à la FAO, la nature des données requises n'est pas adaptée à la pêche illicite, et le degré de conformité des États parties aux exigences décrites est variable.
 - L'Article VII de l'Accord de Conformité traite de la coopération avec les pays en développement mais il n'accorde qu'une attention superficielle à cette importante question. Or de nombreux États en développement continueront d'être dans l'impossibilité d'appliquer intégralement et efficacement les dispositions des instruments internationaux si la question de l'aide au développement ne reçoit pas une attention soutenue.
 - Enfin, la base de données HSVAR, à travers laquelle sont échangées les données sur les navires de pêche aux termes de l'Accord de conformité, n'est accessible qu'aux seuls États parties et ne se prête donc pas aux objectifs d'un fichier mondial.
- L'Article 42 du **Plan international d'action visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée** (PAI-INN) établit une série complète de données sur les navires et leurs propriétaires et pourrait, de ce fait, constituer un instrument adapté pour le Fichier mondial. Toutefois, certaines modifications seraient indispensables pour incorporer toutes les données spécifiques requises pour l'obtention d'un numéro unique d'identification du navire, et s'agissant d'un instrument juridique non contraignant, la conformité ne peut être imposée.
- L'**Accord sur les mesures du ressort de l'État du port** (qui n'est pas encore entré en vigueur) est aussi un instrument potentiel qui permettrait de conférer l'autorité spécifique nécessaire pour l'exploitation du Fichier mondial. Ses dispositions engagent les États parties, et il impose déjà aux navires de communiquer toute une série de données lorsqu'ils entrent dans un port étranger. Il présente l'avantage de s'appliquer à tous les navires mais

un amendement serait nécessaire pour imposer à tous les navires (dans les catégories prévues par le Fichier mondial) l'obtention d'un identifiant unique (UVI).

94. Dans l'ensemble, le PAI-INN est peut-être l'instrument le mieux adapté et le plus efficace. Certes il n'est pas contraignant, mais il a déjà bénéficié d'une forte adhésion et ses dispositions générales offrent un appui direct au concept du Fichier mondial. Des modifications seraient nécessaires pour définir un cadre spécifique pour le Fichier mondial, et le travail pourrait être poursuivi dans ce sens au sein de la FAO pour faciliter le processus.

95. En dehors du recours à un instrument existant, les autres options sont l'élaboration d'un instrument distinct et spécifique pour le Fichier mondial ou un système purement facultatif.

96. Un instrument juridique spécifique aurait l'avantage de fournir un cadre clair pour la communication des données et la portée du Fichier mondial, mais son caractère obligatoire pourrait freiner son adoption.

97. A l'inverse, si le choix est fait d'une participation strictement volontaire, le marché à travers ses divers mécanismes d'importation/exportation et d'autres contrôles régionaux pourrait exercer une pression suffisante pour inciter à la participation. Mais selon toute probabilité, ces incitations pourraient se limiter aux navires les plus grands, et l'objectif plus large, qui est de prendre en compte toutes les formes de pêche illicite, risquerait de ne pas être atteint.

98. Si l'option retenue est celle d'un instrument contraignant, le Fichier mondial pourrait commencer à l'élaborer sous la forme d'un code facultatif (assorti de directives d'application), avec l'objectif d'introduire l'instrument contraignant à l'issue d'un délai convenu.

99. S'agissant de déterminer jusqu'à quel point un instrument contraignant doit définir le Fichier mondial, l'objectif premier serait de rendre obligatoire l'identifiant unique du navire. Les types d'informations associées au navire qui devront être transmises au Fichier mondial pourraient être définis dans un deuxième temps.

100. De même, si un instrument existant comme le PAI-INN était jugé adapté et susceptible d'être amendé pour inclure le cadre du Fichier mondial, le Registre pourrait à aussi commencer sans attendre son développement sous la forme d'un code d'application facultative et le faire évoluer en temps utile pour l'incorporer dans l'instrument existant.

Proposition:

Le Fichier mondial devrait être lancé en tant qu'initiative d'application facultative, bien que des États membres se soient engagés par le biais du COFI à apporter le soutien politique et opérationnel nécessaire, à l'échelle nationale, régionale et internationale, pour assurer son succès.

Des études complémentaires devraient être réalisées en vue de l'établissement d'un instrument juridique contraignant prévoyant l'application d'un identifiant unique aux navires concernés ainsi que des exigences actuelles et futures détaillées sur les données à transmettre au Fichier mondial.

Section 7 – Besoins des pays en développement et opportunités

101. A sa vingt-huitième session, le COFI a appelé à tenir compte des besoins des pays en développement durant l'élaboration et l'établissement du Fichier mondial.

102. La Consultation d'experts avait précédemment reconnu et traité le fait que les États en développement auraient des besoins particuliers à satisfaire pour pouvoir contribuer au Fichier mondial et en bénéficier. Une assistance financière et technique dans le domaine du renforcement des capacités devrait être apportée sous une forme analogue au Fonds fiduciaire visé par l'Article 21 de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port. D'autres institutions spécialisées des Nations Unies et des organisations comme la Banque mondiale et le Programme des Nations Unies pour l'environnement devraient également consentir une aide financière et technique additionnelle aux États en développement.

103. L'Équipe chargée du projet de Fichier mondial a identifié des opportunités variées de renforcement des capacités en liaison avec les États en développement, parmi lesquelles:

- le développement de systèmes nationaux de registres des navires
- l'assistance dans le domaine des technologies
- l'appui à l'élaboration de cadres juridiques intégrés de suivi, contrôle et surveillance (SCS)
- la formation à l'utilisation du Fichier mondial et autres outils SCS parmi la panoplie d'outils intégrés de lutte contre la pêche INN et d'éducation des communautés locales.

104. Pour coordonner ces activités et réaliser ces objectifs, il est proposé d'affecter des ressources à l'unité de gestion du Fichier mondial afin qu'elle puisse recruter 2 spécialistes de la formation et du développement qui seraient chargés d'un programme global d'accompagnement tout au long de la mise en œuvre du Fichier mondial (Voir **Section 3**).

ANNEXES

Annexe 'A' - Portée

Type de navires à inclure

1. Définitions empruntées à l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port:
 - **Pêche:**
 - la recherche, l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou le prélèvement de poisson ou toute activité dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle aboutisse à l'attraction, la localisation, la capture, la prise ou le prélèvement de poisson.
 - **Navire:**
 - tout navire, vaisseau de quelque type que ce soit ou bateau utilisé ou équipé pour être utilisé, ou prévu pour être utilisé, pour la pêche ou pour des activités liées à la pêche.
 - **Activités liées à la pêche:**
 - toute opération de soutien, ou de préparation, aux fins de la pêche, y compris le débarquement, le conditionnement, la transformation, le transbordement ou le transport des poissons qui n'ont pas été précédemment débarqués dans un port, ainsi que l'apport de personnel et la fourniture de carburant, d'engins et d'autres provisions en mer.
2. Une lecture d'ensemble de ces définitions exclut clairement les navires utilisés uniquement pour le transport de poissons ou de produits dérivés dans un but commercial dès lors que le poisson a été préalablement débarqué et déchargé dans un port. En revanche, elles incluent les navires utilisés pour le transbordement ou le transport de poissons ou de produits dérivés n'ayant pas été débarqués et déchargés dans un port. Elles incluent également les « navires de ravitaillement » qui ravitaillent en mer d'autres navires de pêche en leur fournissant provisions, carburant et autres matériels.
3. La pêche INN en particulier est souvent facilitée par le recours au transbordement et au ravitaillement en mer: à cause de ces pratiques, il est en effet très difficile de suivre les mouvements des navires et de leurs prises lorsqu'ils sont engagés dans des activités illicites. L'incorporation des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement dans le Fichier mondial permettrait de disposer d'informations sur tous les navires impliqués dans des activités de pêche et de valider les données par des méthodes qui ne sont pas actuellement applicables.

Zones d'opération à inclure

4. Le Plan d'action international pour la gestion de la capacité de pêche, adopté en 1999, invitait les États et les Organismes régionaux de pêche à instaurer dans les meilleurs délais une gestion équitable et transparente de la capacité de pêche à l'échelle mondiale. A cet effet, le Plan demandait instamment aux États d'établir et de tenir des registres nationaux des navires de pêche qui soient appropriés et compatibles, et de collaborer avec la FAO en vue de l'élaboration d'un registre international des navires de pêche.
5. Le Plan d'action international sur la pêche illicite, adopté en 2001, encourage les États à établir et tenir des registres nationaux exhaustifs, avec des informations détaillées sur **tous** leurs navires de pêche. Les directives de mise en œuvre du PAI-INN notent à

leur tour que l'absence de fichier mondial des navires de pêche favorise incontestablement les occasions pour les navires impliqués dans la pêche illicite d'échapper à toute détection.

6. En 2005, la Déclaration ministérielle (Rome) sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée appelait à l'établissement d'un fichier mondial des navires de pêche incluant **tous** les navires de pêche.

7. En 2006, le rapport officiel de la High Seas Task Force proposait l'établissement via Internet d'une base de données, accessible au grand public, sur la flottille mondiale de pêche hauturière dans le but d'élaborer un catalogue d'informations objectives et impartiales sur les caractéristiques des navires de pêche en haute mer, leurs propriétaires actuels et passés, et leurs opérations.

8. A chaque fois, les signataires de ces appels avaient pris la mesure de l'ampleur et des effets de la pêche illicite, en même temps qu'ils reconnaissaient que ce phénomène existe dans les zones placées sous juridiction nationale comme en dehors de toute juridiction. Ils étaient également conscients de la nécessité de mettre en place une plateforme d'informations exhaustive pour aider les États côtiers et les États du port dans leur gestion des flottilles de pêche étrangères opérant de manière à la fois légale et illégale dans les zones soumises à leur juridiction.

9. Un registre exhaustif des navires de pêche autorisés à pêcher en haute mer serait en soi très précieux, mais il ne suffirait pas à lui seul à atteindre les objectifs poursuivis. Un registre incluant tous les navires (dans des catégories de taille définies) présente l'avantage d'offrir une vision complète du phénomène et de faciliter l'évaluation et la prise de décisions à partir d'informations plus sûres. Il reflèterait également la complexité de certaines zones d'opération et la nécessité de pouvoir disposer d'informations plus fiables et plus complètes.

10. Par ailleurs une tendance forte du marché concerne la certification des captures et la traçabilité à la fois des captures et des navires. Un fichier mondial fournirait un point de référence utile et simple pour valider les informations communiquées.

11. Étant donné que le Fichier mondial est conçu avant tout comme un outil destiné à combattre la pêche illicite et à améliorer la transparence, il pourrait manquer à son objectif si les zones d'opération auxquelles il s'applique sont restreintes.

Navires à inclure - en fonction de leur taille

12. L'immatriculation des navires de pêche et la tenue d'un registre exhaustif des navires de pêche sont des piliers essentiels d'une gestion efficace des pêcheries au niveau national. Elles sont aussi cruciales pour la collaboration au niveau régional et mondial, et la plupart des grands instruments internationaux visant la pêche qui ont été adoptés récemment reconnaissent leur importance. Pourtant, les données fiables et complètes sur les flottilles de pêche dans le monde ne sont pas aisément disponibles.

13. La plupart des pays disposent d'un registre ou d'un fichier des grands navires de pêche industrielle et des navires à passagers, mais très peu d'entre eux ont un fichier des petits navires de pêche. Compte tenu des préoccupations que suscitent la capacité de pêche, la surpêche, la pêche illicite, la conservation des ressources et le bien-être des communautés côtières, c'est là un domaine dans lequel d'importantes améliorations sont souhaitables.

14. Le tableau 2 présente une ventilation détaillée de la flottille mondiale en fonction de la longueur et de la jauge des navires et les classe dans les catégories proposées pour

l'établissement du Fichier mondial par l'étude indépendante.²⁴ Le tableau 3 pour sa part propose des éléments de réflexion autres, en se basant sur le nombre estimé de navires dans les différentes catégories par rapport aux critères de longueur et de puissance. A titre d'exemple, l'incorporation de tous les navires pontés avec moteur intégré aboutirait à un total d'environ 1,2 million de navires, mais de nombreux navires non pontés peuvent aussi présenter de l'intérêt dans le cadre du Fichier mondial.

Tableau 2					
Estimation du nombre de navires dans le monde					
	≥ 24m	≥ 18m / < 24m	≥ 12m / < 18m	< 12m	Total
≥ 100 TJB	126 400	32 000	1 600		160 000
≥ 50 TJB / < 100 TJB	25 600	83 200	19 200		128 000
≥ 10 TJB / < 50 TJB		62 400	274 000	53 200	389 600
< 10 TJB			48 000	3 274 400	3 322 400
Total	152 000	177 600	342 800	3 327 600	4 000 000

Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4
-------------	-------------	-------------	-------------

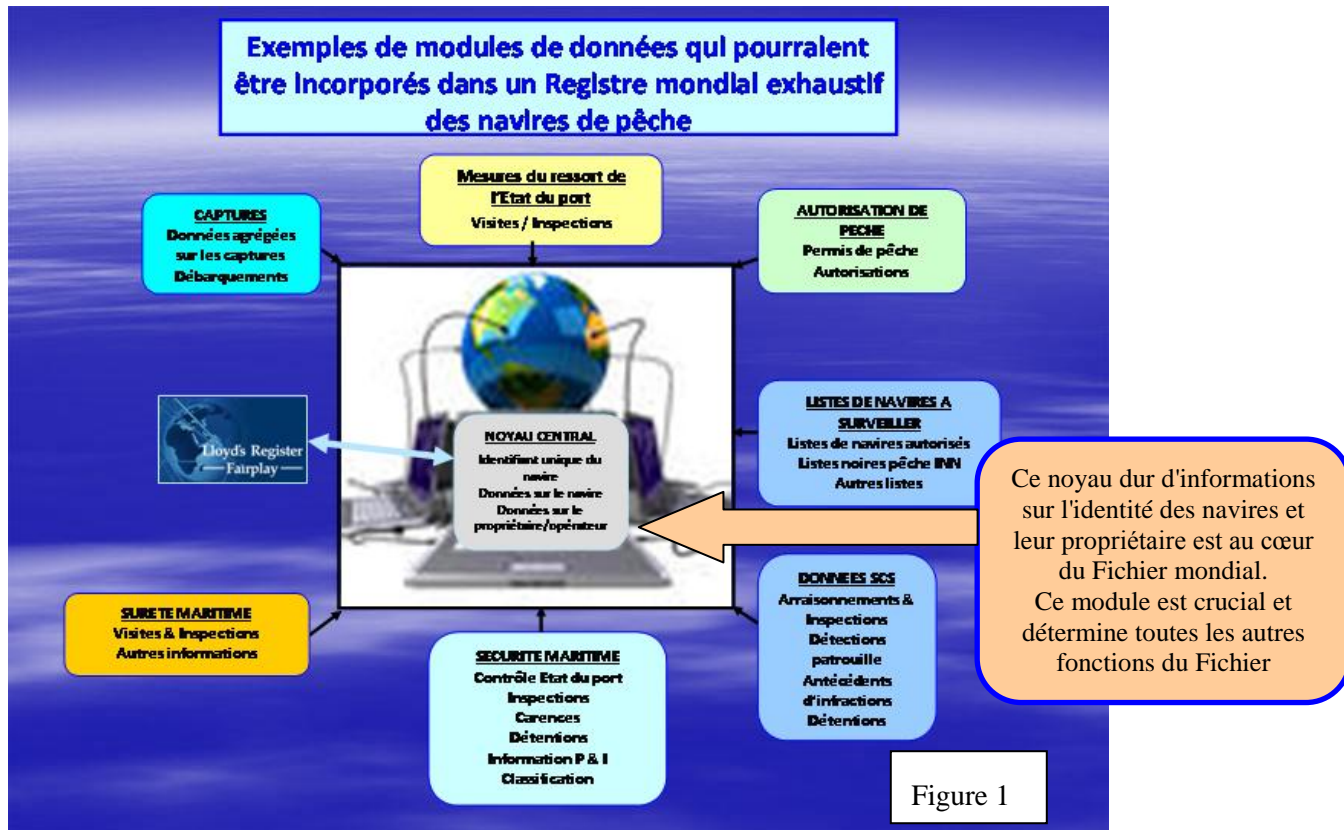
Tableau 3			
Classification en fonction de la puissance/ de la longueur²⁵			
Navires non motorisés			1 739 500
Navires non pontés équipés d'un moteur externe			1 324 600
Navires pontés équipés d'un moteur intégré			1 198 100
	≥ 24m		75 700
	≥ 12m mais < 24m		428 800
	< 12m		693 600
Total			4 262 200

Informations à inclure

15. La Figure 1 illustre le type de développement modulaire qui pourrait être réalisé ultérieurement dans le Fichier mondial. La liste n'est pas définitive, et d'autres modules à l'appui d'activités comme le commerce, la documentation des captures et l'éco-étiquetage pourraient aussi être envisagés.

²⁴ Les estimations présentées dans ces tableaux ont été préparées après analyse de la base de données FIGIS de la FAO et du Registre des navires de l'Union européenne. Malheureusement, la première représente un échantillon limité, et le second ne fournit pas nécessairement une classification représentative des navires après extrapolation à l'échelle de la flotte mondiale. Pour toutes ces raisons, le nombre de navires classés dans la Catégorie 1 concerne vraisemblablement la flotte mondiale. Le nombre de navires dans cette Catégorie 1 est sans doute sensiblement inférieur au chiffre ici indiqué, toutefois le nombre total de navires dans les Catégories 1-3 devrait s'avérer raisonnablement précis.

²⁵ Chiffres communiqués par la FAO sur la base des dernières estimations réalisées cette année pour évaluer la situation de la flotte mondiale pour la publication *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture*, SOFIA 2010.



16. La mise en œuvre d'un tel modèle s'étendrait nécessairement sur plusieurs années (voir Section 4 du présent rapport) en vue de permettre aux États d'introduire le concept dans leur système national sans difficulté majeure. L'accessibilité de l'information au public est une question à part, traitée à la Section 5.

17. Dans la mesure où il n'existe pas aujourd'hui de mécanisme mondial efficace d'échange d'informations, le Fichier mondial représente une occasion unique et précieuse, permettant aux États de remplir leurs obligations et leurs objectifs découlant de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port ainsi que d'honorer leur obligation de coopérer et de partager l'information en vertu d'autres instruments internationaux sur la pêche.

18. L'avantage ultime que présente l'utilisation du Fichier mondial pour accéder à ce type d'informations tient à l'intégrité sous-jacente des données d'identification du navire qui sera garantie par l'identifiant unique du navire (UVI) (décrit à la Section 2).

19. Le tableau ci-dessous consolide toutes les données requises par les principaux instruments internationaux et les rapporte à l'ensemble de données requis pour obtenir un numéro OMI et, pour finir, aux données envisagées pour le Fichier mondial.

Tableau 4
Données actuellement exigées /Données proposées pour le Fichier mondial

Donnée individuelle	Accord de conformité (HSVAR)	Accord sur les stocks de poissons	Accord sur les mesures de l'État du port	PAI-INN	Numéro OMI	Fichier mondial proposé
Caractéristiques navire						
UVI Fichier mondial			X			X
Nom du navire	X		X	X	X	X
Noms antérieurs	X			X	X	X

Tableau 4
Données actuellement exigées /Données proposées pour le Fichier mondial

Donnée individuelle	Accord de conformité (HSVAR)	Accord sur les stocks de poissons	Accord sur les mesures de l'État du port	PAI-INN	Numéro OMI	Fichier mondial proposé
(Certificat) No d'immatriculation	X		X		X	X
État du pavillon	X	X	X		X	X
Numéro d'identification de l'État du pavillon					X	X
Pavillons antérieurs	X				X	X
Pavillon parallèle (le cas échéant)					X	X
Port d'immatriculation	X	X			X	X
Indicatif international de signaux radio (IRCS)	X	X	X		X	X
Lieu de construction (chantier naval, pays)	X				X	X
Année de construction	X	X			X	X
Constructeur du navire (Nom & nationalité)					X	X
Matériau de construction		X				X
Type de navire	X	X	X		X	X
Engin principal de pêche						X
Engin secondaire (le cas échéant)						X
Longueur (unités, type)	X	X	X	X	X	X
Creux sur quille	X		X	X	X	X
Largeur hors membres	X		X	X	X	X
Tirant d'eau			X	X		X
Jauge (type TJB, , etc.)	X	X		X	X	X
Puissance moteur (unités KW, HP, etc.)	X	X			X	X
External ID		X	X			X
Nom/ID ORGP(le cas échéant)			X			X
Coque nue/affrètement coque nue					X	X
Indicatif MMSI					X	XXX
Port en lourd					X	XXX
Jauge nette					X	XXX
Coordonnées du propriétaire véritable des navires dans le registre « Parallel-in »					X	XXX
Coordonnées du propriétaire véritable des navires dans le registre « Parallel-out »					X	XXX
Date d'inscription au registre de l'État du pavillon					X	XXX
Date de radiation du registre (par l'État du pavillon antérieur, le cas échéant)					X	XXX
Type de stockage						XX
Capacité de cale de poissons (unités de capacité)		X				XX

Tableau 4						
Données actuellement exigées /Données proposées pour le Fichier mondial						
Donnée individuelle	Accord de conformité (HSVAR)	Accord sur les stocks de poissons	Accord sur les mesures de l'État du port	PAI-INN	Numéro OMI	Fichier mondial proposé
Méthode de stockage du poisson		X				XX
Type d'équipement de réfrigération (le cas échéant)						XX
Techniques de pêche	X	X				XX
Coordonnées du navire			X			XX
Photo en couleurs du navire				X		XX
Propriétaire/opérateur						
Société mère du propriétaire inscrit					X	XX
Date et pays d'enregistrement de la société						XX
Nom du propriétaire(inscrit)	X		X	X	X	X
Adresse du propriétaire (inscrit)	X			X	X	X
Nom(s) des propriétaires précédents (le cas échéant)				X		X
Nom de l'opérateur	X			X	X	X
Adresse de l'opérateur	X			X	X	X
Nom et nationalité du capitaine du navire			X			X
Nom, adresse et nationalité du gestionnaire du navire					X	X
Patron de pêche (Nom)						X
Patron de pêche (Nationalité)						X
Équipage (Nombre/Nationalité)		X				XX
Autorisation de pêche						
ID Autorisation(s) de pêche			X			XX
Autorité(s) ayant délivré l'autorisation de pêche			X			XX
Validité de chaque autorisation de pêche			X			XX
Espèces visées par l'autorisation			X			XX
Zone (s) visée(s) par l'autorisation			X			XX
Engin(s) visés par l'autorisation			X			XX
Transbordement						
ID(s) Autorisation de transbordement			X			XX
Autorité(s) ayant visé l'autorisation de transbordement			X			XX
Validité de chaque autorisation de transbordement			X			XX
SSN						
Type de SSN			X			XX
Numéro de SSN			X			XX
Autorité SSN			X			XX
Conformité						

Tableau 4
Données actuellement exigées /Données proposées pour le Fichier mondial

Donnée individuelle	Accord de conformité (HSVAR)	Accord sur les stocks de poissons	Accord sur les mesures de l'État du port	PAI-INN	Numéro OMI	Fichier mondial proposé
Antécédents de non-conformité				X		XXX

Légende

Données à communiquer préalablement à la délivrance d'un UVI	X
Données à communiquer dans le délai de 2 ans à compter de la mise en place du Fichier mondial (1 janvier 2011)	XX
Données à communiquer dans le délai de 5 ans à compter de la mise en place du Fichier mondial (1 janvier 2011)	XXX

Annexe 'B' - Identifiant unique du navire - UVI

1. Une étude indépendante récente sur l'efficacité présumée du nouvel Accord sur les mesures du ressort de l'État du port²⁶ a analysé les problèmes posés par l'absence d'un identifiant mondial unique des navires et leurs conséquences. Concernant l'importance de l'UVI, l'étude a noté que « *De nombreux navires de pêche n'ont pas d'identifiants uniques, ce qui permet aux opérateurs de navires impliqués dans la pêche INN de masquer leur identité en rebaptisant leurs navires ou en changeant d'indicatif international de signaux radio ou de pavillon ... En l'absence de fichier mondial des navires et de l'utilisation obligatoire de numéros OMI, ou d'un système analogue, les opérateurs illégaux continueront d'échapper aisément à toute détection.* »

2. Le seul identifiant unique applicable à l'échelle mondiale est le numéro de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce système est administré par IHS-Fairplay (IHS-F) – ex-Lloyd's Register-Fairplay – pour le compte de l'OMI pour les navires marchands (supérieurs à) > 100 tonnes de jauge brute (TJB), comme le requiert la Convention SOLAS:²⁷

- IHS-F est la seule autorité responsable de l'attribution et de la validation des numéros OMI.
- Le système de numérotation consiste en un numéro unique à sept chiffres.
- Des numéros de navire OMI sont attribués aux navires marchands à propulsion de 100 TJB et plus, avec certaines exceptions. La plus notable est l'exclusion des navires de pêche,²⁸ toutefois, en dépit de cet état de fait, plus de 23.500 navires de pêche ont des numéros OMI.
- Une fois délivré, le numéro OMI est inscrit sur les Certificats de navires répertoriés au titre de la Règle I/12 de la Convention SOLAS et doit être marqué de manière permanente et visible sur le navire.
- Le numéro OMI, une fois délivré, ne peut en aucun cas être réattribué à un autre navire.

3. La Convention SOLAS excluant les navires de pêche, un accord adapté a été recherché pour tenir compte du caractère particulier de ces navires. En 1977, la Convention internationale sur la sécurité des navires de pêche a été adoptée à l'issue de la conférence qui s'est tenue à Torremolinos, Espagne. Cette Convention dite de Torremolinos était la toute première convention internationale visant la sécurité sur les navires de pêche.

- La sécurité des navires de pêche a été un sujet de préoccupation de l'OMI depuis sa création, mais les différences importantes de conception et d'opération entre les navires de pêche et les autres types de navires ont toujours été un obstacle majeur à leur inclusion dans les Conventions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur les lignes de charge.

²⁶ von Kistowski K, Flothmann S, Album G, Dolan E, Fabra A, Lee E, Marrero M, Meere F, Sack K. (2010), Port State Performance: Putting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on the Radar, p. 42, préparé pour The Pew Charitable Trusts et publié en ligne le 25 mai 2010, disponible à : http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/Port%20State%20Performance%20report.pdf?n=6316

²⁷ SOLAS – Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974.

²⁸ Un 'navire de pêche' aux fins de la Convention SOLAS désigne un navire utilisé pour capturer du poisson. Cette définition n'inclut pas les navires de transport frigorifique et les navires de ravitaillement.

- Alors que d'autres navires chargent leur cargaison dans un port, les navires de pêche partent à vide et chargent leur cargaison en mer. Dans les années 1980, il est apparu clairement que la Convention de Torremolinos de 1977 n'entrerait pas en vigueur, pour des raisons techniques principalement, et l'OMI a décidé d'y remédier en lui substituant un Protocole.
 - Le Protocole de Torremolinos n'est pas encore entré en vigueur, et les négociations se poursuivent pour résoudre les points encore en suspens.
4. IHS-F exige une série de données spécifiques sur le navire pour la délivrance d'un numéro OMI. Ces données sont importantes car elles recouvrent des points de référence spécifiques qui peuvent être utilisés pour vérifier l'identité d'un navire indépendamment de tout changement éventuel d'apparence. Cet ensemble de données est solidement établi pour les navires pouvant se voir attribuer un numéro OMI, mais les négociations avec HIS-F se poursuivent pour voir si un ensemble de données plus restreint ne conviendrait pas mieux pour les navires plus petits (navires < 100 TJB/24m):
- Le **Tableau 5** recense les données initiales exigées par HIS-F pour la délivrance d'un numéro OMI, tandis que le **Tableau 6** dresse la liste des informations supplémentaires à communiquer dans le délai de 5 ans après l'établissement du Fichier mondial. Ce délai est une concession accordée au Fichier mondial par IHS-F pour donner le temps aux États du pavillon et aux propriétaires de navires de mettre à jour leurs propres fichiers.

Tableau 5	
Données initiales requises par IHS-F pour la délivrance d'un numéro de navire OMI	
<ul style="list-style-type: none"> • Propriétaire inscrit • État du pavillon • Nom du navire de pêche • Numéro d'immatriculation (No. de pêche) • Noms précédents du navire • Port d'immatriculation • Adresse du ou des propriétaires • Pavillon(s) précédents (le cas échéant) • Indicatif international de signaux radio • Lieu et date de construction • Type de navire 	<ul style="list-style-type: none"> • Longueur • Creux sur quille • Longueur hors membres • JB Registre • TJB • Puissance moteur principal ou moteurs • Constructeur du navire • Nationalité du constructeur • Pavillon parallèle (le cas échéant) • Exploitant commercial (le cas échéant: affréteur)

Tableau 6	
Données supplémentaires exigées par IHS-F pour la délivrance d'un numéro OMI (dans un délai de 5 ans)	
<ul style="list-style-type: none"> • Société mère du propriétaire inscrit • Gestionnaire du navire • Affréteur coque nue • Indicatif MMSI • Numéro d'identification de l'État du pavillon (No. officiel) • Jauge nette 	<ul style="list-style-type: none"> • Port en lourd • Coordonnées du propriétaire véritable des navires dans le registre « Parallel-in » • Coordonnées du propriétaire véritable des navires dans le registre « Parallel-out » • Date d'inscription au Registre de l'État du pavillon • Date de radiation du registre (par l'État du pavillon antérieur, le cas échéant)

Avantages et inconvénients des 4 options possibles pour l'identifiant unique:

5. La **première option** est d'élargir le système de numérotation d'HIS-F (OMI) pour couvrir tous les navires dans le Fichier mondial. Une telle extension impliquerait le soutien d'IHS-F mais les discussions préliminaires suggèrent que cela est faisable.

5.1. Parmi les avantages de l'Option 1:

- Le système de numérotation de l'OMI:
 - est mondial et délivre des identifiants uniques et permanents,
 - a fait la preuve de son efficacité s'agissant de tracer et de reconstituer l'historique d'un navire après de multiples changements de pavillon et de propriétaire;
 - fait autorité dans l'ensemble du secteur maritime en tant que système de numérotation.
 - bien que n'étant pas obligatoire, inclut déjà environ 23.500 navires de pêche \geq 100 TJB ainsi que des navires $<$ 100 TJB; et
 - est administré par une entité unique dotée de procédures de contrôle et de vérification qui garantissent la qualité des données. IHS-F a développé une structure et un système de notification mondial permettant de vérifier et de recouper les données sur les navires qui serait difficile et coûteux à reproduire.
- Les données sur les navires peuvent être téléchargées dans le Fichier mondial à partir d'une source unique, évitant ainsi de devoir prévoir des transferts périodiques de données avec toutes les administrations de tous les États du pavillon. Les États du pavillon et les propriétaires des navires travailleront directement avec IHS-F pour maintenir l'intégrité des données relatives à leurs navires.
- IHS-F est en mesure de proposer un système simple et cohérent qui s'appuierait sur les 23.500 fichiers déjà existants pour les navires de pêche et qui s'intégrerait aisément dans le dispositif mondial en place pour les navires marchands et autres initiatives maritimes.

5.2. Parmi les difficultés à surmonter pour appliquer l'Option 1:

- la nécessité de négocier un accord spécifique avec HIS-F, en particulier concernant l'utilisation des données et le coût de traitement des données;

- le fait qu'il sera sans doute nécessaire d'apporter certaines modifications au système de numérotation OMI pour une portion de la flottille de pêche; et
- les données exigées actuellement pour la délivrance d'un numéro OMI sont à la portée des navires de grande taille mais devront peut-être être aménagées pour les navires plus petits.

6. La **seconde option** est d'attribuer un numéro OMI à tous les navires de pêche \geq 100 tonnes de jauge brute (TJB) et de développer un système distinct d'UVI pour les navires plus petits sur la base de blocs de code attribués de manière centralisée (c'est-à-dire des blocs de numéros délivrés à des intermédiaires comme l'administration de l'État du pavillon, pour qu'elle les répartisse.

6.1. Parmi les avantages de l'Option 2:

- Cette option est facile à mettre en œuvre pour les navires de pêche \geq 100 TJB en utilisant le système actuel de numéros OMI administré par IHS-F; et
- le nouveau système de numérotation qui serait élaboré pour les navires plus petits reposerait sur des blocs de code attribués et gérés de manière centralisée, de sorte que des contrôles et vérifications pourraient être exercés, contribuant ainsi à l'intégrité du dispositif.

6.2. Parmi les difficultés à surmonter pour appliquer l'Option 2:

- la capacité nationale de surveillance de la flottille de pêche aurait une incidence directe sur la qualité des UVI;
- le dispositif serait administré par les États du pavillon avec un risque d'amointrissement de sa cohérence et de son intégrité au niveau mondial par opposition à un système centralisé;
- le Fichier mondial reposerait sur deux systèmes d'UVI par opposition au système unique proposé dans l'Option 1, d'où une gestion plus complexe et une intégration des données plus malaisée;
- la délivrance de blocs de numéros par opposition à des numéros individuels attribués par une source centrale implique une double administration, avec un risque potentiel de confusion et d'erreurs;
- les données sur les navires requises pour le nouveau système d'UVI devraient être collectées auprès de multiples États du pavillon par opposition à une source unique, entraînant ainsi une augmentation des coûts et de la charge de maintenance des données pour le Fichier mondial; et
- il faudrait établir un système mondial de validation, semblable à celui d'IHS-F, pour le nouveau système d'UVI pour garantir son intégrité dans la durée. Un tel système serait très coûteux à développer comme à maintenir.

7. La **troisième option** propose l'attribution de numéros OMI aux navires de pêche \geq 100 TJB et la mise en place d'un système séparé d'UVI reposant sur des numéros nationaux d'immatriculation normalisés pour les navires de pêche $<$ 100 TJB.

7.1. L'Option 3 présente moins d'avantages mais comme l'Option 2:

- elle est facile à mettre en œuvre pour les navires de pêche \geq 100 TJB en utilisant le système actuel de numéros OMI administré par IHS-F.

7.2. Parmi les difficultés à surmonter pour appliquer l'Option 3:

- les systèmes actuels d'immatriculation des États du pavillon auraient besoin d'être modifiés dans un souci d'uniformité, ce qui ne manquerait pas de perturber les arrangements existants;
- le nouveau système d'UVI serait administré par les États du pavillon, entraînant ainsi une charge accrue pour eux et un risque potentiel d'amointrissement de la cohérence et de l'intégrité du dispositif par rapport à un système centralisé;
- le nouveau système d'UVI serait privé de mécanismes efficaces d'audit, de contrôle et de vérification. La création de tels mécanismes ferait double emploi avec l'infrastructure déjà mise en place par IHS-F et serait très coûteuse à développer comme à maintenir;
- les données sur les navires requises pour le nouveau système d'UVI devraient être collectées auprès de multiples États du pavillon par opposition à une source unique, entraînant ainsi une augmentation des coûts et de la charge de maintenance des données pour le Fichier mondial;
- le Fichier mondial reposerait sur deux systèmes d'UVI par opposition au système unique proposé dans l'Option 1, d'où une gestion plus complexe et une intégration des données plus malaisée; et
- l'Option 3 repose par ailleurs sur une série de postulats qui ne sont pas nécessairement corrects, notamment:
 - que tous les registres nationaux de navires attribuent un identifiant permanent et unique sous une forme quelconque;
 - que la structure de tous ces différents identifiants nationaux peut être normalisée pour constituer la base d'un identifiant unique du navire au niveau mondial;
 - que les données et les identifiants peuvent être fournis sous forme numérique;
 - que les autorités nationales ayant délivré l'identifiant initial seront aussi responsables de l'actualisation des attributs du navire et de la mise à jour des données dans le Fichier mondial;
 - que tous les navires de pêche visés par le Fichier mondial sont enregistrés auprès du système d'immatriculation des navires de pêche de l'État dont ils relèvent; et
 - que tous les États participants ont la capacité de développer et de maintenir un système national de délivrance d'UVI aux navires de pêche.

8. La **quatrième option** propose un nouveau système d'UVI pour tous les navires de pêche sans exception, indépendamment de leur tonnage, dispositif librement inspiré de la norme ISO 10087 (ou d'une norme équivalente mondialement reconnue) et administré par une ou plusieurs entités centrales.

8.1. Parmi les avantages de l'Option 4:

- sa très grande souplesse puisqu'elle vise l'élaboration d'un système d'UVI entièrement nouveau pour intégrer tous les navires sans exception dans le Fichier mondial, sous la forme d'un fichier unique;

- les identifiants uniques seraient délivrés et gérés de manière centralisée, avec les mécanismes d'audit et de contrôle appropriés en place; et
- la gestion du système pourrait être confiée à l'unité de gestion du Fichier mondial, ce qui permettrait d'éviter les coûts d'acquisition des données auprès d'un prestataire externe comme IHS-Fairplay.

8.2. Parmi les difficultés à surmonter pour appliquer l'Option 4:

- un nouveau système d'UVI aurait besoin d'être développé et mis en oeuvre, ce qui implique des coûts à la fois de développement et de mise en oeuvre;
- une structure de gestion et de vérification (analogue à celle utilisée par IHS-F) aurait besoin d'être élaborée, mise en place et maintenue. Les coûts associés à ce processus seraient très largement supérieurs aux économies réalisées grâce à la gestion en interne du dispositif. Par ailleurs, la probabilité de réussir à mettre en place un réseau mondial de vérification comparable à celui d'IHS-F est faible.
- un nouveau système d'UVI ferait double emploi pour les 23.500 navires qui disposent déjà d'un numéro OMI, obligeant les propriétaires de ces navires à soumettre à nouveau une demande d'attribution d'UVI au nouveau dispositif.

9. Les données sur les navires qui devront être soumises par les propriétaires dans le cadre de l'Option 4 seront vraisemblablement les mêmes que celles requises par HIS-F au titre de l'Option 1 (ou de chacune des autres options), et de ce point de vue, l'Option 4 ne change rien.

10. Il est à noter par ailleurs que la Réunion conjointe des ORGP thonières a décidé en 2009 (Kobe 2, Saint Sébastien, Espagne) que tous les navires de pêche autorisés devraient être munis d'un identifiant unique et que le numéro OMI était la norme appropriée.

11. En 2010, pour appuyer l'initiative des ORGP thonières, l'International Seafood Sustainability Foundation (ISSF) a adopté une mesure de conservation (10-01) encourageant les acteurs de la filière à ne pas vendre ni acheter du thon provenant de navires dépourvus de l'identifiant unique OMI délivré par IHS-F d'ici le 31 mai 2011, dès lors que le navire est soumis à cette règle et que sa taille le soumet aux exigences des ORGP en matière d'immatriculation des navires.²⁹

12. Les efforts déployés par la Réunion conjointe des ORGP thonières et la résolution adoptée par l'ISSF prennent acte du fait qu'un système d'identifiants uniques des navires de pêche ne peut être efficace si les numéros sont falsifiés et si la base de données n'est pas fiable. Ils reconnaissent la nécessité d'un ensemble exhaustif de données comme celui sur lequel reposent les numéros OMI, de sorte que les procédures de validation en place puissent garantir l'exactitude des données contenues dans la base.

²⁹ Le texte intégral de la Résolution peut être consulté à:
<http://www.iss-foundation.org/FileContents.phx?fileid=08111e02-4c33-4ed0-9669-33078b36e91c>

Annexe 'B-1' – Proposition d'IHS-F à la FAO pour le développement et la maintenance du Système mondial d'identifiants uniques (UVI) des navires de pêche

Proposition

1. La présente proposition vise uniquement la Phase 1 du plan de mise en oeuvre présenté, soit les 2 premières années du projet. Les Phases 2 et 3 feront l'objet d'un examen et d'estimations ultérieures, à la lumière de l'expérience acquise durant la Phase 1. Chaque phase devra être faire l'objet d'une affectation de ressources initiale, et au fur et à mesure de l'avancement du projet, les ressources nécessaires à l'exécution des phases suivantes pourront être estimées.
2. Les estimations sont basées sur les coûts informatiques correspondant à l'utilisation des outils informatiques de rapprochement mais l'expérience montre qu'une part importante de saisie manuelle sera aussi nécessaire pour finaliser l'identification des navires. Les personnels et l'infrastructure seront disponibles mais le nombre de personnes dédiées nécessaires pour mener à bien cette tâche est estimé à 6-8. Des coûts additionnels de formation et de gestion sont aussi à prévoir.
3. Le coût estimatif pour les deux premières années (Phase 1) s'élève à 520.000 USD par an.
4. Les données à valeur ajoutée sur les navires seront communiquées par IHS-F au Fichier mondial selon une périodicité convenue d'un commun accord, sans frais.
5. Le public aura libre accès à la base de données uniquement dans le Fichier mondial. Les données sur les navires pourront être consultées en mode *lecture* seulement pour préserver l'intégrité de la source unique du système de numérotation OMI.

Corollaires

6. Échange de données:
 - Des formats fixes de données et un protocole d'échange des données avec les États du pavillon et les ORGP sont une obligation (Tableaux 3 et 4 de l'Annexe 'B' - Section 2 du Rapport technique). Un accord devra être trouvé sur les normes à utiliser, en particulier pour les unités de mesure et la langue (anglais uniquement); et
 - Aucun numéro OMI ne sera délivré à des propriétaires individuels. Les numéros OMI seront délivrés uniquement à travers l'échange de données avec les États du pavillon et les ORGP. Cette procédure est différente de celle actuellement utilisée par le Système de numérotation OMI, mais c'est sur cette base qu'IHS-F est prêt à étendre le dispositif actuel aux administrations de l'État du pavillon (ex. yachts >100 TJB). Cette disposition présente l'avantage de réduire considérablement les coûts de traitement des demandes.
7. Diffusion des données:
 - Aucune obligation de diffusion des données à des tiers.
8. Droits de propriété intellectuelle (PI):
 - IHS-F a le droit de publier les données dans ses produits commerciaux;
 - IHS-F conserve la propriété intellectuelle des numéros OMI du propriétaire inscrit et de la société; et
 - Accord sur l'accès au Fichier mondial, et sa communication aux autorités responsables de la réglementation.

9. Résiliation

- Résiliation de l'Accord avec un préavis convenu; et
- IHS-F et la FAO restent tous deux propriétaires de la base de données après résiliation de l'Accord.

Note: Cette proposition doit encore faire l'objet de négociations mais elle est soumise à la Consultation technique dans sa version actuelle qui reflète la position d'IHS-F à l'issue des discussions avec l'Équipe chargée du projet.

Annexe 'C' - Hébergement (ou développement), gestion et financement

1. Au niveau opérationnel, il est proposé que le Fichier mondial soit administré par une unité de gestion, les services spécialisés relatifs à la base de données étant fournis soit par une unité technique associée, soit par un prestataire externe spécialisé. Les contributions des parties prenantes tout au long du processus transiteraient par le COFI.

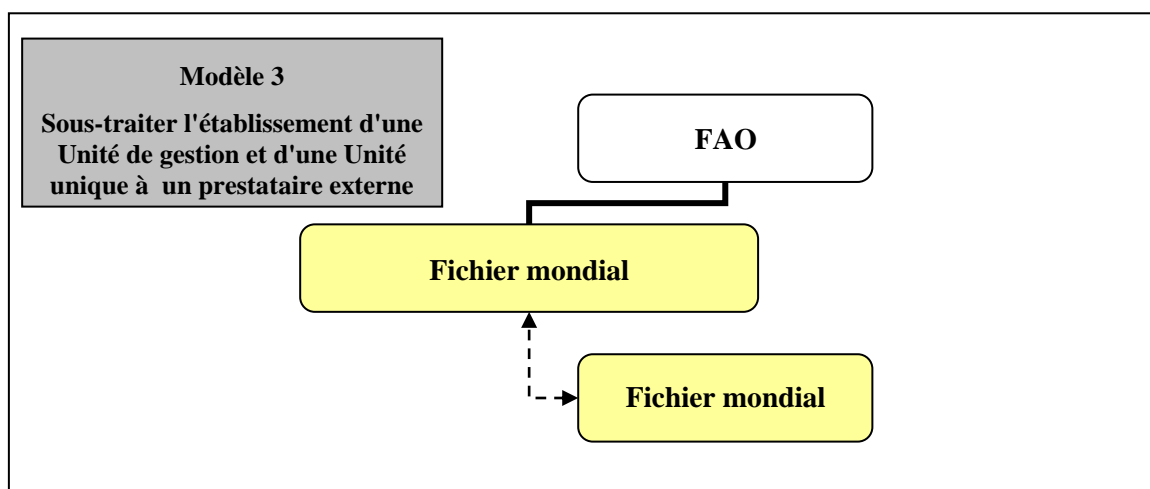
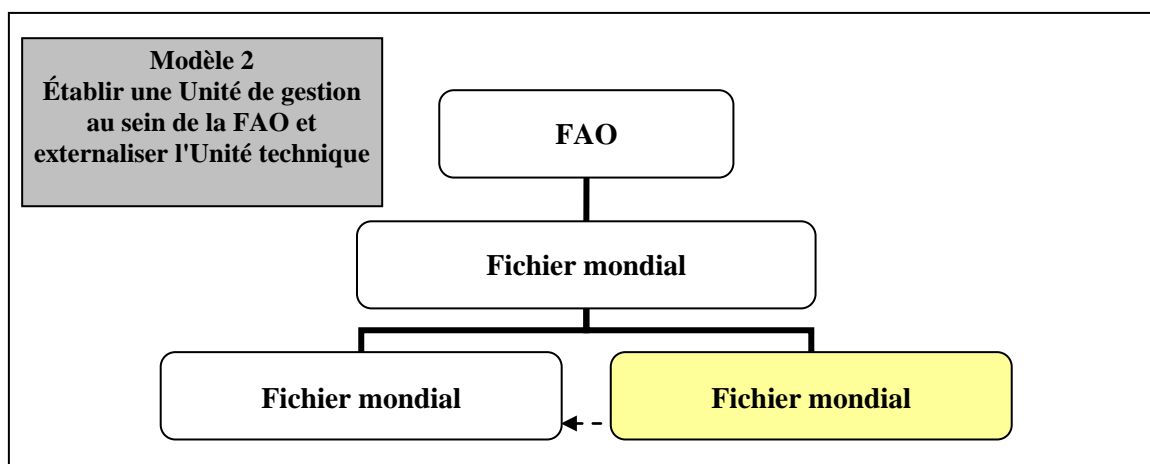
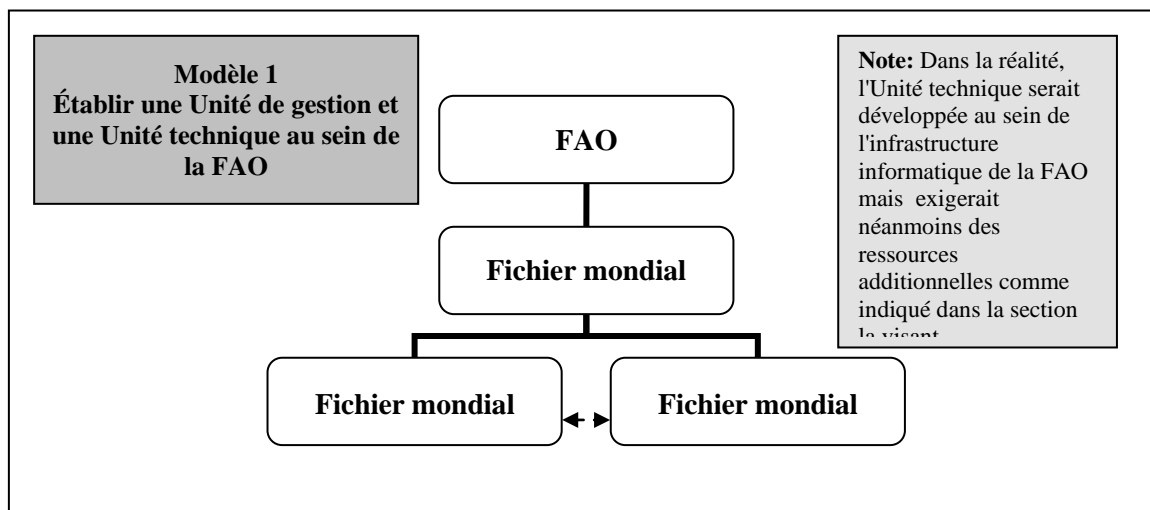
2. L'unité de gestion proposée serait responsable des tâches d'administration quotidienne pour le compte du Fichier mondial. Elle aurait pour principales fonctions:

- de conduire les activités ordinaires du Fichier mondial;
- de conclure des accords avec les prestataires externes de services et de négocier les modalités d'accès et d'utilisation du système d'information;
- de gérer la croissance et le développement futur du Fichier mondial conformément au plan de développement approuvé;
- de planifier, d'exécuter et de gérer les projets de renforcement des capacités en accord avec les États membres et d'autres parties prenantes au projet;
- de faciliter l'échange d'informations, de préparer des synthèses et statistiques sur les informations communiquées par le biais du Fichier mondial et de préparer les rapports demandés;
- de fournir à l'unité technique toute instruction appropriée et, le cas échéant, de gérer la relation avec l'unité technique dans le cadre d'un contrat de service;
- de gérer toutes les relations extérieures pour assurer le bon fonctionnement du Fichier mondial;
- de traiter les plaintes visant les services fournis par le Fichier mondial et de veiller à un suivi effectif et efficace;
- d'élaborer et de gérer le budget annuel;
- de préparer un rapport annuel détaillé sur ses activités (y compris celles de l'unité technique) à l'intention des parties prenantes et des utilisateurs du Fichier mondial; et
- de réaliser toute autre tâche jugée nécessaire pour assurer le bon fonctionnement du Fichier mondial.

3. L'unité technique proposée, qui serait placée sous l'autorité de l'unité de gestion (soit directement soit par le biais d'un contrat de service), serait chargée des opérations techniques et de la maintenance de la base de données du Fichier mondial. Elle aurait pour principales fonctions:

- l'exploitation technique du système informatique et de la base de données du Fichier mondial;
- le développement du système d'information et la gestion de la base de données de sorte que son potentiel de développement soit pleinement réalisé, conformément au plan;
- l'élaboration et la maintenance des normes techniques appropriées pour garantir des services d'information de qualité à la fois aux sources d'information et aux utilisateurs du Fichier mondial;
- le suivi et, si nécessaire, l'amélioration de la qualité du système en continu; et
- la préparation à l'intention de l'unité de gestion d'un rapport annuel détaillé sur ses activités.

4. Les trois modèles de structure envisagés pour le Fichier mondial sont illustrés par les schémas ci-après:



5. Deux options ont été analysées en vue d'identifier des prestataires externes spécialisés, susceptibles de fournir des services de bases de données au Fichier mondial.

6. **D'abord**, des contacts ont été pris avec l'équipe de gestion de la base de données EQUASIS³⁰ qui est gérée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) à Lisbonne.

- EQUASIS offre un système d'information qui compile des données relatives à la sécurité des navires marchands auprès de sources à la fois publiques et privées et qui les met à disposition sur Internet dans le but de promouvoir l'échange de données non biaisées et la transparence dans le transport maritime, permettant ainsi à des acteurs du transport maritime d'être mieux informés sur la performance des navires et des organisations maritimes avec lesquels ils sont en relation.

7. Le modèle de la base de données EQUASIS mérite l'attention parce qu'il met en lumière des critères appelés à devenir des caractéristiques importantes du Fichier mondial.

- Il a une portée mondiale et collecte les informations auprès d'un large éventail de sources mondiales.
- Son noyau de données d'identification des navires repose sur le système de numéros OMI d'IHS-F qui est au coeur de tous les modules d'informations associés.
- Le noyau central de données d'identification des navires est entièrement alimenté par IHS-F, ce qui garantit un ensemble de données fiables et largement exactes.
- Les modules d'information sont reliés par l'identifiant unique du navire, de sorte qu'une seule recherche sur un navire donné fournit une vue complète sur ce navire ainsi que des liens avec des associations plus larges, par exemple une liste des autres navires de la même flottille.
- Les paramètres de recherche sont soigneusement contrôlés de sorte que les données ne peuvent être téléchargées et utilisées à des fins commerciales. C'est ainsi par exemple que la recherche ne peut porter que sur un navire individuel et non pas une flottille, même s'il est possible en faisant une recherche sur le propriétaire du navire, et si d'autres navires sont associés à ce propriétaire, d'avoir accès à tous les autres navires. L'idée en l'occurrence est que l'information pertinente soit accessible sans pour autant exposer la base de données à une exploitation commerciale non justifiée.

8. Dans un premier temps, l'Équipe chargée du projet de Fichier mondial a souhaité réaliser une expérience pilote en utilisant les données sur les navires figurant sur la liste des navires autorisés de la Réunion conjointe des ORGP thonières et en affichant les résultats sur EQUASIS. Les ORGP thonières étaient disposées à participer au projet jusqu'au moment où elles ont pris conscience du fait que le développement de leur côté prendrait plus de temps que prévu initialement et qu'elles ne seraient donc pas en mesure de participer.

9. Par la suite, la direction d'EQUASIS a fait savoir que le Fichier mondial proposé excéderait son propre mandat qui est lié à la sécurité maritime et que, pour cette raison, il ne lui était pas possible d'héberger la base de données du Fichier mondial. Elle a toutefois laissé la porte ouverte à de nouvelles discussions.

³⁰ EQUASIS est une organisation à but non lucratif financée par le Royaume Uni, la France, l'Espagne, la Norvège, le Japon, la République de Corée, le Canada et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), en qualité de représentant de la Commission européenne.

10. **Ensuite**, des discussions ont été engagées avec l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue d'utiliser leur base de données GISIS (Global Integrated Shipping Information System) pour l'expérience pilote. Étant entendu que ce projet ne comporte pas d'engagement à long terme pour l'une ou l'autre partie, l'OMI a accepté de réaliser un projet pilote d'une portée restreinte à partir des données sur les navires de la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est. La question de savoir si GISIS serait adaptée pour héberger de manière permanente le Fichier mondial a été considérée comme une question à part, devant faire l'objet de plus amples discussions et recevoir l'avis des États membres de l'OMI.

11. L'OMI a indiqué que, sous réserve des discussions en cours, GISIS pourrait être un instrument adapté pour héberger le Fichier mondial. Tout arrangement éventuel devrait n'entraîner aucun frais pour l'OMI et recevoir l'approbation de ses États membres. Certaines modifications seraient à négocier pour faciliter la mise en œuvre du Fichier mondial mais l'OMI se dit confiante car ces modifications sont techniquement réalisables.

12. Les essais pilotes effectués par l'OMI pour le compte de la FAO et de la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est ont confirmé que le concept de Fichier mondial est totalement viable.

- L'information peut être téléchargée à partir de sources multiples.
- L'information est accessible en utilisant n'importe quels paramètres jugés appropriés.
- Les écrans d'accueil de la base de données du Fichier mondial (en d'autres termes, l'interface publique du système) peuvent être habillés de la marque du Fichier mondial plutôt que de GISIS afin d'éviter toute confusion quant au système consulté.

Annexe 'C-1' — Capacité de la FAO à développer le Fichier mondial sous la forme d'une base de données intégrée au sein de son infrastructure informatique

1. La présente Annexe traite de la capacité de la FAO, y compris les développements en cours dont les résultats sont attendus dans les prochaines années, par rapport aux tâches que requiert l'appui au Fichier mondial au sein de ses services d'information. Les tâches prises en compte ici sont limitées à la collecte, à la compilation et à la diffusion des données et des informations de manière intégrée. Une estimation des ressources financières et/ou humaines associées aux différentes options est aussi fournie.
2. Des informations plus détaillées, concernant spécifiquement les aspects informatiques, sont disponibles dans un document d'information plus complet (disponible sur le site web du Fichier mondial) avec certains exemples d'utilisation.

Avantages comparatifs de la FAO

3. La mission de la FAO est d'offrir un forum de connaissances - de collecter, d'analyser et de diffuser des données pour contribuer au développement durable..
4. La FAO a reçu le mandat de développer et d'entretenir une infrastructure informatique pour appuyer l'échange des connaissances dans les domaines de l'agriculture, de la foresterie et des pêches. En 2009, la Stratégie d'échange des connaissances adoptée par la FAO a identifié les meilleures pratiques mises en évidence par une sélection de programmes d'échange des connaissances en cours. Les équipements informatiques déjà développés par l'Organisation peuvent répondre aux besoins mis en évidence pour le Fichier mondial. Ces services pourraient être mis à disposition de l'unité de gestion du Fichier mondial à travers des contrats de service.
5. Dans le domaine des pêches, la FAO a accumulé une vaste expérience en matière d'intégration et d'interopérabilité de bases de données multithématiques et de réseaux d'échange de données et de connaissances, qui correspondent parfaitement aux besoins du Fichier mondial. Le Département des pêches et de l'aquaculture (FI) gère plusieurs bases de données multilingues et interopérables susceptibles d'appuyer directement les modules centraux du Fichier mondial ou ses modules périphériques.
6. Jusqu'ici, la FAO a manqué des ressources nécessaires pour optimiser les bénéfices de ressources telles que la base de données HSVAR. Toutefois, une rénovation en profondeur du système de gestion et d'évaluation des données est en cours pour appuyer à la fois la base de données HASVAR et les statistiques sur les flottilles de pêche; il est prévu dans ce cadre de mettre en place des services visant à autoriser la consultation de tous les fichiers de navires constitués et rendus publics par les ORP et les OIG d'ici la fin 2011.

FIGIS: mécanisme institutionnalisé d'accès à la base mondiale de connaissances de FI

7. En 1999, la FAO a entamé le développement du Système d'information mondial sur les pêches (FIGIS). Conçu comme un outil de gestion de l'information reliant des groupes de partenaires institutionnels en vue de constituer un réseau de sous-systèmes, FIGIS propose un savoir expert, une suite d'outils logiciels, des mécanismes collaboratifs et des solutions d'interopérabilité susceptibles de répondre à un large éventail de besoins en matière d'informations sur les pêches.

8. En 2003, le système d'information FIGIS a été institutionnalisé et s'est imposé comme l'un des outils privilégiés pour la mise en œuvre de la stratégie d'amélioration de l'information sur la situation et les tendances des pêches de capture de la FAO.

9. Les années suivantes, FIGIS est devenu l'infrastructure privilégiée des systèmes d'information au service des objectifs du Département FI, à savoir fournir des informations intégrées sur le Web. Il répond à l'essentiel des besoins de FI (statistiques des pêches, géo-cartographie, fiches d'information, normes sur la pêche, pages Web) et offre des mécanismes d'interconnexion de tous ces domaines ainsi que d'interopérabilité avec d'autres systèmes.

10. En 2010, cette infrastructure couvre plus de 30 domaines d'information, alimente différents sites Web et offre des services Web conformes à la norme W3C. Avec le développement de la nouvelle application FishStat sur le poste utilisateur, FIGIS a récemment élargi ses capacités en permettant à des applications indépendantes d'interagir sur Internet avec un système web central, fonctionnalité qui pourrait se révéler très utile pour appuyer le développement des fichiers nationaux appelés à alimenter le Fichier mondial. En 2010, une équipe composée d'un responsable projet, de 8 développeurs et de 5 spécialistes de la gestion des données collabore au développement de l'infrastructure FIGIS (y compris D4Science ci-après). Pour en savoir plus sur FIGIS: <http://www.fao.org/fishery/figis/en> .

D4Science: étendre les fonctionnalités de FIGIS au-delà de la technologie web2.0 et élargir les mécanismes de partage des informations au-delà de la communauté des pêches

11. Depuis 2008, le Département FI participe avec l'unité de la FAO responsable de l'échange de connaissances au projet D4Science financé par la Commission européenne. S'appuyant sur les technologies avancées d'infrastructure collaborative de réseau en grille et d'informatique en nuage (en anglais, cloud-based computing), ce projet vise à mettre en place une plateforme informatique répondant aux besoins définis par différentes communautés de praticiens dans les domaines des pêches, de la biodiversité marine, de la surveillance de l'environnement terrestre et marin, des bibliothèques numériques, et il est ouvert à tout autre domaine d'information dans le futur.

12. D4Science propose des collections de données et des services applicatifs, regroupés dans un environnement sécurisé sur une infrastructure de grille. Cette architecture permet de réduire les coûts de maintenance des matériels et des logiciels et offre un large éventail de capacités en matière d'information et de gestion utilisateur. Pendant cette phase initiale, FI développe ses fonctionnalités en poursuivant les objectifs suivants:

- application de nouveaux modèles économiques pour les statistiques intégrées des prises, les profils des pays et la liste de navires intégrée des ORP et des OIG; et
- développement de mécanismes renforcés de partage des informations avec des communautés de pratique (CoP) par-delà le secteur des pêches.

La pérennité de cette plateforme est l'une des principales préoccupations du projet qui lui consacre tout un descriptif (Work Package). Pour en savoir plus sur D4Science: <http://www.d4science.eu/> .

13. D4Science émule les capacités de FIGIS en élargissant son potentiel, et le Département FI a donc décidé dans une perspective stratégique que tout développement

appuyé par D4Science devrait aussi renforcer les capacités de FIGIS. Cette décision reflète une approche de précaution, permettant de nouveaux développements sur l'infrastructure FIGIS qui a fait ses preuves tout en ménageant la possibilité d'un déploiement sur l'infrastructure D4Science.

Ressources nécessaires à FAO-FI pour fournir les capacités informatiques étendues en relation avec le Fichier mondial

14. Le Département FI de la FAO dispose de l'expérience et de l'infrastructure nécessaires pour répondre aux besoins du Fichier mondial identifiés dans le présent document, exception faite de la capacité de procéder à des vérifications et audits indépendants sur la totalité des données.

15. Concernant les coûts de développement de la base de données, un calendrier raisonnable et des ressources appropriées seront nécessaires pour aboutir aux résultats escomptés. Sur la base d'expériences comparables, les coûts de développement sont estimés entre 1 et 2 millions d'USD.

16. En ce qui concerne les ressources nécessaires pour les fonctions de l'unité de « gestion » et de l'unité « technique » telles qu'elles sont décrites dans le corps du présent document, 10-12 équivalents temps plein (ETP) incluant à la fois des personnels à temps plein et des consultants seront nécessaires durant la période initiale de développement de 8 ans, avant d'être réduits à 9 ETP durant la phase post-développement (9^{ème} année). Le coût total de ces ressources humaines est estimé à environ 1,6 million de dollars la première année, avec un pic à 2,75 millions d'USD la 8^{ème} année et un retour à 2,2 millions d'USD la 9^{ème} année.

17. Les chiffres indiqués au paragraphe 16 ci-dessus incluent les 2 ETP nécessaires durant les 8 années de développement pour le renforcement des capacités et le soutien aux États membres, et aux États en développement en particulier, pour la mise en œuvre du Registre. Les coûts de développement estimés à 250 000 USD la première année (et corrigés ensuite de l'inflation) couvriront le soutien additionnel fourni par des consultants locaux, les missions du personnel et des consultants, et les ateliers de formation.

18. Les ressources nécessaires pour la gestion du contenu seront fonction de la phase de mise en œuvre et du modèle retenu.

- Pour le Modèle 1 d'identifiant unique qui implique uniquement la compilation et la diffusion des données, une personne à temps plein éventuellement secondée par des consultants serait suffisante pour le traitement des données et le contrôle de qualité. Néanmoins, pendant la mise en œuvre, il est probable que des données sur les navires seront transmises à l'unité de gestion du Fichier mondial avant la délivrance d'un identifiant unique à ces navires. Ces données devront être traitées et intégrées dans le Fichier mondial, ce qui implique au minimum 1 ETP dans la phase 1, et 1 ETP supplémentaire pour chacune des phases 2 et 3. Dans la phase de post-développement (9^{ème} année), 3 ETP seront nécessaires pour le bon déroulement du processus.
- Pour les Modèles 2 ou 3, il est essentiel que les États/ORP assument la responsabilité de la délivrance, des vérifications, du suivi et de la notification des UVI. L'unité de gestion pourra gérer les UVI délivrés en bloc dans le cadre du Modèle 2 sans avoir besoin de personnel additionnel. Toutefois, il faudra probablement évaluer la cohérence des attributions

d'UVI en analysant les données sur les navires dans tous les fichiers de notification. Cette procédure de vérification exigera 1 ETP pour 60.000 fichiers navires - soit un total de 13 ETP une fois le Fichier mondial pleinement opérationnel. Le coût total de ces ressources est estimé à environ 2,4 millions d'USD.

Annexe 'D' – Mise en œuvre

1. Les éléments du programme de mise en œuvre proposé sont détaillés ci-après et un calendrier indicatif pour une mise en œuvre étalée sur 8 ans est présenté sur le diagramme ci-dessous.
2. L'établissement d'une unité de gestion du Fichier mondial implique la nomination d'un directeur de cette unité, la définition d'un profil de poste approprié et une procédure de recrutement.
3. La mise en place d'un programme d'appui à la mise en œuvre du Fichier mondial permettra d'assurer un soutien constant aux États membres durant tout le programme de mise en œuvre et d'atteindre les objectifs de développement inscrits dans les instruments internationaux pertinents et réaffirmés par le COFI en 2009.
4. L'établissement de l'unité technique ou l'externalisation de ces services à travers un contrat de service interviendra naturellement après la mise en place de l'unité de gestion du Fichier mondial.
5. La **Phase 1** du programme de mise en œuvre peut débiter immédiatement avec la création de l'unité de gestion du Fichier mondial si les numéros OMI d'IHS-F sont acceptés comme identifiant unique du navire pour le Fichier mondial. Dans le cas contraire, un nouveau système d'identifiants uniques devra être élaboré, et l'exécution de la Phase 1 pourra démarrer dès que cette tâche aura été menée à bien. Les données seront ensuite téléchargées dans la base de données du Fichier mondial dès sa mise en place. Les navires de la Catégorie 1 (≥ 100 TJB et ≥ 24 m) occupent une place prédominante dans l'analyse de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée³¹ présentée dans la Section 5.3 du Rapport relatif à l'étude d'un identificateur unique du navire et sur la mise en place progressive de ce système dans le cadre du registre mondial préparé pour cette Consultation technique (TC-GR/2010/Inf.5) et l'incorporation des navires de cette catégorie dans le Fichier mondial devrait donc être la première des priorités. Cette catégorie permettra d'inclure un grand nombre des navires opérant en haute mer ainsi que les navires de transport frigorifique et les navires de ravitaillement qui assistent ces opérations de pêche. D'après les estimations, environ 185.600 navires de pêche entrent dans la Catégorie 1 et seraient donc ciblés dans la Phase 1. Approximativement 13 pour cent de ces navires (23.400) possèdent déjà un numéro OMI délivré par IHS-F, de sorte que si le système d'identifiants uniques OMI d'IHS-F était choisi pour le Fichier mondial, la Phase 1 serait déjà considérablement avancée.
 - Une ventilation des navires de pêche actifs (par type) disposant actuellement de numéros d'identification OMI est présentée au tableau 7.

³¹ Il convient de noter que cette analyse met principalement l'accent sur la pêche illicite pratiquée en haute mer ou par des flottilles de pêche opérant dans des zones distantes, par opposition au problème important que pose la pêche INN pratiquée dans les eaux côtières par des navires locaux et facilitée par l'absence de régime juridique et de mesures de contrôle efficaces comme par un manque général de transparence dans le secteur des pêches.

Tableau 7 Navires de pêche (par type) munis d'un numéro IHS-F (OMI)	
Navires de transport	616
Navires-usines	68
Navires de pêche	12,842
Chalutiers	9,513
Navires de ravitaillement	397
Total	23,436

- Le tableau 8 montre les 10 premiers États du pavillon dont les navires sont munis de numéros IHS-F (OMI).

Tableau 8 10 premiers États du pavillon dont les navires sont munis d'un numéro IHS-F (OMI)³²			
Union européenne (22 États)	3,879	Pérou	714
États-Unis d'Amérique	3,372	Norvège	469
Russie	1,465	République populaire de Chine	462
Japon	1,234	Philippines	444
Corée du Sud	1,136	Maroc	425
Total (10 premiers États représentés)			13,600

- Outre ces États, 120 autres États du pavillon ont des navires de pêche munis de numéros IHS-F (OMI) .
- Cibler les grands navires de pêche qui ne possèdent pas déjà de numéros IHS-F (OMI) dans le cadre de la Phase 1 pourrait être facilité par le fait que les navires ≥ 100 TJB peuvent actuellement demander et obtenir un numéro IHS-F (OMI) gratuitement.
- Dans ces conditions, l'exécution de la Phase 1 pourrait commencer sans attendre, pendant que les discussions avec IHS-F se poursuivent pour la mise à niveau des normes et procédures pour les navires de pêche dans la base de données IHS-F (OMI). Un contrat de fourniture de données devra aussi être négocié et passé avec IHS-F si l'organisation est sélectionnée pour la fourniture d'UVI.
- Les États devront prendre les engagements politique et opérationnel nécessaires vis-à-vis du Fichier mondial et, en particulier, s'assurer que les navires concernés obtiennent un identifiant unique. Parallèlement la FAO devra collaborer avec les États pour leur fournir l'aide au renforcement des capacités nécessaire.

6. **La Phase 2** du programme de mise en œuvre pourra débiter une fois la Phase 1 suffisamment avancée. La Phase 2 viserait les navires de la Catégorie 2 (c'est-à-dire les navires n'appartenant pas à la Catégorie 1 mais ≥ 50 tonnes ou ≥ 18 m longueur) ainsi que tous les autres navires de pêche inscrits sur les listes de navires autorisés des ORGP thonnières. Cette phase aurait pour objectif d'élargir la portée du Fichier mondial pour inclure les navires de taille légèrement inférieure qui opèrent, ou sont susceptibles d'opérer, dans les eaux gérées par les ORGP. Dans le prolongement de la Phase 1, la Phase 2 permettrait de couvrir la majeure partie des tailles et types de navires qui

³² Chiffres communiqués par IHS-F fin novembre 2009.

apparaissent fréquemment dans les bases de données sur les activités de pêche INN (Section 5.3 du Rapport sur les identifiants uniques préparé à l'intention de la présente Consultation technique - TC-GR/2010/Inf.5) et qui ont été signalés comme suspects par certaines ORGP (par exemple, des palangriers de 20-24m; ICCAT 2009). La Phase 2 cible les 165.000 navires de pêche environ qui, du fait de leur taille, relèvent de la Catégorie 2 plus 6.000 navires inscrits sur les listes des ORGP thonières d'une taille inférieure à la Catégorie 2.

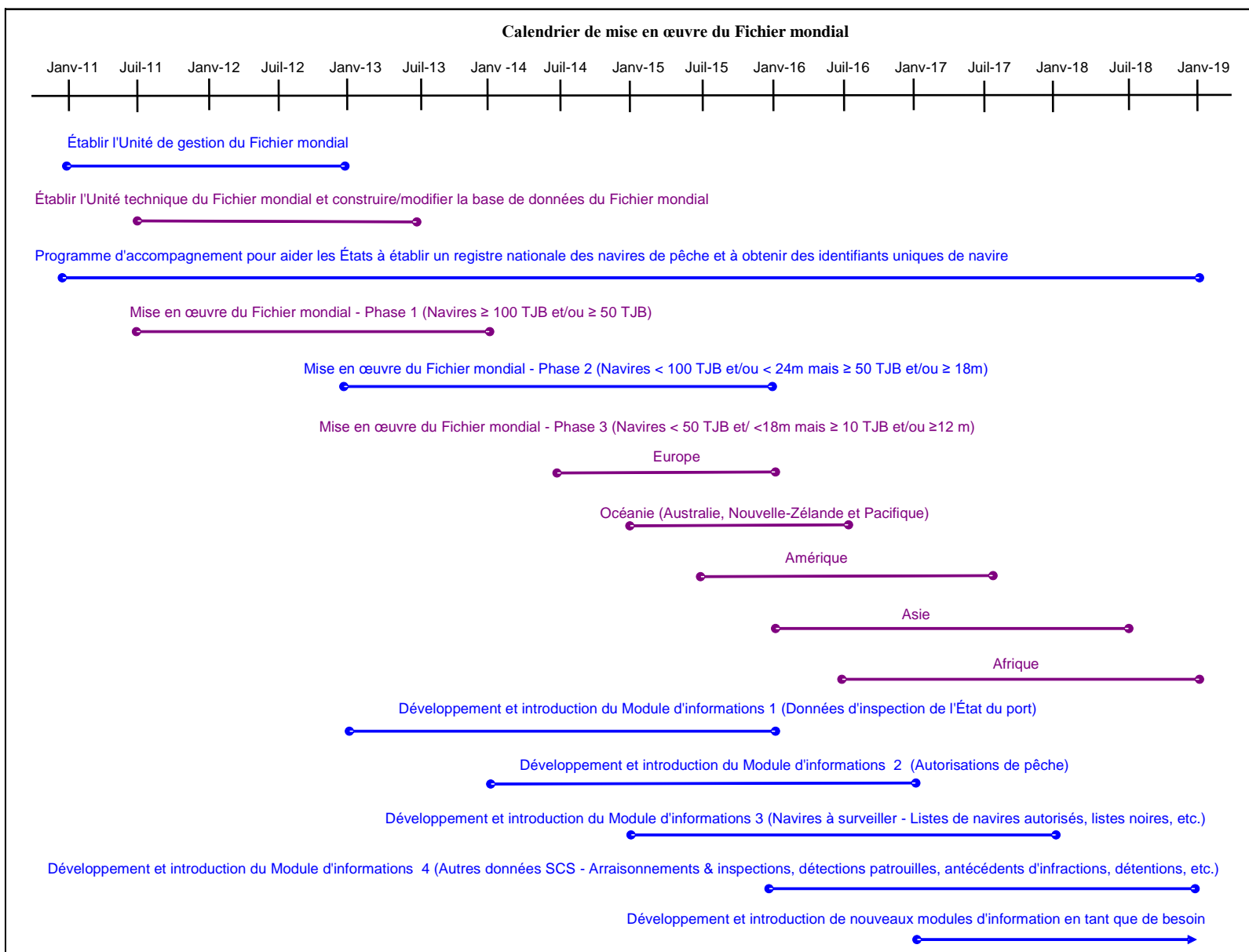
- Aux termes d'une offre faite aux ORGP thonières (Section 2.1.4 du Rapport sur les identifiants uniques préparé à l'intention de la présente Consultation technique - TC-GR/2010/Inf.5), IHS-F peut délivrer sans frais un numéro OMI aux navires inscrits sur les listes des navires de pêche autorisés des ORGP thonières à condition de remplir les conditions d'échange de données.
- L'exécution de la Phase 2 en utilisant le Système d'identifiants uniques OMI délivrés par ISH-F suppose l'accord d'ISH-F pour l'inclusion de tous les navires de la Catégorie 2. Si cela s'avère impossible, il faudrait alors élaborer un système séparé d'UVI.

7. La **Phase 3** du programme de mise en œuvre peut débuter dès lors que les Phases 1 et 2 sont suffisamment avancées. Cette troisième phase cible les navires relevant de la Catégorie 3 (c'est-à-dire les navires plus petits que ceux des Catégories 1 et 2, mais ≥ 10 tonnes ou ≥ 12 m longueur) qui ne sont pas couverts par la proposition des ORGP thonières d'inclusion dans les phases 1 et 2.

- Ces navires ont rarement été impliqués dans les activités de pêche INN décrites à la Section 5.3 du Rapport sur les identifiants uniques préparé pour la Consultation technique (TC-GR /2010/Inf.5) mais peuvent l'être dans des incidents locaux et transfrontaliers dont les médias internationaux se font rarement l'écho.
- Les navires de la Catégorie 3 sont habituellement enregistrés dans les bases de données nationales et pourraient être incorporés dans le dispositif d'UVI si l'on veut que le système soit véritablement exhaustif.
- Le nombre de navires concernés par la Phase 3 est estimé à environ 375.000, et la mise en œuvre de cette phase pourrait se faire région par région.
- L'exécution de la Phase 3 en utilisant le Système d'identifiants uniques OMI délivrés par ISH-F suppose l'accord d'ISH-F pour l'inclusion de tous les navires de la Catégorie 3. Il peut être nécessaire à cet effet de modifier la structure actuelle de l'identifiant unique, qui comporte six chiffres plus un chiffre de contrôle, en ajoutant un chiffre supplémentaire, en utilisant un code hexadécimal ou par tout autre moyen. Si ces difficultés s'avèrent insurmontables, il faudrait élaborer un système d'UVI simplifié pour les petits navires de pêche.

8. Le développement des différents modules d'information sur les navires exigera un effort considérable de coopération de la part des États du pavillon. A la différence des données du noyau central qui peuvent être téléchargées dans le Fichier mondial à partir d'une source unique - le fournisseur d'UVI (par ex. IHS-F) - les données des autres modules devront être collectées auprès de chacun des États du pavillon, du port et des États côtiers. Des mécanismes de compilation et de transfert des données devront être mis en place.

9. Il est proposé de développer en premier le module de données sur les mesures du ressort de l'État du port dans la mesure où ce développement pourrait coïncider avec l'entrée en vigueur de l'Accord et l'obligation faite aux États de se conformer aux dispositions visant le partage des informations.



Annexe 'E' - Protocoles d'accès et protection des données

1. Le PAI-INN établit le cadre stratégique à travers lequel les États peuvent honorer leurs obligations en qualité d'acteurs internationaux responsables de la filière pêche et son unique objectif est de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée grâce à des mesures efficaces et transparentes. Ses principes opérationnels insistent sur le caractère crucial d'une coordination et d'une collaboration efficaces au niveau national, régional et international, sur le partage des informations et une étroite coopération pour garantir l'application des mesures de manière intégrée, et enfin sur la transparence. Globalement, le PAI-INN souligne le fait que la pêche INN est un phénomène international qui ne connaît pas de frontières et qu'elle ne peut être combattue efficacement uniquement à travers des efforts nationaux isolés.

2. Lorsque les lois sur la protection des données sont citées comme un obstacle à la transparence, il convient de s'interroger sur l'interprétation qui en est faite et de peser soigneusement les intérêts protégés par rapport à l'intérêt général international concernant la durabilité à long terme des pêcheries. La question de savoir si ces lois peuvent légitimement s'appliquer dans certaines circonstances est une question qui mérite réflexion.

- Lorsqu'elles s'appliquent à des données à caractère non personnel comme les données sur les navires, la réponse est clairement négative.
- Les lois sur la protection des données, par définition, visent les « données à caractère personnel »³³ généralement définies comme toute information concernant une personne physique identifiée ou identifiable.
- Étendre cette définition pour englober des données sur les navires qui n'ont pas de caractère personnel pourrait constituer un abus d'interprétation des lois sur la protection des données, en particulier lorsque les motifs de publication sont solides et justifiés, en l'occurrence la conservation et la gestion durable des pêches et la prévention de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

3. Cela étant, certaines juridictions nationales ont parfois aussi une législation visant à protéger les « informations officielles », généralement définies comme les informations détenues par un département, un Ministre de la Couronne ou tout autre organisme officiel.³⁴

- Là encore il serait irresponsable d'invoquer abusivement ces dispositions. Ce type de législation fournit des sauvegardes contre l'utilisation abusive d'informations officielles détenues par des organismes gouvernementaux mais dès lors que l'information est utilisée aux fins pour lesquelles elle a été recueillie, elle doit être rendue publique sauf s'il existe une bonne raison de ne pas la divulguer.³⁵

³³ Parmi les exemples de législation sur la protection des données qui définissent les « informations personnelles »: la Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, 23/11/95, Journal officiel de la Communauté européenne, No. L281/31, Article 2(a); New Zealand Privacy Act 1993, Section 2(1); Canadian Privacy Act 1983, Section 3.

³⁴ Par exemple, Nouvelle Zélande, Official Information Act 1982, Section 2

³⁵ Parlement de la Nouvelle Zélande, Official Information Act 1982, Sections 4-5

L'intérêt général et le respect de la vie privée pourraient être invoqués pour justifier la rétention d'informations, mais si la divulgation des données est conforme à la finalité déclarée de la collecte de ces informations en premier lieu, ces arguments eux-mêmes ne sauraient vraisemblablement être retenus.

Annexe 'F' – Aspects juridiques, et un instrument juridique contraignant est-il à envisager pour le Fichier mondial ?

La distinction entre *Fichier* et *Registre*

1. Les expressions *registre des navires* et *fichier des navires* sont souvent utilisées de manière interchangeable mais leur signification et leur application sont différentes, et il est important de bien les comprendre dans le contexte de la pêche INN, de la responsabilité de l'État du pavillon et de la gestion efficace des pêches.

2. Dans le domaine des pêches, l'évaluation précise et efficace des risques, la hiérarchisation des ressources, la planification opérationnelle et la gestion concrète de la flottille dépendent d'une appréciation juste et complète de la dynamique des flottilles et de leur activité, que ce soit à l'échelle nationale, régionale ou internationale.

3. Sans une gestion efficace de la flottille, il est impossible pour un État d'honorer ses obligations en tant qu'État du pavillon, dans le contexte des pêcheries comme dans d'autres, mais la gestion de la flottille est aussi un exercice dynamique et aux multiples aspects.

4. Pour introduire une structure et des normes cohérentes pour la gestion des navires de pêche, combattre la pêche illicite et de manière générale améliorer la performance des États du pavillon, pratiquement tous les instruments internationaux visant le secteur des pêches depuis 1995 font référence à la nécessité d'établir des fichiers ou des registres nationaux et internationaux des navires de pêche. A noter en particulier:

- En 1999, le Plan international d'action pour la gestion de la capacité de pêche (PAI-Capacité de pêche) appelait à améliorer la performance de l'État du pavillon et la gestion des navires de pêche en plaidant pour la mise en place de registres nationaux de navires de pêche (Articles 16 et 17) et pour l'établissement d'un registre international des navires de pêche par la FAO.
- En 2001, le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN) insistait à nouveau sur la nécessité de disposer à la fois de registres nationaux et d'un fichier international des navires de pêche pour améliorer la transparence et combattre le problème grandissant de la pêche illicite.

5. La gestion des navires du point de vue de la nationalité, de la personnalité juridique, de la classification, de la sécurité, de la pollution et de la sûreté incombe nécessairement à l'Autorité maritime compétente de l'État, et souvent, des régimes différents s'appliquent aux navires en fonction de leur classe et de leur taille.

- Il s'ensuit que de nombreux navires, et plus particulièrement de nombreux navires de pêche (exemptés dans le passé de certaines dispositions de la Convention SOLAS³⁶) ne sont pas inclus dans les *registres des États*.
- La Convention de Torremolinos et le Protocole de Torremolinos adopté par la suite ont l'un et l'autre cherché à introduire des mesures visant à réguler ces aspects pour les grands navires de pêche. Mais le Protocole n'est pas encore entré en vigueur et, en tout état de cause, il ne s'applique pas aux navires de petite taille.

³⁶ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974

6. La gestion des activités des navires de pêche est traditionnellement liée à l'autorisation de pêche (dans les eaux nationales de l'État ou en haute mer), et cet aspect de la gestion relève en général de l'Autorité des pêches compétente de l'État.

7. La distinction entre *fichier* et *registre* est importante à tous les niveaux:

National

- Au niveau national, l'immatriculation et l'inscription au registre des navires sont le moyen pour un navire d'acquérir une personnalité juridique - en d'autres termes le droit de battre le pavillon du pays d'immatriculation et le certificat officiel de propriété ainsi que les hypothèques et nantissements associés. Une fois immatriculé, le navire se voit délivrer un certificat d'immatriculation.
 - La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) Article 94—fait obligation aux États de « tenir un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant [leur] pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée ».
 - L'expression *petite taille* n'est pas utilisée de manière uniforme. La Convention SOLAS, par exemple, applique des critères de taille différents en fonction de l'activité visée par la réglementation. Le Protocole de Torremolinos, qui vise directement les navires de pêche, s'appliquera aux navires ≥ 100 tonnes de jauge brute.
 - Le *registre des navires* d'un État est en général administré par l'Autorité maritime de cet État qui est souvent différente et distincte de l'Autorité responsable de la gestion ou de la réglementation des pêches.
- A l'inverse, un *fichier des navires de pêche* peut se décrire comme une liste détaillée des navires conçue pour fournir des informations sur les navires y figurant. Il ne confère pas de personnalité juridique au navire mais comme nous le verrons plus loin, certains fichiers sont utilisés pour gérer les autorisations de pêche.
 - Un certain nombre d'instruments internationaux importants imposent aux États de tenir un *fichier des navires de pêche*. L'Accord de conformité de la FAO (Article IV), le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO (Article 8.2.1), l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poisson (Article 18.3) et le Plan d'action international - INN (Article 42) renvoient tous à ce mécanisme.
 - Aux termes du PAI-INN, tous les navires de pêche devraient être enregistrés dans un *fichier des navires de pêche* tenu par les États pour différencier ce mécanisme du *registre des navires*, lequel peut ne pas inclure tous les navires en raison du critère de taille et n'est probablement pas administré par l'Autorité responsable des pêches.

Régional

- Au niveau régional, un registre des navires de pêche peut exister si l'organisation qui en a la charge l'utilise pour délivrer et enregistrer les autorisations de pêche. De nombreuses ORGP ont recours à cette procédure et préfèrent utiliser le terme *registre* plutôt que *fichier*.

International

- Au niveau international, la base de données HSVAR fournit un exemple de *fichier de navires* dont le seul objectif est la compilation et la fourniture d'informations. Bien que rendu obligatoire par un instrument juridique contraignant - l'Accord de conformité de la FAO - le *fichier* lui-même n'a pas d'autre finalité que de fournir des informations et d'améliorer la transparence.

8. La majorité des États tiennent un *registre des navires* même si les critères d'enregistrement sont très variables. La plupart des registres ne sont pas en accès libre, même s'il est possible d'accéder à des données sur les navires en consultant des bases de données comme Sea-web (administrée par IHS-Fairplay) et EQUASIS qui renferme des données exhaustives sur les navires marchands.

9. En dépit de l'obligation faite aux termes de certains instruments internationaux et des fortes recommandations du PAI-Capacité de pêche et du PAI-INN, de nombreux États n'ont pas de *fichier de navires de pêche*.

Mandat de la FAO pour l'établissement d'un fichier mondial

10. La Consultation d'experts a conclu que la FAO dispose d'un mandat implicite pour l'établissement d'un fichier mondial en s'appuyant sur les Articles 1.2 et 1.3 de l'Acte constitutif de l'Organisation.

11. Parmi les pouvoirs reconnus dans ces articles à la FAO figurent la capacité de promouvoir la recherche, d'améliorer l'éducation et les connaissances, de fournir une assistance aux gouvernements, d'encourager l'adoption de politiques internationales et de formuler des recommandations sur la conservation des ressources naturelles. Bien que ces dispositions n'autorisent pas expressément la création d'un fichier mondial au sein de la FAO, elles autorisent de manière implicite son établissement.

12. Il existe déjà à la FAO des bases de données alimentées par les États, dont les informations peuvent être placées dans le domaine public. La seule exception est la base de données HSVAR qui restreint l'accès aux données conformément aux dispositions de l'instrument l'autorisant, l'Accord de conformité de la FAO.³⁷

Valeur du régime juridique existant pour un registre des navires de pêche - le Registre des autorisations relatives aux navires en haute mer (HSVAR)

13. La Consultation d'experts a examiné l'Accord de conformité de la FAO, et en particulier la base de données HSVAR pour déterminer si son contenu, son fonctionnement et son efficacité comme outil dans la lutte mondiale contre la pêche illicite pouvaient être complémentaires du Fichier mondial envisagé et si cet Accord serait l'instrument international le mieux adapté pour l'établissement du Fichier. Un certain nombre de difficultés ont immédiatement été mises en lumière.

- Seuls les États parties à l'Accord de conformité ont l'obligation de communiquer des données à la base HSVAR.
- Seuls les États parties ont accès à l'information contenue dans la base HSVAR.
- La base HSVAR souffre à la fois de la qualité médiocre des données et de leur insuffisance. Certains États parties ne fournissent aucune donnée, et ceux qui le font transmettent souvent des données incomplètes.

³⁷ La base HSVAR est visée par l'Article VI de l'Accord de conformité de la FAO, 1993

- L'Accord de conformité est expressément limité à la haute mer, alors qu'une grande partie des activités de pêche INN se déroulent dans des zones placées sous juridiction nationale.
- Les navires de pêche de moins de 24 mètres de longueur sont exemptés de l'Accord de conformité, et un nombre croissant de navires « invisibles » parce qu'ayant moins de 24 m de longueur sont actuellement en construction.
- Des données élémentaires sur la propriété des navires (le propriétaire légal) sont exigées mais rarement communiquées, tandis que les données sur le gestionnaire/l'opérateur sont demandées « dans la mesure du possible ». La qualité des données est donc très éloignée de la transparence et de l'efficacité recherchées à travers un nouveau fichier mondial.
- La base de données HSVAR n'accorde pas une place suffisante aux besoins des États en développement dans la mesure où l'assistance à fournir à ces pays fait seulement l'objet d'un énoncé succinct à l'Article VII.
- L'Accord de conformité ne prévoit aucun mécanisme d'examen.

14. La Consultation d'experts s'est interrogée sur la possibilité de développer la base HSVAR ou d'amender l'Accord de conformité pour faire évoluer HSVAR pour qu'elle devienne le Fichier mondial de la FAO. Globalement, du fait des contraintes détaillées ci-dessus, HSVAR n'apparaît pas comme un instrument adapté pour le Fichier mondial. Dans sa forme actuelle, il ne saurait répondre à la finalité réelle du Fichier mondial proposé.

15. Après avoir examiné les faiblesses et les limites associées à la base HSVAR (en notant que les ORGP en revanche disposent de mécanismes d'application permettant d'établir des systèmes efficaces), la Consultation d'experts est convenue qu'il serait plus efficace d'orienter les efforts vers un système nouveau et plus exhaustif au lieu de tenter de modifier le champ d'application de la base HSVAR³⁸.

Confidentialité

16. La Consultation technique a noté que les questions de confidentialité ne se poseraient pas si le Fichier contenait des informations déjà placées dans le domaine public.

17. Toutefois, si la fonction première du Fichier mondial est d'être un outil pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN et les activités connexes en faisant en sorte de rendre plus difficiles et plus coûteuses les opérations des navires et des sociétés impliqués dans la pêche illicite, il importe d'améliorer la transparence et d'envisager l'incorporation des informations qui ne sont pas actuellement dans le domaine public.

18. Le Fichier mondial devrait améliorer la traçabilité des navires et des produits, assurer la transparence des informations sur les navires, consolider l'évaluation des risques et faciliter le processus décisionnel sur les questions de capacité, de gestion, de sécurité, de pollution, de statistiques, etc. Si l'objectif est d'améliorer la transparence, le Fichier mondial aurait vocation à devenir un « guichet unique d'accès aux données », ouvert à tous et proposant des liens avec d'autres sources et bases de données au niveau national, régional et international.³⁹

³⁸ Rapport de la Consultation d'experts sur l'établissement d'un fichier mondial exhaustif des navires de pêche, Rome 25-28 février 2008, FAO Fisheries Report No. 865, p. 6, paragraphe 38

³⁹ Ibid, paragraphe 30

19. La Section 5 du présent document traite de toutes les questions liées à la protection des données et aux conditions d'accès à l'information, et en définitive, la base de données du Fichier mondial peut être conçue pour intégrer toutes les exigences de confidentialité posées, quelles qu'elles soient.

Neutralité et clauses de non-responsabilité

20. Comme indiqué précédemment, l'objet d'un *fichier* est de fournir des informations, et la Consultation d'experts a considéré que le Fichier mondial devrait adopter une position de stricte neutralité.

21. Le Fichier mondial serait neutre et se prêterait à des utilisations multiples pour servir d'outil et aider des utilisateurs très différents dans leur travail de détection des activités de pêche illicite et d'activités connexes.

22. Le Fichier mondial s'abstiendrait de porter des jugements ou des accusations sur les navires et aurait pour seule fonction de communiquer des informations, en laissant le soin à d'autres d'interpréter les données.

23. C'est pourquoi il ne faudrait pas que le Fichier mondial se trouve mêlé à un processus de « liste noire » des navires. Cela ne signifie pas pour autant qu'il devrait s'abstenir de proposer un lien à des informations de cette nature lorsque ces informations sont publiquement disponibles à travers des sources légitimes comme par exemple une ORGP.

24. La Consultation d'experts a reçu un avis juridique selon lequel, en cas de données incorrectes ou incomplètes fournies par le Fichier mondial, des poursuites juridiques seraient improbables. Le Fichier mondial sera avant tout une base de données, et la FAO (ou toute autre organisation susceptible de l'héberger) ne saurait assumer une quelconque responsabilité quant à l'utilisation ou à l'interprétation de ces données.

25. Par précaution, il serait conseillé à l'unité de gestion du Fichier mondial de joindre à toute communication de données appartenant au Fichier mondial une clause de non-responsabilité, formulée par exemple dans les termes suivants:

« L' [Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture] décline par les présentes toute responsabilité quant à l'utilisation des informations ou des données contenues dans le présent Fichier. L'Organisation, les membres de son personnel et ses sous-traitants ne pourront être tenus responsables des conséquences financières et autres découlant de l'utilisation des informations ou données contenues dans le Fichier. »

26. Le Fichier mondial s'emploierait dans toute la mesure de ses moyens à garantir l'exactitude des données, et il est probable que la qualité et l'exactitude des données seraient très nettement améliorées en collectant les données centrales sur les navires auprès d'une source unique (par exemple IHS-F ou tout autre fournisseur d'identifiants uniques) plutôt qu'auprès de chacun des États du pavillon. L'unité de gestion aurait pour tâche de préserver le mieux possible l'intégrité des données.