

NUMÉRO D'IDENTIFICATION UNIQUE DU NAVIRE (UVI) POUR LES NAVIRES DE PÊCHE DE THONIDÉS ET HARMONISATION DES LISTES DES NAVIRES DES ORGP THONIÈRES

Document préparé conjointement par les cinq Secrétariats

Lignes de conduite de Kobe

1. Les Lignes de conduite adoptées à Kobe (KCoAs) incluaient, entre autres, des travaux techniques associés à la:

« Création d'un registre harmonisé des navires de pêche thonière, aussi exhaustif que possible (liste positive) et incluant l'utilisation d'un numéro unique et permanent pour chaque navire, tel qu'un numéro OMI. La liste positive devrait inclure les navires de support. »

2. Le présent document fait état des actions menées par les Secrétariats des ORGP thonières depuis Kobe1 afin de progresser sur cette question.

Contexte

3. Lors de l'élaboration de l'Accord de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion (Accord de conformité de la FAO), des suggestions ont été émises quant à la conservation des registres des navires de pêche, lesquelles ont été adoptées, par la suite, à la Conférence de la FAO tenue en 1993.
4. Au mois d'octobre 2000, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et la FAO ont organisé la première réunion d'un « Groupe de travail conjoint *ad hoc* FAO/OMI » qui reconnaissait l'importance de l'immatriculation des navires de pêche comme le moyen de lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (IUU). Elle approuvait le besoin de s'assurer que l'Etat de pavillon relie l'immatriculation d'un navire de pêche avec son autorisation de pêche et exhortait à une plus étroite collaboration entre les agences compétentes des administrations nationales. Ce Groupe de travail *ad hoc* suggérait d'étudier comment le système de numération OMI pourrait être appliqué aux navires de pêche afin de permettre le suivi des navires, indépendamment des changements d'immatriculation ou de nom dans le temps.
5. La 20^{ème} Réunion du Groupe de travail de coordination des statistiques de pêche (CWP20), tenue en 2003, a décidé qu'aux fins des échanges des registres des navires entre les agences, un numéro d'identification unique du navire (UVI) devrait être assigné à chaque navire, étant donné que les identifiants actuels des navires (c'est-à-dire nom du navire, Etat de pavillon et numéro de matricule dans l'Etat de pavillon, indicatif d'appel radio international, etc.) sont instables. La CWP20 a recommandé que la FAO élabore une liste des identifiants essentiels et souhaitables pour l'immatriculation des navires aux fins d'examen par les agences du CWP, et que la FAO consulte ces agences en ce qui concerne l'utilisation des UVI dans la base de données du Registre des autorisations relatives aux navires en haute mer de la FAO (HSVAR) et des registres des navires des agences du CWP. Une partie fondamentale de la proposition consistait en l'inclusion d'un identifiant unique HSVAR_ID (et son complément non-HSVAR_ID).
6. La 1^{ère} Réunion du Groupe de réflexion sur la pêche IUU en haute mer, menée au niveau ministériel à Paris le 9 mars 2005, a notamment décidé d'établir un système d'information mondial sur les navires de pêche hauturière, sous forme d'une base de données internationale à diffusion publique, portant sur la flottille mondiale de pêche hauturière. Il a été noté que cette initiative

pourrait constituer l'une des activités fondamentales du réseau de MCS renforcé et il a été suggéré que son Secrétariat envisage la possibilité de s'appuyer sur la base de données EQUASIS¹.

7. La Déclaration de Rome de 2005 sur la pêche IUU, adoptée par une réunion ministérielle, préconisait d'« 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 en matière de confidentialité conformes à la législation nationale ». Le Département des Pêches de la FAO a, par conséquent, réalisé une étude de faisabilité afin de déterminer s'il était possible d'élaborer, sur une base viable, ce registre exhaustif désigné, depuis lors, « Registre mondial ».
8. A sa 27^{ème} Réunion tenue en 2007, le Comité des Pêches de la FAO a reçu le rapport de cette étude de faisabilité qui concluait qu'il était indispensable de mettre en place un système permettant l'identification précise de tout navire dans le temps, indépendamment du changement de nom, de propriétaire ou de pavillon dudit navire. S'agissant du concept d'une seule et unique méthode d'identification des navires au fil du temps, l'étude reconnaissait les avantages d'utiliser le Numéro du Lloyds Registry Fairplay (LR-F) (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 bateaux en cas de changement de nom ou de propriétaire et/ou de pavillon, ce qui permettait d'en retracer l'historique. » L'étude de faisabilité notait également que l'utilisation du numéro LR/OMI permettrait des comparaisons rapides avec d'autres bases de données, telles que l'European Quality Shipping Information System (EQUASIS) et celles des Organisations Régionales de Gestion des Pêches ainsi qu'avec les autres registres de contrôle des États du port incluant le numéro LR/OMI dans les critères.
9. Du 25 au 28 février 2008, la FAO a organisé une « Consultation d'experts sur l'élaboration d'un registre mondial des bateaux de pêche », à Rome, en Italie. Au cours de cette Consultation, LR-F a décrit, au nom de l'OMI, la gestion du système de numérotation OMI des navires et du système de numérotation OMI des compagnies et des propriétaires inscrits, qui, dans la pratique, ont été étendus par LR-F aux registres des activités halieutiques. Ces deux systèmes sont un mécanisme permettant d'extraire les données exhaustives sur les navires de pêche des Administrations du pavillon. Actuellement, près de 26.000 navires de pêche de plus de 100 TJB et leurs propriétaires inscrits correspondants disposent de numéros LR (dans la gamme des numéros uniques du système de numérotation OMI des navires.)
10. La Consultation d'experts a été informée que la flottille mondiale des navires de pêche de moins de 100 TB ne pourrait pas être incluse dans le système de numérotation LR². La Consultation d'experts a reconnu le besoin de disposer d'identifiants uniques pour les navires et les compagnies et elle a recommandé de les développer en tenant compte des systèmes de numérotation existants,

¹ Une Conférence internationale sur la qualité du transport maritime, qui a réuni des propriétaires de navires, des propriétaires de navires de charge, des assureurs, des courtiers, des entreprises de classification, des agents, des ports et des terminaux, tenue à Lisbonne au mois de juin 1998, a préconisé une plus grande accessibilité aux informations sur les propriétaires et les opérations de la flottille maritime internationale. En 2001, la Commission européenne et l'Administration maritime de la France, de Singapour, de l'Espagne, du Royaume Uni, les Gardes-côtes des Etats-Unis et le Japon ont mis en place le projet EQUASIS. Depuis lors, les Autorités maritimes de l'Australie, de la France, du Japon, de la Norvège, de l'Espagne, du Royaume-Uni et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), représentant la Commission européenne se sont affiliées à EQUASIS par un Mémorandum d'entente. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) et les Gardes-côtes des Etats-Unis disposent actuellement du statut d'observateurs. EQUASIS est une organisation à but non lucratif dont le budget est arrêté et alimenté par les membres du Mémorandum d'entente (www.equasis.org).

² LR-F a indiqué qu'étant donné que les Registres des navires des ORGP thonières comportent un nombre limité de bateaux de moins de 100 TJB (près de 14.500 navires : CCSBT (1.218); ICCAT (1.693); IATTC (3.004); IOTC (2.508) et WCPFC (6.077)), LR-F pourra inclure tous les Registres des navires des ORGP thonières, sous réserve que toutes les données requises pour générer un UVI soient fournies pour ces navires.

tels que ceux utilisés par l'OMI, la CE, LR-F, etc. aux fins d'harmonisation. L'appui que fournira la FAO à ce processus consistera probablement en la soumission d'avis en matière de normes ou de formats pour les UVI, mais elle n'attribuera pas directement ces numéros.

11. Le COFI28, tenu du 2 au 6 mars 2009, a proposé, lors de l'examen des résultats de la Consultation d'experts, un plan de travail futur pour la FAO, lequel incluait l'évaluation des besoins de l'utilisateur, y compris les besoins des pays en développement, l'établissement d'un Comité de direction polyvalent, l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet pilote et la préparation d'un rapport technique exhaustif qui pourrait mener à une Consultation technique sur le Registre mondial. Il a été fait observer que les Secrétariats des ORGP thonières réalisaient également des progrès sur des questions similaires pour les bateaux autorisés à pêcher dans la zone de convention de chaque ORGP thonière. La FAO a été encouragée à collaborer avec ces organisations dans la mise en œuvre de son plan de travail, et en particulier en ce qui concerne les activités pilotes.

Travaux techniques entrepris par les Secrétariats des ORGP thonières depuis Kobe1

12. Depuis le mois de janvier 2007, les Secrétariats des ORGP thonières étudient les informations collectées actuellement sur les navires individuels pour leurs registres des navires respectifs. Ces données ont été comparées avec les informations requises par LR-F pour générer un UVI. La **Pièce jointe 1** résume les informations requises pour générer un UVI ainsi que les informations collectées actuellement sur les navires de pêche par chaque ORGP thonière. Cette matrice identifie les informations que chaque ORGP thonière ne collecte actuellement pas mais qui sont requises par LR-F pour générer un UVI.

Proposition de processus pour la mise en œuvre

13. En supposant que les ORGP thonières choisissent de procéder à la mise en œuvre des UVI, conformément aux KCoAs, le processus ci-après permettrait de générer un UVI et d'élaborer un Registre mondial actuel des navires de pêche³:
 - Les ORGP thonières adoptent une décision au sein de leurs organisations respectives en vue d'amender les exigences actuelles en ce qui concerne les données requises sur les navires individuels pour leurs registres des navires respectifs.
 - Les Etats de pavillon membres, non-membres coopérants et des entités participantes des ORGP thonières transmettent des informations additionnelles (**Pièce jointe 1**) à leurs Secrétariats respectifs.
 - Les Secrétariats des ORGP thonières transmettent les données sur les navires individuels à LR-F.
 - LR-F intègre ces données aux bases de données existantes de LR-F et génère un UVI.
 - LR-F réalise un extrait de la flotte pour chaque ORGP thonière.
 - Négocier avec le Comité de contrôle d'EQUASIS afin que LR-F transmette une liste consolidée des navires à EQUASIS aux fins de publication sur www.equasis.org, et que les navires apparaissent dans le domaine public gratuit, y compris leur UVI, servant donc de Registre mondial des navires pour les ORGP thonières.
 - Les ORGP thonières diffusent les données qui en résultent à leurs membres par voie électronique.
 - Les ORGP thonières pourraient également publier les informations dans le domaine public sur leurs sites web (dans un format non-téléchargeable ou dans un format téléchargeable mais sans UVI).

³ Certaines ORGP thonières collectent actuellement bien moins d'informations sur les navires de charge et les ravitailleurs que sur les navires de pêche. En outre, LR-F recherche des données indépendamment du fait qu'il s'agisse de navires de charge et de ravitailleurs car ceux-ci relèvent déjà de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

- Les ORGP thonières utilisent l’UVI afin de fusionner régulièrement leurs listes de navires aux fins de publication sur le site web tuna-org (dans un format non-téléchargeable).
14. LR-F a confirmé qu’étant donné que cet accord est mutuellement bénéfique tant pour LR-F que pour les ORGP thonières, il n’impliquerait pas d’obligations ou d’engagements financiers. En outre, LR-F a convenu d’inclure les navires <100 TJB des registres des ORGP thonières dans le système, sous réserve que toutes les informations requises soient transmises pour chaque bateau.

Conclusion

15. Comme cela a été reconnu à Kobe1, la consolidation des listes des navires de pêche des cinq ORGP thonières et l’introduction d’un UVI sont considérées comme une étape pratique positive dans la lutte contre la pêche IUU dans le monde entier. Le développement d’un UVI par les ORGP thonières facilitera l’échange des informations sur les navires entre ces organisations, renforcera les efforts en matière de suivi, de contrôle et de surveillance (MCS) au sein des ORGP, et entre elles, (en ce qui concerne la documentation des captures, la vérification des transbordements, les mesures du ressort de l’Etat du port, les opérations de VMS, etc.) et apportera une contribution positive aux efforts associés déployés par la FAO à cette fin.

*Pièce jointe 1***Liste des champs collectés par l'OMI, LR-F et ceux actuellement collectés par les ORGP thonières**

Information requise	OMI^A pour navires >100 TJB	LR-F^B	Requis pour fournir un N° LR	WCPFC	CIATT	CTOI	CCSBT	ICCAT
Numéro OMI unique de la compagnie (DOC)	X							
Numéro OMI d'identification des propriétaires inscrits	X							
Numéro OMI d'identification des navires	X				X	X ⁴		
Numéro LR (si connu)	OMI<compagnie/propriétaire inscrit><numéro LR-F à 7 chiffres>	X						
Compagnie titulaire d'un Document de conformité (DOC)	X	X						
Nom actuel de la compagnie	X				X			
Date d'enregistrement de la compagnie	X							
Pays d'enregistrement	X							
Adresse complète de la compagnie	X							
Nom antérieur de la compagnie (si connu)	X				X			
Propriétaire inscrit	X	X	X	X	X	X	X ⁵	X
Compagnie mère du propriétaire inscrit (si connue)	X		X					
Date d'incorporation de la compagnie	X							
Gestionnaire du navire (le cas échéant)	X	X	X					
Gestionnaire technique		X						
Opérateur		X	X		X	X	X ⁶	X

⁴ Si disponible⁵ On ne sait pas si les coordonnées du propriétaire soumises par tous les pavillons sont conformes à la définition de LR-F du propriétaire enregistré.

Affréteur coque-nue	X	X	X					
Propriétaire réel du Groupe		X						
Flottille exploitée pour le compte du Groupe		X						
Etat du pavillon	X		X	X	X	X ⁷	X ⁵	X
Numéro MMSI	X		X					
Numéro d'identification de l'Etat du pavillon (N° officiel)	X		X	X				
Nom du navire de pêche	X		X	X	X	X	X	X
Numéro d'immatriculation (N° pêche)		X	X	X	X	X	X	X
Noms antérieurs (si connus)		X	X	X	X	X	X ⁸	X
Port d'attache	X		X	X	X			
Adresse du/des propriétaire(s)	X	compagnie	X	X	X	X	X	X
Nom et nationalité du capitaine				X				
Pavillon antérieur (le cas échéant)		X	X	X	X	X	X	X
Indicatif d'appel radio international	X		X	X	X	X	X ⁹	X
Types et numéros des communications du navire (numéros INMARSAT A, B et C et numéro de téléphone par satellite)		X		X				
Photo en couleurs du navire		X		X	X			
Lieu et date de construction	X		X	X	X			
Type de navire		X	X	X	X	X	X	X
Equipage normal		X		X	X			
Type de méthode ou méthodes de pêche	X	Type de bateau LR-F		X	X	X	X ¹⁰	X
Longueur		X	X	X	X	X	X	X
Creux de quille		X	X	X	X			
Largeur		X	X	X	X			
Tonnes de jauge brute (le cas échéant)	X		X	X	X	X	X	X

⁶ On ne sait pas si les coordonnées de l'opérateur soumises par tous les pavillons sont conformes à la définition de LR-F de l'opérateur.

⁷ Cette information n'est pas requise mais devient disponible lorsqu'un Etat de pavillon soumet des informations sur les navires à rajouter à la liste autorisée.

⁸ Cette information est souvent enregistrée comme "Inconnue".

⁹ Ceci est manquant pour 11% des bateaux de plus de 100 tonnes et 34% des bateaux de moins de 100 tonnes.

¹⁰ Ceci est enregistré comme "Non classé" pour 9% des bateaux de plus de 100 tonnes et 23% des bateaux de moins de 100 tonnes.

Tonnage brut (le cas échéant)			X		X			
Puissance du/des moteur(s) principal(aux)		X	X	X	X			
Nature de l'autorisation de pêche accordée par l'Etat du pavillon				X	X	X		
Capacité de transport, y compris type de congélateur, capacité et nombre et capacité de cale de poissons.		X		X	X	X ¹¹	X ¹¹	Navires de charge uniquement
Tonnage net	X		X		X			
Port en lourd	X		X					
Constructeur du navire	X		X		X			
Nationalité du constructeur du navire	X		X					
Coordonnées du propriétaire véritable des navires dans le registre « Parallel-in »	X		X					
Coordonnées du propriétaire véritable des navires dans le registre « Parallel-out »	X		X					
Code d'état du navire	X							
Date d'inclusion du navire dans le registre	X		X		X			
Date de suppression du navire du registre (le cas échéant)	X		X		X			
Période d'autorisation de pêche							X	X

A. Associé au a) système de numérotation unique OMI des compagnies, b) système de numéro OMI d'identification des propriétaires inscrits et c) système de numéro OMI d'identification des navires

B. Cf. Pièce jointe A

¹¹ L'information sur la capacité de transport n'est requise que pour les navires de charge (de transport).

Pièce jointe A

Lloyd's Register – Fairplay: Définitions de propriétaire/gestionnaire

LR-F identifie les rôles suivants en ce qui concerne la propriété/gestion des navires. Il est à noter que la même entreprise peut jouer plus d'un rôle sur un bateau.

1. Compagnie titulaire d'un Document de conformité (DOC). Le propriétaire du navire, ou toute autre organisation ou personne telle que le gestionnaire ou l'affréteur coque nue qui a assumé, du propriétaire du navire, la responsabilité de l'exploitation technique du navire, et qui, en assumant cette responsabilité a convenu d'assumer tous les devoirs et toutes les responsabilités imposés par le Code international de gestion de la sécurité (ISM).

Compagnie titulaire à la fois du Document de conformité (DOC) et du Certificat de gestion de la sécurité (SMC) délivrés par les Administrations de pavillon, dont les informations sont également disponibles auprès des organisations compétentes, telles que les sociétés de classification, qui peuvent réaliser les audits.

Dans la plupart des cas, la compagnie titulaire d'un DOC sera responsable de la gestion technique du navire.

2. Propriétaire inscrit. Titre légal de propriété du navire figurant sur les documents d'immatriculation du navire. Cela peut être le propriétaire/gestionnaire ou une filiale en propriété exclusive d'un groupe maritime plus vaste ; ou une banque ou une société propriétaire d'un seul navire établie par la banque ; ou naturellement une société « écran » créée sur le papier pour posséder légalement un navire et, possiblement, pour limiter la responsabilité des « véritables » propriétaires et/ou bénéficiaires des lois sur les taxes extraterritoriales. Il peut s'agir également d'une exigence légale de l'Etat de pavillon dans lequel le navire est immatriculé afin que le propriétaire légitime soit une entreprise inscrite dans ce pays.

3. Gestionnaire du navire. Compagnie désignée par le propriétaire ou l'affréteur du navire comme responsable du fonctionnement quotidien du navire et meilleur point de contact du navire en ce qui concerne les questions commerciales. Cette compagnie peut être une société affiliée du propriétaire, ou un gestionnaire tiers, dont l'objectif vise essentiellement à la gestion des navires pour ses propres clients propriétaires de navires. Cette compagnie peut également être responsable des principaux achats pour la flotte, tels que la classification, l'assurance, les inspections etc.

Note : De nombreux navires appartiennent actuellement à des banques ou à des sociétés de crédit/de crédit-bail qui n'ont aucune implication opérationnelle. Dans la pratique, les entreprises preneuses, désignées comme « Armateurs disposants », ou l'une de leurs filiales, peuvent apparaître comme gestionnaire du navire.

4. Gestionnaire technique. Compagnie désignée par le propriétaire, l'opérateur ou le gestionnaire du navire comme spécifiquement responsable de l'exploitation technique et de la superintendance technique d'un navire. Cette compagnie peut également être responsable des achats concernant la flotte, tels que les réparations, les pièces de rechange, la remotorisation, les inspections, la mise sur cale, etc.

Dans la plupart des cas, la compagnie titulaire d'un DOC sera également responsable de la gestion technique du navire.

5. Opérateur. Compagnie responsable des décisions commerciales relatives à l'utilisation d'un navire et qui décide donc où et comment le capital sera utilisé. Bénéficiaire direct des profits issus de l'exploitation du navire, cette compagnie peut également être responsable des décisions d'achat des services portuaires et de soute. Un affréteur à moyen ou long terme ou un affréteur coque-nue est considéré comme étant l'opérateur du navire. Les sociétés dirigeant des groupes d'opérateurs (par exemple, Cool Carriers ou Gearbulk) sont les opérateurs du navire du groupe.

Note : De nombreux navires appartiennent actuellement à des banques ou à des sociétés de crédit/de crédit-bail qui n'ont aucune implication opérationnelle. Dans la pratique, les entreprises preneuses, désignées comme « Armateurs disposants », peuvent apparaître comme opérateur du navire.

6. Affréteur coque-nue. Compagnie identifiée sur le contrat d'affrètement, qui affrète le navire dans le cadre d'un accord d'affrètement coque-nue. A ce titre, l'affréteur assume le contrôle de toutes les opérations, de tous les coûts et de toutes les responsabilités associés au navire pour une période convenue. L'affréteur devient ou désigne le gestionnaire du navire et peut également être autorisé à sous-louer le navire.

Il est de plus en plus fréquent que les navires soient dans des registres parallèles durant la période d'affrètement coque-nue. Dans ce cas, le navire est transféré par l'affréteur coque-nue à un nouveau pavillon opérationnel, alors que la propriété du navire (propriétaire inscrit) est maintenue sur le registre d'origine. Aucune responsabilité légale ou financière du propriétaire inscrit n'est transférée à l'affréteur coque-nue pendant la période d'affrètement.

Note : Dans les accords d'affrètement coque-nue, l'affréteur peut avoir l'option d'acheter le navire au terme de la période d'affrètement, si cette option est négociée au début de l'accord d'affrètement.

Dans les accords d'**affrètement à temps**, l'affréteur peut n'assumer que la responsabilité des opérations, de l'acheminement et de la cargaison alors que les responsabilités techniques, d'équipage etc. correspondent au propriétaire.

7. Propriétaire réel du Groupe. Compagnie mère du propriétaire inscrit, ou de l'armateur disposant si le navire appartient à une banque. Il s'agit de la participation majoritaire de sa flottille et le bénéficiaire final de la propriété. Le propriétaire réel du groupe peut posséder directement les navires, ou non, en tant que propriétaire inscrit. Il peut s'agir du gestionnaire de sa flottille qui, à son tour, appartient à des filiales. Ses navires peuvent également être gérés par un tiers sous contrat.

8. Flottille exploitée pour le compte du Groupe – Pour les compagnies identifiées comme les propriétaires réels du groupe, LRF peut identifier toute la flottille opérationnelle. La flottille exploitée pour le compte du groupe inclut tous les navires de la flottille exploités par le Groupe, y compris les navires qui lui appartiennent et les navires qui sont affrétés.

9. L'Indicatif MMSI (Mobile Maritime Station Identifier) est un nombre à 9 chiffres utilisé pour identifier les navires dans les communications radio VHF. Les trois premiers chiffres indiquent le pays d'immatriculation. Lorsqu'un changement de pavillon se produit, ce numéro change également. Géré par l'Union internationale des télécommunications (UIT) et délivré par l'Administration du pavillon.