



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  
Alimentación y la Agricultura

منظمة  
الأمم المتحدة  
للأغذية والزراعة

F

## Deuxième réunion du Groupe de travail *ad hoc* sur la stratégie relative au PSMA<sup>1</sup>

**Busan, République de Corée, 21-25 octobre 2024**

### **STATUT DU PSMA ET MISES À JOUR OPÉRATIONNELLES DU GIES**

#### **I. CONTEXTE**

1. Le Système mondial d'échange d'information (GIES) est considéré comme un outil essentiel pour soutenir la mise en œuvre de l'Accord. En mai 2023, lors de la MOP4, les Parties ont convenu de rendre le GIES opérationnel avant la fin de l'année 2023. Par la suite, la première version opérationnelle du GIES a été lancée par la FAO le 18 décembre 2023. Cette première version opérationnelle comprenait, comme convenu par les Parties, les refus d'entrée ou d'utilisation du port (DEN) et le rapport d'inspection portuaire (PIR) conformément à l'annexe C de l'Accord, ainsi que les notifications aux personnes compétentes conformément aux articles 9, 11 et 15.

2. Les formulaires DEN et PIR sont des formulaires structurés (entièrement électroniques) qui utilisent des listes de référence internationales (listes de codes), le cas échéant, incluant celles énumérées à l'annexe D, et suivent les pratiques courantes d'autres systèmes pertinents tels que le Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement de la FAO (Fichier mondial) et ceux des organisations régionales de gestion des pêches (ORGP).

3. Depuis son lancement, plusieurs Parties ont commencé à remplir le GIES avec des informations et des notifications ont donc été envoyées aux destinataires compétents. Une nouvelle page web dédiée a été créée en décembre 2023 pour fournir des informations générales sur le GIES et un lien vers l'application.

#### **II. EXAMEN DES FONCTIONNALITÉS DE LA VERSION ACTUELLE DU GIES ET DES AUTRES FONCTIONS À DÉVELOPPER**

4. Après le lancement officiel du GIES, la FAO a élaboré un plan de travail et une stratégie pour la poursuite du développement, de la mise en œuvre et de la maintenance du GIES, avec le soutien de financements mis à disposition principalement par le Gouvernement de l'Islande.

5. En septembre et octobre 2024, de nouvelles fonctionnalités de GIES ont été mises en place:

- a. Transfert des données de l'application du PSMA sur les PCN et les PD dans la technologie et l'environnement GIES*

<sup>1</sup> Se tiendra en anglais, arabe, espagnol et français.

6 Comme convenu lors du TWG-IE3, les fonctions de l'application du PSMA ont été intégrées dans le GIES en accordant une attention particulière aux aspects suivants:

- Aucun nouveau champ de données obligatoire n'a été ajouté.
- Les données de l'application du PSMA ont été transférées dans le GIES.
- Les données privées ont été clairement identifiées comme telles dans les formulaires d'encodage des données afin de respecter les règles de protection des données privées.
- Les fonctions existantes de recherche avancée et d'exportation de données ont été réimplémentées telles quelles, les informations relatives aux PCN et aux PD étant consultables et accessibles au public, à l'exception des champs de données privés, pour lesquels un utilisateur doit être connecté pour qu'ils soient visibles.
- La possibilité pour les non-Parties d'introduire des informations sur les PCN a été prise en compte.
- Le téléchargement groupé des PD doit être facilité.
- Possibilité d'ajouter des contacts alternatifs supplémentaires en plus de l'autorité et du contact principal existants.
- Des champs de données facultatifs dans le formulaire des PD, qui permettent aux Parties de spécifier les services à la disposition des navires dans ce port.

**b. Gestion avancée des utilisateurs**

7. La communauté des utilisateurs du GIES ne cessant de croître, une approche centralisée de la gestion des utilisateurs est devenue nécessaire, certaines Parties ayant exprimé leur intérêt de créer elles-mêmes des comptes d'utilisateurs du GIES puis de les gérer. En outre, les Parties ont demandé la possibilité d'avoir un contrôle plus fin de l'accès des utilisateurs afin de permettre différents profils d'utilisateurs au sein du GIES.

8. Ainsi, cette nouvelle fonctionnalité permet la création de profils, chacun ayant des autorisations spécifiques dans le système, et permet également aux États d'observer le principe du besoin d'en connaître en ce qui concerne les comptes d'utilisateurs. Une série de nouveaux écrans a été implémentée dans l'interface utilisateur pour permettre la création de comptes d'utilisateurs par les États, ainsi que la sélection et l'édition de profils pour chaque compte. Le tableau 1 ci-dessous détaille les différents profils et les autorisations qui sont proposées.

Tableau 1: Profils des comptes GIES

Autorisation	Profils GIES			
	Administrateur	Lecteur	Approbateur	Rédacteur
Possibilité de rédiger de nouveaux formulaires.	X		X	X
Possibilité de soumettre et visualiser tous les formulaires créés par son propre pays.	X		X	

Possibilité de consulter les formulaires relatifs à l'État utilisateur soumis par son propre État ou par d'autres États.	X	X	X	
Possibilité de créer et modifier des comptes dans son propre pays.	X			
Notes	Le profil type ne peut être créé que par le service d'assistance du PSMA.			

### *c. Demande préalable d'entrée au port*

9. Une fonction de demande avancée d'entrée préalable au port (ARPE) a été envisagée de manière positive à la fois par le TWG-IE3 et la MOP3. Les champs de données de ce formulaire sont conformes à l'annexe A de l'Accord et utilisent les mêmes listes de référence et fonctionnalités que les formulaires DEN et PIR.

10. La principale différence est que, dans le cas de l'ARPE, le système prend en compte de nouveaux types d'utilisateurs, étant donné que ce formulaire est censé être compilé par les représentants des navires. Le fait de transférer la charge de la déclaration aux représentants des navires pour la compilation de l'ARPE directement dans le GIES aura un impact bénéfique significatif sur les Parties qui utilisent activement le GIES. La création de l'ARPE dans le GIES entraînera l'obligation pour l'État d'approuver ou de rejeter l'entrée et/ou l'utilisation du port.

11. Afin de faciliter l'établissement de rapports sur les mesures prises à la suite de l'ARPE, le système compilera automatiquement tous les champs pertinents de l'ARPE dans le DEN ou le PIR, ce qui réduira considérablement l'effort de compilation de l'État du port, les données ne devant être examinées et complétées que par l'utilisateur de l'État du port.

12. Cette fonction pourrait également jouer un rôle clé dans l'amélioration du système, en fournissant le premier point d'entrée à partir duquel les autres notifications sont reliées. En outre, toute analyse de risque effectuée par le système doit être fournie au moment où l'État du port reçoit l'ARPE.

13. L'ARPE du GIES soutient le processus du PSMA pour les États du port qui ne disposent pas de leur propre ARPE.

### *d. Notifications automatiques pour signaler les incohérences à l'État du pavillon*

14. Cette fonction permet d'envoyer des notifications automatiques aux États du pavillon lorsque: 1) des informations sur leurs navires manquent dans le Fichier mondial; 2) que les informations ne sont pas cohérentes avec celles du Fichier mondial; 3) que des incohérences existent au niveau des pavillons, auquel cas les deux sont notifiés.

15 Enfin, trois fonctionnalités supplémentaires sont prévues avant la fin de l'année 2024: le profil du navire et la fonction Conversation.

**e. Profil du navire**

16. Cette fonctionnalité calculera un indicateur de risque (basé sur les données GIES) concernant un navire spécifique soumettant une ARPE et le mettra automatiquement à la disposition de l'État du port recevant l'ARPE afin de faciliter l'analyse des risques et la prise de décision de l'État du port. Pour les États du port qui utilisent leur propre ARPE, une case à cocher ou le téléchargement d'une ARPE à partir d'un autre système (y compris au format Pdf) permettra d'accéder aux informations relatives au profil du navire.

**f. Fonction de conversation**

17. Afin de faciliter les procédures du PSMA, une fonction Conversation sera établie entre le navire et l'État du port, et entre l'État du port et l'État du pavillon, ou d'autres États ou ORGP compétents. Cette fonction facilitera et améliorera les communications pour des opérations plus fluides du PSMA.

**g. Notification automatique aux États côtiers et aux ORGP**

18. Dans la version actuelle du GIES, des notifications automatiques sont envoyées à l'État du pavillon, à l'État du port et à l'État de nationalité du capitaine (pour les PIR uniquement). La notification à tout État côtier ou ORGP compétent doit être effectuée manuellement par l'utilisateur du GIES, en indiquant le rôle et l'adresse électronique à notifier. Cette fonction sera améliorée afin de notifier automatiquement toutes les parties prenantes concernées.

### III. NIVEAU DE PARTICIPATION AU GIES

19. Depuis son lancement en décembre 2023, seules 20 pour cent des 79 Parties au PSMA ont soumis des DEN et des PIR au GIES au 30 septembre 2024. La figure 1 ci-dessous montre la répartition régionale du nombre de Parties au PSMA et du nombre de Parties qui ont soumis des données au GIES.

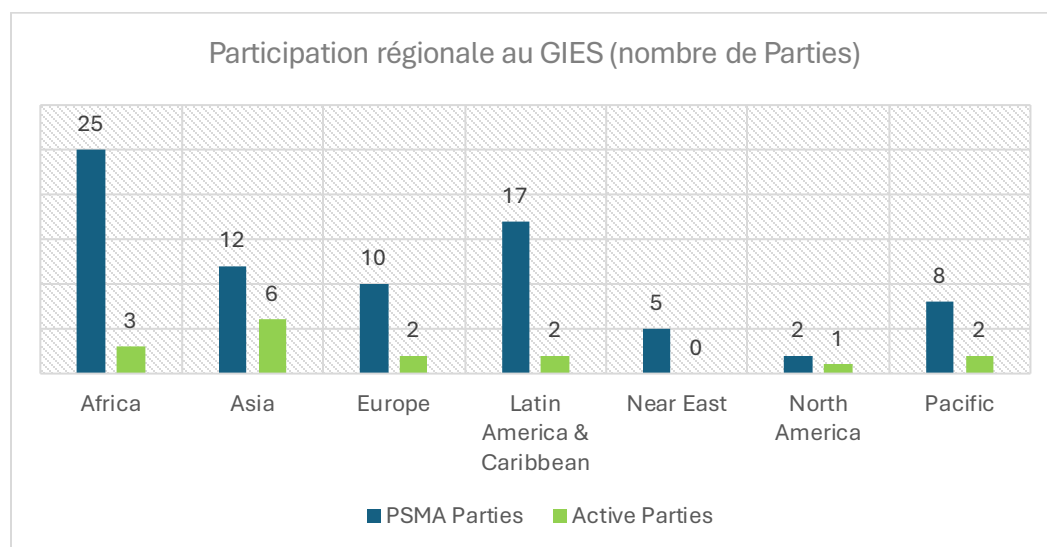


Figure 1: Nombre total de Parties et nombre de Parties qui ont soumis des données au GIES par région.

20. Le nombre de rapports et la fréquence des soumissions varient considérablement d'une région et d'un pays à l'autre. Par exemple, l'Amérique latine a été très active dans les premiers jours qui ont suivi le lancement du GIES, puis un pic de participation a été détecté avant la réunion du Groupe de travail technique – Échange d'informations (TWG-IE) qui s'est tenue en mars 2023 et, depuis lors, l'Asie domine avec près de 90 pour cent des soumissions au GIES, comme le montre la figure 2 ci-dessous, atteignant un niveau de participation de 50 pour cent des Parties actives dans la région asiatique.

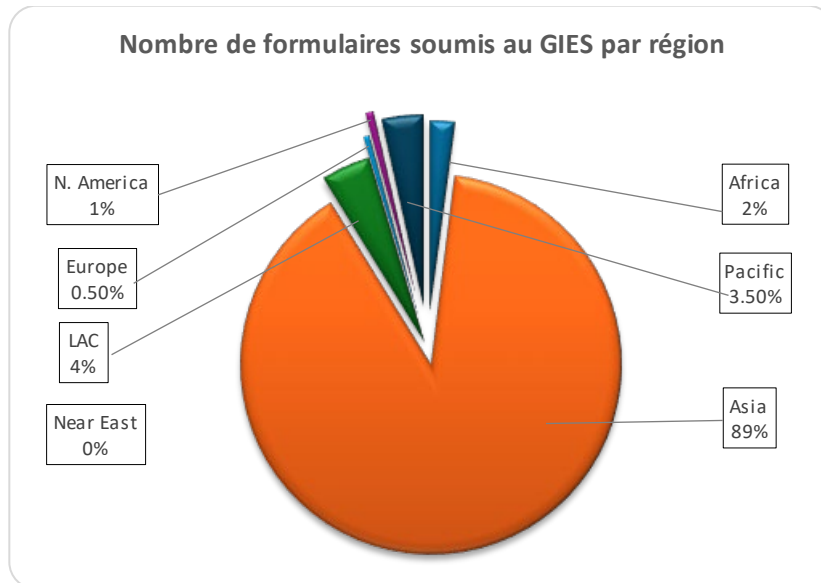


Figure 2: Pourcentage de formulaires soumis au GIES par région

### Total des soumissions, des pavillons des navires et des notifications

21. Le total des soumissions dans le GIES représente 98 pour cent de PIR et 2 pour cent de DEN pour un total de 24 États du pavillon. Dix de ces États du pavillon ne sont pas encore Parties au PSMA et leurs navires représentent 9 pour cent du total des soumissions. Pour chaque rapport (DEN et PIR), des notifications ont été automatiquement envoyées à l'État du pavillon du navire inspecté et, le cas échéant, aux autres Parties et États compétents, ainsi qu'aux ORGP compétentes.

22. Les cinq premiers États du pavillon signalés dans le GIES sont, par ordre d'importance, le Panama, le Japon, la Fédération de Russie, la République de Corée et la Chine, tandis que les cinq premiers États du port en nombre de formulaires soumis sont la Thaïlande, la République de Corée, l'Indonésie, l'Équateur et les Philippines.

23. Cinquante-trois pour cent des navires déclarés dans le GIES sont dans le Fichier mondial, ce qui correspond au niveau de la flotte internationale éligible déclarée dans le Fichier mondial.

24. La figure 3 ci-dessous présente les différents types de navires selon leur catégorie dans les formulaires déclarés depuis le lancement du GIES. Il convient de noter que près d'un quart des navires signalés n'ont pas été entrés par catégorie par l'État du pavillon dans le Fichier mondial ou par l'État du port dans le GIES, bien que cela fasse partie des exigences internationales minimales énoncées à l'annexe C (voir le tableau 2 pour plus de détails).

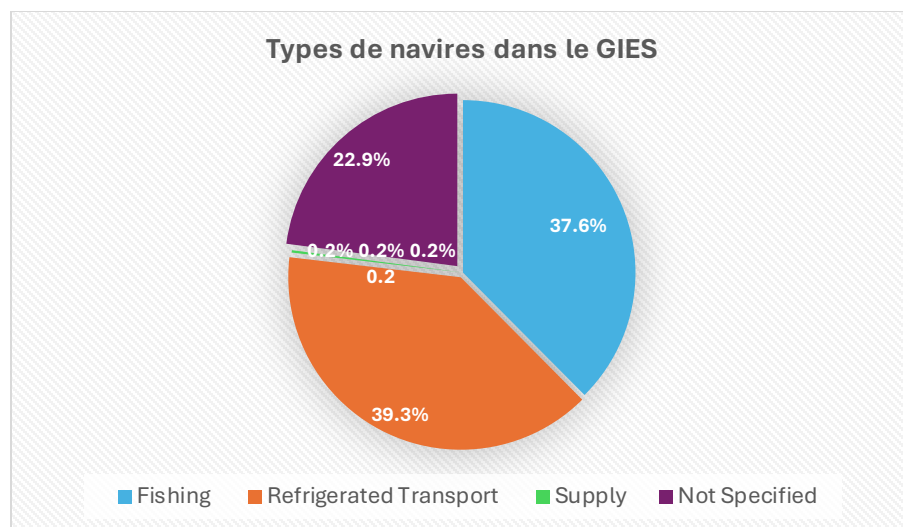


Figure 3: Pourcentage des navires déclarés dans le GIES selon leur catégorie

Tableau 2: Problèmes détectés lors du remplissage et de la soumission des formulaires dans le GIES

	<b>Observations générales</b>	<b>Commentaires</b>
<b>Informations détaillées sur le navire et observations</b>	Quatre-vingt-deux pour cent des formulaires comportaient une demande préalable d'entrée au port.	
	Quatre-vingt-dix-huit pour cent des rapports indiquaient la raison pour laquelle le navire voulait entrer dans le port.	Ce champ est obligatoire. Si l'objectif d'entrer dans le port est le débarquement et/ou le transbordement, ces champs doivent être remplis avec les informations pertinentes.
	Soixante-dix-sept pour cent des formulaires indiquaient l'État de la dernière escale, mais les noms des ports n'étaient pas indiqués dans la majorité des cas.	Ces champs sont obligatoires.
<b>Propriétaires, représentants et capitaines de navires</b>	Les détails concernant les propriétaires, les bénéficiaires effectifs, les opérateurs et les agents ont été très peu fournis par les États du port.	Ces informations peuvent être directement tirées de l'ARPE ou du Fichier mondial si elles sont disponibles.
	Cinquante-six pour cent des rapports indiquaient la nationalité du capitaine du navire et les États respectifs ont été notifiés en conséquence.	
<b>Autorisations des navires, transbordements et inspection des captures</b>	Environ 50 pour cent des rapports n'ont pas suffisamment renseigné ce domaine, en particulier lorsque l'objet de l'entrée dans le port était le débarquement et le transbordement.	Si l'objectif d'entrer dans le port est le débarquement et/ou le transbordement, ces champs doivent être remplis avec les informations pertinentes.
<b>Conformité avec les mesures et régimes applicables et les résultats des inspections</b>	Seuls 2 pour cent des inspections ont fait état d'infractions apparentes.	Il peut être nécessaire de disposer d'une méthode standard pour rendre compte de la gravité de l'infraction, en particulier dans les cas où les mesures prises à la

		suite de l'inspection doivent être notifiées.
<b>Joindre des fichiers</b>	En général, dans les rares cas où l'État du port a joint des rapports d'inspection effectifs, ceux-ci contenaient beaucoup plus de détails que ceux fournis par le GIES.	Toutes les informations de l'annexe C sont requises.

### Besoins en matière d'information sur les PCN et les PD

25. Les notifications et les mises à jour des informations sur les points de contact nationaux (PCN) et les ports désignés (PD) sont détaillées dans le tableau 3 ci-dessous, montrant une réduction du nombre de Parties qui n'ont pas encore notifié ces informations, qui sont intégrées depuis septembre 2024 au GIES.

Tableau 3: Non-conformité aux exigences en matière de PCN et de PD

Région	Pas de PCN	Pas de PD
<b>Afrique</b>	Érythrée, Mauritanie	Comores, Érythrée, Libéria, Mauritanie et Sierra Leone
<b>Asie</b>	-	Cambodge et Timor-Leste
<b>Europe</b>	Danemark (au titre du Groenland et des îles Féroé - membre associé), Union européenne - Organisation membre, Monténégro	Albanie, Danemark (au titre du Groenland et des îles Féroé - membre associé), Union européenne - Organisation membre, Monténégro
<b>Amérique latine et Caraïbes</b>	Barbade, Grenade et Saint-Vincent-et-les-Grenadines	Bahamas, Barbade, Dominique, Grenade, Guyane, Nicaragua et Saint-Vincent-et-les-Grenadines
<b>Proche-Orient</b>	Djibouti et Soudan	Djibouti et Soudan
<b>Amérique du Nord</b>	-	États-Unis d'Amérique
<b>Pacifique</b>	-	Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée et Tonga

### Niveau de connectivité avec les systèmes régionaux

26. Après le lancement du GIES en décembre 2023, le Secrétariat du PSMA a pris contact avec divers ORP afin d'évaluer le niveau de connectivité avec les systèmes e-MREP régionaux (voir les tableaux présentés au TWG-IE/4/2024/4) et les fichiers régionaux (GRWG7/2024/3, annexe A).

27. La situation actuelle peut être consultée dans les annexes 1 et 2.

#### IV. UTILISATION DU GIES POUR LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD

28. Les informations quantitatives communiquées par le biais du questionnaire destinées aux Parties (voir le tableau 4 ci-dessous) et du GIES pourraient servir de références pour le suivi de la mise en œuvre du PSMA.

Tableau 4: Informations quantitatives communiquées par le biais du questionnaire des Parties au PSMA

Questions	Type de réponse
<b>Désignation des ports (article 7)</b>	
Combien de navires étrangers vos ports désignés reçoivent-ils en moyenne et de combien d'inspecteurs disposez-vous pour effectuer les inspections?	Nombre d'entrées/nombre d'inspecteurs
Combien de navires votre pays inspecte-t-il sur le nombre total de navires autorisés à entrer dans vos ports désignés?	Nombre d'inspections
<b>Conduite des inspections (article 13)</b>	
Dans quelle mesure les procédures d'inspection de votre pays:	
Examinent les captures, notamment par échantillonnage, pour en déterminer la quantité et la composition avant le début du débarquement ou du transbordement?	Volume
Inspectent le débarquement ou le transbordement afin de déterminer la quantité et la composition des captures?	Volume
Si oui, les opérations sont-elles inspectées partiellement ou dans leur totalité?	Volume

29. Comme indiqué à la quatrième réunion du Groupe de travail technique sur l'échange d'informations (TWG-IE4) du PSMA tenue en mars 2023, au Panama (voir TWG-IE/4/2024/3, section VII sur l'utilisation du GIES pour le suivi de la mise en œuvre effective de l'Accord dans le cadre de la «Stratégie de Bali»), une série de ratios peut être calculée pour initier le suivi de la mise en œuvre du PSMA par les Parties.

30. Pour faciliter la compréhension, voici un exemple:

Nombre total d'ARPE = 5 000 (ce qui représenterait la base de référence pour l'activité des navires étrangers dans les ports des Parties du PSMA)
Nombre total de refus (DEN) = 50
Rapport $TOT \#DEN / TOT \#ARPE = 0,01$ (1% des entrées refusées)
TOT #PIR = 500
Ratio $TOT \#PIR / (TOT \# ARPE - TOT\#DEN) = 0,101$ (10,1 % serait le niveau moyen d'inspection appliquée par les Parties)
TOT #PIR-AI = 100 (nombre de PIR avec infraction apparente)
Ratio $TOT \#PIR-AI / TOT \#PIR = 0,2$ (20 % des inspections avec infraction apparente)

31. Comme indiqué dans le tableau 2 ci-dessus, le ratio actuel des infractions signalées jusqu'à présent dans le GIES est de 2 pour cent des inspections. Ce ratio correspondrait à un indicateur de «détections de pêche INDNR» tel que présenté dans le document PSMA\_StrategyWG2/2024/4, annexe 1.



32. Les Parties pourraient envisager différents types d'indicateurs pour mesurer la mise en œuvre par les Parties en tant qu'État du port ou État du pavillon, par régions, par types de navires, par nationalité du capitaine, à titre d'exemple.

## Annexe 1 – Niveau de connectivité au GIES – Tableau récapitulatif des ORP

GIES connexions (23/09/2024)	Formulaire (Refus/ Inspection)	Exigences en matière de données (Champs de données)	Normes (Référence/ listes de codes)	Format <sup>2</sup> Structuré/non structuré	Connexion FLUX/API	Travaux en cours	Date de connexion prévue
<b>ORP<sup>1</sup></b>							
<b>CPANE 6/6 (100 %)<sup>3</sup></b>	DEN			S	API	Connexion de test en cours (données fictives).	Q4 2024
	PIR			U	-	Analyse de la compatibilité effectuée.	Le calendrier n'est pas encore établi
<b>CTOI 22/29 (76 %)<sup>3</sup></b>	DEN			S	API	La mise en œuvre de l'API est achevée et doit faire l'objet d'un examen final avant d'être rendue opérationnelle.	Q3 2024 (les données réelles n'ont pas encore été transférées)
	PIR			S	API	Reporté jusqu'à l'achèvement du DEN.	Q4 2024 (les données réelles n'ont pas encore été transférées)
<b>CGPM 16/23 (70 %)<sup>3</sup></b>	DEN				API*	La révision finale des champs de données est prévue pour 2024 en coordination avec les PCC de la CGPM.	À discuter avec les PCC de la CGPM
	PIR			S	API*, FLUX P1000-8**	Discussions techniques avec les PCC de la CGPM (confidentialité des données, orientations générales)	À discuter avec les PCC de la CGPM

FFA 8/17 (47 %)³	DEN			S	API	e-MREP complet. Système opérationnel. Utilisé par plusieurs membres.	Q4 2024
	PIR			S	API	e-MREP complet. Système opérationnel. PIR achevé d'ici fin février 2024.	Q4 2024
ORGPPS 13/17 (76 %)³	DEN			U	-	Aucun système n'est en place. Les Parties contractantes de l'ORGPPS envisagent d'utiliser le GIES pour l'échange d'informations relatives aux mesures de conservation et de gestion de l'ORGPPS.	-
	PIR			U	-		-
CICTA 38/52 (73 %)³	DEN				-	Discussions en cours et échange de documentation sur les champs de données et les listes de référence.	-
	PIR				-		-
CPPOC 14/26 (54 %)³	DEN	-	-	-	-	Les mesures de conservation et de gestion des MREP doivent être révisées.	-
	PIR	-	-	-	-	Les mesures de conservation et de gestion des MREP doivent être révisées.	-

<b>LÉGENDE</b>	<i>N/A</i>	<i>Inconnu</i>	<i>Correspondance partielle</i>	<i>Correspondance complète</i>
----------------	------------	----------------	---------------------------------	--------------------------------

## NOTES

1. Il s'agit d'une liste non exhaustive. Une collaboration avec d'autres ORP est envisagée, le cas échéant.
2. Mode d'échange des formulaires: structuré (S), ce qui signifie que les données sont définies et consultables (par exemple, calculées à l'aide d'un formulaire en ligne), et non structuré (U), ce qui signifie que les données ne sont pas consultables comme un document pdf.
3. Rapport entre les Parties contractantes et les Parties au PSMA au 29/09/2024.

## Annexe 2 - Niveau de connectivité au Fichier mondial - Tableau récapitulatif des ORP

Fichier mondial	Module (Navires, autorisations, autres)	Exigences en matière de données (Champs de données)	Normes (Référence/listes de codes)	Format <sup>2</sup> Structuré/non structuré	Connexion /API	Travaux en cours	Date de connexion prévue
<b>ORP<sup>1</sup></b>							
CTOI	Navire			S	API	Analyse de la compatibilité (champs de données, listes de référence, documentation API)	
	Autorisations			S	API	Analyse de la compatibilité (champs de données, listes de référence, documentation API)	
CGPM	Navire			S	API, FLUX P1000-2**	Analyse de la compatibilité (champs de données, listes de référence, documentation API)	<i>À discuter avec les PPC de la CGPM (les informations sur les licences ne sont pas communiquées par les PPC de la CGPM).</i>
	Autorisations			S?	API*	Analyse de la compatibilité (champs de données, listes de référence, documentation API)	<i>À discuter avec les PCC de la CGPM</i>
FFA	Navire			S	API	-	
	Autorisations			S	API	-	

ORGPPS	Navire			S	API	Seules des discussions préliminaires ont eu lieu, il n'y a actuellement aucun plan formel pour une connexion.	-
	Autorisations			S	API		-
CICTA	Navire			S	API	Les travaux en cours portent sur le développement du module relatif aux navires (incluant les autorisations) et comprennent la création de services web pour la communication avec les utilisateurs des informations tels que le site web de la CICTA.	-
	Autorisations			S	API		
CPPOC	Navire			S	API	Discussion avec le Secrétariat lors de la réunion de coordination régionale du Pacifique du PSMA en février 2024.	
	Licences			S	API		-
NPFC	Navire			S		Discussions préliminaires. Protocole de partage et de sécurité des données en cours d'examen.	-
	Licences						-

COMHAFAT SEAFDEC OPASE CSRP	Navire					La FAO a entamé des discussions en vue d'une coopération sur l'échange d'informations sur la pêche.	
	Licences						
		LÉGENDE	N/A	Inconnu	Correspondance partielle	Correspondance complète	

**NOTES**

1. Il s'agit d'une liste non exhaustive. Une collaboration avec d'autres ORP est envisagée, le cas échéant.
2. Mode d'échange des formulaires: **structuré (S)**, ce qui signifie que les données sont définies et consultables (par exemple, calculées à l'aide d'un formulaire en ligne), et **non structuré (U)**, ce qui signifie que les données ne sont pas consultables (par exemple, pdf).