

ANGOLA

PROGRAMME DE SERVICES CONSULTATIFS
EN MATIERE D'AMENAGEMENT DES PECHEES ET DE DROIT DE LA
PECHE
DANS LA ZEE

Propositions pour la création d'une
inspection des pêches maritimes



Organisation des Nations Unies
pour l'alimentation et l'agriculture
Rome, septembre 1991

ANGOLA

PROGRAMME DE SERVICES CONSULTATIFS
EN MATIERE D'AMENAGEMENT DES PECHEES ET DE DROIT DE LA
PECHEES
DANS LA ZEE

Propositions pour la création d'une
inspection des pêches maritimes

Rapport fondé sur le travail de
Peter Derham
Consultant
Bureau juridique

Organisation des Nations Unies
pour l'alimentation et l'agriculture
Rome, septembre 1991

Le présent rapport a été préparé durant l'exécution du projet identifié sur la page de titre. Les conclusions et recommandations figurant dans ce rapport sont celles qui ont été jugées appropriées lors de sa rédaction. Elles seront éventuellement modifiées à la lumière des connaissances plus approfondies acquises au cours d'étapes ultérieures du projet.

Les désignations utilisées et la présentation des données qui figurent dans le présent document n'impliquent, de la part des Nations Unies ou de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

PROPOSITIONS POUR LA CREATION D'UNE
INSPECTION DES PECHEES MARITIMES

TABLE DES MATIERES

	Pages
I. Introduction	1
II. Perspectives	1
III. Importance de la pêche	2
1. Nombre de navires de pêche	2
2. Typologie de la pêche	4
IV. Mesures de conservation	4
1. Généralités	4
2. Réglementation des maillages	4
3. Taille minimale des poissons capturés	5
4. Zones de limitation d'accès	6
5. Inspecteurs	6
6. Mesures de conservation quantitatives	7
V. Statistiques des pêches	8
VI. Propositions pour l'organisation d'un service de protection des pêches	9
1. Structure régionale	9
2. Bureaux régionaux	9
3. Unités de patrouille	9
VII. Arrangements intérimaires	10
VIII. Compétence et responsabilités ministérielles	11
1. Généralités	11
2. Service national de contrôle et d'inspection	11
3. Marine nationale et armée de l'air	12
Sommaire des recommandations	13
Appendice A - Coût budgétaire	15
Appendice B - Patrouilleurs hauturiers	18
Appendice C - Aéronef de surveillance	20
Appendice D - Equipement des centres régionaux d'opérations	22
Appendice E - Fonction de protection des pêches	23

PROPOSITIONS POUR LA CREATION D'UNE INSPECTION
DES PECHEES MARITIMES

I. INTRODUCTION

1. Il est admis que la plupart des ressources halieutiques de l'Angola sont surexploitées. Par conséquent, il est urgent d'instituer un système de gestion susceptible de remédier à cette situation. L'adoption prochaine d'une législation relative à la zone économique exclusive (ZEE) et aux pêches récemment élaborée, devrait fournir un cadre pour l'adoption et mise en oeuvre de mesures de gestion. Des mesures préventives de conservation ont déjà été proposées. Ces mesures pourraient être coordonnées avec l'actuel programme de licenciement des navires de pêche, afin d'assurer un meilleur contrôle des activités halieutiques.

2. Le présent rapport examine les conditions d'établissement d'un système rentable de suivi, de contrôle et de surveillance des pêches et examine les implications que pourrait avoir un tel système. Il préconise une approche progressive sous la supervision d'un groupe de direction. Cette approche tient compte de la nécessité de procéder à une évaluation précise de la tâche de contrôle à accomplir avant de prendre des engagements tels que la création d'un organisme spécialisé pour la protection des pêches ou l'achat massif de matériel. Il est suggéré que des arrangements provisoires soient conclus d'immédiat, afin de faciliter l'évaluation de l'ensemble de l'opération et de jeter les bases d'un service de protection des pêches, adapté aux besoins de l'Angola.

3. Les éléments-clef d'un dispositif de gestion intégrée sont étudiés en mettant particulièrement l'accent sur la nécessité de définir clairement la nature des relations entre les différentes fonctions du dispositif envisagé. Le présent rapport examine également la nature, l'importance et le type d'activités de pêche et identifie les besoins en matière de collecte et de vérification de données. L'examen des mesures de conservation déjà recommandées révèle des zones de difficultés potentielles ainsi que des besoins en formation professionnelle.

4. La partie finale du rapport examine la répartition actuelle des responsabilités institutionnelles et recommande la création d'une Inspection des pêches maritimes chargée d'assumer le rôle principal dans la supervision et coordination de la mission de protection des pêches.

II. PERSPECTIVES

5. Le Gouvernement de l'Angola attache une grande importance à une gestion appropriée de ses ressources de pêche et, à cette fin, s'est efforcé d'obtenir des avis de différentes sources. Il a reçu plusieurs propositions d'assistance, notamment une proposition de la coopération portugaise pour un projet de grandes proportions et à long terme. Il a aussi reçu une proposition plus modeste de la Caisse centrale de coopération économique (CCCE). En outre, le Gouvernement espagnol aurait offert à la marine nationale quatre patrouilleurs de moyen tonnage. Ces patrouilleurs devraient être affectés principalement à des missions de surveillance, mais on n'a pas

pu obtenir confirmation de ces informations. En outre, une association conjointe portugaise et norvégienne serait prête à mettre à la disposition des autorités, sous contrat, jusqu'à quatre chalutiers arrière pour effectuer des missions de protection des pêches. L'empressement de la communauté internationale à aider à la protection des pêches angolaises laisse penser qu'un financement suffisant est disponible pour la création d'un système approprié sur une base financière mixte.

6. L'examen des propositions mentionnées suggère qu'il serait opportun de faire une pause et réfléchir à la manière dont les différents organismes pourraient coordonner leurs efforts et coopérer dans la poursuite d'un but commun. Il est, par conséquent, RECOMMANDE que toutes les parties intéressées se réunissent, au plus tôt, et cherchent à coordonner leurs propositions. Plusieurs problèmes devront être résolus avant de prendre des engagements à long terme. Ces problèmes sont, notamment, le financement de la création et du fonctionnement d'un système efficace, l'adoption de mesures d'appui administratif au nouveau service, et la répartition au niveau ministériel des responsabilités pour la mise en oeuvre et le fonctionnement du système proposé.

7. Il est nécessaire d'obtenir des ressources pour la création et le fonctionnement du service de protection des pêches. Pour maintenir les frais à un niveau limité, il est nécessaire de programmer l'opération en tenant compte de certains facteurs-clef tels que le nombre de bateaux à contrôler, leur répartition, la nature des mesures réglementaires à appliquer, et en particulier, les implications pratiques de la surveillance des règlements en question. La surveillance des mesures de conservation en mer n'est pas productive et le rapport coût-efficacité est meilleur lorsqu'on restreint au minimum les tâches à effectuer au large. Il est en conséquence RECOMMANDE que, à l'occasion de l'affectation des ressources humaines et matérielles, il soit donné priorité à l'institution d'un système d'inspection des pêches maritimes efficace.

8. L'évaluation qui suit est fondée sur des observations préliminaires pendant une période limitée. Pour obtenir un tableau précis de ce qui est nécessaire, il est RECOMMANDE de procéder, dès que possible, à une évaluation d'ensemble des facteurs-clef. Cette évaluation devrait être menée dans des conditions normales d'opération des navires pendant une durée suffisante pour identifier les variations saisonnières affectant les activités de pêche. Cette évaluation devrait être entreprise avant que des engagements soient pris à l'égard de propositions impliquant des investissements en capital dans la mesure où, à la suite de cette évaluation, ces investissements pourraient se révéler inadaptés, voire même inutiles.

III. IMPORTANCE DE LA PECHE

1. Nombre de navires de pêche

9. Il n'est pas facile d'obtenir des informations à jour sur le nombre de navires opérant à un moment donné. Le nombre total de navires de pêche figurant au registre des navires de pêche de l'Angola en 1990 s'élevait à 530. On pouvait estimer que seulement 286, soit 56 pour cent des unités de

cette flottille industrielle nationale, étaient disponibles pour la pêche. En outre, 82 navires étrangers étaient licenciés pour opérer dans les eaux angolaises.

10. En dépit des inexacritudes éventuelles qu'ils comporteraient, ces chiffres donnent une idée sur l'effectif de la flottille à surveiller. Ils reste que ces chiffres peuvent induire en erreur pour une autre raison: le nombre de navires en mer réellement et susceptibles de faire l'objet d'une inspection à un moment donné sera, en réalité, inférieur à cet effectif. En effet, alors qu'une partie des unités effectueront des opérations de pêche, d'autres unités feront route en direction ou en provenance, des zones de pêche, d'autres seront au port en train de décharger leurs prises ou de se réapprovisionner avant leur prochaine sortie.

11. Ainsi, la flottille nationale de chalutiers comprend 30 unités effectuant des sorties d'une durée jusqu'à 21 jours. Cependant, on peut estimer que les deux-tiers seulement (soit 20) des unités de cette catégorie, seront réellement engagés dans des activités de pêche. La flotte de senneurs est sous-utilisée et il est probable qu'on ne trouve en mer, à un moment donné, qu'un nombre encore plus limité d'unités. Leurs activités s'effectuent principalement la nuit, pendant des périodes jusqu'à 12 heures, mais très souvent inférieures à cette durée, en fonction de la densité du poisson, du taux des prises et du temps de navigation à partir du port. En conséquence, on peut estimer à seulement un tiers (soit 19), le nombre d'unités engagées réellement dans la recherche ou dans la capture du poisson. En ce qui concerne la flotte nationale de thoniers saisonnière, on estime que neuf (9) des 28 navires relevant de cette catégorie sont susceptibles d'être repérés 24 heures par jour. La flottille artisanale peut aligner environ 50 unités. On obtient ainsi un chiffre total de 98 unités.

12. Un nombre total de 82 unités étrangères ont été recensées. Parmi celles-ci, 33 seraient des chalutiers pélagiques soviétiques et des senneurs; 9 seraient des chalutiers panaméens et 40 approximativement relèveraient de pays de la Communauté européenne et seraient licenciés pour pêcher dans les eaux angolaises aux termes de l'accord entre l'Angola et cette organisation ou d'autres arrangements. On compterait parmi les navires de pays de la Communauté européenne 20 chalutiers crevettiers espagnols et 22 thoniers tant espagnols que français. Les thoniers opèrent pendant une période de temps limitée, de quelques mois seulement. Ainsi, dans la catégorie globale des navires étrangers qui opèrent dans les eaux de l'Angola au cours d'une année donnée, seulement 64 ont une présence quasi-permanente. On peut estimer que de ces 64 navires, seulement les deux-tiers, soit 42, seraient susceptibles d'opérer dans la zone économique exclusive à un moment donné.

13. Il est difficile, sinon impossible, de connaître exactement le nombre d'unités en activité de pêche dans une zone et à un moment donné, en raison de la fluidité inhérente à ce type d'activité. Un calcul approximatif suggère, néanmoins, que quelque 150 navires de pêche, toutes nationalités comprises, opéreraient dans les eaux angolaises simultanément. Ce chiffre n'est pas particulièrement élevé en termes de protection des pêches.

2. Typologie de la pêche

14. La pêche a lieu pendant toute l'année avec quelques changements saisonniers dans le déploiement des flottilles. A l'exception des thoniers qui suivent des thons en migration à travers la ZEE, les opérations de pêche sont confinées aux eaux du plateau continental. Cette bande côtière relativement étroite s'étend, au nord, à quelque 50 miles nautiques au large et se rétrécit progressivement jusqu'à 10 miles dans le sud du pays. En termes généraux, elle ne représente qu'environ 12,5 pour cent de l'ensemble des eaux sous juridiction de l'Angola. Par ailleurs, les zones de pêche situées à l'intérieur du périmètre du plateau continental sont concentrées dans des "poches" relativement bien définies tout au long de ce plateau continental. Les "poches" situées dans le sud du pays sont les plus importantes.

IV. MESURES DE CONSERVATION

1. Généralités

15. Les mesures de conservation recommandées par les spécialistes angolais sont relativement simples et utilisent des méthodes à la fois quantitatives et non-quantitatives. Tandis que la plupart des mesures non-quantitatives (c'est-à-dire dimensions des mailles, restrictions à l'emploi du matériel de pêche, zones interdites à la pêche) sont applicables en mer dans le cadre de procédures d'inspection de routine, les mesures quantitatives reposent sur l'obtention de données fiables et sur un système statistique efficace permettant d'exploiter les données en question. En pratique, cela exige qu'on obtienne des relevés très précis des captures effectuées par navire. Or ni l'inspection en mer, ni l'utilisation d'observateurs à bord ne permettent pas, en soi, d'obtenir des données précises sur les captures. Ces données pourraient être plus efficacement obtenues au point de débarquement ou lorsque les prises sont transférées d'une unité à une autre.

16. Une large proportion des stocks qui constituent les ressources halieutiques angolaises sont partagées avec la Namibie. Ceci justifie qu'on use une approche régionale non seulement en ce qui concerne la conservation des stocks en question, mais aussi pour ce qui est du suivi, du contrôle et de la surveillance de leur exploitation. Il est par conséquent RECOMMANDE que lors de la formulation d'un système de protection des pêches pour l'Angola, on prenne sérieusement en considération les avantages d'une approche coordonnée ou conjointe avec la Namibie.

2. Réglementation du maillage

17. Les restrictions à la dimension des mailles sont instituées de manière à ce que, en théorie, au moins 50 pour cent des poissons immatures capturés au cours de la pêche puissent s'échapper et éventuellement contribuer à régénérer les stocks. Les dimensions minimales permises pour les mailles sont déterminées par des spécialistes, mais, étant donné qu'elles

doivent s'appliquer à plusieurs espèces de poisson, elles constituent en fait un compromis. Malheureusement, les restrictions ne s'appliquent, en général, qu'aux filets effectivement utilisés et non aux filets transportés à bord d'un navire de pêche. Les mesures de conservation ne peuvent donc être appliquées qu'en mer et, pour diverses raisons, il est souvent difficile de prouver à la satisfaction des autorités judiciaires qu'un filet en infraction a été réellement utilisé à des fins de pêche.

18. Les mailles des filets sont mesurées au moyen d'une jauge graduée, en forme de triangle, en matériel solide et durable non susceptible d'être détérioré par l'eau de mer. Cette jauge est insérée en exerçant une pression constante de l'ordre de 4 kilogrammes, dans une série de mailles consécutives le long de l'axe longitudinal du filet. La moyenne de l'échantillonnage obtenu est considérée comme indiquant, sur le plan juridique, la dimension d'ensemble et permet d'établir si le filet est conforme aux dimensions minimales prescrites. Bien que simple en théorie, l'application de cette mesure requiert une solide connaissance des méthodes et matériaux utilisés dans la fabrication des filets et du matériel de pêche. Par ailleurs, les inspecteurs doivent être au courant de tous les moyens et techniques utilisés par les pêcheurs pour essayer de réduire la dimension effective des mailles de leurs filets afin de mieux tourner la réglementation.

3. Taille minimum du poisson capturé

19. La définition d'une taille minimale pour le poisson capturé complète les restrictions applicables aux dimensions minimales des mailles des filets. Elle reflète le fait que les petits poissons seront inévitablement pris au fur et à mesure que le filet se remplit et que les mailles sont progressivement obturées par des poissons de toutes tailles. Le poisson immature - c'est-à-dire celui dont les dimensions sont inférieures à celles prescrites - ne doit pas être conservé, débarqué, mis en vente, etc. Les règlements imposent généralement aux pêcheurs de le rejeter à la mer.

20. Il s'agit en l'occurrence d'une restriction controversée étant donné que le poisson rejeté à la mer meurt généralement et qu'ainsi aucun objectif évident de conservation n'est atteint. En outre, comme il est pratiquement impossible d'obtenir plus qu'une vague estimation du poids total de poisson rejeté à la mer, cela aboutit, en fait, à une sous-déclaration du total des prises, ce qui peut affecter de manière décisive les calculs relatifs à l'évaluation des stocks. Pour cette raison, il y a eu des interventions visant à abroger l'obligation de rejet à la mer et à tenir compte de ces captures dans le calcul de la prise d'ensemble effectuée par le navire. Néanmoins, cette mesure continue à être considérée comme le seul moyen pratique de décourager la pêche des petits poissons et de pousser les pêcheurs à se déplacer vers d'autres zones où la présence de petits poissons est réduite.

21. Le contrôle du respect des dimensions minimales est généralement fait sur la base d'un échantillonnage "représentatif". Cet échantillonnage est parfois difficile à obtenir, en particulier lorsqu'il s'agit de certaines espèces pélagiques, et crée de nombreuses difficultés à l'inspecteur

concerné. L'inspecteur doit être au courant des problèmes inhérents à tout échantillonnage et formé pour reconnaître toutes les espèces halieutiques locales, ainsi que l'immaturité de certaines de ces espèces.

4. Zones de limitation des pêches

22. La réglementation interdit à certaines catégories de navires d'opérer dans des zones définies. Cette interdiction peut être totale ou s'appliquer seulement à certains types de matériel ou certaines espèces de poissons. C'est le premier cas qui est à considérer dans la réglementation proposée pour l'Angola. Les dispositions proposées sont relativement faciles à mettre en oeuvre puisqu'il s'agit seulement de déterminer la position du navire contrevenant à l'intérieur de la zone protégée et de démontrer qu'il était en train de se livrer effectivement à la pêche. La preuve de la position n'est pas difficile à établir étant donné la précision des instruments électroniques modernes de navigation. Néanmoins, pour éviter des doutes, il conviendrait de disposer de systèmes de navigation en duplex. Il est aussi important que l'inspecteur responsable soit qualifié pour l'utilisation de ces systèmes. A la vérité il n'est pas toujours facile d'obtenir, à la satisfaction de l'autorité judiciaire, la preuve d'une activité de pêche. Parfois, il n'existe pas une définition juridique précise de l'acte de pêcher. Si un navire n'est pas en train de pêcher ou, si son matériel est convenablement arrimé, il ne commet aucune infraction.

23. Il est difficile d'établir qu'un navire pêche illégalement même à partir d'un patrouilleur accosté audit navire. Il est encore plus difficile de le faire lorsque la surveillance est effectuée à partir d'un aéronef. Ceci a rendu nécessaire l'adoption d'une réglementation supplémentaire aux termes de laquelle des navires qui se trouvent à l'intérieur d'une zone de limitation de l'éccès doivent avoir leur matériel arrimé et non disponible pour une utilisation immédiate. En pratique, les preuves relatives à une activité de pêche donnée ne peuvent être obtenues avec certitude qu'en abordant un navire et en observant le matériel de pêche au fur et à mesure qu'il est ramené à bord.

5. Inspecteurs

24. Le contrôle du respect de mesures non quantitatives de conservation ne peut pas s'effectuer d'une manière simple et linéaire. Ce contrôle est tributaire de l'existence d'inspecteurs ayant les qualifications nécessaires. Ces inspecteurs doivent avoir de bonnes connaissances sur les opérations de pêche, la fabrication de matériel, les poissons et leur comportement ainsi que des notions élémentaires de navigation. Il est important qu'ils soient parfaitement au courant de la législation des pêches et conscients des pouvoirs et obligations qui leur sont conférés. Enfin, il est également nécessaire qu'ils acquièrent une formation leur permettant d'établir la preuve d'une infraction susceptible d'emporter la conviction d'un juge.

25. Les inspecteurs doivent être encouragés à acquérir une bonne compréhension de la psychologie de la pêche. En dépit d'une aptitude innée à découvrir des lacunes dans la réglementation, les pêcheurs sont, malgré tout,

généralement prêts à se conformer à des règlements dont l'objectif est précis dès lors qu'ils sont mis en vigueur équitablement et sans discrimination. Ces pêcheurs toutefois ont rarement un grand respect pour l'autorité et ils réagissent mal aux ordres abrupts et aux pressions injustifiées. C'est pourquoi il importe que les inspecteurs soient sélectionnés soigneusement en raison de leurs qualités personnelles et de leur bon sens et, surtout, qu'ils inspirent confiance aux pêcheurs.

6. Mesures de conservation quantitatives

26. Des mesures de conservation de nature quantitative ont été recommandées à titre intérimaire pour l'Angola. Ces mesures ont pris la forme de prises globales autorisées (TAC, à partir de l'expression "Total Allowable Catch") couvrant la plupart des espèces commerciales pêchées dans les eaux angolaises. Ces mesures doivent, sous leur forme actuelle, être considérées comme provisoires en raison du fait qu'elles ont été élaborées à partir d'informations incomplètes et parfois peu fiables sur les prises et les activités de pêche. L'entrée en vigueur des TAC présente, dans la pratique, de nombreux problèmes. En effet, la formule des TAC exige la tenue d'une comptabilité basée sur le suivi des prises de chaque espèce spécifique par navire de pêche.

27. Traditionnellement, les données requises peuvent être obtenues à partir des livres de bord réglementaires existant sur tous les bateaux qui dépassent un certain tonnage. Ces livres de bord sont tenus à jour par les pêcheurs et comportent des détails sur le poids vif de chacune des espèces capturées et sur la zone où la capture est intervenue. Souvent ces zones sont identifiées par une grille de signalisation appropriée. Compte tenu des difficultés à effectuer un pesage du poisson à bord de la plupart des navires, les pêcheurs, même expérimentés, ne peuvent fournir au mieux qu'une estimation du poids des captures qui s'y trouvent. Une obligation supplémentaire est ainsi imposée au pêcheur qui devra déclarer le poids réel (en termes de poids vif) débarqué ou transbordé.

28. Dans le cadre d'un système de contrôle des TAC il est indispensable d'élaborer des mécanismes pour collecte, validation, examen et traitement des relevés en question et de fournir pour chaque espèce relevant des PGA un décompte de la quantité capturée et de la quantité qui reste à capturer. Lorsque la prise d'une espèce spécifique approche le maximum prescrit, les pêcheurs sont avisés de la clôture imminente de la pêche pour l'espèce en question. Après la clôture des PGA, aucune action de pêche concernant l'espèce en question ne peut être entreprise sauf arrangements administratifs (ceci tend, en pratique, à miner les les efforts de contrôle).

29. Il a été démontré que même en déployant des moyens considérables et onéreux, il est pratiquement impossible d'appliquer un tel programme dans toute sa rigueur. Il reste que la fiabilité des données ainsi collectées peut être d'un bon niveau et permettre aux spécialistes de la pêche de prédire avec une plus grande précision l'état des stocks. En outre, un tel système permet de freiner une exploitation débridée.

30. Le système utilisé actuellement pour la collecte et le traitement des données concernant les prises et la pêche n'est pas adapté aux objectifs

d'un système de quotas tel qu'esquissé ci-dessus. Pour cette raison, il est RECOMMANDE qu'une priorité absolue soit accordée à la réorganisation du système de collecte de données en mettant particulièrement l'accent sur l'introduction d'une obligation de remplir des livres de bord et des déclarations de débarquement. La collecte et validation des données devrait être confiées à la nouvelle Inspection des pêches envisagée. Une fois institué, cet organisme serait bien placé pour procéder à la collecte des livres de bord et des déclarations de débarquement. Il serait également en mesure de valider les données qu'ils contiennent par sondage, au cours des débarquements, et par comparaison avec les données provenant des rapports de surveillance et d'inspections à bord. L'organisme pourrait ensuite introduire les données dans les ordinateurs de ses bureaux régionaux et les traiter en vue de leur transmission par disques souples à la base centrale de données d'où elles seront disséminées et analysées.

V. STATISTIQUES DE PECHE

31. Des modèles de livre de bord de la pêche ont déjà été mis au point par les spécialistes. Ils sont de trois types différents et concernent respectivement la pêche aux démersaux, aux pélagiques et aux crevettes. Les armateurs ont déjà reçu ces modèles et on présume qu'il faudra compter sur la bonne volonté de l'industrie de la pêche pour qu'ils soient complétés avec précision et retournés.

32. Cependant, tout en donnant aux spécialistes des orientations valables sur les prises effectuées, les données fournies dans ces conditions seront insuffisantes pour suivre le développement des mesures intérimaires relatives aux TAC, fussent-elles recommandées ou obligatoires. Il est en conséquence RECOMMANDE que les projets de règlement relatif aux livres de bord et aux déclarations de débarquement soient adoptés le plus tôt possible.

33. Par ailleurs, il est RECOMMANDE qu'un programme pilote soit élaboré en vue de mettre sur pied et tester la collecte, la validation et le traitement des données contenues dans les livres de bord dans chacun des ports de pêche importants de la partie sud du pays. Il conviendra aussi de profiter de l'occasion pour mettre au point des moyens plus efficaces pour contrôler les débarquements et les transbordements. Ce programme devrait être mené sous la direction et la supervision d'un expert technique. Le programme devrait utiliser des fonctionnaires du Département national du contrôle et de l'inspection basés localement auxquels se joindront des fonctionnaires détachés d'autres zones situées dans le nord. Au préalable, ces fonctionnaires devront assister à des cours de formation durant lesquels ils recevront des instructions sur les fonctions qu'ils auront à remplir. Il est RECOMMANDE qu'au cours de ce stage de formation, une attention particulière soit accordée à la création d'une banque de données centralisée chargée de recueillir toutes les informations sur les pêcheries, de toutes les sources, afin de constituer une source unique d'information pour tous les utilisateurs et analystes.

VI. ORGANISATION PROPOSEE

1. Structure régionale

34. Comme indiqué précédemment, le nombre total des navires, nationaux et étrangers, à contrôler n'est pas élevé en termes de protection des pêches. La zone dans laquelle les bateaux de pêche peuvent être déployés et sont sujets à surveillance est aussi, comparativement, exiguë. Toutefois, alors que les zones de pêche saisonnière s'étendent au-delà de la ligne de 25 - 30 miles mesurée à partir de la ligne de base, elles sont néanmoins réparties le long de la ceinture côtière sur toute la longueur de la côte de l'Angola. Dans ce contexte, il est RECOMMANDE d'utiliser une approche régionale pour le suivi, contrôle et surveillance des pêcheries, en s'appuyant sur de petits navires patrouilleurs côtiers. Il peut être nécessaire de fournir des moyens pour couvrir plus au large certaines pêcheries saisonnières suspectes, tel que thon et autres espèces pélagiques, en utilisant une unité d'un rayon d'action couvrant l'ensemble de la ZEE. Cette unité plus grande serait aussi susceptible d'assurer une continuité entre l'ensemble des opérations en fournissant un appui aux unités côtières plus petites. Une évaluation de cet aspect spécifique constituerait l'un des objectifs de l'évaluation opérationnelle recommandée aux paragraphes 7 et 8 de ce rapport.

2. Bureaux régionaux des pêches

35. Sous réserve de l'évaluation à effectuer, il est RECOMMANDE d'instituer trois régions (nord, centrale et sud). Des bureaux régionaux de pêches seraient installés sur des points stratégiques de ces régions à Namibe, Benguela et Luanda. La station de Luanda serait proposée comme centre de contrôle, de commandement et de communication. Chaque bureau devrait être situé à proximité des installations du port de pêche dans des bâtiments bien définis, en bon état et restaurés, le cas échéant. Il conviendrait d'étudier si tous les trois bureaux doivent être installés en même temps ou successivement. Un de ces bureaux devrait être établi sur la base d'un programme pilote conçu pour définir les meilleurs arrangements. L'installation des centres impliquerait un travail considérable. C'est pourquoi la deuxième formule devrait prévaloir. Priorité serait donnée à la région du sud qui est celle de plus grande activité en matière de pêche. Une liste du matériel de base nécessaire pour chaque bureau régional figure à l'Appendice D.

3. Unités de patrouille

36. Il est RECOMMANDE d'adopter, en principe, la proposition française de fournir trois navires patrouilleurs côtiers (vedettes). Les commandes relatives à ces trois unités devront être formulées aussitôt que possible, sous réserve d'une reconsidération finale de leurs spécifications. Il est suggéré d'étudier plus la longueur des unités proposées. En effet, il pourrait être avantageux de commander des bateaux légèrement supérieurs à 20 mètres, ce qui leur conférerait une plus grande capacité pour opérer plus au

large lorsque les conditions météorologiques le permettraient. Chaque vedette devrait être équipée d'une petite lanche d'abordage. Il serait nécessaire d'acquérir, en plus de ces unités, deux vedettes de port pour faciliter le contrôle des opérations de transbordement.

VII. ARRANGEMENTS INTERIMAIRES

1. Généralités

37. Une attention spéciale doit être apportée aux processus par lesquels la situation présente pourrait être transformée en l'avenir souhaité. La perspective d'une transformation radicale a souvent un effet traumatisant sur les intérêts établis. Cela peut susciter des actions d'obstruction au changement. Les arrangements interimaire proposés sont spécifiquement conçus pour pouvoir avancer lentement, pas à pas, de manière à concéder le temps nécessaire pour apprendre et s'adapter. Ces arrangements résistent à la tentation d'accepter des offres de moyens importants avant que ne soit entreprise une évaluation opérationnelle complète des problèmes à affronter. En l'absence d'une base à cet effet, il est RECOMMANDE d'affréter pour une durée minimale de douze mois, un navire approprié qui tiendrait lieu de navire patrouilleur de haute mer avec l'appui d'un aéronef de surveillance également affrète (voir Appendices B et C pour un résumé des spécifications).

38. Il est essentiel que des nationaux prennent part, dès le début, à la planification et à la mise au point du système afin de minimiser la dépendance à long terme des conseils et de l'assistance du personnel expatrié. C'est pourquoi il est RECOMMANDE de constituer une équipe d'angolais à cet effet, et que ceux-ci entreprennent l'évaluation prévue sous la direction d'une assistance technique extérieure expérimentée.

39. La mise en oeuvre des mesures de conservations ne doit pas être immédiate. L'industrie de la pêche doit bénéficier d'une période de mise au courant durant laquelle les pêcheurs pourront se familiariser avec la réglementation sans crainte de faire l'objet de poursuites judiciaires. Durant cette période, il conviendrait de concevoir des méthodes de travail en tenant particulièrement compte de la nécessité de mettre sur pied des indicateurs fiables. En conséquence, il est RECOMMANDE d'imposer une période de mise au courant de six mois à partir de la date à laquelle les règlements sont adoptés.

40. L'unité qu'on se propose d'affréter doit être considérée un centre d'opération mobile durant la phase d'évaluation et l'expérience acquise pendant cette phase fournira des informations sur la conception et les spécifications du centre de commande et de contrôle des pêcheries proposé pour Luanda.

41. Dans le cadre du concept fondamental "apprendre par l'expérience", l'utilisation des unités affrétées fournira l'occasion de développer le processus de validation des données en conjonction avec le Centre d'investigation des pêches (C.I.P.).

VIII. COMPETENCE ET RESPONSABILITES MINISTERIELLES

1. Généralités

42. La compétence ministérielle pour la formulation de la politique et la mise en application des mesures de suivi, de contrôle et de surveillance en matière de pêche doit être régularisée au plus tôt. Il est accepté que la responsabilité des politiques générales de pêche, y compris l'élaboration d'un plan national de gestion de la pêche, relève du Ministère des pêches. Toutefois, en dépit des principes posés dans la nouvelle loi sur les pêches, il subsiste des doutes quant au Département ministériel responsable pour le contrôle de sa mise en oeuvre. Cette ambiguïté suscite des problèmes et inquiétudes étant donné qu'il n'est pas possible de conduire efficacement des opérations de cette nature en l'absence d'une entité unique chargée de les définir et exécuter.

43. Les catégories de fonctionnaires chargés d'assurer le respect de la législation sur les pêches sont indiquées dans le projet même de la loi. Cependant, au cours des dernières années deux organismes ont été engagés dans des missions de protection des pêcheries dans une mesure significative. Ces organismes aspirent, évidemment, à continuer à le faire à l'avenir. Il est donc nécessaire de définir, dès le départ, lequel de ces deux organismes sera investi de la responsabilité primaire d'exécuter la mission de protection des pêches.

8. Le Service national de contrôle et d'inspection

44. Tandis que les recommandations du présent rapport suggèrent la formation d'une inspection des pêcheries, il est nécessaire d'examiner la disponibilité de main-d'oeuvre et de matériel. L'autorité en la matière était le département national de contrôle et d'inspection du Ministère des pêches avec l'assistance de la Marine nationale et de l'Armée de l'air (selon les cas), et le Service de capitainerie des ports. Mais il semble qu'il n'y ait eu qu'une liaison très limitée entre départements et que le Ministère des pêches n'ait assumé qu'une coordination très restreinte.

45. En 1990, la FAO a procédé à un examen des arrangements en question et a établi que, dans les circonstances de l'époque, le département national de contrôle et d'inspection faisait de son mieux et jouait un rôle utile compte tenu de ses limitations. Cependant, dans sa structure actuelle, ce département n'est pas en mesure de contrôler la mise en oeuvre de la législation sur les pêches récemment élaborée. La mise en oeuvre effective des arrangements proposés est compromise par la qualification insuffisante du personnel, la faiblesse de l'organisation et le manque de ressources matérielles. Par conséquent il est RECOMMANDE que le département national de contrôle et d'inspection soit restructuré sous la forme d'une inspection des pêcheries maritimes. Cette inspection deviendrait ainsi le principal organisme responsable du contrôle de la réglementation des pêches, de la délivrance des licences, du contrôle du respect des accords de pêche et autres problèmes relatifs aux opérations de pêche; y compris la collecte et le contrôle de la qualité des statistiques de pêche.

46. La mise sur pied de cet organisme implique l'adoption de mesures radicales. La désignation d'un chef de service à la hauteur de la situation constitue un préalable essentiel. Ce chef de service devra posséder les qualités personnelles nécessaires pour forger véritablement une organisation nouvelle et efficace avec une image de marque et un esprit de corps. Cette personne ne devrait pas être choisie uniquement sur la base de ses qualifications universitaires, mais plutôt en raison de sa personnalité et de son parcours en matière de commandement. Il aura une tâche difficile; c'est pourquoi il est RECOMMANDE qu'il soit, au moins pendant six mois, assisté d'un consultant homologue expérimenté. En ce qui concerne le personnel actuellement en service, il est RECOMMANDE de donner à plusieurs fonctionnaires supérieurs sélectionnés, une formation appropriée à l'étranger, afin qu'ils soient en mesure d'assurer la formation de subordonnés d'une manière suivie et continue. Tous les autres fonctionnaires seront tenus de suivre des cours de formation, pendant lesquels chacun d'eux sera évalué quant à sa qualification pour servir dans le nouvel organisme et y occuper un poste déterminé.

8. Marine nationale et armée de l'air

47. Ces services, particulièrement la marine, ont la responsabilité de maintenir l'intégrité de la souveraineté angolaise. On peut les considérer comme chargés non seulement de la protection des pêcheries, mais également de l'entrée en vigueur de toute législation maritime connexe dans le cadre des eaux angolaises. Il est évident que lesdits services ont une vocation à remplir un tel rôle. Ils ont l'avantage de disposer d'un personnel qualifié et discipliné, possédant une expérience en matière d'opérations maritimes, encore que non nécessairement dans le domaine des activités halieutiques. Ils disposent déjà de certains moyens, certes insuffisants. Ces moyens seraient considérablement renforcés par l'arrivée de patrouilleurs espagnols. Cependant, bien que ce service des forces armées puisse être considéré le mieux placé pour remplir des missions au large, il n'est pas certain qu'il souhaiterait être impliqué dans des activités plus "terre à terre" encore que cruciales, consistant à faire appliquer des mesures de conservation des ressources.

48. Il y a des arguments pour et contre l'utilisation de la Marine nationale, y compris des considérations relatives à l'opportunité d'employer une organisation militaire pour ce qui est accepté comme étant une mission civile exécutée au titre de la législation civile. La solution d'un possible conflit de compétence pourrait résider dans un compromis associant les activités des deux services considérés avec des domaines de responsabilités distincts. Il est RECOMMANDE que cette question soit étudiée dans le cadre de l'exercice d'évaluation prévu. Il conviendra de tenir compte des vues de l'autorité maritime qui a traditionnellement une responsabilité en matière de réglementation maritime et continue à avoir une responsabilité bien définie en ce qui concerne la sécurité des personnes et les problèmes de navigation concernant les bateaux de pêche. Il conviendra également de tenir compte des intérêts du Service des douanes de l'Angola. Il sera enfin nécessaire d'aborder les besoins en formation de ces différentes entités dans l'éventualité où elles auraient à intervenir dans la mise en vigueur de la réglementation sur les pêches.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1. Que toutes les parties intéressées se réunissent et mettent sur pied un comité de direction.
[paragraphe 6]
2. Que lors de l'affectation des ressources humaines et matérielles priorité soit donnée à l'institution d'un système d'inspection des pêches maritimes efficace.
[paragraphe 7]
3. Entreprendre le plus tôt possible une évaluation d'ensemble des facteurs clés.
[paragraphe 8]
4. Prendre en considération les avantages d'une coopération régionale avec la Namibie.
[paragraphe 16]
5. Priorité absolue à la réorganisation de la collecte et la validation de données.
[paragraphe 30]
6. Elaborer la réglementation visant à introduire aussitôt que possible des livres de bord.
[paragraphe 32]
7. Elaborer un programme-pilote pour mettre sur pied et tester la collecte, la validation et le traitement de données.
[paragraphe 33]
8. Créer une banque de données centralisée.
[paragraphe 33]
9. Etablir un système régional de suivi, contrôle, surveillance (SCS).
[paragraphe 34]
10. Instituer trois régions (nord, centrale et sud).
[paragraphe 35]
11. Adopter sans délai la proposition française de fourniture de trois vedettes côtières.
[paragraphe 36]
12. A titre intérimaire, affréter un patrouilleur de surface et un aéronef.
[paragraphe 37]
13. Constituer une équipe angolaise chargée d'entreprendre une évaluation opérationnelle sous la direction d'une assistance technique expérimentée.
[paragraphe 38]

14. Prévoir une période transitoire de six mois pour la mise au courant de personnes affectées par l'entrée en vigueur des règlements.
[paragraphe 39]
15. Restructurer le département national de contrôle et d'inspection sous la forme d'une nouvelle inspection des pêcheries maritimes.
[paragraphe 45]
16. Prévoir un soutien technique extérieur pour les chefs de l'Inspection des pêcheries maritimes.
[paragraphe 46]
17. Sélectionner des fonctionnaires supérieurs pour recevoir une formation à l'étranger.
[paragraphe 46]
18. Procéder à une étude concernant la répartition des responsabilités entre l'inspection des pêches maritimes et la Marine nationale.
[paragraphe 48]

APPENDICE A
COUTS BUDGETAIRES
(Dollars E.-U.)

1. Centres régionaux d'opération

Restauration des bâtiments	\$ 3,400
Matériel radio	\$ 4,250
Générateur de secours	\$ 1,500
Matériel informatique	\$ 9,350
Mobilier de bureau	\$ 2,000
Fournitures de bureau/publications	\$ 250
Véhicules 4 x 4	\$ 25,500
2 motocyclettes de 150 cc	\$ 8,500
Embarcation de 5 mètres et remorque	\$ 7,650
6 appareils de radio personnels	\$ 2,040
Uniformes (6 jeux)	\$ 1,750
Vêtements de protection	\$ <u>1,500</u>
Total	\$ 67,690
Imprévus 15 pour cent	\$ <u>10,153</u>
Total général	\$ <u>77,843</u>

2. Patrouilleur côtier de 22 mètres

(Avec inventaire complet) \$1,105,000

3. Vedette de port 8 mètres

(Avec pièces de rechange) \$ 42,500

4. Patrouilleurs hauturiers 40 m (affrété) avec lanches d'abordage

a/ Redevance d'affrètement 365 jours US\$ 5 500 par jour	\$1,985,600
Carburant Av.3 t/d @ \$170 x 320 jours	<u>\$ 163,200</u>
Coût de l'affrètement	(\$2,148,800)
b/ 2 lanches d'abordage 5 mètres	\$ 22,100
3 moteurs hors-bord 50 cv	\$ 15,300
Coût des lanches	(\$ 37,400)
c/ Coût total	<u>\$2,186,200</u>

Notes:

- a/ Les chiffres ci-dessus sont négociables et dépendent principalement du type et de l'âge de l'unité concernée. La redevance d'affrètement comprend les frais encourus par le propriétaire pour adapter l'unité aux besoins de l'affrèteur. Ces frais couvrent les modifications aux installations pour le personnel, la prise en location de matériel électronique supplémentaire, les bossoirs des lanches, etc.
- b/ Les lanches et moteurs seront la propriété du Gouvernement angolais et devront être disponibles pour être utilisés éventuellement à l'échéance du contrat d'affrètement.
- c/ Dans le cas où l'affrèteur détient une option d'achat, la redevance annuelle d'affrètement pourrait être déduite du prix d'achat final qui serait ainsi substantiellement inférieur au prix de construction d'une unité neuve (environ US\$ 8.5).

5. Affrètement d'un Aéronef de surveillance

a/ Redevances d'affrètement US\$ 1 500 par heure de vol	
1 200 heures de maximum annuel	\$1,800,000
500 heures de viabilité minimale	\$ 750,000

Note:

Ces chiffres sont négociables sur la base du taux horaire qui varie considérablement en fonction du type, de l'équipement spécial installé, des frais de carburant, etc. Les prix ci-dessous indiqués ne sont que indicatifs:

BN2T Islander à turbine	\$ 595 par heure
Dornier 228-200	\$ 1,530 par heure
Casa 220	\$ 2,040 par heure

6. **Sommaire des frais estimés**

Patrouilleur hauturier plus carburant	\$2,186,200
Aéronef de surveillance 1200 heures	(\$1,180,000)
500 heures	\$ 750,000
Personnel d'assistance technique	<u>\$ 450,000</u>
Total des frais intérimaires (12 mois)	\$3,816,200
3 Centres régionaux @ \$77,843)	\$ 233,529
3 Patrouilleurs côtiers @ \$1,147,000	\$3,441,000
Pièces de rechange	\$ 42,000
2 vedettes de service au port @ \$42,500	<u>\$ 85,000</u>
Investissement en actifs permanents	<u>\$3,801,529</u>
a/ Total	\$7,617,729

Notes:

- a/ Ce montant n'inclut pas les frais de fonctionnement annuels des actifs permanents.

APPENDICE B

Affrètement d'un patrouilleur hauturier

1. Des navires modernes, bien équipés et d'un type approprié fournissent les unités les mieux adaptées aux missions de protection des pêches. A ce titre, les chalutiers-arrière congélateurs sont particulièrement appréciés car ils sont faciles à reconvertir et disposent généralement d'appareils de navigation et de communication déjà installés. Toutefois, le choix du navire doit être fait avec soin; il ne doit être définitif qu'après un examen satisfaisant exécuté aux frais des propriétaires et dès lors que le navire est conforme aux spécifications pré-déterminées.

2. L'affrètement est une procédure relativement simple et s'effectue généralement par l'intermédiaire d'un courtier dans le cadre des conditions d'affrètement normalement "standard". Cependant, eu égard à la fonction de protection des pêches qu'il devra remplir, il est recommandé de recueillir des avis supplémentaires auprès de spécialistes afin d'éviter des problèmes qui peuvent être rencontrés. Il est important, par exemple, de veiller à ce que la nature des missions envisagées soit clairement définie et de s'assurer que les propriétaires du navire seront en mesure d'indemniser entièrement le Gouvernement de l'Angola devant des réclamations pour dommages formulées par des tiers, et qu'ils ont, par ailleurs, assuré leur navire contre tout dommage. Les propriétaires devront fournir un capitaine qualifié qui, tout en assumant la responsabilité de la sécurité du bateau et de l'équipage, sera placé sous l'autorité de l'Inspecteur des pêches qui se trouve à bord. Ledit capitaine devra recevoir des assurances que, lorsqu'il opère le patrouilleur dans le cadre de la protection des pêches, il ne sera pas responsable des conséquences relatives aux infractions commises à l'encontre du règlement international pour la prévention des collisions en mer. Les propriétaires devront également fournir un second chargé d'assister le capitaine, ainsi qu'un chef et un second mécanicien, parfaitement familier avec la machinerie et les systèmes connexes du navire. Il conviendra d'aborder la question de savoir si le reste de l'équipage devrait être fourni par les propriétaires ou constitué avec des éléments provenant d'équipages du Département des pêches ou de la marine. Normalement, un équipage de 18 à 21 personnes est nécessaire pour assurer les tâches relatives à la pêche.

3. Afin de répondre à des exigences de présentabilité dans ses rapports avec des navires de pêche étrangers, ce patrouilleur devra être enregistré auprès de l'Etat de pavillon. Il devra être bien équipé, de construction récente, et être coté à une société de classement reconnue, telle que Lloyds ou le Bureau Veritas. Il devra posséder bonne stabilité et tenue en mer et, en outre, constituer une plateforme stable pour le lancement et le réembarquement des chaloupes. Tous les certificats de sécurité réglementaires devront être validés pour toute la durée de l'affrètement. On devra veiller à ce que le patrouilleur soit muni d'équipement de sauvetage, de lutte contre l'incendie et de communication radio, conforme aux recommandations de l'OMI.

4. Sommaire des spécifications

Longueur - 40 mètres hors tout minimum

Vitesse - minimum 15 noeuds plus capacité d'aller au ralenti et de rester arrêté en mer.

Durée normale des missions de patrouille - au moins 21 jours en mer.

Nombre de jours de patrouille en mer annuellement - au moins 320 jours.

Effectif - un capitaine plus 18 à 21 personnes.

Aménagement - équipage plus 2 inspecteurs, 2 observateurs scientifiques et jusqu'à 10 stagiaires.

Instruments de navigation - 2 radars

Systèmes de positionnement global (SPG)

Communications - Radio HF (supérieure à 150 watts)

- Telex HF

- 2 x radios de veille duplex VHF (MF)

- brouilleur VHF et détecteur de fréquence

- radiogoniomètre

Embarcations - 2 x 6m embarcations gonflables rigides

- 3 x 50 cv moteurs hors bord

- dissolvant et matériel de pulvérisation

- épanchements de pétrole

Marques

- coque peinte en rouge portant sur chaque bord, bien en vue, et peinte en blanc, l'inscription "Patrouille de pêche".

APPENDICE C

Aéronef de surveillance - Conditions générales

1. La mission d'un aéronef de surveillance est de compléter le rôle joué par le patrouilleur de surface. Il est chargé d'aider à la définition de la typologie actuelle de la pêche. Cet aéronef indiquera s'il existe un besoin de surveillance aérienne à long-terme et dans quelle mesure. Bien qu'un certain nombre d'aéronefs de type civil et militaire semblent adaptés à la surveillance aérienne, ils risquent de ne pas avoir l'équipement spécialisé et les pilotes qualifiés requis pour une telle activité.

2. L'aéronef doit être muni d'un certificat de navigabilité en cours de validité. Il aura un équipage composé, au minimum, de deux pilotes commerciaux qualifiés ayant préférablement une expérience en matière d'opérations maritimes. Le capitaine devra avoir au moins 2.000 heures de vol aux commandes. L'aéronef peut transporter des observateurs supplémentaires mais ce n'est pas essentiel. Tous les équipages d'aéronefs devront recevoir une formation de survie. Un aéronef civil affecté à ce travail doit porter des marques avec les mots "Patrouille de pêche" pour indiquer le rôle qu'il remplit.

3. Spécifications sommaires:

Configuration - Ailes hautes de préférence

Visibilité - Bonne autour de l'appareil, permettant au pilote installé à droite de voir les objectifs au cours d'un virage serré à gauche.

Motorisation - Multimoteurs à turbine.

Prestations ascensionnelles de chaque moteur - 500 pieds/minute au niveau de la mer

Rayon d'action - Six heures de patrouilles plus 45 minutes plus 10 pour cent

Vitesse - Vitesse contenue indiquée (VCI) de 150 noeuds

Avionique - Conditions standard pour voler sur les routes aériennes.

Matériel supplémentaire

Radar - Un radar de recherche sophistiqué couvrant 360 degrés est acceptable mais n'est pas essentiel. Un simple radar "nuage et collision" en couleur avec une portée de recherche couvrant un arc de 120 degrés est suffisant pour les missions immédiates.

Radio - HF et VHF (FM)

Altimètre radio avec avertisseur audio

Navigation - Assistance à basse altitude, c'est-à-dire SPG, Omega, Loran avec système de vérification d'appui.

Système de données

Camera - Camera de bonne qualité de 35 mm avec un zoom de 35 - 70 mm (équipement sophistiqué et facilité d'enregistrement des données désirables, mais pas essentiels).

Sécurité - matériel de secours complet incluant gilets de sauvetage avec fanal SABRE; radeau de sauvetage d'une capacité de 6 personnes; avertisseur de secours positionnel (APRB).

Aménagement pour l'équipage - toilettes, repas et boissons chaudes

Matériel désirable mais non essentiel

Appareil infrarouge d'observation frontale (Forward Looking Infra-Red - FLIR)

Radar d'observation latérale (Sideways Looking Radar).

APPENDICE D

Conditions relatives à l'équipement des Centres régionaux d'opérations

Chaque Bureau régional doit disposer de moyens adéquats permettant à son personnel d'assumer ses tâches. Ces moyens incluront une salle d'opérations de dimensions modestes, équipée d'une radio HF et antennes appropriées, en vue d'assurer la liaison avec les patrouilleurs, aéronefs de surveillance et les autres centres régionaux et de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage. Il doit comporter également deux ordinateurs de bureau pour insertion et extraction de données et autres informations figurant dans les livres de bord. Ces ordinateurs doivent être compatibles avec ceux qui sont déjà installés au Centre de recherche des pêches à Luanda et munis de logiciels appropriés pour la surveillance et d'un paquet de traitement de textes. Un générateur portatif avec une capacité de fourniture ininterrompue de courant de 30 minutes devra lui être fourni en même temps qu'une imprimerie de qualité, un traceur en six couleurs et un tableau traceur magnétique. Il devra recevoir également un mobilier de bureau ainsi que d'autres fournitures nécessaires. En raison des difficultés affectant les communications locales, le bureau devra disposer de six radios portatives à main munies de batteries de rechange. Les moyens de transport comprendront un pick-up 4x4 et deux motocyclettes.

APPENDICE E

FONCTION DE PROTECTION DES PECHEES

1. Concept

Les notes d'information qui suivent sont destinées à clarifier certaines incertitudes susceptibles de subsister quant aux buts et objectifs des mesures de suivi, contrôle et surveillance des pêches. Souvent, de telles mesures sont interprétées d'une manière erronée comme visant, en tout premier lieu, la protection de la souveraineté du pays sur les eaux nationales. Ce concept conduit à se préoccuper d'appréhender des étrangers prétendus "pirates" au détriment d'autres considérations. Il peut également amener à concentrer indûment sur les navires étrangers munis d'une licence pour pêcher dans une zone déterminée l'effort de surveillance sans tenir compte de leur statut de clients qu'ont payé cher leur droit d'opérer dans la zone considérée. Il est préférable de considérer que l'objectif essentiel de la protection des pêcheries est de s'assurer que tous les bateaux étrangers autorisés à pêcher se conforment, dans des conditions raisonnables, aux règlements en vigueur relatifs à la gestion des ressources nationales. Cela s'applique aussi bien aux unités étrangères que nationales; ce sont d'ailleurs ces dernières qui causent souvent les problèmes les plus difficiles.

La lutte contre la pénétration illégale de navires étrangers dans les eaux nationales constitue un problème qui doit être vu dans une perspective correcte. A l'exception de quelques cas d'espèce rares où des eaux, présentement passées sous la juridiction d'Etats côtiers, ont été traditionnellement des zones de pêche pour les bateaux d'un pays voisin, on observe que les actes de pêche non autorisée sont comparativement rares. L'incidence, virtuelle ou réelle, d'une pénétration illégale dans une zone, antérieurement à, ou immédiatement après, l'adoption du nouveau statut, ne constitue pas une base solide susceptible de servir à la planification d'un système permanent. Il faut considérer si les dépenses encourues pour instituer un système permettant d'arrêter un navire sans licence sont justifiées au regard des dégâts réels que le bateau en question est susceptible de causer. La couverture à exercer au cours de la période de rodage du nouveau régime peut être assurée plus efficacement en utilisant des matériels affrétés de manière temporaire.

2. Description

La protection des pêches est une activité civile conduite en vertu d'une législation civile. Bien qu'elle soit de plus en plus exercée exclusivement avec des moyens financiers d'origine civile, elle est également, pour des raisons de commodité, entreprise entièrement ou partiellement par des unités militaires. Cependant, en général, il n'apparaît pas que les organisations d'assistance soient disposées à appuyer le renforcement d'une organisation militaire spécifiquement chargée des activités considérées. Au surplus, il pourrait y avoir des problèmes d'ordre

diplomatique, voire même constitutionnel, dans l'utilisation de moyens militaires pour appliquer des règlements à des civils nationaux. Toutefois, lorsque des militaires exercent des fonctions de protection des pêcheries, ils remplissent des fonctions civiles. En principe donc, les activités qu'il tel rôle devraient toujours être effectuées sous la direction d'une autorité civile compétente.

La surveillance des pêches ne se limite pas à des questions d'aménagement des pêches et s'étend aussi à des domaines qui y sont liés tels que les conflits entre pêcheurs; la protection de l'environnement marin (rejets en mer; pollution, etc.), le contrôle des opérations effectuées sur le lit de la mer (observations sismiques; production de pétrole et de gaz, et procédures de recherche et de sauvetage). De telles responsabilités, associées à d'autres opérations de contrôle maritime civil, y compris douane, lutte contre la drogue, immigration et, bien entendu, protection de la pêcherie elle-même, sont parfois considérées comme des activités qui relèvent de la garde côtière. En général, ces fonctions, ne représentent, au total, qu'une moyenne inférieure à 20 pour cent des activités hauturières, les 80 pour cent restant sont des problèmes liés aux pêcheries. Il y s'agit d'un facteur important à prendre en considération lorsqu'on doit prendre position sur l'autorité ministérielle de qui doit relever la responsabilité de l'exécution des mesures de protection des pêches.

3. Coûts

Les coûts relatifs à la mise sur pied d'un système efficace de protection des pêches sont élevés. L'élément majeur de ces coûts réside dans l'acquisition et le fonctionnement des équipements. C'est pourquoi, le type de navire à utiliser doit être adapté à la mission. Le nombre de navires engagés dans les opérations de protection est fonction de l'ampleur de la tâche à accomplir et de l'utilisation des unités. En général, les navires qui opèrent sur des principes commerciaux sont plus rentables, en termes réels, que les navires utilisés par les militaires. Cependant, la mobilisation d'unités militaires est souvent justifiée en raison même de leurs disponibilités, mais leur taux de rendement est comparativement bas comme l'indique le fait qu'ils ne passent que 110 jours par an en mer (30 pour cent). Ainsi donc, en termes généraux, trois unités navales sont nécessaires pour pouvoir tenir une unité en permanence en mer. Un navire dépendant du ministère avec un équipage civil devrait pouvoir effectuer 250 jours par an en mer (69 pour cent) et un patrouilleur fonctionnant sur des principes commerciaux peut aller jusqu'à 345 jours par an au moins (94 pour cent).

4. Bases d'opérations

Les opérations de protection des pêches sont, en général, dirigées à partir d'un poste opérationnel central ou régional de commande de contrôle et de communication. Pour atteindre ses objectifs, le service doit connaître la position de chacune des unités, de savoir si elles pêchent ou non, de connaître les espèces de poisson capturées, l'endroit et la qualité, les méthodes de pêche utilisées et l'effort de pêche déployé, ainsi que les quantités débarquées ou transbordées.

Ces informations sont collectées par le biais d'un système de relevé des pêches tenu par les pêcheurs. Elles sont rassemblées et comparées à des informations provenant de plusieurs autres sources, y compris les inspections de navires au large et le survol par l'aéronef de surveillance. Les données sont validées et par la suite traitées au moyen d'un système centralisé entrée/recherche de données. Elles sont enfin disséminées auprès de divers usagers, parmi lesquels les spécialistes de la pêche qui les utilisent dans leurs calculs d'évaluation des stocks.

Dans les opérations de protection des pêches, les aéronefs de surveillance permettent de survoler rapidement de grandes étendues océaniques, et procéder à l'identification et au relevé de la position de leurs contacts. En réalité ils repèrent les changements de typologie de l'activité maritime dans leurs zones de patrouille et fournissent les données stratégiques nécessaires pour permettre la planification des patrouilles de surface. Les aéronefs ont également un important rôle tactique qui est celui de décourager et d'arrêter les navires qui semblent opérer illégalement.

L'efficacité des aéronefs est toutefois sérieusement limitée la nuit et en cas de faible visibilité, bien qu'ils disposent de différents appareils électroniques coûteux: radar, infrarouge de vision frontale (VFIR) et télévision pour faible luminosité. Le défaut le plus important est qu'ils partagent les déficiences des systèmes satellites en ce que ils n'ont pas la possibilité de définir les espèces et les quantités de poisson capturées et rencontrent ainsi des difficultés à obtenir autre chose qu'une preuve indirecte (c'est parfois le cas avec la photographie) qu'un bateau est réellement en train de pêcher. C'est seulement par le biais des inspections d'unités de surface qu'on peut obtenir des informations détaillées; même dans ce cas, il est nécessaire d'attendre le déchargement de la prise, lorsqu'il est possible de procéder à des pesages, afin d'évaluer le volume réel des poissons capturés.

Un aéronef est coûteux à acheter et à utiliser. Cependant, il est le moyen le plus rentable pour effectuer des opérations de suivi, contrôle et surveillance sur de vastes espaces où les activités sont dispersées et sporadiques. La nécessité d'utiliser un aéronef dans les zones de pêche où la typologie de pêche est connue et peuvent être surveillées d'une manière satisfaisante par des unités de surface est moins grande. Elle reste, cependant, désirable comme facteur de dissuasion.

Les patrouilleurs de surface sont essentiellement des plate-formes qui transportent des inspecteurs sur les lieux de pêche et facilitent dans de bonnes conditions de sécurité, l'abordage des navires de pêche et le retour desdits inspecteurs. Cependant, compte tenu des frais encourus, leur nombre et caractéristiques doivent être adaptés à la poursuite des objectifs de la mission à moindre coût. Les patrouilleurs effectuent les inspections, au hasard, au sein de la flotte et fournissent à leur base d'opérations des rapports de routine sur l'activité des navires de pêche. Ils effectuent des sondages pour vérifier que tout se passe conformément à la réglementation en vigueur. Dans le cadre d'un système de surveillance on exigera, en circonstances normales, que toutes les unités de la flottille fassent l'objet d'une inspection en mer ou au port, au moins deux fois par an. On se

reservera, toutefois, le droit d'aborder des navires délinquants obstinés aussi souvent que nécessaire. Un effort est normalement fait pour veiller à ce que tout navire, pris individuellement, ne soit jamais abordé plus qu'une fois par mois, afin d'éviter toute accusation de harcèlement. De tels objectifs d'action, associés à l'évaluation des activités halieutiques et au fait qu'un patrouilleur doit opérer afin de réaliser un nombre d'abordages supérieur à la moyenne qui est de six par jour, influent directement sur le nombre d'unités requises pour la tâche considérée.

