



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

Organización
de las
Naciones
Unidas
para la
Agricultura
y la
Alimentación

COMITÉ DES PÊCHES

Vingt-septième session

Rome (Italie), 5 - 9 mars 2007

RAPPORT SUR L'ÉLABORATION D'UN REGISTRE MONDIAL DES BATEAUX DE PÊCHE

ÉLABORATION D'UN REGISTRE COMPLET DES BATEAUX DE PÊCHE, DES NAVIRES DE TRANSPORT FRIGORIFIQUE, DES RAVITAILLEURS ET PROPRIÉTAIRES RÉELS

PRESENTATION GENERALE

1. La question des registres des navires de pêche a été évoquée lors de l'élaboration de l'Accord visant à favoriser le respect, par les navires de pêche en haute mer, des mesures internationales de conservation et de gestion (Accord d'application). Cet Accord, adopté par la Conférence de la FAO en 1993, met davantage l'accent sur les responsabilités d'immatriculation de l'État du pavillon que l'Accord sur les stocks de poisson adopté ultérieurement en 1995. L'Accord d'application contient ainsi des dispositions détaillées sur l'obligation des administrations nationales de consigner dans un fichier les informations relatives aux bateaux de pêche, y compris en cas de destruction, de déclassement ou de retrait de leur permis.

2. En octobre 2000, l'Organisation maritime internationale (OMI) et la FAO ont organisé la première réunion d'un groupe de travail *ad hoc* mixte FAO/OMI sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée qui a reconnu l'importance d'immatriculer les bâtiments de pêche et la nécessité de garantir que l'État du pavillon rattache l'immatriculation à l'autorisation de pêcher, et qui a exhorté les services pertinents des administrations nationales à collaborer plus étroitement. Le groupe de travail *ad hoc* est également convenu qu'il conviendrait d'envisager un moyen d'appliquer le système de numérotation de l'OMI aux navires de pêche qui ne sont pas actuellement visés par cette prescription afin de pouvoir en assurer le suivi, quelles que soient les modifications apportées à leur immatriculation ou à leur nom.

Par souci d'économie, le tirage du présent document a été restreint. MM. les délégués et observateurs sont donc invités à ne demander d'exemplaires supplémentaires qu'en cas d'absolue nécessité et à apporter leur exemplaire personnel en séance.
La plupart des documents de réunion de la FAO sont disponibles sur l'Internet, à l'adresse www.fao.org

3. La première réunion de fond du Groupe de travail ministériel sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée en haute mer qui s'est tenue à Paris le 9 mars 2005 a notamment convenu d'établir un registre international des bateaux de pêche hauturiers sous forme d'une base de données internationale, accessible au public, sur la flotte mondiale de pêche hauturière appelée Système mondial d'information sur les bateaux de pêche hauturiers. Il a été noté que cette initiative pourrait constituer l'une des activités fondamentales du réseau SCS renforcé et il a été proposé que son Secrétariat envisage également la possibilité de s'appuyer sur le système d'information européen concernant la qualité des navires (*Equasis*).

4. Par la suite, la Déclaration de Rome de 2005 sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adoptée par les Ministres, a invité « à élaborer un registre mondial exhaustif des bateaux de pêche au sein de la FAO, y compris les navires de transport frigorifique et les ravitailleurs, dans lequel figureraient les informations disponibles à propos du propriétaire réel, sous réserve des prescriptions des législations nationales en matière de confidentialité conformes à la législation nationale ». Le Département des pêches de la FAO a par conséquent réalisé une étude (« l'Étude ») afin de déterminer s'il était possible d'élaborer sur une base viable un registre exhaustif, ci-après désigné « registre mondial ».

MISE EN OEUVRE DE L'ÉTUDE

5. L'Étude a été effectuée en partant de l'hypothèse que l'élaboration, par la FAO, d'un registre mondial des bâtiments de pêche, y compris des navires de transport frigorifique et des ravitailleurs, reposerait sur les informations détenues par les États du pavillon qui sont obligés d'immatriculer les bateaux de pêche et sur les autres fichiers en possession de ces mêmes États concernant les embarcations qui ne sont pas tenues, par la loi nationale, à se soumettre à une procédure d'immatriculation.

6. L'Étude s'est plus particulièrement intéressée aux bases de données et aux registres internationaux, régionaux et nationaux qui réunissent des renseignements sur les bateaux de pêche, les navires de transport frigorifique et les ravitailleurs. À cet égard, l'Étude a confirmé qu'il n'existe pas de fichier complet sur le nombre de bateaux de pêche dans le monde ou une source unique et complète d'informations pour localiser les navires individuels et identifier leur propriétaire légitime. Il n'y a également aucune source d'information unique pour obtenir des détails techniques sur les navires de commerce, de toutes tailles, et sur leur propriétaire.

7. Une analyse des organisations régionales de gestion des pêches a été effectuée durant l'Étude afin de vérifier s'il l'on pouvait facilement exploiter les données d'immatriculation ou les fichiers des navires dont elles disposent et de déterminer les moyens existants pour contrôler la conformité réglementaire. L'Étude a constaté que les organisations régionales de gestion des pêches tiennent à jour des listes de navires autorisés à pêcher dans les zones de leur ressort et que les données enregistrées spécifiant les caractéristiques et la propriété des bâtiments sont tirées des certificats d'immatriculation. En général, les renseignements non classifiés, tels que les listes des navires autorisés, sont aisément accessibles aux États parties et non parties.

8. Outre les données relatives aux législations de pêche contenues dans la base de données Fishlex de la FAO, des recherches sur Internet ont également confirmé que l'obligation d'obtenir une autorisation de pêcher ou l'obligation d'immatriculer les navires est largement spécifiée dans les législations nationales. Il a été toutefois noté que dans plusieurs pays, il n'est pas obligatoire d'immatriculer les petits navires ou les bateaux pêchant en eaux territoriales.

9. L'Étude a tiré parti de l'expérience du programme de terrain de la FAO et noté que de nombreuses administrations des pêches et, le cas échéant, d'administrations des affaires maritimes, maintiennent des bases de données. En outre, les informations concernant les navires de pêche sont compatibles avec les conditions minimales requises pour établir un registre mondial et les bases de données contiennent également des informations sur les bateaux de pêche de toutes tailles.

10. L'Étude s'est également appuyée sur l'expérience de la FAO, acquise lors de sa collaboration avec l'OMI dans le cadre des initiatives visant à promouvoir la ratification du protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche. Des séminaires organisés en Chine et en Équateur ont permis de confirmer l'existence de fichiers utiles sur les navires de pêche, de toutes tailles, aussi bien en Asie qu'en Amérique du Sud. Dans les deux cas toutefois, la nécessité d'adopter une méthode commune pour immatriculer les bâtiments de pêche est clairement apparue. En effet, seuls quelques fichiers spécifient la « longueur » des bateaux comme l'exige le Protocole de Torremolinos et les définitions d'autres caractéristiques essentielles, telles que le tonnage, varient selon les régions.

11. S'agissant de l'identification des navires, l'Étude a noté qu'il arrive que des navires autorisés à battre le pavillon d'un même État, mais immatriculés dans des ports différents, aient le même nom. Le nom d'un bâtiment peut également être modifié lors d'un transfert de propriétaire, d'un contrat d'affrètement à coque nue et/ou d'un changement de pavillon. Le nom, *en lui-même*, n'est donc pas un identifiant unique.

12. L'Étude a également examiné la question de la propriété effective sur laquelle la réunion ministérielle avait attiré l'attention et constaté que les informations requises par l'administration pour immatriculer un navire doivent inclure le nom du ou des propriétaire(s) et les parts détenues ainsi que les détails des priorités entre les personnes détenant des droits de sûreté sur le bâtiment (hypothèques, privilèges ou autres charges financières).

13. S'agissant des navires d'appui, tels que les bateaux de transport frigorifique et les ravitailleurs, l'Étude a observé que les bâtiments enregistrés dans ces catégories ne participent pas tous à l'effort de pêche et qu'il était donc impossible, pour cette raison, d'établir un registre factuel de ce type de navires, de toutes tailles, à partir des données du registre maritime d'un État du pavillon donné. L'Étude a toutefois établi que le Registre de la Lloyds (LR) et *Equasis* contiennent tous deux des données pertinentes sur les navires frigorifiques et les barges de soutage de 100 tonnes de jauge brute et plus.

14. L'Étude a pris note des mesures prises par l'OMI en vue d'appliquer le système de numéro d'identification des navires qui a été introduit en 1987 par la Résolution A. 600(15) de l'Assemblée en tant qu'instrument de renforcement de la sécurité maritime et rendu ensuite obligatoire par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Ce numéro reste identique lors du transfert d'un bâtiment à un autre pavillon, figure sur les certificats du navire et est apposé sur la coque de certaines catégories de bateaux.

15. L'Étude a remarqué que l'élaboration d'un registre mondial serait sans aucun doute conditionnée par le résultat des délibérations en cours à l'OMI indiquant que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ne seront probablement pas exemptés des amendements susceptibles d'être apportés à la Convention SOLAS destinée à renforcer la sécurité des transports maritimes.

JUSTIFICATION D'UN REGISTRE MONDIAL

16. Des fichiers nationaux actualisés ainsi que des fichiers sous-régionaux et régionaux facilement accessibles par le biais d'un système de registre mondial seraient très utiles aux gestionnaires des pêches ainsi qu'aux diverses parties concernées par le suivi, le contrôle et la surveillance en général, et à celles luttant contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée en particulier. On peut prévoir qu'avec l'engagement des États à fournir des données sur les navires de pêche et leur propriétaire, un registre mondial simplifierait la tâche des agents chargés de l'application de la loi.

17. L'accès à ces fichiers (sous forme de registre mondial) serait également profitable aux États du port exerçant un contrôle sur les navires, comme proposé lors de la session de 2005 du Comité des pêches, pour lutter plus efficacement contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, étant donné l'absence de mesures contraignantes convenues d'un commun accord, ou pour faciliter l'application de mesures contraignantes dans le cas où elles seraient

promulguées. En outre, les États côtiers offrant des accords d'accès et les États du pavillon autorisant leurs bâtiments à signer de tels accords pourraient évaluer plus précisément l'incidence de l'activité de ces navires sur les ressources halieutiques.

18. Les parties à l'Accord d'application pourraient utiliser la section du registre mondial qui serait dédiée aux navires habilités à pêcher en haute mer pour obtenir des informations complémentaires sur les bâtiments observés dans des zones réglementées ou ayant débarqué du poisson que l'on présume avoir été capturé dans une zone réglementée. Le registre pourrait être utile aux organisations régionales de gestion des pêches pour les mêmes raisons. Les organisations régionales de gestion des pêches pourraient également consulter les sous-répertoires du registre mondial contenant des données sur les navires battant pavillon d'un pays d'une région/sous-région donnée ainsi que sur les bateaux autorisés à pêcher dans les eaux d'États autres que ceux de l'État du pavillon, y compris les navires battant pavillon d'un État non côtier de la région/sous-région.

19. Le Comité des pêches tirerait profit d'une meilleure information sur la capacité de la flotte et la répartition des efforts. La Banque mondiale et les banques régionales de développement bénéficieraient de données plus précises sur la flotte afin d'évaluer l'incidence de l'augmentation de la capacité de pêche dans le pays/la sous-région/la région ou de nouveaux investissements réalisés dans le secteur de la pêche en haute mer.

20. Compte tenu des obligations des États parties de tenir un registre des navires en vertu de la Partie VII (Haute mer) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ainsi que des dispositions de l'Accord sur les stocks de pêche demandant aux États du pavillon de tenir un fichier des bâtiments habilités à pêcher en haute mer et des clauses correspondantes de l'Accord d'application, l'élaboration d'un registre mondial de bateaux capables de pêcher en haute mer est pleinement justifiée.

21. Le Département des pêches de la FAO serait beaucoup mieux équipé pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne l'application du Code de conduite et du programme de travail portant sur la gestion des pêches en général et sur les problèmes de capacité de pêche en particulier, ainsi que sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. À cet égard, il faut toutefois noter qu'un registre mondial serait un outil beaucoup plus efficace si l'on introduisait des mesures de contrôle des navires de pêche par l'État du port et si l'on créait une base de données parallèle.

22. D'une façon générale, les gestionnaires des pêches disposeraient d'un outil fiable à l'appui des efforts d'application du Code de conduite pour une pêche responsable, des plans d'action internationaux et des dispositions des instruments juridiques tels que l'Accord sur les stocks de pêche; cet outil permettrait également, dans une certaine mesure, d'identifier les bateaux capables de pêcher en eaux profondes.

CONCLUSIONS

23. La principale conclusion de l'Étude est que l'élaboration d'un registre mondial est techniquement faisable. Il est néanmoins souligné que les États du pavillon et les entités économiques doivent être prêts à s'engager fermement à accepter les recommandations de l'Étude concernant les renseignements à fournir sur les navires et leur propriétaire car ils sont indispensables, tant sur le plan administratif que technique, pour mettre en place un système viable et utile. Il est également souligné que le coût de la phase d'élaboration sera de l'ordre de 2,5 millions de dollars EU sur 3,5 ans et qu'il faudra donc mobiliser des ressources extrabudgétaires. Par la suite, le coût de la maintenance à long terme serait d'environ 600 000 dollars EU par an.

24. S'agissant du nom du bâtiment, pour les raisons citées au paragraphe 11, l'Étude conclut que le nom n'est pas un identifiant unique et qu'il sera nécessaire d'établir un système pour identifier clairement n'importe quel navire tout au long de sa vie, indépendamment des changements de nom, de propriétaire ou de pavillon.

25. En ce qui concerne le concept d'une seule et unique méthode d'identification des navires au fil du temps, l'Étude reconnaît les avantages d'utiliser le numéro LR (dont est issu le numéro OMI, rendu obligatoire pour certaines catégories de navires de pêche). Cette méthode permettrait, notamment:

- de ne pas modifier le numéro d'identification des bâtiments en cas de changement de nom ou de propriétaire et/ou de pavillon, ce qui permettrait d'en retracer l'historique;
- de faire figurer le numéro LR/IMO sur les certificats du navire, ce qui est déjà souvent le cas; enfin,
- d'utiliser le numéro LR/IMO pour des comparaisons rapides avec d'autres bases de données telles que LR, *EQUASIS* et les dossiers de contrôle des organisations régionales de gestion des pêches et autres États du port incluant ce numéro dans les critères de recherche.

26. L'Étude est parvenue à la conclusion que le format de la base de données du Registre des autorisations des navires de haute mer pourrait être utilisé, moyennant quelques modifications, pour élaborer un registre mondial afin de créer des liens vers des bases de données externes, telle *Equasis* ou celles des organisations régionales de gestion des pêches, et de permettre des arrangements futurs pour le contrôle des navires de pêche par l'État du port à des fins tant de gestion des pêches que de vérification du respect des conventions maritimes applicables ou susceptibles d'être appliquées aux navires de pêche.

27. L'Étude a également conclu que les États du pavillon devront très probablement modifier leur législation nationale afin d'intégrer une clause juridiquement contraignante sur la fourniture des renseignements qui seront inscrits au registre mondial et de rendre obligatoire l'adoption d'une méthode d'identification unique des navires tout au long de leur vie. Il faudra également exiger que l'identifiant unique apparaisse sur le certificat d'immatriculation et/ou le fichier des navires.

RECOMMANDATIONS

28. Un registre mondial, s'il était élaboré, ne devrait s'appliquer qu'aux navires de pêche pontés de 10 tonnes et plus opérant dans des baies, détroits, mers et océans. Ultérieurement, et sur la base de l'expérience acquise, on pourra envisager d'élaborer un registre parallèle des navires opérant dans les eaux intérieures.

29. En outre, compte tenu du grand nombre de bâtiments de pêche dans le monde, il conviendrait d'adopter une approche graduelle en recensant d'abord l'ensemble des navires d'appui et de pêche de plus de 100 tonnes de jauge brute, puis les mêmes types de bâtiments de jauge moyenne.

30. Le nom du ou des propriétaire(s) inscrit(s) dans le registre mondial devrait être identique à celui figurant sur le certificat d'immatriculation et/ou l'autorisation de pêche, selon le cas.

31. Il est recommandé d'adopter un modèle d'identification plus uniforme qui demeure le même pendant toute la vie d'un navire indépendamment de l'âge, des changements de nom, de propriétaire ou de pavillon. Le numéro d'identification devra également figurer sur le certificat d'immatriculation et/ou l'autorisation de pêche, selon le cas, ce qui exigera que l'État du pavillon prenne les mesures nécessaires. À cet égard, l'Étude recommande d'appliquer le système de numérotation LR aux navires de 100 tonnes de jauge brute et plus dans la mesure où il constitue la

base de la numérotation OMI qui est devenue obligatoire pour certaines catégories de navires marchands et de bateaux de pêche avec l'entrée en vigueur de la convention SOLAS.

32. En ce qui concerne les bâtiments de moins de 100 tonnes de jauge brute (navires de pêche et d'appui), on pourrait envisager qu'un numéro soit attribué par la FAO ou un autre organisme compétent des Nations Unies. L'État du pavillon serait chargé d'ajouter ce numéro sur les certificats et les documents des navires concernés. Il s'agirait là d'une exigence, et non d'une option.

33. Si les éléments fondamentaux de l'Accord d'application et du Registre des autorisations des navires de haute mer devaient servir de base à la mise en œuvre plus large d'un outil pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, cette base de données pourrait, moyennant quelques modifications, être compatible avec le modèle *EQUASIS*. Il serait alors possible de la relier à *EQUASIS* pour obtenir des informations complémentaires sur les navires de transport frigorifiques et les ravitailleurs qui incluraient les données des fichiers de contrôle des États du port. Le Registre pourrait également être modifié pour fournir des liens aux organisations régionales de gestion des pêches et à un réseau de contrôle des navires de pêche par l'État du port à des fins de gestion des pêches, s'il était établi à l'avenir.

34. Si le Comité des pêches souhaite élaborer un Registre mondial, l'Étude recommande également que la gestion et la maintenance à long terme du Registre soient pleinement intégrées à cette démarche pour traiter des aspects financiers et d'appui technique.