

**REPORT OF THE EXPERT CONSULTATION  
ON THE MARKING OF FISHING GEAR**

Victoria, British Columbia, Canada  
14-19 July 1991

**RAPPORT DE LA CONSULTATION D'EXPERTS  
SUR LE MARQUAGE DES ENGINS DE PECHE**

Victoria, Colombie britannique, Canada  
14-19 juillet 1991

**INFORME DE LA CONSULTA DE EXPERTOS  
SOBRE EL MARCADO DEL EQUIPO DE PESCA**

Victoria, Columbia Británica, Canadá  
14-19 de julio de 1991

The designations employed and the presentation of material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Food and Agriculture Organization of the United Nations concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part 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.

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

M-42

ISBN 92-5-003322-2

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying or otherwise, without the prior permission of the copyright owner. Applications for such permission, with a statement of the purpose and extent of the reproduction, should be addressed to the Director, Publications Division, Food and Agriculture Organization of the United Nations, Viale delle Terme di Caracalla, 00100 Rome, Italy.

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, mise en mémoire dans un système de recherche bibliographique ni transmise sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit: électronique, mécanique, par photocopie ou autre, sans autorisation préalable. Adresser une demande motivée au Directeur de la Division des publications, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Viale delle Terme di Caracalla, 00100 Rome, Italie, en indiquant les passages ou illustrations en cause.

Reservados todos los derechos. No se podrá reproducir ninguna parte de esta publicación, ni almacenarla en un sistema de recuperación de datos o transmitirla en cualquier forma o por cualquier procedimiento (electrónico, mecánico, fotocopia, etc.), sin autorización previa del titular de los derechos de autor. Las peticiones para obtener tal autorización, especificando la extensión de lo que se desea reproducir y el propósito que con ello se persigue, deberán enviarse al Director de Publicaciones, Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, Viale delle Terme di Caracalla, 00100 Roma, Italia.

© FAO 1993

#### PREPARATION OF THIS DOCUMENT

This is the report of the Expert Consultation on the Marking of Fishing Gear, as approved by the participants at the conclusion of the meeting held in Victoria, British Columbia, Canada, 15-19th July 1991.

The Report is comprised of three parts. Part I contains a summary record of the discussions of various issues involved in preparing the Guidelines and Technical Specifications for the marking of fishing gear. Part II contains the Guidelines for the Application of a Standard System for the Marking of Fishing Gear. The List of Participants is given in Part III. The Appendices are presented in a supplement.

#### PRESENTATION DU DOCUMENT

Voici le rapport, tel qu'approuvé par les participants, de la Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêche, qui s'est tenue à Victoria, Colombie britannique, Canada, du 14 au 19 juillet 1991.

Ce rapport est divisé en trois parties. La première est un résumé des discussions qui ont porté sur les différentes questions évoquées lors de la préparation d'un système normalisé de marquage des engins de pêche. La seconde partie comprend les directives relatives à l'application pour le marquage des engins de pêche. La liste des participants est donnée dans la troisième partie. Les appendices sont présentées dans un supplément.

#### PREPARACION DE ESTE DOCUMENTO

Este es el informe de la Consulta de Expertos sobre el marcado del equipo de pesca, aprobado por los participantes al final de la reunión celebrada en Victoria, Columbia Británica (Canadá), del 14 al 19 julio de 1991.

El informe comprende tres partes. La Parte I contiene un registro sumario de las discusiones de varios aspectos vinculados a la preparación de un sistema para el marcado del equipo de Pesca. La Parte II contiene las Bases de un Sistema para el marcado del equipo de pescado. La Lista de Participantes figura en la Parte III.

#### Distribution/Distribución

FAO Member Nations and Associate Members/Etats Membres et membres associés de la FAO/Estados Miembros y Miembros Asociados de la FAO  
Participants at the meeting/Participants à la consultation/Participantes en la consulta

Other Interested Nations and international organizations/Autres pays et organisations nationales et internationales intéressés/Otros países y organizaciones nacionales e internacionales interesados

FAO Fisheries Department/Département des pêches de la FAO/Departamento de Pesca de la FAO

Fisheries Officers in FAO Regional Offices/Fonctionnaires des pêches dans les Bureaux régionaux de la FAO

FAO.

Report of the Expert Consultation on the Marking of Fishing Gear. Victoria, British Columbia, Canada, 14-19 July 1991  
Rapport de la Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêche. Victoria, Colombie britannique, Canada 14-19 juillet 1991.

Informe de la Consulta de Expertos sobre el Marcado del Equipo de Pesca. Victoria, Columbia Británica, Canada, 14-19 julio 1991

FAO Fisheries Report/FAO Rapport sur les pêches/FAO Informe de Pesca, No. 485. Rome, FAO. 1993. 42p.

#### ABSTRACT

The Report of the Consultation reviews the decisions taken by COFI and the interest of IMO in the establishment of a standardised system for the marking of fishing gear, which lead up to the Consultation. The various advantages of having a standard system are highlighted and the requirements that such a system should meet are listed. Comments and suggestions with regard to the lights and shapes to be displayed by fishing vessels are directed to IMO for their consideration. The Report concludes that a standardised system for the marking of fishing gear is both desirable and feasible.

The second part of the document gives guidelines for the application of a Standard System for the Marking of Fishing Gear and is formulated in such a manner that administrations can incorporate the procedures and systems into their fishing regulations. Recommendations with regard to the marking of fish aggregations devices and Artificial Reefs are given.

In the Appendices (presented in a supplement), Appendix 1 gives examples of Marks and Tags that can be used to mark fishing gear. Appendix 2 gives recommendations with regard to where the tags should be attached to the various fishing gears and Appendix 3 deals with the Rules to be observed in marking fishing gear so that its presence and extent is obvious to other seafarers.

#### RESUME

Le rapport révisé les décisions du Comité des pêches et l'intérêt de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) à la création d'un système de marquage des engins de pêche développé par la Consultation. Les avantages d'un système normalisé sont énumérés. Les observations et suggestions concernant les feux et signaux prévus pour les navires devraient être soumises à l'OMI pour que celle-ci les examine. Le rapport conclut qu'un système normalisé de marquage des engins de pêche est possible et désirable.

La deuxième partie du rapport donne les directives relatives à l'application d'un système normalisé de marquage des engins de pêche et fournit les éléments de base nécessaires à la rédaction d'une législation appropriée. Des recommandations concernant le marquage des dispositifs d'attraction du poisson et des récifs artificiels sont données.

Dans les appendices (présentées dans un supplément), l'appendice 1 donne des exemples des marques et décrit les caractéristiques techniques proprement dites. L'appendice 2 donne les recommandations où les marques doivent être fixés selon le type d'engin de pêche et l'appendice 3 traite les règles du marquage des engins pour signaler leur position aux autres navigateurs.

#### RESUMEN

El informe de la consulta revisa la decisión del Comité de pesca y el interés de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la creación de un sistema uniforme para el marcado del equipo de pesca. Las ventajas de un sistema uniforme acentúan y los requisitos listan. Las observaciones y sugerencias se refieren a las luces y formas utilizadas por las embarcaciones que se presentarán a la OMI para su consideración. El informe concluye que un sistema uniforme para el marcado del equipo de pesca es posible y deseable.

En la segunda parte del documento, se dan las orientaciones para la aplicación de un sistema uniforme para el marcado del equipo de pesca y estas orientaciones tienen también el objetivo de servir de base para la preparación de una legislación adecuada. También se dan recomendaciones con relación al marcado de los dispositivos de agregación de los peces y de los arrecifes artificiales.

El Apéndice 1 da ejemplos de marcas y las especificaciones técnicas concretas. El Apéndice 2 ofrece recomendaciones sobre el lugar en que deberán colocarse las distintos artes de pesca y el Apéndice 3 trata de los reglamentos del marcado del equipo de pesca para indicar la posición a los otros marinos. (Apéndice es en uno Suplemento)

CONTENTS

<b>PART I: REPORT OF THE CONSULTATION</b> .....	1
<b>INTRODUCTION</b> .....	1
<b>THE BASIS FOR A SYSTEM FOR THE MARKING OF FISHING GEAR</b> .....	2
<b>MARKING OF FISHING GEAR TO DETERMINE OWNERSHIP</b> .....	2
<b>MARKING OF GEAR TO INDICATE POSITION</b> .....	3
<b>LIGHTS AND SHAPES</b> .....	4
<b>CONCLUSION</b> .....	5
<b>PART II: GUIDELINES FOR THE APPLICATION OF A STANDARD SYSTEM FOR THE MARKING OF FISHING GEAR</b> .....	6
1. <b>INTRODUCTION</b> .....	6
2. <b>GENERAL PROVISIONS</b> .....	6
2.1    Purpose and Scope	
2.2    Definitions	
2.3    Standard Marking System Objectives	
3. <b>THE MARKING SYSTEM</b> .....	7
3.1    General	
3.2    Register of Marks	
3.3    Record of Gear Lost or Found	
4. <b>RESPONSIBILITIES OF OWNERS OF GEAR AND FISHERIES AUTHORITIES</b> .....	8
5. <b>GEAR MANUFACTURERS</b> .....	8
6. <b>RECOVERY OF LOST OR ABANDONED FISHING GEAR</b> .....	9
7. <b>SALVAGE OF LOST OR ABANDONED FISHING GEAR</b> .....	9
8. <b>LIABILITIES</b> .....	9
9. <b>PENALTIES</b> .....	9
10. <b>CONTROL</b> .....	10
11. <b>MARKING POSITION OF GEAR</b> .....	10
12. <b>FISH AGGREGATING DEVICES</b> .....	11
13. <b>ARTIFICIAL REEFS</b> .....	11
<b>PART III: LIST OF PARTICIPANTS</b> .....	41

TABLE DES MATIERES

<b>PARTIE I : RAPPORT DE LA CONSULTATION D'EXPERTS SUR LE MARQUAGE DES ENGINS DE PECHE</b> .....	13
INTRODUCTION .....	13
PRINCIPES DE BASE D'UN SYSTEME DE MARQUAGE DES ENGINS DE PECHE .....	14
MARQUAGE DES ENGINS DE PECHE POUR L'IDENTIFICATION DES PROPRIETAIRES .....	14
MARQUAGE DES ENGINS POUR SIGNALER LEUR POSITION .....	15
FEUX ET SIGNAUX .....	16
CONCLUSION .....	17
<b>PARTIE II : DIRECTIVES RELATIVES A L'APPLICATION D'UN SYSTEME NORMALISE DE MARQUAGE DES ENGINS DE PECHE</b> .....	19
1.    INTRODUCTION .....	19
2.    DISPOSITIONS GENERALES .....	20
2.1    Objet et portée	
2.2    Définitions	
2.3    Objectifs du système normalisé de marquage	
3.    SYSTEME DE MARQUAGE .....	20
3.1    Généralités	
3.2    Registre des marques	
3.3    Registre des engins perdus ou trouvés	
4.    RESPONSABILITES DES PROPRIETAIRES D'ENGINS ET DES AUTORITES COMPETENTES .....	21
5.    FABRICANTS D'ENGINS .....	22
6.    RECUPERATION D'ENGINS DE PECHE PERDUS OU ABANDONNES .....	22
7.    SAUVETAGE D'ENGINS DE PECHE PERDUS OU ABANDONNES .....	23
8.    RESPONSABILITES .....	23
9.    SANCTIONS .....	23
10.   SURVEILLANCE .....	24
11.   MARQUAGE DE LA POSITION D'UN ENGIN .....	24
12.   DISPOSITIFS D'ATTRACTION DU POISSON .....	25
13.   RECIFS ARTIFICIELS .....	26
<b>PARTIE III : LISTE DES PARTICIPANTS</b> .....	41

CONTENIDO

<b>PARTE I: INFORME DE LA CONSULTA DE EXPERTOS SOBRE EL MERCADO DEL EQUIPO DE PESCA</b> .....	27
INTRODUCCION .....	27
LAS BASES DE UN SISTEMA PARA EL MERCADO DEL EQUIPO DE PESCA .....	28
MERCADO DEL EQUIPO DE PESCA PARA DETERMINAR LA PROPIEDAD .....	29
MERCADO DEL EQUIPO DE PESCA PARA INDICAR LA POSICION .....	29
LUCES Y FORMAS .....	31
CONCLUSION .....	32
<b>PARTE II: ORIENTACIONES PARA LA APLICACION DE UN SISTEMA UNIFORME PARA EL MERCADO DEL EQUIPO DE PESCA</b> .....	33
1.    INTRODUCCION .....	33
2.    DISPOSICIONES GENERALES .....	33
2.1    Finalidad y ámbito	
2.2    Definiciones	
2.3    Objetivos del sistema uniforme de mercado	
3.    EL SISTEMA DE MERCADO .....	34
3.1    Aspectos generales	
3.2    Registro de marcas	
3.3    Registro de equipo perdido o encontrado	
4.    OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DEL EQUIPO Y DE LAS AUTORIDADES PESQUERAS .....	35
5.    FABRICANTES DE EQUIPO .....	36
6.    RECUPERACION DEL EQUIPO DE PESCA PERDIDO O ABANDONADO .....	36
7.    RECUPERACION DE EQUIPO DE PESCA PERDIDO O ABANDONADO POR TERCEROS .....	37
8.    RESPONSABILIDADES .....	37
9.    SANCIONES .....	38
10.   CONTROL .....	38
11.   MERCADO DE LA POSICION DEL EQUIPO .....	40
12.   DISPOSITIVOS DE AGREGACION DE LOS PECES .....	39
13.   ARRECIFES ARTIFICIALES .....	42
<b>PARTE III: LISTA DE PARTICIPANTES</b> .....	41

## PARTIE I

RAPPORT DE LA CONSULTATION D'EXPERTS SUR  
LE MARQUAGE DES ENGINES DE PECHE

## INTRODUCTION

1. A la dix-huitième session du Comité des pêches de la FAO, il avait été noté qu'il n'existait, pour déterminer l'appartenance des engins, aucune réglementation, directive ou pratique internationale commune concernant le marquage des engins de pêche déployés en dehors des zones de juridiction nationale. Certaines délégations avaient signalé qu'il y avait un lien entre ce problème et la protection des ressources marines vivantes contre l'enchevêtrement dans les filets de pêche et la question des engins de pêche jetés en mer. Il avait été noté que l'élaboration d'une norme de marquage des engins de pêche serait dans l'intérêt des Etats côtiers, et il avait été recommandé que des études plus détaillées soient entreprises.

2. A l'occasion de ce débat, la plupart des délégations étaient convenues qu'il fallait revoir les feux et signaux déployés par les bateaux de pêche en opération et fixés sur certains types d'engins de pêche. Le Comité avait invité le Directeur général à porter cette question à l'attention de l'Organisation maritime internationale et avait observé qu'il faudrait étudier soigneusement les coûts que tout changement pourrait impliquer.

3. A sa cinquante-huitième session, tenue du 21 au 25 mai 1990, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a examiné la demande du Directeur général de revoir les réglementations concernant les feux et signaux (règlement pour prévenir les abordages en mer) et, après examen, a renvoyé la question à son Sous-Comité de la navigation, qui s'est réuni du 3 au 7 septembre 1990.

4. Le Sous-Comité de la navigation a décidé qu'il y aurait peut-être lieu d'envisager d'amender la Règle 26 du Règlement de 1972 visant à prévenir les abordages en mer et a demandé à ses membres de présenter, à sa session suivante, des observations et des propositions en ce sens.

5. Le Sous-Comité de la navigation a pris note aussi de ce que la FAO avait l'intention de convoquer une Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêche, qui serait chargée d'examiner la question de l'identification des propriétaires d'engins de pêche perdus, abandonnés et laissés sans surveillance. Comme ces engins constituent un danger pour les mammifères marins et pour les oiseaux, ainsi que pour la sécurité de la navigation, le Sous-Comité examinerait les recommandations formulées par la Consultation d'experts de la FAO.

6. Pour préparer la Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêche, une réunion d'un Groupe de travail ad hoc a été organisée à Rome les 28 et 29 janvier 1991. Ce Groupe a examiné les règles et réglementations nationales et internationales existantes concernant le marquage des engins de pêche et a signalé l'ampleur du problème. Il a, à ce propos, identifié trois nécessités:

- i) marquer les engins de pêche de manière à pouvoir établir l'identité des propriétaires;
- ii) marquer les engins de pêche de manière à pouvoir signaler leur position en mer;
- iii) examiner la Règle 26 (et l'Annexe II qui l'accompagne) du Règlement sur la prévention des abordages en mer et sur les feux et signaux déployés par des bateaux de pêche en train de pêcher, et peut-être faire des recommandations visant à l'amender.

7. Le Comité des pêches, à sa dix-neuvième session tenue à Rome du 8 au 12 avril 1991, a été informé des conclusions de la réunion du Groupe de travail et a appris qu'une Consultation d'experts devrait être convoquée au Canada en juillet 1991 pour mettre au point, compte tenu de la technologie existante, un système de marquage des engins de pêche. Le rapport de la Consultation sera examiné par les organes régionaux des pêches de la FAO, dont les observations seront prises en compte avant de communiquer à l'OMI ces normes et directives pour qu'elle les étudie du point de vue de la sécurité de la navigation; le Comité lui-même, à sa vingtième session, reprendra l'examen de cette question.

8. La Consultation d'experts sur le marquage des engins de pêches s'est tenue à Victoria (Colombie britannique, Canada) du 14 au 19 juillet 1991 et a préparé des directives. Un certain nombre d'experts, dont la liste figure dans la troisième partie du rapport, ont pris part à la Consultation. Au moment de l'adoption du rapport, un des participants a demandé que soient consignées les réserves émises par lui concernant les directives applicables au marquage des engins de pêche.

#### PRINCIPES DE BASE D'UN SYSTEME DE MARQUAGE DES ENGINES DE PECHE

9. Un système de marquage des engins de pêche a été mis au point sur la base des critères ci-après:
- i) il doit s'agir d'un système simple et peu coûteux permettant de fixer facilement sur l'engin de pêche des marques qui n'interféreront pas avec la performance de l'engin et qui permettront d'identifier aisément son propriétaire et sa position en mer.
  - ii) il doit s'agir d'un système qui ne préjuge des conventions internationales ni pratiques nationales et bilatérales.
  - iii) sa mise en oeuvre devra comporter un coût minimum pour les gouvernements.
  - iv) le système doit d'une part servir les intérêts des pêcheurs, y compris du point de vue de la sécurité en mer, et d'autre part responsabiliser l'exercice de la pêche eu égard à la protection de l'environnement.

10. La Consultation s'est demandée s'il était nécessaire d'inclure tous les types d'engins de pêche dans le système, ou si le système ne devait porter que sur les engins qui ne sont pas rattachés à un navire et qui sont, par conséquent, laissés sans surveillance. Il a été décidé que le système devait tenir compte de tous les engins et il a été noté que les directives concernant la mise en oeuvre du système devaient laisser aux gouvernements la possibilité de ne retenir que des engins qui, dans un contexte national donné, doivent être marqués.

11. La Consultation a reconnu aussi que s'il est à l'évidence nécessaire de mettre au point un système de marquage des engins de pêche pour favoriser l'emploi de pratiques de pêche responsables, il est tout aussi indispensable que les autres utilisateurs des mers, lacs et cours d'eau s'interrogent sur leurs propres pratiques et assument leurs responsabilités en matière de protection de l'environnement. Un certain nombre de pratiques inacceptables ont été examinées à ce sujet et devraient être portées à l'attention de l'OMI.

12. Au cours du débat concernant l'établissement d'un système de marquage des engins de pêche, le travail des experts a été facilité par l'exposition de quelques équipements disponibles pour le marquage des engins de pêche, pour l'identification aussi bien des propriétaires que de la position en mer. Il a été noté que les équipements exposés allaient des technologies simples et peu coûteuses jusqu'à des matériels plus perfectionnés mais encore d'un prix modéré.

#### MARQUAGE DES ENGINES DE PECHE POUR L'IDENTIFICATION DES PROPRIETAIRES

13. A propos de la nécessité de marquer les engins de pêche pour pouvoir en identifier les propriétaires, la Consultation a observé que cette pratique est déjà couramment suivie dans le monde pour certains engins. Elle découle de la nécessité évidente pour les pêcheurs d'identifier leurs propres engins et d'empêcher les vols et les interférences avec les engins d'autres pêcheurs. La Consultation a aussi considéré que l'extension de cette pratique à d'autres engins, en particulier l'établissement d'une méthode normalisée acceptable de marquage des engins de pêche pour l'identification des propriétaires, serait utile aux pêcheurs qui demandent à être indemnisés pour les engins détruits par d'autres utilisateurs de la mer. Cela permettrait aux pêcheurs, dans certaines parties du monde, d'être mieux couverts par leur assurance.

14. Il a été noté en outre que l'identification des propriétaires des engins de pêche pourraient contribuer à améliorer sensiblement l'aménagement des pêcheries sur lesquelles chaque pêcheur ne peut déployer qu'une quantité limitée d'engins.

15. Concernant le fait que le marquage des engins de pêche pour identifier les propriétaires pourrait contribuer à prévenir le rejet des engins en mer, la Consultation a noté qu'il n'est pas difficile de faire disparaître les marques d'identification avant de jeter l'engin par-dessus bord et que, par conséquent, le marquage ne suffirait pas pour décourager de telles pratiques. Si toutefois l'on pouvait trouver un système pour demander aux pêcheurs de signaler aux autorités compétentes la position d'un engin perdu sans encourir de sanctions, beaucoup d'entre eux n'auraient plus alors tellement de raisons d'enlever les marques d'identification. Le signalement de la position des engins perdus aurait, par contre, l'immense avantage que l'on pourrait mesurer l'ampleur du risque écologique découlant de la perte.

16. La Consultation a noté à ce propos que les fabricants de matériaux non dégradables utilisés pour les engins de pêche devraient être obligés de donner le moyen d'identifier leurs matériaux, et l'enregistrement des ventes commerciales de tels matériaux permettrait aux services publics de remonter, pour les engins abandonnés jusqu'à l'acquéreur. La Consultation a estimé que ce serait un moyen plus efficace pour décourager la pratique de l'abandon des engins en mer.

17. Il a été noté en outre que les gouvernements pourraient éventuellement étudier des solutions pour encourager les pêcheurs à ramener les engins devenus hors d'usage à terre, où ils seraient ensuite éliminés; on pourrait par exemple recourir à un programme d'incitations, qui rendraient inutile l'abandon de l'engin en mer. La Consultation a reconnu que les engins de pêche usés pouvaient se prêter à un certain nombre d'autres usages.

18. Concernant la nécessité de tenir un registre des propriétaires d'engins de pêche, la Consultation a été de l'opinion que les administrations ne devraient envisager l'ouverture d'un tel registre que pour les engins qui ne sont pas une annexe ou partie intégrante d'un bateau de pêche immatriculé ou titulaire d'une licence. Le seul autre cas dans lequel il faudrait tenir un registre se poserait quand les réglementations en vigueur limitent la quantité d'engins autorisés. La Consultation a été par conséquent d'avis que l'obligation du registre était restreinte et que l'adoption du système de marquage des engins de pêche ne comporterait qu'un coût minime pour les gouvernements.

#### MARQUAGE DES ENGINS POUR SIGNALER LEUR POSITION

19. Pratiquement tous les pêcheurs marquent les engins qu'ils déploient, si ceux-ci ne sont pas fixés au navire, au moyen d'une bouée ou d'un flotteur qui permet de les localiser et de les retrouver mais aussi d'avertir d'autres marins de la présence de l'engin. Même si, dans certaines régions, les législations nationales ou des accords internationaux exigent de tels marquages, il n'existe pas de norme mondiale en la matière et, dans les faits, la pratique varie énormément.

20. La Consultation a pris note de la pratique actuellement suivie et de l'obligation générale de marquer tout ce qui est placé en mer et qui peut constituer un risque pour d'autres marins. Les dispositions prévues par la Convention sur la conduite des opérations de pêche dans l'Atlantique Nord (dite Convention de Londres), qui n'est pas réellement appliquée, ont été citées comme exemples de la manière dont certains types d'engins de pêche peuvent être marqués pour signaler la position de l'engin.

21. On s'est accordé à reconnaître que, pour protéger les pêcheurs et leurs engins et pour avertir les marins et leurs navires de la présence d'engins de pêche déployés, un système normalisé de feux et de signaux serait utile.

22. La Consultation a reconnu aussi que les spécifications techniques d'un tel système devraient être communiquées à tous les marins afin que tous puissent connaître et interpréter les marques, feux, réflecteurs radar et autres signaux qui peuvent être rencontrés en mer. Ce genre d'information devrait figurer dans les programmes de formation destinés non seulement aux pêcheurs, mais aux autres marins également.

23. Il a été observé que certains engins de pêche, comportant un risque en surface, s'étendent parfois sur des kilomètres et peuvent être ou ne pas être rattachés au bateau de pêche depuis lequel ils ont été déployés. Il peut arriver, bien souvent, qu'un navire de passage rencontre l'engin alors qu'aucun bateau de pêche n'est en vue. De tels engins doivent donc être marqués de manière à signaler à la fois leur position et leur étendue.

24. Une marque visible indiquera la position de la portion d'engin sur laquelle elle est directement fixée, mais n'indiquera pas nécessairement l'étendue de l'engin dans son ensemble. En fait, aucune des techniques de marquage actuellement employées

ne permet vraiment de connaître l'étendue de l'engin. Par exemple, même si une longue nappe de filet est marquée à intervalles d'un mille avec des feux blancs (une pratique courante), il est facile de confondre ces feux blancs avec ceux d'une série de petites embarcations non reliées entre elles, ou avec une série de marques fixées à un engin calé par le fond et n'ayant en surface aucun lien entre elles, etc. Il faudrait donc concevoir des moyens plus spécifiques pour signaler la présence en surface d'une ligne continue constituant un risque.

25. A cet égard, il a été décidé que, la nuit, la solution consiste à utiliser comme marques des feux jaunes placés à intervalles appropriés pour signaler la présence de ce type d'engin. Le jaune est l'indication d'un risque particulier et avertit les marins qu'ils doivent rester à distance convenable. Ce système, s'il était adopté, avertirait les marins de se tenir sur leurs gardes et de guetter la présence de marques semblables signalant le risque constitué par une ligne d'engin. De jour, des drapeaux de couleur pourraient remplir la même fonction. De plus, nuit et jour pareillement, il faudrait employer des réflecteurs-radar.

26. La Consultation a reconnu que les bouées-balises radio, les transpondeurs et autres appareils plus perfectionnés sont peut-être très utiles pour les pêcheurs, mais ne contribuent probablement pas beaucoup à résoudre le problème pour les marins en général.

27. Un autre problème a été relevé par la Consultation à propos de navires qui, comme les senners, sont fortement entravés par leur engin et pour lesquels le feu ou le signal indiquant la direction dans laquelle l'engin est déployé n'a pas beaucoup de sens vu qu'ils manoeuvrent continuellement. Dans ce cas, comme il est noté dans la section reproduite ci-dessous du règlement sur la prévention des abordages, une solution efficace pourrait consister à étendre l'utilisation des feux jaunes ambrés prescrits pour les senners à d'autres navires semblablement gênés.

28. La Consultation est convenue qu'il faudrait demander au personnel de la FAO d'élaborer plus en détail les caractéristiques techniques des marquages compte tenu de ce qui vient d'être dit.

## FEUX ET SIGNAUX

29. La Consultation d'experts a examiné les questions soulevées dans le rapport du Groupe de travail ad hoc et dans la directive du COFI, à propos de la règle 26 du Règlement international de 1972 (COLREGS) visant à prévenir les abordages en mer et son Annexe II, concernant les feux et signaux montrés par les bateaux de pêche en train de pêcher, afin de voir s'il fallait faire des recommandations tendant à réviser ce règlement.

30. La Consultation est convenue que la FAO devrait soumettre les observations et suggestions présentées ci-dessous à l'Organisation maritime internationale (OMI) pour que celle-ci les examine. Il a été décidé que trois points demanderaient éventuellement à être révisés:

Premièrement, la possibilité, pour les navires de longueur inférieure à 20 mètres, de montrer un panier (à poisson) au lieu de deux cônes superposés réunis par la pointe (Règle 26 b) i) et Règle 26 c) i) ne devrait plus exister et tous les navires de cette catégorie devraient être obligés de montrer les deux cônes.

Cette recommandation se fonde sur le fait que la forme du panier n'est pas toujours interprétée comme il convient et que, dans de nombreuses régions du globe, le panier traditionnel n'est pas disponible.

Deuxièmement, les feux supplémentaires prévus à titre facultatif, dans l'Annexe II, pour les bateaux de pêche en train de pêcher à proximité immédiate les uns des autres devraient:

- i) être rendus obligatoires pour les bateaux de pêche de plus de 20 mètres de longueur;
- ii) être exigés quand le bateau est en train de pêcher en vue d'autres navires (plutôt que d'autres bateaux en train de pêcher seulement).

Cette recommandation se fonde sur le fait que la Consultation a estimé que de tels feux pouvaient fournir des informations utiles à tous les marins se trouvant en vue et non simplement à des bateaux en train de pêcher à proximité. Etant donné, d'autre part, que le renseignement ainsi affiché a son utilité, il est juste que les

marins puissent à tout moment compter sur l'affichage de tels feux, et non simplement quand le pêcheur choisit de le faire.

Troisièmement, les feux prévus à l'Annexe II pour les navires pêchant à la grande senne devraient être prescrits aussi pour d'autres navires en train de pêcher, quand leurs opérations comportent une importante modification de leur route ou de leur vitesse ou des deux, et quand le navire est entravé par son engin.

Cette recommandation se fonde sur le fait que la Consultation a estimé que certains bateaux de pêche autres que les senneurs (par exemple ceux qui pêchent à la senne danoise) sont, quand ils jettent et manient leur engin, gravement gênés par leurs appareils et sont parfois obligés de manoeuvrer d'une manière qui peut sembler imprévisible ou ambiguë à un marin non pêcheur.

La Consultation a noté que si l'on modifie la Règle 26 d) de la Réglementation et son Annexe II, il faudra aussi changer le titre de l'Annexe II.

31. Dans un ordre d'idées différent, la Consultation a examiné plusieurs autres questions mais n'a recommandé aucun autre changement du règlement sur la prévention des abordages. Elle a noté que les bateaux de pêche qui ne pêchent pas et sont au mouillage pendant la nuit utilisent de plus en plus de puissants phares gyroscopiques et a remarqué que l'emploi qui est fait actuellement de tels feux cache le fait qu'il n'y a pas de vigie à bord (en violation de la règle 5 du règlement susmentionné). La Consultation a été avisée que ce sont les compagnies d'assurance qui couvrent ces navires qui demandent ces feux et elle a reconnu qu'ils sont utiles pour signaler la présence de ces navires. La Consultation a noté que cette pratique est contraire à la Règle 5, mais a été néanmoins de l'opinion qu'elle ne doit pas être découragée.

32. La Consultation a noté aussi qu'il est de plus en plus fait usage de feux de pont de grande puissance (halogènes par exemple) pour illuminer la nuit les zones de travail. Il est certain que, souvent, ces feux peuvent occulter les feux de navigation du navire et aussi restreindre la possibilité pour la vigie de voir au-delà de la zone directement éclairée. A première vue, cette pratique ne semble pas seulement être en violation avec la Règle 26 a) mais aussi être contraire aux règles du métier. A y regarder de plus près, cependant, il est évident que de puissants éclairages de pont renforcent la sécurité des pêcheurs qui manoeuvrent les engins de pêche et les appareillages situés sur le pont. D'après la Règle 20 b) du règlement sur la prévention des abordages, ce qui est demandé aux opérateurs c'est de faire tout le nécessaire pour orienter et protéger le rayon projeté par leurs lampes de travail de manière que la lumière ne déborde pas de la zone de travail et n'arrive pas jusqu'au poste de pilotage et à la vigie.

31. La Consultation a noté que le règlement sur la prévention des abordages ne prescrit qu'un seul feu de couleur blanche pour les bateaux de moins de sept mètres, les navires à voile faisant route et les navires à l'aviron et que, par conséquent, il vaudrait mieux éviter d'utiliser des feux blancs pour marquer la position des engins de pêche. Elle est convenue qu'il faudrait envisager d'utiliser des feux jaunes ambrés sur les engins déployés. De même, il a été noté que les feux et signaux prescrits dans la Règle 26 c) ii) ne donnent aux navires se rapprochant aucun renseignement utile quant à l'étendue d'engins de pêche s'étendant à plus de 150 m horizontalement du bateau de pêche. Or, certains engins peuvent s'étaler sur des dizaines de milles nautiques et être rencontrés bien avant que le bateau de pêche qui les déploie soit en vue.

34. La Consultation a, en conséquence, reconnu qu'il est nécessaire de fixer des marques de surface sur les engins déployés, que les normes relatives à ces marques doivent être communiquées à l'ensemble de la communauté maritime, qu'il serait juste d'adopter, pour marquer les engins, des feux jaunes indiquant les risques spéciaux liés à leur présence et la nécessité de passer à grande distance. Comme il s'agit, cependant, du marquage des engins et non des navires, la Consultation est convenue que la norme de marquage n'avait pas sa place dans le Règlement sur la prévention des abordages.

35. On s'est préoccupé de ce que certains pays en développement ne possèdent pas actuellement la technologie nécessaire pour fabriquer des feux jaunes à la place des feux blancs. La Consultation a noté qu'il existe sans doute des solutions simples à ce problème (par exemple par coloriage de la face interne des lentilles) mais que, au cas où le problème ne pourrait être résolu, il faudrait peut-être prévoir une période de transition.

## CONCLUSION

36. Le système décrit dans les directives concernant le marquage des engins de pêche répond aux critères énoncés dans le paragraphe 09 du présent rapport et peut être adopté en tant que système.

37. De plus, le système contribuera pour une part non négligeable à donner aux Etats Membres de meilleures possibilités de satisfaire à leurs obligations au titre de MARPOL. Grâce au système de marquage, il y aurait moins d'engins abandonnés en mer et, probablement, les systèmes de signalement des engins perdus fonctionneraient plus efficacement, ce qui veut dire qu'on aurait davantage de chance de retrouver ces engins.

## PARTIE II

DIRECTIVES RELATIVES A L'APPLICATION D'UN  
SYSTEME NORMALISE DE MARQUAGE DES ENGINS DE PECHE

## 1. INTRODUCTION

Les présentes directives ont été mises au point en tenant compte du mode de présentation adoptées par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture pour le Système normalisé de marquage des bateaux de pêche. Elles se divisent en deux parties. La première décrit la méthode à suivre pour mettre au point un système normalisé de marquage des engins de pêche; la seconde en décrit les caractéristiques techniques proprement dites et précise les endroits où les marques doivent être fixées selon le type d'engin. Ces directives sont aussi conçues pour fournir les éléments de base nécessaires à la rédaction de législations appropriées. Elles constitueront un point de référence pour les administrateurs, les propriétaires et les utilisateurs d'engins de pêche, et un moyen de communiquer au secteur des informations et des orientations.

Il est probable que, comme pour le marquage des bateaux de pêche, le système normalisé et les spécifications recommandés pour le marquage des engins de pêche feront, tout d'abord, l'objet d'une application volontaire.

Les directives ont, principalement, un double objectif:

- i) identifier les propriétaires d'engin de pêche;
- ii) identifier la position de l'engin.

Le premier critère est le plus aisé à remplir car les méthodes d'identification sont techniquement simples et qu'il est facile de faire appliquer des systèmes de marquage internationalement approuvés. L'identification de la position de l'engin de pêche est plus complexe en raison d'incompatibilités possibles avec d'autres systèmes d'identification de position employés par d'autres utilisateurs des mers, cours d'eau et lacs. Dans certains cas, l'utilisation de telles marques est réglementée par des conventions internationales. On donnera donc quelques indications concernant la manière dont des conflits avec d'autres systèmes peuvent être évités.

## 2. DISPOSITIONS GENERALES

2.1 Objet et portée

- 2.1.1 L'engin de pêche doit être marqué de manière à ce que son propriétaire et sa position puissent être identifiés, cela dans l'intérêt de l'aménagement des pêches, de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement maritime.
- 2.1.2 Dans le contexte du système normalisé, l'engin de pêche à marquer se réfère à tout type d'engin de pêche ou dispositif utilisé sur toute pêcherie<sup>7</sup>.

2.2 Définitions

**Administration des pêches:** Organe gouvernemental ou autorité quelconque responsable de l'aménagement et de la surveillance des pêcheries et ayant pouvoir de réglementer la pêche.

<sup>7</sup> Cela ne signifie pas que tous les engins de pêche doivent nécessairement être marqués mais seulement ceux pour lesquels de telles marques sont considérées comme pratiques et nécessaires.

**Propriétaire:** Le propriétaire est la personne, les personnes, ou l'entité qui a un titre sur l'engin de pêche. Ce terme peut englober le patron de pêche ou toutes autres personnes présentement responsables de l'utilisation de l'engin de pêche en question.

### 2.3 Objectifs du système normalisé de marquage

Les objectifs du système normalisé sont les suivants:

- i) offrir un moyen simple, pratique et applicable d'identifier le propriétaire et la position de l'engin de pêche;
- ii) constituer un système susceptible d'être universellement adopté;
- iii) servir d'auxiliaire pour les systèmes d'aménagement des ressources et satisfaire aux obligations des conventions internationales.

## 3. SYSTEME DE MARQUAGE

### 3.1 Généralités

3.1.1 Les Administrations des pêches doivent veiller à ce que des marques appropriées, permettant d'identifier le propriétaire soient fixées à tous les engins de pêche se trouvant à bord d'un bateau ou déployés par celui-ci, ou utilisés pour la pêche à partir de plages, des rives de lacs ou de cours d'eau, etc. Le système ne s'applique que quand une Administration des pêches considère qu'il est pratique et nécessaire à un aménagement correct de ses pêcheries. Elle peut aussi s'en servir pour satisfaire aux obligations qui lui incombent en vertu de conventions internationales.

Au départ, l'introduction du système se fera sans préjudices des systèmes nationaux de marquage relevant du même domaine que les présentes directives.

3.1.2 Pour que les marques permettent d'identifier le propriétaire de l'engin, l'Administration des pêches doit délivrer au propriétaire de l'engin un identificateur unique (symbole distinctif etc.), qui doit pouvoir être retrouvé dans le registre des engins mentionné au paragraphe 3.2.3. Les demandes de marques pour engins sont traitées au paragraphe 4.1.

3.1.3 L'Appendice 1 *(voir un supplément)* décrit les marques et autres moyens utilisés pour l'identification du propriétaire.

### 3.2 Registre des marques

3.2.1 Les marques doivent être d'un type et d'un modèle approuvés par l'Administration des pêches et être fixées suivant les spécifications techniques indiquées plus loin.

3.2.2 Les marques doivent être:

- simples
- peu coûteuses
- faciles à fabriquer avec des matériaux disponibles localement
- faciles à lire ou à déchiffrer
- faciles à fixer ou attacher à l'engin de pêche

- aptes à rester fixées
- durables
- conçues de manière à ne pas interférer avec le fonctionnement et avec le rendement de l'engin de pêche et, dans le cas de marques, aptes à recevoir toutes sortes de données imprimées ou gravées.

3.2.3 Ce type de marquage peut constituer une condition à la délivrance d'une licence de pêche et doit être consigné dans un registre des engins de pêche. Le registre doit aussi contenir des détails concernant les engins de pêche qui ne sont pas soumis à un régime de licences mais sont néanmoins considérés par l'Administration des pêches comme requérant un marquage.

3.2.4 Le registre doit contenir les renseignements minimums ci-après:

- type de marque
- numéro de série
- date de délivrance
- nom et adresse du propriétaire
- type d'engin (Code FAO)
- matériau
- zone générale d'utilisation
- principales espèces ciblées

### 3.3 Registre des engins perdus ou trouvés

3.3.1 L'Administration des pêches doit tenir un registre des engins de pêche signalés comme ayant été trouvés, perdus, abandonnés ou de quelque manière éliminés<sup>a</sup>. Dans ce registre, doivent être consignés les détails ci-après:

- type d'engin
- marques éventuelles de l'engin de pêche
- marquage figurant sur l'engin
- date, lieu, emplacement de la perte, profondeur de l'eau, etc.
- raison de la perte (si elle est connue)
- conditions météorologiques
- autres informations pertinentes

## 4. RESPONSABILITES DES PROPRIETAIRES D'ENGINS ET DES AUTORITES COMPETENTES

4.1 Tout propriétaire qui souhaite utiliser un engin de pêche doit adresser à l'Administration des pêches une demande en vue de la délivrance d'une marque approuvée ou de l'approbation de sa propre marque. Pour ce faire, le demandeur doit fournir les renseignements ci-après:

- nom, adresse, nom du bateau (s'il y a lieu)
- type d'engin
- matériau

<sup>a</sup> Y compris pour les engins de pêche vendus ou ramenés à terre et détruit.

- zone d'utilisation escomptée<sup>9</sup>
- principales espèces ciblées<sup>9</sup>

4.2 Quand un engin est perdu depuis un navire, le propriétaire de l'engin en cause doit immédiatement avertir les autres marins en donnant des détails concernant l'engin perdu. Les patrons de navires étrangers qui perdent un engin alors qu'ils pêchent dans les eaux d'un Etat côtier doivent faire rapport à l'Administration des pêches de l'Etat côtier concerné. L'Administration des pêches doit diffuser tous les détails concernant l'engin perdu, et sa dernière position connue, en utilisant les moyens les plus efficaces disponibles localement, tels que les émissions radio diffusant des avis pour la navigation et la sécurité en mer, ou les garde-côtes.

4.3 Quand l'engin perdu ou abandonné n'est pas utilisé à partir d'un navire, le propriétaire de l'engin doit communiquer à l'Administration des pêches tous les détails concernant l'engin.

4.4 Au cas où le patron du bateau concerné n'est pas le propriétaire de l'engin de pêche perdu ou abandonné, il doit:

- i) faire endosser son rapport par le propriétaire ou l'agent responsable de l'engin;
- ii) s'il n'est pas possible de remplir les conditions énoncées à l'alinéa i) ci-dessus, le patron du bateau est considéré par l'administration compétente comme le représentant du propriétaire.

## 5. FABRICANTS D'ENGINS

5.1 On pourrait encourager les fabricants à tenir des registres des types d'engins ou éléments les composant, des matériaux de construction, des nom et adresse des clients<sup>10</sup>.

5.2 On pourrait aussi encourager les détaillants, s'ils diffèrent du fabricant, à tenir des registres de leurs clients sur le modèle des renseignements que le propriétaire devra fournir pour demander à l'Administration des pêches de lui attribuer une marque.

## 6. RECUPERATION D'ENGINS DE PECHE PERDUS OU ABANDONNES

6.1 L'Administration des pêches devrait veiller à ce que les propriétaires d'engins de pêche disposent d'un équipement approprié pour la récupération des engins.

6.2 Au cas où un propriétaire n'arrive pas à récupérer un engin perdu ou abandonné, particulièrement si l'engin en question:

- constitue un risque pour la navigation qu'il s'agisse de bateaux navigant en surface ou sous l'eau
- est accroché à des récifs
- endommage des frayères
- poursuit un obstacle à la pêche

<sup>9</sup> Les engins qui ne sont pas soumis à un régime de licence, comme il est dit au paragraphe 3.2.3, peuvent être dispensés de fournir ce renseignement.

<sup>10</sup> Il suffirait d'un formulaire standard, qui pourrait être aussi utilisé par le propriétaire pour présenter sa demande d'attribution d'une "marque".

- continue une pêche fantôme

l'Administration des pêches doit faire le nécessaire pour récupérer l'engin.

6.3 Les Administrations des pêches devraient encourager la réutilisation des engins récupérés.

## 7. SAUVETAGE D'ENGINS DE PECHE PERDUS OU ABANDONNES

7.1 Nonobstant les législations nationales traitant du sauvetage, les règles ci-après devraient s'appliquer:

- i) Un engin de pêche trouvé ou ramassé en mer, qu'il soit ou non marqué, doit être remis le plus rapidement possible à l'autorité compétente responsable des épaves, y compris des engins de pêche. Il ne s'agit pas toujours de l'Administration des pêches mais, dans certains cas, d'un service responsable des objets trouvés en mer.
- ii) L'autorité compétente informe les propriétaires, nationaux ou étrangers, de la récupération de l'engin trouvé (s'il est convenablement marqué) et s'occupe de le restituer soit aux propriétaires soit à leurs représentants, les intérêts du sauveteur étant dûment garantis.
- iii) Outre ce qui est dû au sauveteur, l'Administration des pêches, en coopération avec l'autorité compétente, peut prélever un montant déterminé pour chaque élément d'engin récupéré. Ces recettes peuvent être utilisées pour compenser les coûts supportés par l'Administration des pêches, ainsi qu'il est dit au paragraphe 6.2 ci-dessus.

## 8. RESPONSABILITES

- 8.1 Le fait pour une personne d'éliminer ou de jeter délibérément un engin ou un élément d'engin de pêche, qu'il soit marqué ou non, dans l'environnement aquatique doit être considéré, par les législations nationales, comme une infraction, sauf s'il s'agit d'un cas de force majeure ou si, en raison d'autres circonstances, la sécurité du bateau de pêche ou de son équipage sont en péril.
- 8.2 Rien dans ces directives ne doit être considéré comme un moyen pour un propriétaire de se soustraire à ses obligations, du point de vue civil et criminel, en cas de demandes d'indemnisation pour dommages ou blessures infligés à de tierces parties par suite de la perte ou de l'élimination de l'engin.

## 9. SANCTIONS

- 9.1 Une administration des pêches peut infliger les sanctions et amendes appropriées à un propriétaire responsable, en particulier, des actions ci-après:
  - i) déploiement d'un engin de pêche pour lequel le propriétaire n'a pas obtenu une marque;
  - ii) déploiement d'un engin de pêche ne montrant pas les marques attribuées;
  - iii) suppression délibérée d'une marque avant abandon de l'engin<sup>11</sup>
  - iv) utilisation de marques allouées à un autre propriétaire ou à un autre engin;
  - v) fausses déclarations à des Administrations des pêches concernant l'utilisation ou l'élimination

<sup>11</sup> Il appartiendrait à l'Administration des pêches de fournir la preuve qu'il s'agit bien du propriétaire.

d'engins de pêche.

## 10. SURVEILLANCE

- 10.1 Les propriétaires de tous les engins de pêche placés en mer seront responsables du marquage de ces engins au moyen de dispositifs appropriés, comme ceux qui sont décrits dans l'Appendice 1. (présentée dans un Supplément). Les Administrations des pêches effectueront périodiquement des inspections pour s'assurer que les propriétaires marquent leurs engins de pêche de la manière approuvée.
- 10.2 Les Administrations des pêches peuvent attribuer une marque à une société, à une organisation de pêcheurs ou à toute autre entité similaire s'il peut être démontré que l'unité de pêche (engin) peut être employée par plusieurs groupes d'utilisateurs ou navires, à tour de rôle ou en commun. Ce type de marque d'identification doit être suivi d'un identificateur correspondant à chaque engin et le propriétaire doit inscrire dans un livre l'emplacement de l'engin.
- 10.3 Concernant les engins de pêche qui doivent être déployés dans les eaux d'un Etat sur lesquels l'Administration qui attribue la marque n'a pas juridiction, l'Administration du pays dans les eaux duquel l'engin sera déployé peut demander aux propriétaires de:
- i) fournir des détails concernant la marque<sup>12</sup>
  - ii) demander une nouvelle marque.
- 10.4 Dans le cas de bateaux-mères, l'engin de pêche utilisé par les bateaux embarqués peut porter la marque du bateau-mère.
- 10.5 En cas de perte d'une marque, le propriétaire doit présenter à l'Administration des pêches une déclaration décrivant de manière détaillée les circonstances de la perte.

## 11. MARQUAGE DE LA POSITION D'UN ENGIN

- 11.1 Il faut veiller à ce que les feux et marques qui indiquent la position d'un engin de pêche ne soient pas en contradiction avec les marques ou systèmes de navigation. De plus, il faut dûment tenir compte:
- i) des réglementations internationales visant à prévenir les abordages en mer;
  - ii) de toutes règles locales régissant la navigation sur les cours d'eau, les lacs ou le long des côtes;
  - iii) de toutes réglementations relatives à des structures installées au large.
- 11.2 Les casiers et pièges, vervoux, parcs à pêche et autres engins du même genre doivent être marqués au moyen d'une bouée ou autre dispositif de surface indiquant leur position.
- 11.3 Si possible, toutes les marques fixées à un engin de pêche seront:
- i) aussi visibles que possible par temps clair, d'une distance de deux milles au moins au niveau de la mer;
  - ii) porter des réflecteurs-radar et des réflecteurs lumineux;

<sup>12</sup> Ce sera probablement le cas s'il s'agit d'entreprises conjointes ou d'accords d'accès.

- iii) porter des feux dont les caractéristiques ne peuvent être confondues avec celles des marques de navigation, visibles par nuit claire d'une distance non inférieure à deux milles;
  - iv) être équipées d'un ou de plusieurs drapeaux de couleur fluorescente facilitant la visibilité de jour.
- 11.4 Un engin de pêche se trouvant au-dessous de la surface de l'eau et s'étendant depuis une ancre ou un bateau-mère doit être marqué à ses deux extrémités, ainsi qu'au des points intermédiaires. La distance entre marques intermédiaires, et entre les marques intermédiaires les plus proches des extrémités et les marques des extrémités ne doit pas dépasser un mille. Dans le cas où l'engin de pêche est fixé à un navire, l'extrémité de l'engin la plus proche du navire n'a pas besoin d'être marquée.
- 11.5 Un engin de pêche calé à moins de deux mètres de profondeur dans la colonne d'eau et constituant par conséquent un risque pour les petits bateaux en transit doit être marqué à ses extrémités au moyen de bouées balises munies de voyants constitués de deux marques sphériques placées l'une au-dessus de l'autre à moins d'un mètre de distance. Le diamètre de la marque supérieure ne doit pas mesurer moins de la moitié de la marque inférieure. Les feux fixés aux bouées placées à l'extrémité de l'engin auront des caractéristiques différentes de ceux qui sont fixés à des bouées intermédiaires. (Appendice 3)(dans un supplément)
- 11.6 Avec l'approbation des Administrations des pêches, il est possible d'employer, en plus des marques, des dispositifs électroniques appropriés tels que des transpondeurs, qui indiquent automatiquement et en permanence leur position au moyen de signaux relayés par satellite ou par systèmes radio. Les Administrations des pêches doivent veiller à ce que ces dispositifs ne soient pas incompatibles avec d'autres dispositifs analogues employés pour la navigation ainsi que pour les recherches et les secours.
- 11.7 De même, les Administrations des pêches doivent veiller à ce que les signaux émis par les dispositifs de guidage fixés à l'engin de pêche n'interfèrent pas avec les fréquences radio assignées internationalement.
- 11.8 Pour ce qui concerne certains engins actifs, comme ceux qui sont utilisés pour la pêche à la senne au mouillage, le dragage à la volée et la pêche à la senne coulissante, la bouée de repère employée doit présenter les caractéristiques minimales fixées pour les bouées au paragraphe 11.3.
- 11.9 Les Administrations des pêches peuvent autoriser l'utilisation de matériaux rétro-réfléchissants pour accroître la visibilité quand les conditions d'éclairage sont médiocres, mais non pour substituer un feu.

## 12. DISPOSITIFS D'ATTRACTION DU POISSON

- 12.1 Les Administrations des pêches mettront en place un système d'approbation concernant le déploiement de dispositifs d'attraction du poisson (DAP) et un registre des propriétaires. Dans ce registre devront être consignés au minimum les renseignements ci-après:
- la marque assignée pour l'identification des propriétaires
  - le nom et l'adresse des propriétaires
  - le type de DAP
  - les coordonnées de la position géographique allouée.
- 12.2 Les dispositifs d'attraction du poisson, qu'ils soient dérivants ou ancrés, seront traités de la même manière que les engins de pêche et être pourvus de moyens permettant d'identifier leur position de jour comme de nuit; ils devront présenter les caractéristiques minimales indiquées au paragraphe 11.3
- 12.3 La responsabilité de récupérer des DAP dérivants appartient à leurs propriétaires et, dans le cas de DAP construits en matériaux biodégradables, il leur appartient de récupérer la marque quand le DAP a cessé d'être

un danger possible pour les navires.

12.4 La perte de DAP (dérivants ou ancres) doit être signalée par les propriétaires à l'Administration des pêches, de la même manière que pour les engins de pêche perdus ou abandonnés.

12.4 Quand un DAP perdu ou abandonné est considéré comme constituant un danger pour la navigation, les Administrations des pêches doivent prendre des mesures appropriées, conformément aux dispositions des paragraphes 3.3 et 6.2 ci-dessus.

### 13. RÉCIFS ARTIFICIELS

13.1 Dans le contexte des présentes directives, les récifs artificiels seront traités, pour ce qui concerne la sécurité de la navigation, de la même manière que toute autre construction sous-marine faisant obstacle ou structure installée au large.

## PART III/PARTE III/PARTE III

## LIST OF PARTICIPANTS/LISTE DE PARTICIPANTS/LISTA DE PARTICIPANTES

## CO-CHAIRMEN/CO-PRESIDENTS/CO-PRESIDENTES

Dr. Karl Laubstein  
 Director General  
 Pacific and Freshwater Fisheries  
 Department of Fisheries and Oceans  
 200 Kent street, Station 1182  
 Ottawa, Ontario, Canada

Mr. Udolia  
 Head, Fishing Technology  
 Nigerian Institute for Oceanography and  
 Marine Research  
 Victoria Island  
 PMB 12729, Lagos, Nigeria

Mr. John Fitzpatrick  
 Chief, Fishing Technology Service  
 Fishery Industries Division  
 Fisheries Department  
 Food and Agriculture Organization of the United  
 Nations  
 Via delle Terme di Caracalla  
 00100 Rome, Italy

Mr. P. Kunatumba  
 Fisheries Development Officer  
 Forum Fisheries Agency  
 PO Box 629  
 Honiara, Solomon Islands

Mr. Graham Peachey  
 Manager  
 Licensing and Surveillance Section  
 Australian Fisheries Service  
 PO Box 858, Canberra ACT 2600,  
 Australia

## PARTICIPANTS/PARTICIPANTS/PARTICIPANTES

José Manuel Grande Vidal  
 Director of Science and Technology of the Sea  
 Dr. Jiménez 47  
 Col Dotores  
 Mexico DF 06720  
 Mexico

Capt John Thompson  
 Head, Navigation Section  
 Maritime Safety Division  
 International Maritime Organisation  
 4, Albert Embankment  
 London, United Kingdom

Steinar Olsen  
 Director, Institute of Marine Research  
 Ministry of Fisheries  
 P.O. Box 1879  
 N-5024, Bergen, Norway

Mr. Ted Langtry  
 Director General  
 Natural Resources Division  
 Professional Services Branch  
 Canadian International Development  
 Agency  
 200 Promenade du Portage  
 Hull, Quebec, Canada

Capt Leo Schowengerdt  
 62 Las Lomas Way  
 Walnut Creek, CA 94598, USA

Peter Derham  
 Forth House, Bracknell's Lane  
 Hartley Whitney, Basingstoke  
 Hampshire RG27 8QD, UK

Dr. Pinggua He  
 Fisheries Technologist  
 Marine Institute  
 P.O. Box 4920  
 St. Johns, Newfoundland, Canada

Dato Shahrom bin Abdul Majid  
 Director General for Fisheries  
 8 & 9th Floor, Wisna Tani  
 Jalan Mahameru  
 Kuala Lumpur, Malaysia

Mr. Ireneusz Wojcik  
 Resource Management Group  
 Sea Fisheries Institute  
 Al. Zjednoczenia 1  
 81-345 Gdynia, Poland

Mr. Kunihiro Murakami  
 Assistant Director  
 Fishing Ground Environment Conservation  
 Division  
 Fisheries Agency  
 1-2-1 Kasumigaseki  
 Chiyoda, Tokyo, Japan

Mr. Marcel Boudreau  
Senior Advisor, Primary Sector  
Resource Management Division  
Department of Fisheries and Oceans  
P.O. Box 15,500  
Quebec City, Quebec, Canada

Capt Alex J. Provan  
District Manager  
Canadian Coastguard  
25, Huron Street  
Victoria, British Columbia, Canada

Mr. Francois Beullens  
Unit Head, Control, Inspection and Licences  
Fisheries Directorate DG XIV  
Commission of European Community  
99 Rue Joseph II  
1049 Brussels, Belgium

COORDINATORS / COORDINATEURS  
/COORDINADORES

Mr. Andrew Duthie  
Coordinator  
Canadian Fisheries Energy Optimisation Program  
Department of Fisheries and Oceans  
200 Kent Street, Station 1440  
Ottawa, Ontario, Canada

Mr. Serge de Blois  
President  
Le Groupe Poupert, de Blois ind.  
2525 boul Daniel Johnson  
Laval, Quebec, Canada

Mr. Bob MacIwaine  
President  
Pacific Fisheries R&D Ltd  
150-6260 Graybar Road  
Richmond, British Columbia, Canada

TECHNICAL SECRETARIAT/ SECRETARIAT  
TECHNIQUE / SECTERARIA TECHNICA

Dr. Chris Newton  
Chief, Fishery Information, Data and Statistics  
Service  
Fisheries Department  
Food and Agriculture Organization of the United  
Nations  
Via delle Terme di Caracalla  
00100 Rome, Italy

Mr. Andrew Smith  
Fishery Industry Officer  
Fishery Industries Division  
Fisheries Department  
Food and Agriculture Organization of the United  
Nations  
Via delle Terme di Caracalla  
00100 Rome, Italy

RESOURCE PERSONNEL PERSONNEL DE  
RESOURCE / PERSONAL DE APOYA

Mr. Gerry Brothers  
Fisheries Development Division  
Department of Fisheries and Oceans  
Newfoundland Region  
P.O. Box 5667  
St John's, Newfoundland, Canada

Mr. Lennox Hinds  
Senior Fisheries Specialist  
Canadian International Development  
Agency  
200 Promenade du Portage  
Hull, Quebec, Canada

Mr. Dennis Denny  
Chief, Regulation Unit  
Regulations and Enforcement  
Department of Fisheries and Oceans  
200 Kewnt Street, Station 1256  
Ottawa, Ontario, Canada

Mr. Gerry Travers  
Chief, Resource Management  
Department of Fisheries and Oceans  
P.O. Box 5667  
St John's Newfoundland  
Canada

Ms. Susan Stitt  
President, Farmhouse Writers Ltd  
15975 - 28th Avenue  
R.R.5, White Rock, British Columbia,  
Canada

Ms. Grace Mellano  
Systems Officer  
Atlantic Fisheries Development and  
Corporate Affairs Branch  
Department of Fisheries and Oceans  
200 Kent Street, Stn 1440  
Ottawa, Ontario, Canada