

4-4 Dessins de base

Sur la base de l'étude ci-dessus, on a établi des dessins de base et des plans des engins de pêche des deux navires du Projet comme indiqués en Annexe. Le contenu des dessins et des plans est comme suit:

[DESSIN DE BASE (plan général)]

- I. Plan général du navire-école sennear sardinier
- II. Plan général du navire-école chalutier

[PLAN DES ENGINS DE PECHE]

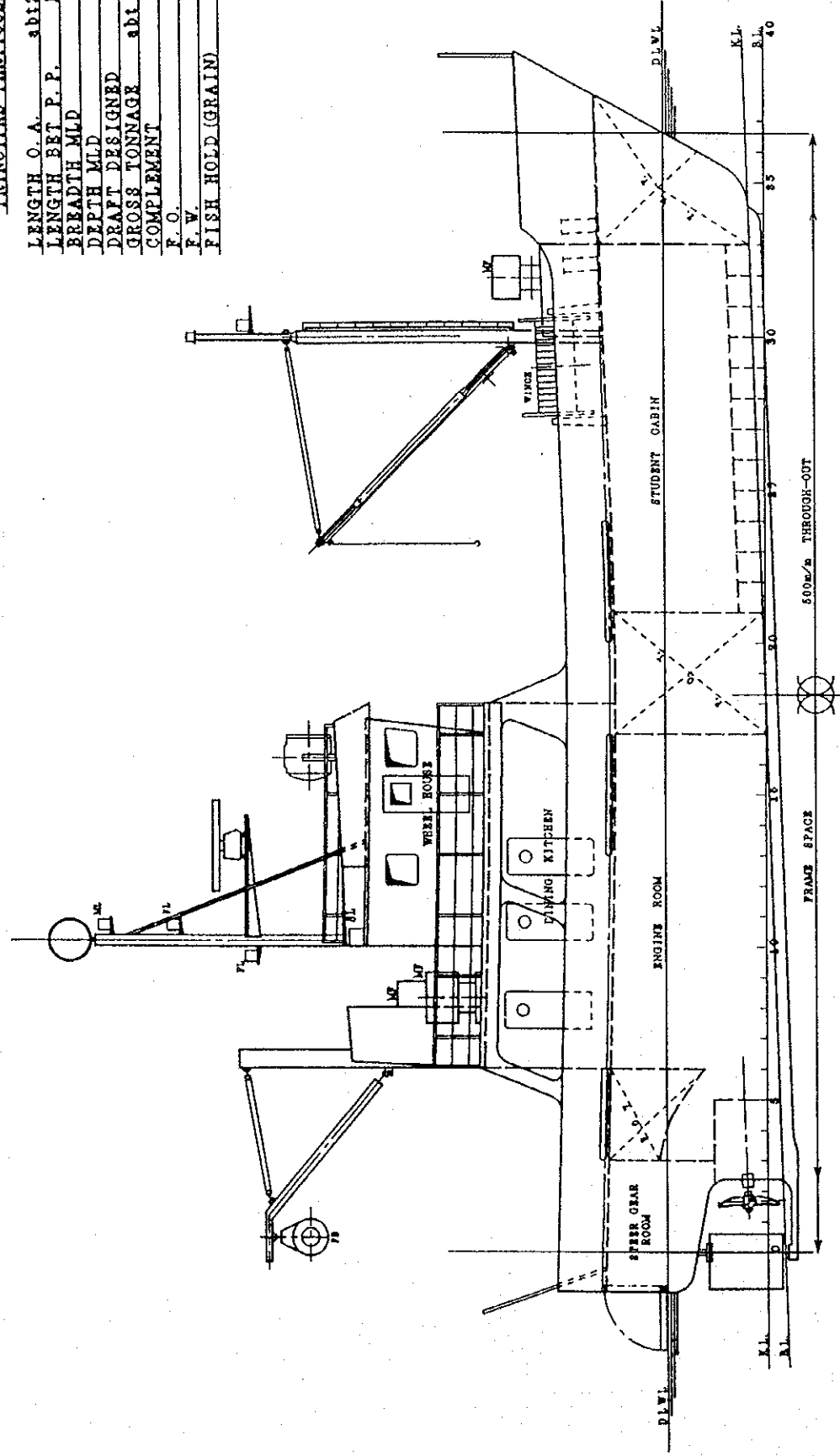
- I. Plan de conception du filet de senne (Navire-école du CQPM d'Al Hoceïma)
- II. Plan de conception du filet de chalut (Navire-école du CQPM de Safi)
 - II - (1) Plan de développement du filet
 - II - (2) Plan de composition des fils métalliques
entre le panneau (otter) et le filet
 - II - (3) Plan de panneau (otter) pour le filet
 - II - (4) Plan de composition des câbles de fond pour le filet
- III. Plan de composition de l'ensemble des engins de pêche pour la palangre de thon
(Navire-école du CQPM d'Al Hoceïma)
- IV. Plan de composition de l'ensemble des engins de pêche pour la palangre de fond
(Navires-écoles des CQPM)

[DESSIN DE BASE (PLAN GÉNÉRAL)]

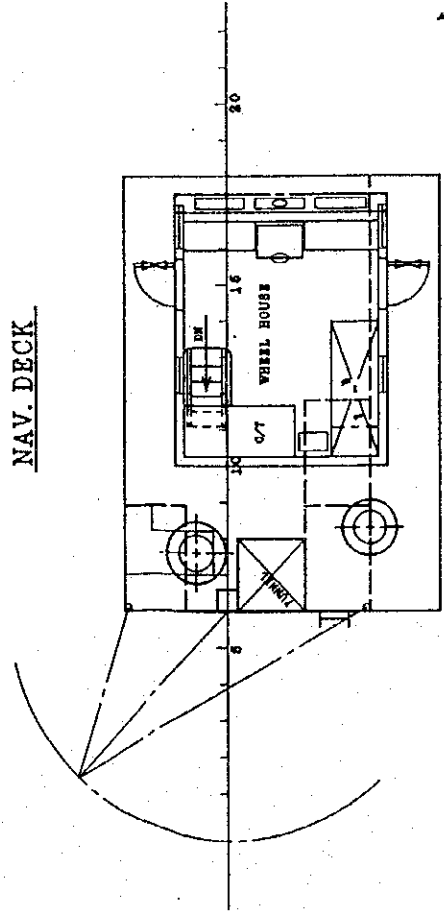
I. PLAN GÉNÉRAL DU NAVIRE-ÉCOLE SENNEUR SARDINIER

PRINCIPAL PARTICULARS

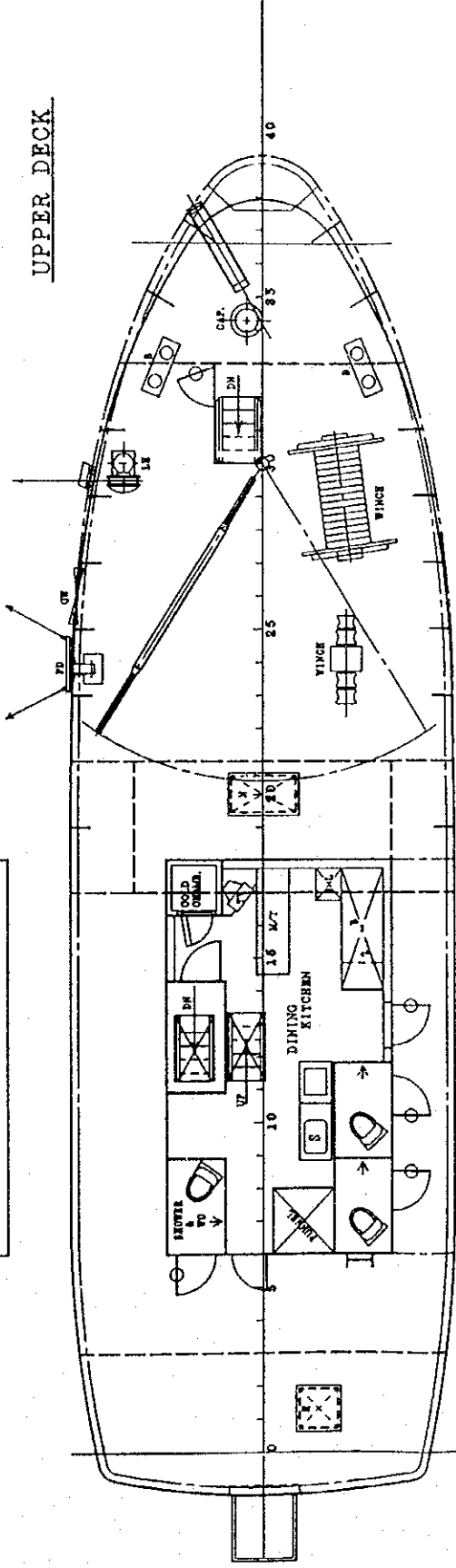
LENGTH O. A.	31.20.00 m.
LENGTH BET P. P.	18.30 m.
BREADTH MLD	6.00 m.
DEPTH MLD	2.55 m.
DRAFT DESIGNED	1.70 m.
GROSS TONNAGE	311 69 t.
COMPLEMENT	28 P.
F. O.	6.3 m.
F. W.	3.5 m.
FISH HOLD (GRAIN)	11.5 m.



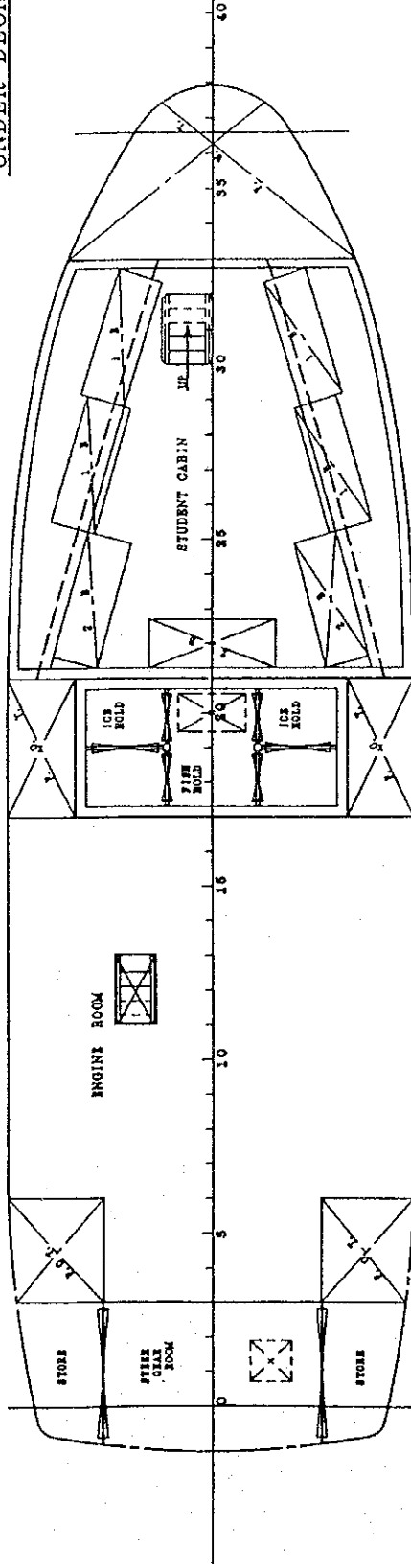
NAV. DECK



UPPER DECK



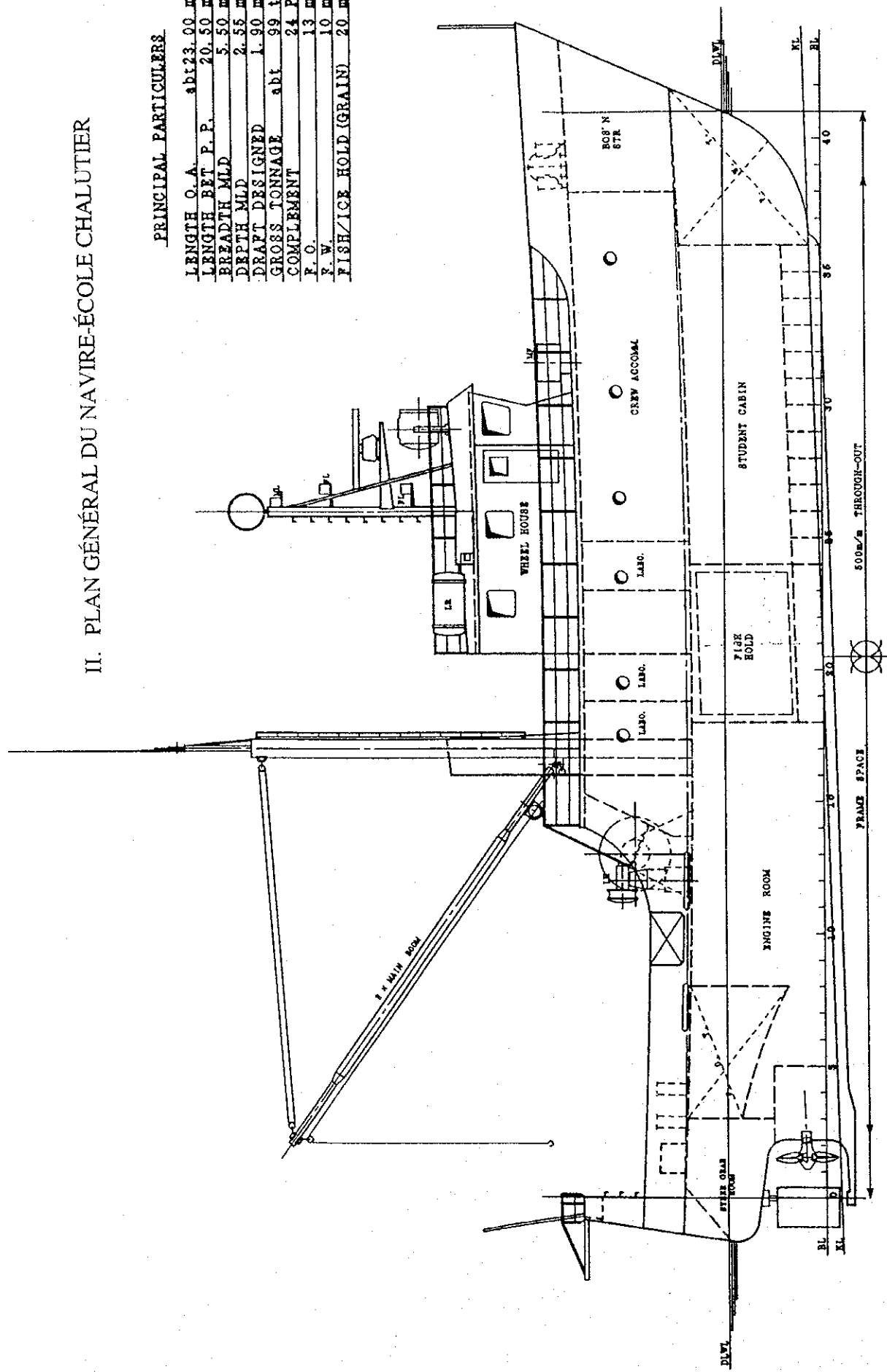
UNDER DECK



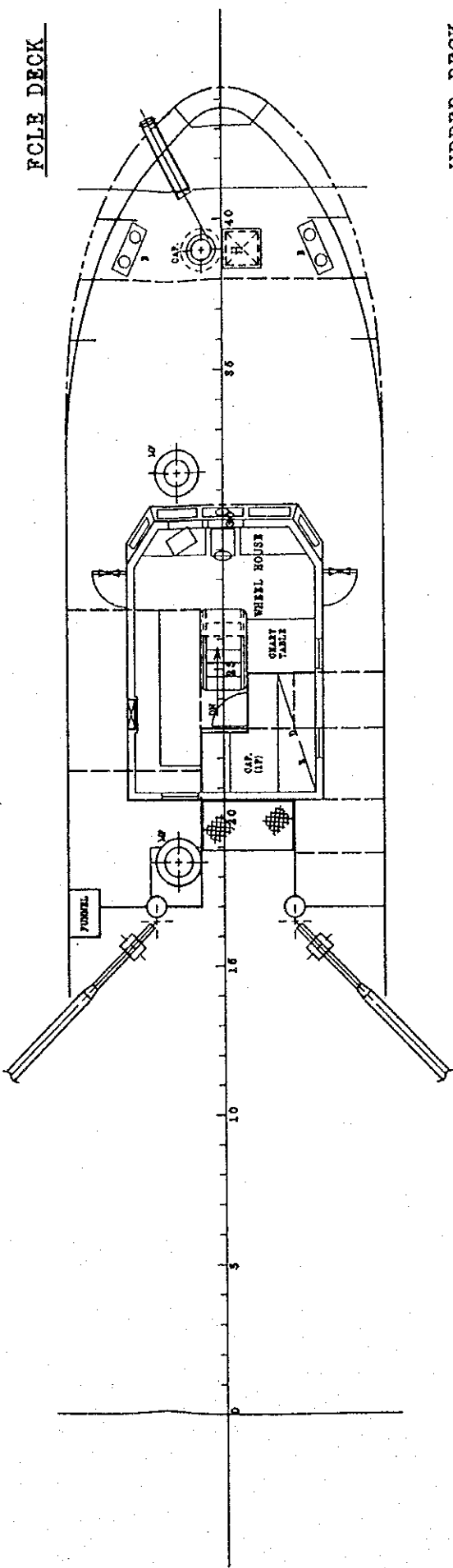
II. PLAN GÉNÉRAL DU NAVIRE-ÉCOLE CHALUTIER

PRINCIPAL PARTICULARS

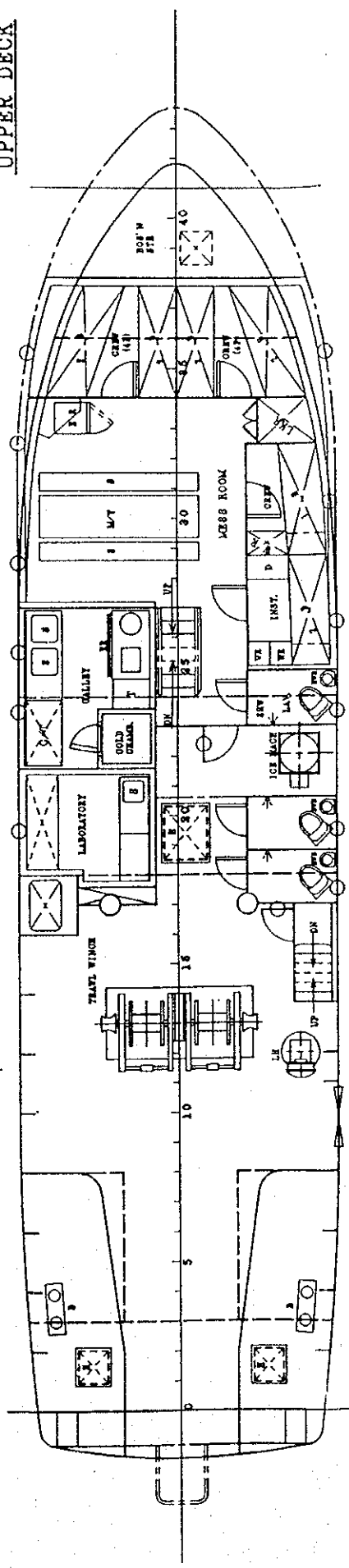
LENGTH O.A.	abt 23.00 m
LENGTH BET P.P.	20.50 m
BREADTH MLD	5.50 m
DEPTH MLD	2.55 m
DRAFT DESIGNED	1.90 m
GROSS TONNAGE	abt 99 t
COMPLEMENT	24 P.
P. O.	13 m
F. W.	10 m
FISH/ICE HOLD (GRAIN)	20 m ³



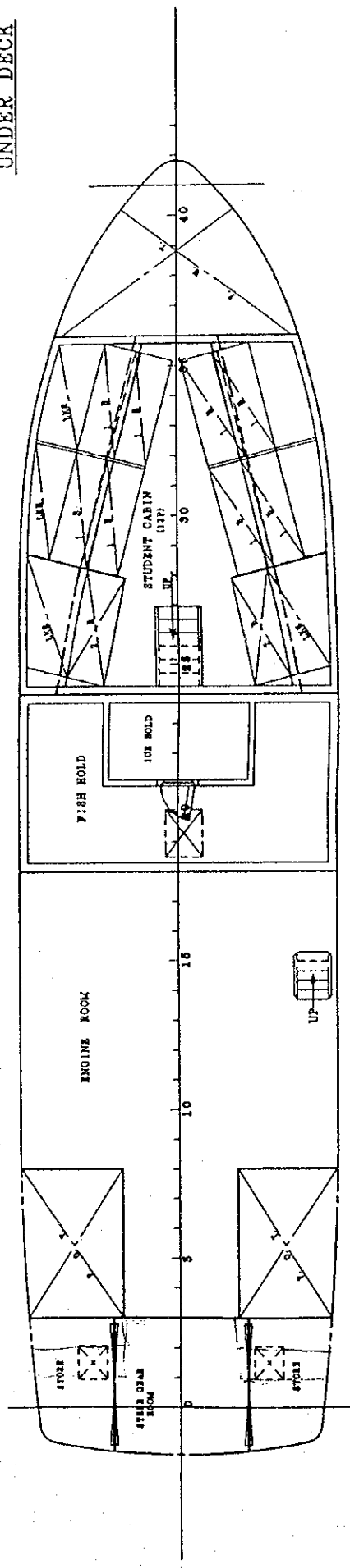
FOCLE DECK

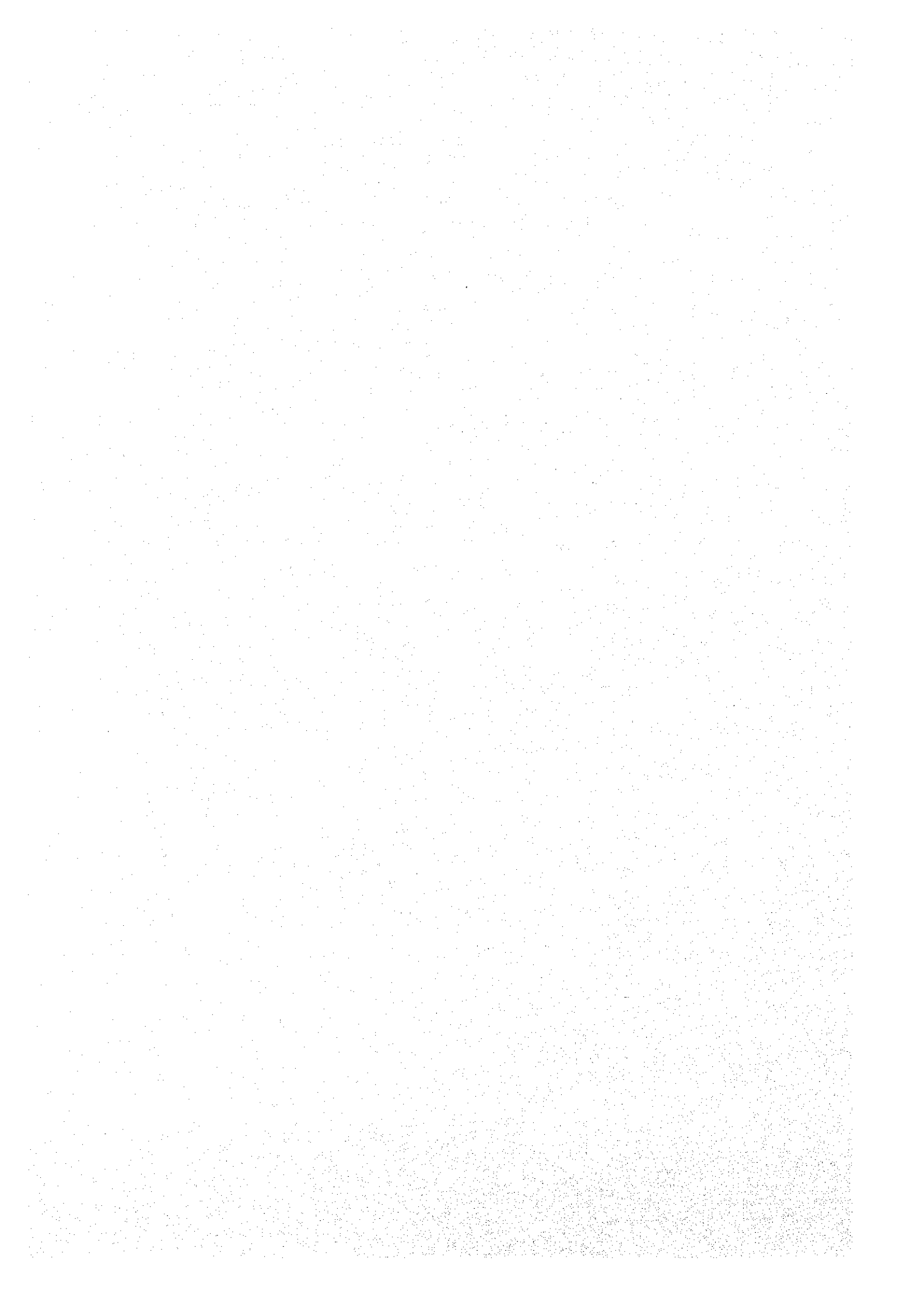


UPPER DECK



UNDER DECK

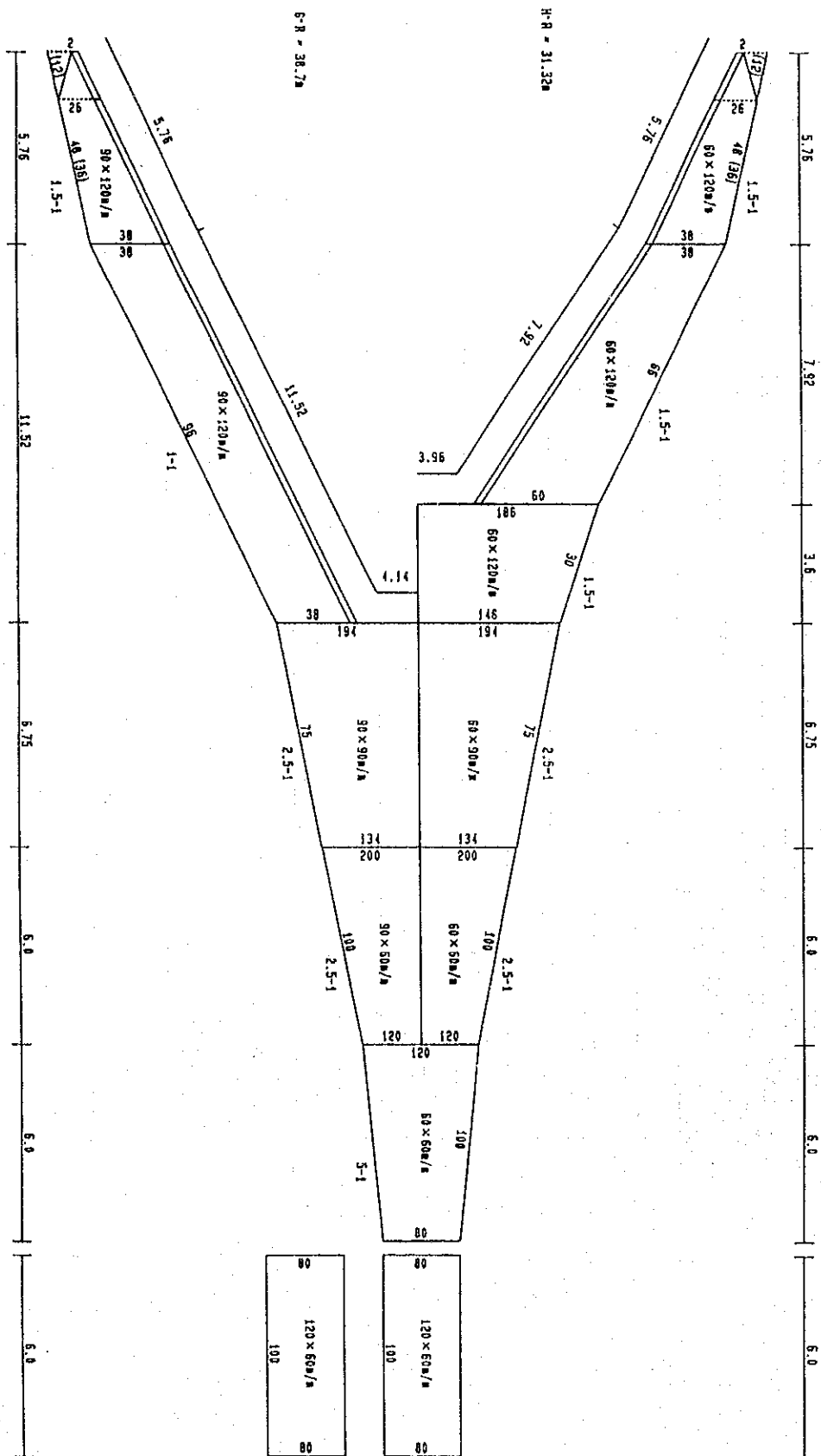




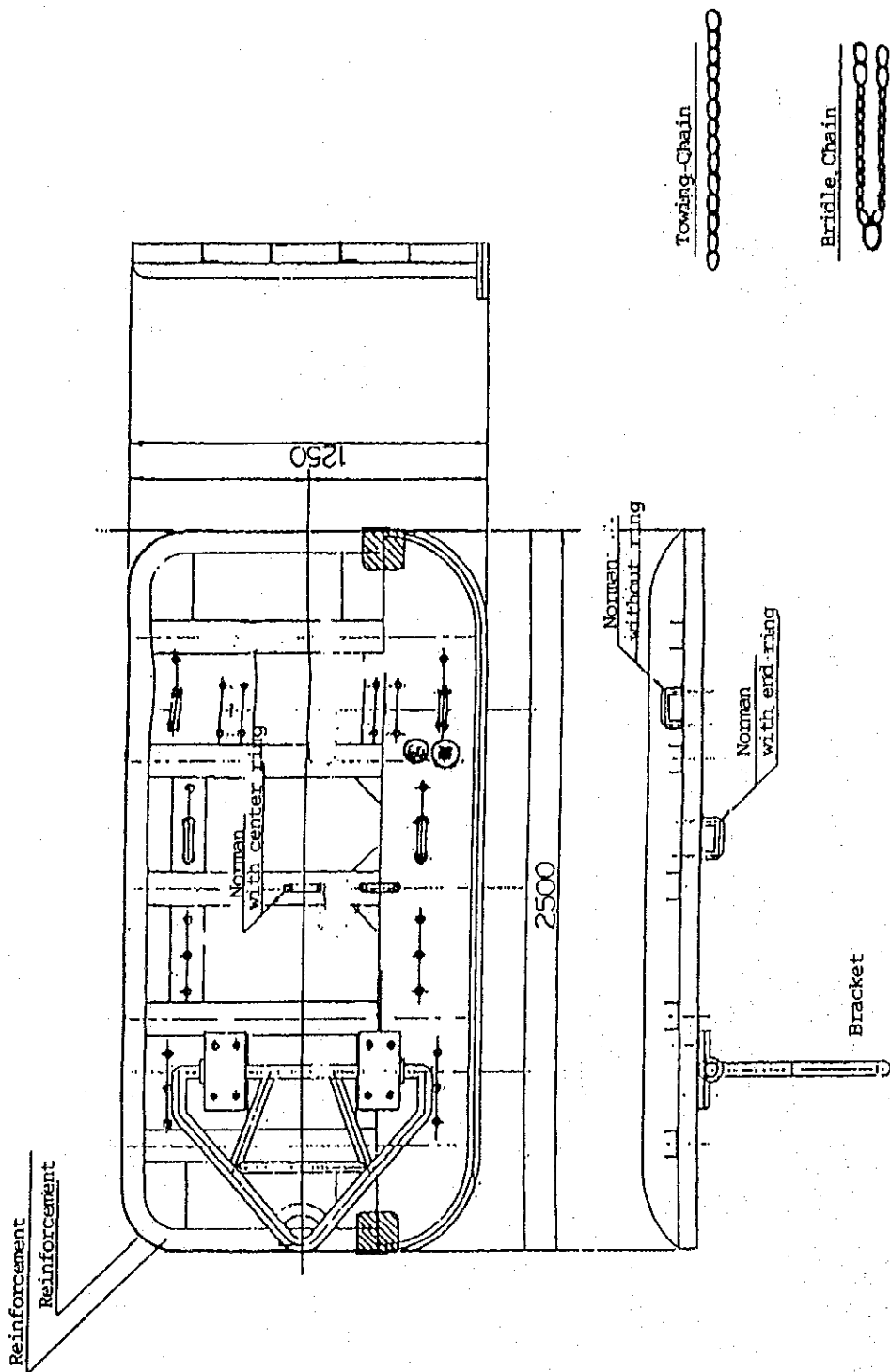
II. PLAN DE CONCEPTION DU FILET DE CHALUT (NAVIRE-ÉCOLE
DU CQPM DE SAFI)

II - (1)

BOTTOM TRAWL NET (2 SEAM TYPE)
PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU FILET



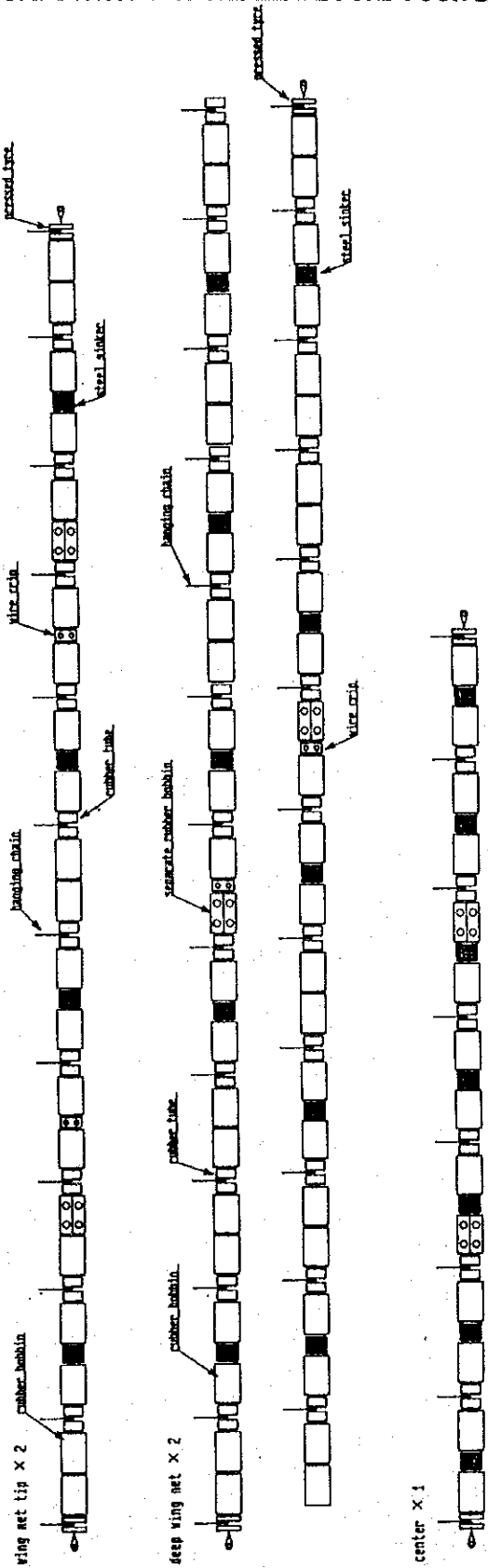
OTTER DOOR PLAN DE PANNEAU (OTTER) POUR LE FILET



Weight in Sea : 350 Kgs (without accessories)

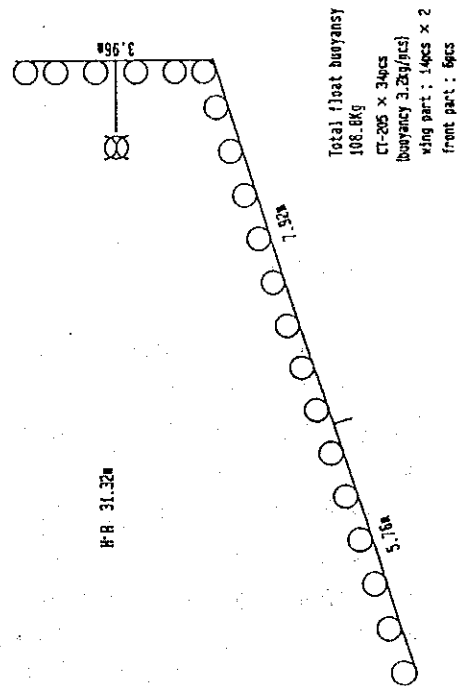
GROUND ROPE AND FLOATS ARRANGEMENT
PLAN DE COMPOSITION DES CÂBLES DE FOND POUR LE FILET

Ground Rope Arrangement



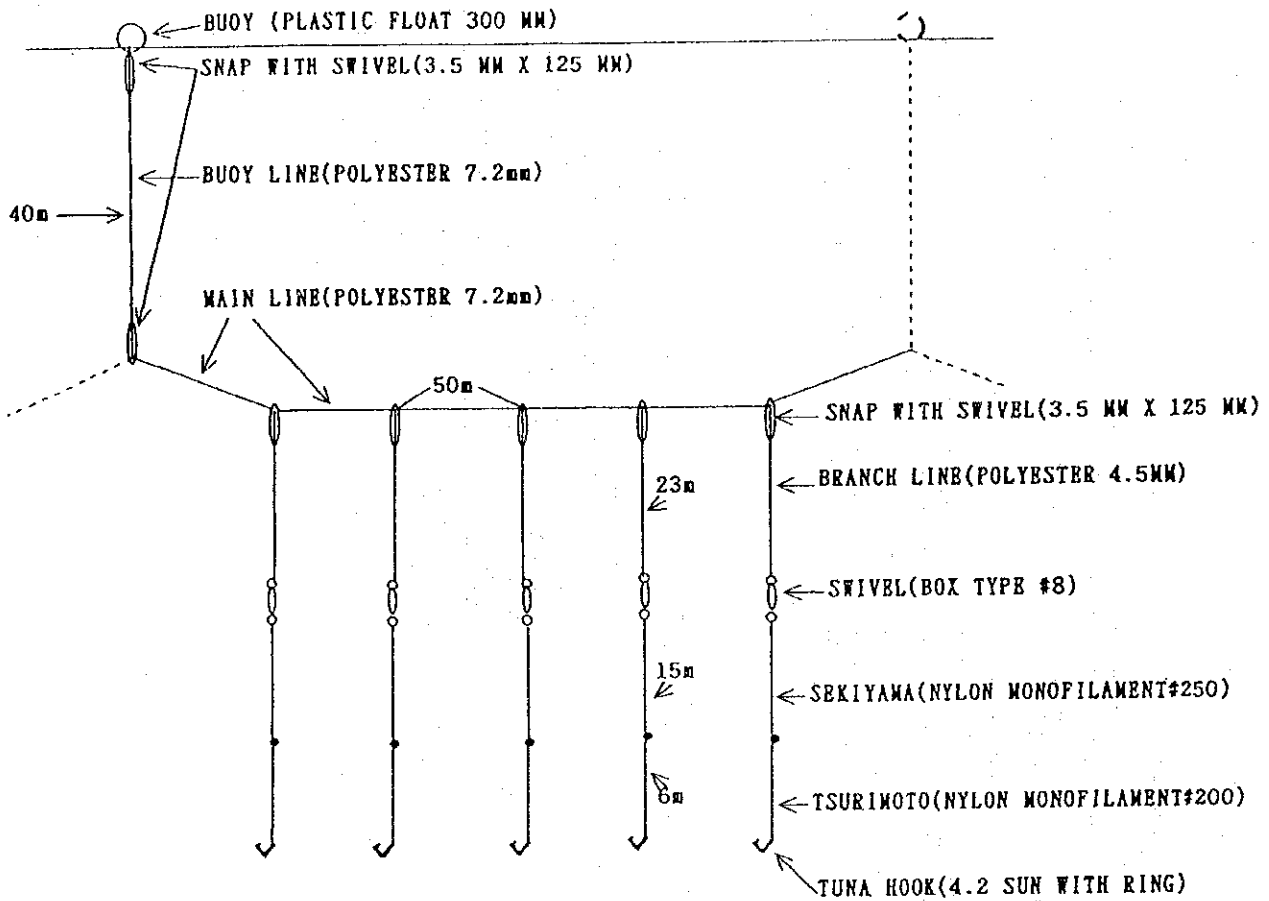
	WTNS	DEEP WINGS	CENTER	TOTAL	REMARK
W.R. 144	5.76m x 2	11.52m x 2	4.14m		
C.P.R. 154				144PCS	
rubber bobbin	20 x 2	46 x 2	12	2	10PCS
separate rubber bobbin	2 x 2	4 x 2	4	20PCS	
pressed tyre	4 x 2	46 x 2	12	144PCS	
rubber tube	20 x 2	2 x 2	2	10PCS	
triangle	12 x 2	25 x 2	8	80PCS	
hanging chain	4 x 2	10 x 2	7	20PCS	
steel sinker	2 x 2	2 x 2		80CS	
wire rope	59.5m x 2 / 24.1kg x 2	128.7kg x 2 / 51.0kg x 2	48.7to / 24.9kg	425.1kg / 175.1kg	
weight in sea / in air					

Float Arrangement



III. PLAN DE COMPOSITION DE L'ENSEMBLE DES ENGINES DE
PÊCHE POUR LA PALANGRE DE THON (NAVIRE-ÉCOLE DU
CQPM)

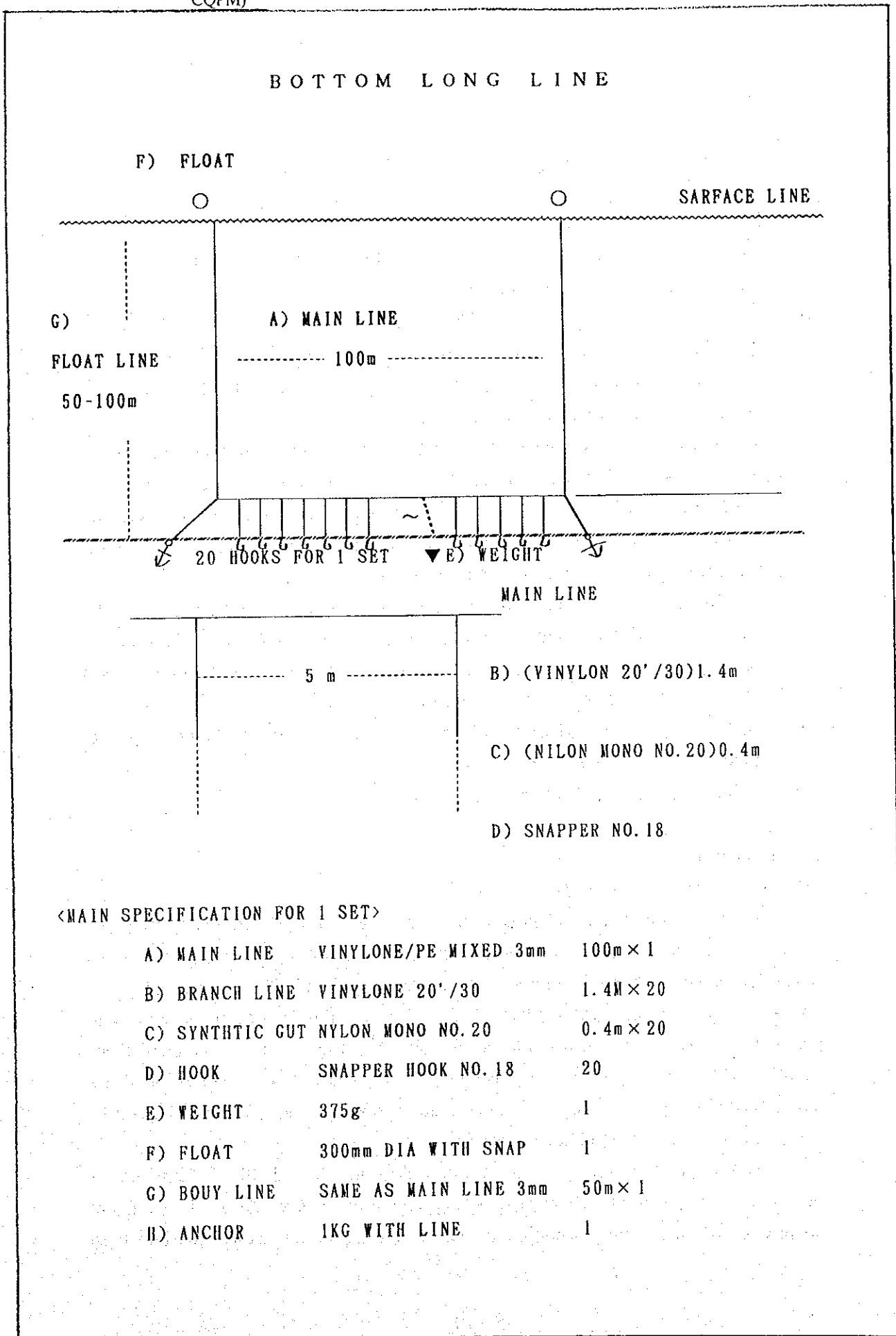
TUNA LONG LINE



SPECIFICATION FOR ONE SET:

MAIN LINE	: POLYBSTER (7.2mm)	50m X 6pcs
B' } LINE	: POLYBSTER (7.2mm)	40m X 1pc
BRANCH LINE	: POLYBSTER (4.5mm)	23m X 5pcs
SWIVEL	: BOX TYPE #8	X 5pcs
SEKIYAMA	: NYLON MONOFILAMENT #250 (2.6 MM)	15m X 5pcs
TSURIMOTO	: NYLON MONOFILAMENT #200 (2.3 MM)	6m X 5pcs
TUNA HOOK	: 4.2 SUN WITH RING	X 5pcs
BUOY	: PLASTIC FLOAT 300mm DIA. WITH NET	X 1 pc

IV. PLAN DE COMPOSITION DE L'ENSEMBLE DES ENGIN DE
PÊCHE POUR LA PALANGRE DE FOND (NAVIRES-ÉCOLES DES
COPM)



<MAIN SPECIFICATION FOR 1 SET>

A) MAIN LINE	VINYLONE/PE MIXED 3mm	100m × 1
B) BRANCH LINE	VINYLONE 20' / 30	1.4M × 20
C) SYNTHTIC GUT	NYLON MONO NO. 20	0.4m × 20
D) HOOK	SNAPPER HOOK NO. 18	20
E) WEIGHT	375g	1
F) FLOAT	300mm DIA WITH SNAP	1
G) BOUY LINE	SAME AS MAIN LINE 3mm	50m × 1
H) ANCHOR	1KG WITH LINE	1

5. Projet d'exécution

5-1 Orientation de l'exécution

L'orientation du projet d'exécution sera la suivante si le Projet est exécuté.

1) Orientation de base

- (1) Le programme et le projet d'exécution seront définis conformément au système de la Coopération Financière Non-Remboursable.
- (2) Le Consultant confirmera et supervisera que l'entreprise sélectionnée assure la construction et la livraison conformément à la période d'exécution, aux spécifications et aux quantités définies dans les documents d'appel d'offres, et prendra contact avec la JICA et la partie marocaine en cas de besoin.
- (3) On assurera un transfert technologique sur la partie marocaine en utilisant les occasions de confirmation et de fonctionnement à l'essai au moment du fonctionnement à l'essai et de la livraison pour confirmer le fonctionnement efficace des différents équipements et instruments de navigation, pêche, communication et mesure, ainsi que les machines et le générateur.
- (4) Le Consultant vérifiera que l'expédition se fait comme prescrite après la fin des travaux, et prendra contact avec la JICA et la partie marocaine en cas de besoin. Il assistera et confirmera le bon fonctionnement et le bon déroulement de la formation à la pêche après l'arrivée sur place des navires.
- (5) Il accélérera les formalités bancaires concernant le paiement du montant du Projet, et terminera les formalités dans les limites imparties.
- (6) Il établira le rapport final et le présentera à la JICA.

2) Orientation de la construction

(1) Les navires seront construits au Japon

On a tenu compte du souhait de la partie marocaine, et étudié les chantiers navals locaux en considérant la construction sur place, mais pratiquement tous les chantiers navals locaux ne construisent pratiquement que des navires en bois, sauf à Casablanca et Safi, qui ont jusqu'ici construit 6 navires en acier. Mais comme les travaux ne coïncident pas avec la période de construction et au coût de la Coopération Financière Non-Remboursable, et que la période de construction est de plus d'un an, les équipements des navires insuffisants, qu'il faudrait commencer par aménagement et ajouter des dispositifs, etc., on a renoncé à la construction sur place.

Par ailleurs, on estime que la fourniture d'un pays tiers de l'UE, d'Espagne, de France par exemple, aurait des avantages géographiques, mais au Maroc, il n'y a guère de navires d'étude et de formation construits en Europe et acquis sur une base

commerciale ou par don, et 4 vrais navires d'étude et de formation acquis dans le cadre de la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon.

Par conséquent, la partie marocaine connaissant bien les navires construits au Japon, et habituée au fonctionnement des équipements installés, et les ITPM (Institut de Technologie des Pêches Maritimes) et CQPM (Centre de Qualification Professionnelle Maritime) possédant une majorité d'équipements de formation de fabrication japonaise obtenus par coopération de fourniture d'équipements du Japon, souhaite des navires de fabrication japonaise, et en conséquence, la mission d'étude a décidé de la construction au Japon de ces navires d'étude et de formation.

(2) Les deux navires seront construits sur le même chantier naval

Le Projet prévoyant la construction de deux navires, on pourrait envisager leur construction sur des chantiers navals différents, mais l'on prévoit de les construire sur le même chantier naval pour les raisons suivantes.

- <1> On assurera la normalisation des critères de construction et du niveau des travaux des deux navires par la construction sur un chantier naval.
- <2> On évitera l'encombrement pour la supervision et les opérations allant de l'établissement du programme et du projet d'exécution, puis de la fin de l'appel d'offres à l'achèvement des travaux et à la livraison sur place.
- <3> On réduira les frais de gestion du consultant et de l'entreprise de construction.

(3) Nécessité de la délégation de techniciens

Pour la réception de ces premiers navires-écoles dans les CQPM, où seront affectés les deux navires du Projet, et la navigation de formation à la pêche, les opérations de mise en service après le transport et la livraison des navires, la navigation, et la mise en service des engins et outillages de pêche se feront avec l'aide de techniciens.

On prévoit la délégation de 3 techniciens, chef de service, responsable des machines, et celui d'armement et d'engins de pêches de l'équipe de l'étude du concept de base du Projet.

(4) Transport des navires

Les deux navires du Projet seront construits pour la navigation en zone côtière et la formation à la pêche. Par conséquent, leur capacité, sécurité, économie ne seront pas adaptées à la navigation sur longue distance dans des mers internationales. Par ailleurs, si la livraison doit s'effectuer sur place par navigation, le réservoir à carburant étant petit (le chalutier a une capacité de 10 jours et le senneur de 4 jours seulement), il faudra faire plusieurs fois escale pour faire le plein et faire des détours, et il faudra dans ce cas plus de 120 jours de navigation, ce qui rendra la livraison dans l'année difficile, et le coût de la

navigation élevé. Comme le nombre des escales et jours de navigation augmentera, la coque et les machines devront être réparés au dock à l'arrivée au site.

Aussi, il est souhaitable de transporter les deux navires sur un grand navire cargo pour éviter les problèmes de livraison dus à la navigation, tels que la sécurité (engins de pêche compris), le délai de livraison, l'économie, le maintien de la qualité.

Mais il n'y a pas de lignes régulières de grands cargos de transport, et il passe environ un cargo une fois par mois dans un port proche du Maroc.

5-2 Points à prendre en compte lors la construction et l'exécution

Les deux navires du Projet seront construits au Japon, mais la barque à lamparo et le skiff du paragraphe 5-4 ci-après le seront au Maroc. Le Maroc a une longue histoire de la construction des embarcations en bois, et beaucoup d'expérience dans ce domaine; les embarcations de ce type sont de structure solide et résistante. La construction sera faite de manière forfaitaire aux docks de l'ODEP publics ou bien dans un chantier naval à proximité. Ces embarcations seront construites selon des méthodes traditionnelles, sur la base de l'expérience, sans plans et utilisant seulement la langue arabe. Par conséquent, en cas de commande, il faudra établir un système permettant la communication et le suivi pour les discussions et confirmations avec l'entreprise locale et pour permettre la compréhension mutuelle des points de vue.

5-3 Plan de supervision de l'exécution

1) Orientation de base

La conception et l'exécution des deux navires seront faits en parallèle, et compte tenu du fait que les deux navires-écoles sont de types totalement différents, des considérations techniques diverses pendant la construction et de la période des travaux limitée, on établira un programme et un plan de supervision des travaux conformes au système de la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon, et confirmera et supervisera la construction conformément à la période, aux spécifications et aux quantités indiquées dans les documents d'appel d'offres. Concrètement, l'orientation de base des opérations sera comme suit.

(1) Orientation des opérations de base du projet de supervision de l'exécution

(1) Approbation des dessins, spécifications	On jugera si le projet des travaux de construction des navires fournis par l'entreprise de construction, le tableau du programme, les dessins de construction, coïncident avec les dessins et spécifications du contrat, etc. et les approuvera. De plus, on répondra rapidement aux questions et demandes de renseignements pour qu'il n'y ait pas de répercussions sur la période des travaux.
(2) Gestion du programme	L'entreprise de construction fera des rapports sur la progression des travaux, et les instructions nécessaires seront données pour assurer l'achèvement des travaux pendant la période prescrite.
(3) Contrôle de qualité	Sur place, on vérifiera que la précision de l'exécution, les équipements, les travaux d'installation sont conformes aux plans et spécifications du contrat, et aux plans vérifiés. Les équipements et les travaux d'installations seront vérifiés, selon les méthodes d'essai confirmées ou bien des normes d'inspection de l'entreprise de construction.
(4) Transfert technologique	Un transfert technologique et une coopération de direction technique seront assurés sur les stagiaires techniques délégués par la partie marocaine pour qu'ils puissent assurer efficacement la navigation, les communications radio, utiliser les engins de pêche, les équipements d'étude et de mesure, les machines principales et auxiliaires.
(5) Essai de fonctionnement en mer	Après la fin des tous les essais, pour confirmer la capacité finale, un essai de fonctionnement sera effectué en mer, et des données officielles seront établies.
(6) Achèvement	Tous les travaux seront achevés après confirmation de l'achèvement des différents essais par le représentant de l'organisme d'exécution de la partie marocaine et par notre agence.
(7) Transport maritime	Les navires seront transportés par un navire cargo après leur achèvement. A cet effet, la partie japonaise devra bien confirmer les navires en service et la situation des navires de transport de marchandises spéciales. Pour le transport maritime, on considérera la méthode d'arrimage pour éviter les dégâts et la souillure. On confirmera et assistera à l'arrimage, et confirmera les documents de dédouanement du côté japonais.
(8) Livraison	La livraison sera faite en présence et après inspection du Consultant sur place, et les certificats nécessaires seront émis pour la société de construction.
(9) Soumission des rapports, etc	On étudiera les rapports mensuels des travaux, les dessins d'achèvement et les photos des travaux de construction, et un rapport final sera établi qui sera remis au Gouvernement Marocain et à la JICA après la fin des prestations.

2) Système de supervision de l'exécution

A l'étape du plan d'exécution et de la supervision de l'exécution, une "équipe du plan d'exécution et de supervision de l'exécution" composée autour des membres délégués lors de l'étude du concept de base sera formée, qui assurera les prestations ci-dessous.

4 responsables techniques principaux dans les domaines ci-après seront affectés à la synthèse des opérations d'étude du concept de base, et un total de 15 personnes de Kyokuyo Co., Ltd., ayant une bonne expérience de la construction de navires, de la navigation, de la pêche des machines et de l'observation océanographique assureront la supervision du projet d'exécution et de l'exécution.

(1) Equipe pour l'exécution du Projet

Ce Projet prévoyant la construction de deux navires de types différents, Kyokuyo Co., Ltd. y affectera des responsables dans le domaine des méthodes de pêche, de l'armement et des machines.

Responsables techniques:

(Qualification)

Planification de formation (Chef de Service : Direction Générale)	
Planification de construction navale	(Chef-ingénieur de la construction de petits bateaux)
Planification d'armement	(Technicien maritime ingénieur adjoint)
Planification de machines	(Technicien maritime)

Responsables de chaque section

Domaine des responsables de la planification du navire chalutier : (Domaine: Qualification)	Domaine des responsables de la planification du navire senneur : (Domaine: Qualification)
Plan de la coque (coque: technicien maritime)	Conception de la coque (coque: technicien maritime)
Plan des machines (machine principale, machine auxiliaire, machine propulsive : technicien maritime)	Plan des machines (machine principale, machine auxiliaire, machine propulsive: technicien maritime)
Plan de l'électricité (générateur, tableau de distribution , moteurs : technicien maritime)	Plan de l'électricité (générateur, tableau de distribution , moteurs : technicien maritime)
Plan de l'outillage et des engins de pêche (treuil, filet de chalut : technicien maritime)	Plan de l'outillage et des engins de pêche (power block, senne tournante, palangre : technicien maritime)

Responsables des deux navires du Projet : (Domaine:, Qualification)
Plan de la coque (Equipements d'armement, équipements hydrauliques: technicien maritime)
Plan des appareils pour la navigation et la pêche, des équipements radio, des instruments d'observation (électronique : officier radio)
Evaluation, dessin

(2) Equipe de supervision de l'exécution

Les navires du Projet étant de types différents, et la construction devant s'effectuer en parallèle, Kyokuyo Co., Ltd. sélectionnera autant que possible des

responsables ayant l'expérience à la fois des méthodes de pêche, des machines et de la coque et des capacités sur le plan technique. De plus, pour les travaux d'installation après le lancement des navires, il nommera un superviseur des travaux, qui assurera toute la gestion de l'exécution et du programme. Le superviseur des travaux aura des réunions successives avec les différents responsables techniques, et assurera la gestion de la qualité et l'efficacité des travaux. La figure ci-dessous indique le système de supervision de l'exécution prévu.

Responsables techniques:

(Qualification)

Planification de formation (Chef de Service : Direction Générale)	
Planification de construction navale	(Chef-ingénieur de la construction de petits bateaux)
Planification d'armement	(Technicien maritime ingénieur adjoint)
Planification de machines	(Technicien maritime)

Responsables de chaque section

Domaine des responsables de la planification du navire chalutier : (Domaine: Qualification)	Domaine des responsables de la planification du navire sennéur : (Domaine: Qualification)
Plan de la coque (coque : technicien maritime)	Conception de la coque (coque :technicien maritime)
Plan des machines (machine principale, machine auxiliaire, machine propulsive : technicien maritime)	Plan des machines (machine principale, machine auxiliaire, machine propulsive: technicien maritime)
Plan de l'électricité (générateur, tableau de distribution , moteurs : technicien maritime)	Plan de l'électricité (générateur, tableau de distribution , moteurs : technicien maritime)
Plan de l'outillage et des engins de pêche (treuil, filet de chalut : technicien maritime)	Plan de l'outillage et des engins de pêche (power block, senne tournante, palangre : technicien maritime)

Responsables des deux navires du Projet : (Domaine: Qualification)

Plan de la coque (Equipements d'armement, équipements hydrauliques: technicien maritime)

Plan des appareils pour la navigation et la pêche, des équipements radio, des instruments d'observation (électronique : officier radio)

Supervision des travaux (Superviseur général des travaux après l'armement : technicien maritime)

5-4 Projet de fourniture des équipements

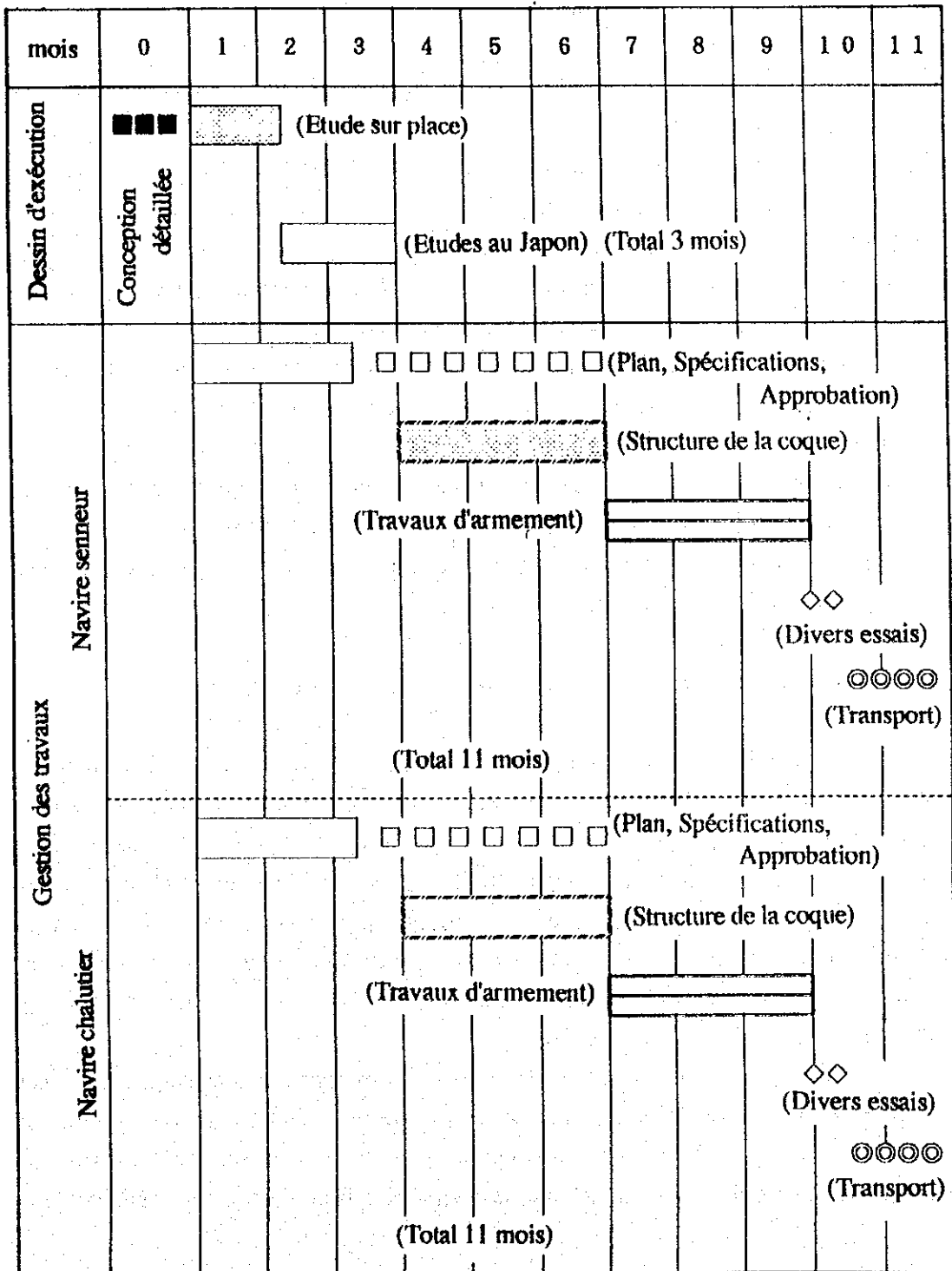
Si ce Projet est exécuté, les deux navires du Projet seront construits au Japon comme précité, et la barque à lamparo et le skiff accessoires du navire-école de type senneur destiné au CQPM d'Al Hoceïma seront de fourniture locale; il s'agira d'embarcations en bois construites de manière traditionnelle qui seront utilisés selon les méthodes traditionnelles auxquelles les marins sont habitués selon les méthodes de pêche locales. Les embarcations en bois construites sur place sont moins chères que les embarcations en FRP construites au Japon, équipements compris, et peuvent avoir une vie de service de plus de 10 ans, si l'entretien correct est assuré; il s'agit d'embarcations largement utilisées sur place sur les senneurs sardiniers, dont l'entretien et la réparation du moteur et du générateur sont simples.

Ces deux embarcations seront commandées à Al Hoceïma ou dans un autre port marocain, et construites sur un chantier naval pour navires en bois du dock de l'ODEP dans le port ou des environs. En général, pour ces navires, on procède selon des méthodes traditionnelles basées sur l'expérience.

5-5 Programme d'exécution

Au cas où le Projet serait réalisé, il faudra compter environ 11 mois pour l'établissement du plan d'exécution, la construction des deux navires et leur livraison au Royaume du Maroc, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 5-1 Schéma du programme d'exécution



6. Répartition des contributions

La contribution nécessaire des deux gouvernements sera comme suit si ce projet est exécuté dans le cadre de la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon.

1) Contribution du Gouvernement japonais

- (1) Tous les frais relatifs à la construction et aux essais de fonctionnement au Japon des navires du Projet
- (2) Engins de pêche, équipements, pièces de rechange, dessins, modes d'emploi qui seront remis avec les navires
- (3) Frais d'assurance pour la réalisation de la navigation, du transport maritime du paragraphe 2 ci-dessus.
- (4) Services de consultation concernant le projet d'exécution, l'assistance pour les activités d'appel d'offres et la supervision de la construction

2) Contribution du Gouvernement marocain

- (1) Obtention de toutes les autorisations nécessaires à la possession des navires du Projet, et de toutes celles nécessaires à l'exécution du Projet
- (2) Assurance des formalités douanières rapides pour tous les équipements, y compris les navires du Projet qui seront livrés au Royaume du Maroc dans le cadre du Projet, ainsi que les frais afférents
- (3) Frais pour l'assistance aux inspections pendant la construction et à l'achèvement des navires du Projet des personnes concernées du Royaume du Maroc
- (4) Autres articles ne figurant pas dans les items pris en charge par le Gouvernement japonais nécessaires à l'exécution du Projet.

7. Coopération technique et coopération d'autres donateurs

Comme indiqué plus haut, ce Projet a pour objectif le renforcement de l'organisation des CQPM concernés, et c'est en particulier un projet de coopération sur le plan matériel, à savoir la construction de navires-écoles pour la pêche. Le "projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" commencé en juin 1994 dans le cadre de la coopération technique de type projet a également pour objectif le renforcement de l'organisation de ces CQPM, mais concerne le côté ressources humaines, à savoir l'amélioration du niveau des formateurs des CQPM, l'établissement d'un programme d'enseignement et de formation pratique.

Ainsi, ces deux projets ont le même objectif de renforcement de l'organisation des CQPM, et pour la réalisation du projet de coopération technique de type projet, les navires-écoles de ce Projet sont indispensables pour l'enseignement et la formation; de même, si le présent Projet est exécuté, il devra être fait en liaison avec l'équipe de la

coopération technique de type projet qui s'occupe de l'établissement du calendrier, pour assurer l'efficacité du projet de formation pratique.

Par conséquent, ces deux projets sont complémentaires, et si le présent Projet est réalisé, il devra l'être en relation avec la coopération technique de type projet.

Par ailleurs, il n'existe pas de projet prévu ou en cours réalisé par d'autres pays d'aide ou organismes internationaux en relation avec le présent Projet.

Chapitre 5 Evaluation du Projet et recommandations

Chapitre 5 Evaluation du Projet et recommandations

1. Effets bénéfiques

Tableau 5-1 Effets de l'exécution du Projet et importance des améliorations apportées

Situation actuelle et problèmes	Mesures du Projet	Effets du Projet et importance des améliorations
<p>1. Le renforcement de la formation à la pêche côtière est une question urgente, mais les CQPM, organismes chargés de la formation des marins-pêcheurs pour la pêche côtière, ne disposent pas d'un véritable navire-école, et ne peuvent donc pas assurer la formation pratique des élèves. Eux, mal à se faire à la vie et aux opérations sur les navires de pêche, ils manquent de connaissances concernant la sécurité et le traitement des prises, ce qui montre un problème au niveau du renforcement de l'enseignement et de la gestion des CQPM.</p>	<p>Les deux navires-écoles pour la pêche dont les spécifications principales figurent ci-dessous seront affectés aux CQPM d'Al Hoceïma et de Safi.</p> <p>1. CQPM d'Al Hoceïma</p> <p>1) Navire-école en acier, sennear sardinier</p> <p>2) Longueur totale: env. 20,0 m Largeur : env. 6,0 m Profondeur : env. 2,55 m</p> <p>3) TJB: env. 69 tonnes</p> <p>4) Machine principale: env. 400CV</p> <p>5) Effectif: 28 personnes Elèves: 12 personnes Formateurs: 2 personnes Equipage: 14 personnes</p> <p>6) Equipements et engins de pêche: *pour la senne sardinière *pour la palangre de thon et de fond</p> <p>7) Autre: Instrument simple d'observation océanographique</p>	<p>L'affectation des navires-écoles pour la pêche permettra d'assurer la formation pratique des élèves, et toutes les formations pourront s'effectuer de manière efficace conformément au programme. De plus, cette formation permettra aux élèves de s'habituer à la vie et aux opérations sur un navire, et d'accumuler des connaissances et expériences concernant la sécurité et le traitement des prises. Par ailleurs, en relation avec le "projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" réalisé sous forme de coopération technique de type projet, il sera possible d'établir un projet de formation plus efficace et de renforcer l'organisation des CQPM.</p>
<p>2. Comme il n'y a pas de navire-école pour la formation à la pêche, les formateurs des CQPM manquent d'expérience de la formation en mer, et l'enseignement effectué sur la base du programme n'est pas suffisant. De même, les formateurs ont peu de connaissances (électronique, etc.) et d'expérience des techniques de pointe jugées nécessaires aujourd'hui sur le terrain, et ne peuvent donc pas en instruire les élèves.</p>	<p>2. CQPM de Safi</p> <p>1) Navire-école en acier, chalutier</p> <p>2) Longueur totale: env. 23,0 m Largeur : env. 5,5 m Profondeur : env. 2,55 m</p> <p>3) TJB: env. 99 tonnes</p> <p>4) Machine principale: env. 500CV</p> <p>5) Effectif: 24 personnes Elèves: 12 personnes Formateurs: 2 personnes Equipage: 10 personnes</p> <p>6) Equipements et engins de pêche: *pour le chalutage *pour la palangre de fond</p> <p>7) Autre: Instrument simple d'observation océanographique</p>	<p>Les navires-écoles fournis permettront de consolider l'organisation des CQPM sur le plan matériel, ce qui sera complété par les activités du projet de coopération de type projet susmentionné pour le renforcement de l'organisation des CQPM. Cela permettra la formation pratique des formateurs et l'accumulation de connaissances sur les instruments de pointe, et laisse espérer "l'amélioration de la compétence des formateurs" qui est un objectif essentiel du Projet.</p>
<p>3. Pour suppléer au nombre insuffisant de marins possédant une qualification de navigation pour la pêche côtière, les CQPM prévoient d'utiliser leurs installations pendant les vacances d'été pour réaliser un programme de recyclage pour les marins-pêcheurs pratiquant la pêche côtière, mais ils n'ont pas de navire adapté.</p>	<p>6) Equipements et engins de pêche: *pour le chalutage *pour la palangre de fond</p> <p>7) Autre: Instrument simple d'observation océanographique</p>	<p>Cela permettra l'établissement d'un programme de recyclage des marins-pêcheurs pratiquant la pêche côtière dans les CQPM des deux sites qui se trouvent dans des environnements de pêche opposés du pays et par suite d'augmenter le nombre des marins-pêcheurs qualifiés actuellement insuffisant.</p>

Situation actuelle et problèmes	Mesures du Projet	Effets du Projet et importance des améliorations
4. La formation aux recherches océanographiques concernant les organismes marins et l'océanographie, etc. est insuffisante, et les élèves sont peu conscients des questions de conservation et de gestion des ressources halieutiques.		Les activités d'étude en utilisant des instruments d'observation océanique simples permettra d'inscrire au programme de formation la conservation et la gestion des ressources halieutiques, et aidera à renforcer les connaissances des élèves à ce sujet.

2. Démonstration et vérification de la pertinence

Si ce Projet est réalisé, l'affectation de véritables navires-écoles pour la pêche permettra aux deux CQPM, organismes chargés de la formation des marins-pêcheurs pour la pêche côtière, d'assurer la formation pratique, ce qui renforcera l'organisation de formation des CQPM. De plus, l'équipe de la coopération technique de type projet déjà commencée établira un projet de renforcement des CQPM, et le présent Projet de renforcement matériel, ajouté à l'exécution du projet de formation, jouera un rôle essentiel; les deux projets se complétant mutuellement, on peut espérer la consolidation de la formation à la pêche côtière. Par conséquent, le renforcement du système de formation des ressources humaines permettra de résoudre divers problèmes dont souffre actuellement la pêche côtière, d'augmenter la rentabilité par l'amélioration des techniques, et de contribuer à améliorer la position socio-économique du secteur de la pêche côtière qui emploie directement et indirectement environ 130.000 personnes. En particulier, on estime que l'effet bénéfique de ce Projet qui sera réalisé en parallèle sur deux sites situés dans des zones et environnements de pêche opposés en Méditerranée et dans l'Océan Atlantique, sera important, et comme ce Projet est également en relation avec le "projet de centre de formation aux techniques spécialisées de la pêche" réalisé actuellement dans le cadre de la Coopération technique de type projet, la nécessité et l'urgence de ce Projet sont jugées importantes.

Quant aux mesures budgétaires pour la navigation et la maintenance des deux navires du Projet, comme pour les mesures budgétaires pour la navigation des navires-écoles pour la pêche des ITPM, les deux CQPM organismes de gestion recevront directement du Ministère des Finances une allocation pour couvrir les frais de navigation et de maintenance. En ce qui concerne le système de navigation et le personnel des navires du Projet, les deux CQPM affecteront un responsable de la gestion à la fois administrative et technique à terre, et recruteront des marins ayant les qualifications requises et des marins ordinaires. Par ailleurs, les deux sites disposent de bonnes installations portuaires, et l'emplacement de mouillage des navires et l'espace de magasin

pour le stockage des équipements pour la formation ont été confirmés. Les deux ports d'Al Hoceïma et de Safi disposent de docks de réparation et maintenance des navires, en tant que base de pêche, et les distributeurs des différents équipements et les réparateurs sont installés et pourront assurer la maintenance des navires. Par conséquent, on peut penser qu'il n'y aura pas de problème de gestion en cas de réalisation du Projet.

Pour la protection de l'environnement, des mesures de sauvegarde de l'environnement seront prises; les dispositifs anti-débordement au remplissage de carburant et d'élimination du carburant usé seront installés sur les deux navires pour la conformité aux critères anti-pollution des ports et de la mer du Maroc, et l'installation d'un système assurant des gaz d'échappement à NOx moins élevé pour le moteur également.

Ce Projet est un "projet de renforcement des CQPM", question urgente pour "la modernisation et le développement de la pêche côtière", l'un des 5 points du Plan de développement du secteur de la pêche, en réponse à l'orientation de base du Plan de développement national depuis 1993; et le présent Projet à réaliser dans le cadre du plan de développement du secteur de la pêche, est important pour atteindre cet objectif.

Si ce Projet est réalisé, comme indiqué plus haut, l'amélioration de la position socio-économique de la pêche côtière contribuera à la modernisation et au développement de ce secteur, et par conséquent, à la promotion de l'emploi, à l'augmentation du montant des exportations de produits halieutiques grâce à l'amélioration de la qualité, à l'augmentation de l'approvisionnement en poisson des marchés locaux, et ainsi contribuera au développement de l'ensemble du secteur de la pêche du Maroc. De plus, le système de la Coopération Financière Non-Remboursable pouvant être appliqué sans difficulté particulière, son octroi est jugé pertinent pour ce Projet.

3. Recommandations

L'exécution de ce Projet laisse espérer les effets majeurs précités, et son exécution dans le cadre de la Coopération Financière Non-Remboursable a été jugée pertinente parce qu'il aidera largement à satisfaire les besoins vitaux des habitants du Royaume du Maroc. De plus, la gestion du Projet ne devrait pas poser de grand problème parce que la partie marocaine dispose de suffisamment de personnel et de capitaux. Mais ce Projet ne pourra pas se dérouler correctement et efficacement sans l'amélioration des points suivants.

1) Coopération avec le "projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime" de la Coopération technique de type projet

Pour l'exécution du projet de formation à la pêche avec ces deux navires, la coopération avec l'équipe de coopération technique de type projet qui est actuellement en train d'établir le programme de formation des CQPM pour la formation pratique et d'améliorer la compétence des instructeurs de CQPM, est indispensable. Mais, malgré la distance physique entre les CQPM, sites du présent Projet, et le site de l'équipe de coopération technique, les deux doivent rester en relation étroite pour l'exécution et la gestion des projets mutuels.

2) Assurance d'un budget de navigation

Nous avons estimé les frais généraux nécessaires à la navigation, l'entretien et la gestion (1.500.000 à 1.600.000 DH) pour que la navigation du navire-école s'effectue au taux de fonctionnement prévu par le Projet, et nous proposons que vous preniez des mesures budgétaires en tenant compte de ce montant estimé pendant l'exercice avant la mise en service des deux navires. Les mesures budgétaires actuelles de type ITPM, intégrant une partie du chiffre d'affaires de la vente des produits halieutiques capturés pendant les opérations de pêche de l'entraînement pratique au budget, pourront être prises après saisie des résultats de navigation de formation obtenus après leur mise en service.

3) Formation préalable de l'équipage et des formateurs

Comme les navires du Projet sont les premiers véritables navires-écoles affectés à ces deux CQPM, il est souhaitable que l'équipage et les formateurs aient une expérience suffisante de la formation pratique en mer pour assurer le bon fonctionnement des navires-écoles. Pour cela, avant le commencement de la formation, il sera nécessaire d'assurer des stages préalables pour la forme d'application et la formation pratique, etc. sur les navires-écoles présentement affectés à l'ITPM, ou bien sur le navire-école qui sera livré en décembre 1994, en coordination avec une équipe de coopération technique de type projet.

4) Augmentation du nombre de jours de navigation

Dans le projet de navigation actuel, le nombre de jours de navigation est de 159 pour le navire qui sera fourni au CQPM d'Al Hoceïma et de 190 jours pour celui du CQPM de Safi. On estime convenable le chiffre pour le CQPM de Safi, mais on estime que celui du CQPM d'Al Hoceïma, où l'on effectuera des sorties avec retour dans la journée, est un peu insuffisant. Comme l'augmentation du nombre de jours de sortie influe sur l'effet de la formation, nous proposons d'effectuer une étude de

l'augmentation du nombre de jours de sortie par rapport au programme établi en commun avec l'équipe de coopération technique de type projet.

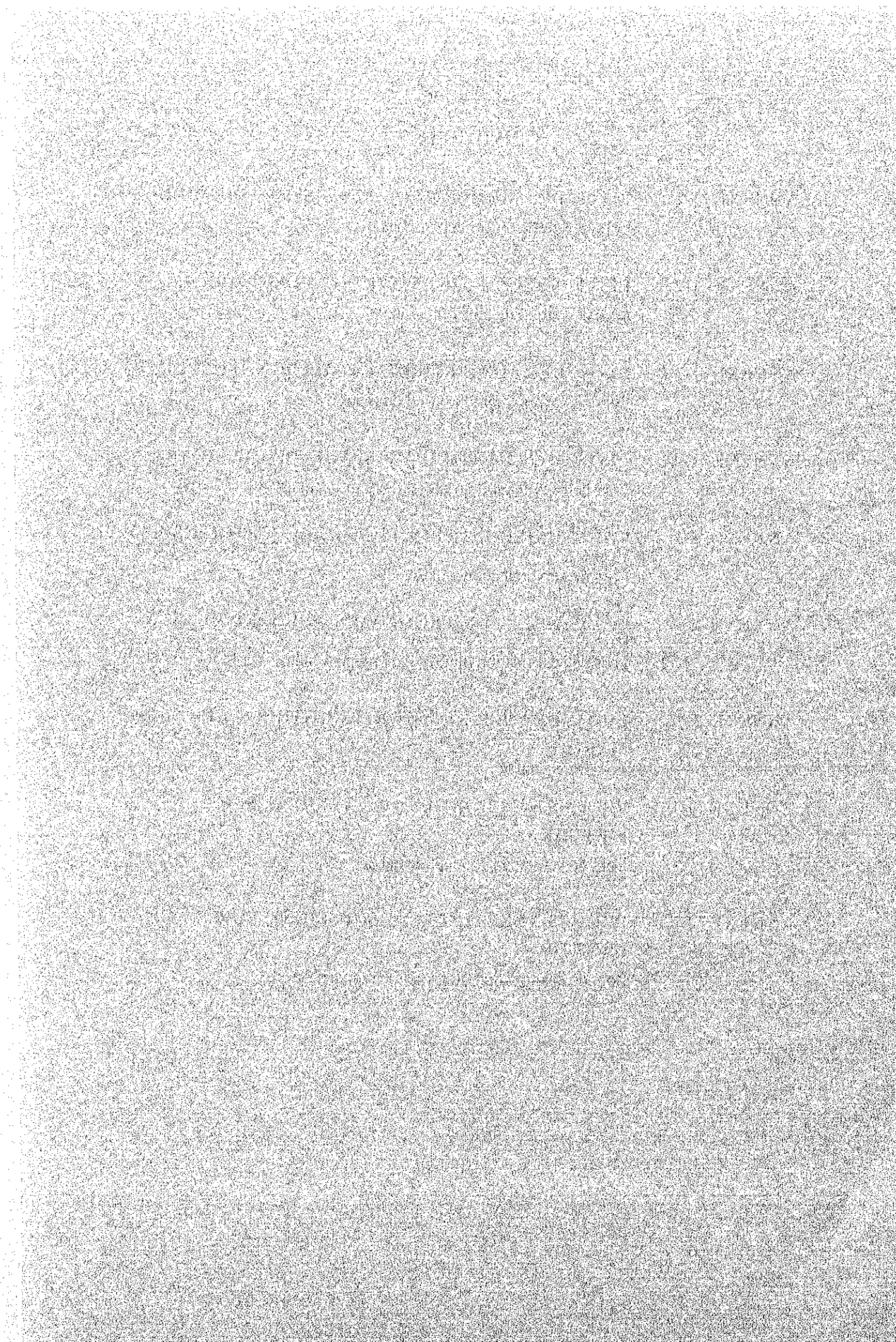
5) Stimulation du savoir-faire concernant la navigation et la gestion des navires-écoles de l'ITPM d'Agadir

L'ITPM d'Agadir a acquis un bon savoir-faire en matière de navigation des navires-écoles pour la pêche par l'intermédiaire de la coopération technique de type projet réalisée par le Japon.

Si ce Projet est réalisé, les CQPM disposeront pour la première fois d'un véritable navire-école, et l'on propose de bien utiliser le savoir-faire en matière de navigation et de gestion acquis jusqu'ici par cet ITPM.

Annexe

- ANNEXE 1-1** **LISTE DES MEMBRES DE LA MISSION D'ETUDE**
Lors de l'étude du concept de base
- ANNEXE 1-2** **LISTE DES PARTICIPANTS AUX DISCUSSIONS**
Lors de l'étude du concept de base
- ANNEXE 1-3** **LISTE DES MEMBRES DE LA MISSION D'ETUDE**
Lors de l'explication du projet de rapport final
- ANNEXE 1-4** **LISTE DES PARTICIPANTS AUX DISCUSSIONS**
Lors de l'explication du projet de rapport final
- ANNEXE 2-1** **CALENDRIER DU PROGRAMME DE L'ETUDE SUR**
PLACE
Lors de l'étude du concept de base
- ANNEXE 2-2** **CALENDRIER DU PROGRAMME DE L'ETUDE SUR**
PLACE
Lors de l'explication du projet de rapport final
- ANNEXE 3** **LISTE DES PERSONNES RENCONTREES AU**
MAROC
- ANNEXE 4-1** **PROCES-VERBAL DES DISCUSSIONS SUR**
L'ETUDE
Lors de l'étude du concept de base
- ANNEXE 4-2** **PROCES-VERBAL DES DISCUSSIONS SUR**
L'ETUDE
Lors de l'explication du projet de rapport



ANNEXE 1-1 LISTE DES MEMBRES DE LA MISSION D'ETUDE

Lors de l'étude du concept de base

Membres gouvernementaux

M. ISHIHARA Eiji	Chef de la Mission (Direction Générale, Développement Maritime)	Chef du Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Division Internationale, Direction de la Pêche Maritime, Agence de la Pêche, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche
M. SUMITA Kiyoshi	Coopération Financière Non-Remboursable	Division de la Coopération Financière Non-Remboursable, Direction de la Coopération Economique, Ministère des Affaires Etrangères

Membres consultants

M.TOYONAGA Mikio	Planification de formation (Chef de Service)	Kyokuyo Co., Ltd.
M. KOYANAGI Yasunari	Planification de construction navale	Kyokuyo Co., Ltd.
M. KASAMA Masaaki	Planification d'armement	Kens Système Consulting Co., Ltd.
M. KITAMURA Michio	Planification de machines	Kyokuyo Co., Ltd.
M. KAWAMOTO Taro	Engin , Méthode de pêche, Evaluation	Kyokuyo Co., Ltd.
M. SASAKI Masayuki	Interprète	Kyokuyo Co., Ltd.

ANNEXE 1-2 LISTE DES PARTICIPANTS AUX DISCUSSIONS

Lors de l'étude du concept de base

Japon

Membres de la Mission		
M. HASAMA Hisanobu	Premier Secrétaire	Ambassade du Japon au Maroc
M. KAKUZEN Yodo	Adjoint au Représentant Résident	Bureau de la JICA au Maroc

Maroc

M.TANGI Mohamed	Directeur de la Direction des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques (D.R.I.F.A.J.)	Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
M.MOUDDEN Mohiydine	Chef de Service Technique et de Gestion des Navires-Ecoles D.R.I.F.A.J.	Idem
M. LAMLALI Mohamed	Chef de Service de la Coopération Bilatérale	Idem
M. CHMITI Abdelilah	Directeur	CQPM d'Al Hoceïma
M.BARAKAT Mohamed	Directeur	CQPM de Safi
M. JOUKER Ahmed	Chef de Service de Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture	Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
M. LAHNIN Abdelhak	Chef de Service des Technologies des Pêches Côtières	ISPM, Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
M.M'CHACHTI Mohamed	Directeur Général Adjoint	Office National des Pêches (ONP)
M. ONO Iwao	Expert de la JICA	

ANNEXE 1-3 LISTE DES MEMBRES DE LA MISSION D'ETUDE

Lors de l'explication du projet de rapport final

Membres gouvernementaux

M. ISHIHARA Eiji	Chef de la Mission (Direction Générale, Développement Maritime)	Chef du Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Division Internationale, Direction de la Pêche Maritime, Agence de la Pêche, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche
M. TAHARA Koichi	Coopération Financière Non-Remboursable	Division de la Coopération Financière Non-Remboursable, Direction de la Coopération Economique, Ministère des Affaires Etrangères
M. HONDA Masaru		Centre International d'Entraînement pour la Pêche à Kanagawa, Agence Japonaise de Coopération Internationale

Membres consultants

M. TOYONAGA Mikio	Planification de formation (Chef de Service)	Kyokuyo Co., Ltd.
M. KOYANAGI Yasunari	Planification de construction navale	Idem
M. SASAKI Masayuki	Interprète	Idem

ANNEXE 1-4. LISTE DES PARTICIPANTS AUX DISCUSSIONS

Lors de l'explication du projet de rapport final

Japon

Membres de la Mission		
M. HASAMA Hisanobu	Premier Secrétaire	Ambassade du Japon au Maroc
M. KAKUZEN Yodo	Adjoint au Représentant Résident	Bureau de la JICA au Maroc
M.HROUCH Haddou	Personnel local	Bureau de la JICA au Maroc

Maroc

M.TANGI Mohamed	Directeur de la Direction des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques (D.R.I.F.A.J.)	Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
M.M'CHACHTI Mohamed	Directeur Général Adjoint	Office National des Pêches (ONP)
M. RAFIKY Abdelkabir	Chef de la Division de la Formation Maritime	Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
M.TALEB Abdelaziz	Chef de la Division Internationale	Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
M.MOUDDEN Mohiydine	Chef de Service Technique et de Gestion des Navires-Ecoles	Idem
M. JOUKER Ahmed	Chef de Service de Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture	Idem
M.CHEMAOU Mohamed Chaouki	Chef de Service adjoint Division de la Formation Maritime	Idem
M. CHMITI Abdelilah	Directeur	CQPM d'Al Hoceïma
M.BARAKAT Mohamed	Directeur	CQPM de Safi

M. KATSUKI Shigeru	Expert de la JICA (Chef de l'Equipe de Coopération technique de type projet)	
M.ASAKAWA Hideo	Expert de la JICA (Coordinateur, idem)	
M.DOSODEN Hitoshi	Expert de la JICA (Chargé de la pêche, idem)	
M. ONO Iwao	Expert de la JICA	

ANNEXE 2-1 CALENDRIER DU PROGRAMME DE L'ETUDE SUR PLACE (lors de l'étude du concept de base)

Membres gouvernementaux				Membres consultants			
Chef de la Mission: M. ISHIHARA Eiji, Chef du Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Agence de la Pêche M. SUMITA Kiyoshi, Division de la Coopération Financière Non-Remboursable, Direction de la Coopération Economique, Ministère des Affaires Etrangères				Chef de Service: M. TOYONAGA Interpreter: M. SASAKI			
N°	Date	Itinéraire	Lieu de séjour	Activités	Planification de construction : M. KOYANAGI Planification d'armement : M. KASAMA Planification de machines : M. KITAMURA Engin et méthode de pêche, évaluation : M. KAWAMOTO	N°	
	20/8 sam.		Déplacement Tokyo-Paris (AF275)	Paris	Départ 12:45 Arrivée 18:10	1	
	21/8 dim.		Paris-Rabat (AF8780) Déplacement départ 14:00 arrivée 14:55	Rabat	Réunion sur l'étude avec M.KAKUZEN, Ajoint au Représentant Résident de la JICA, M. ONO, l'Expert de la JICA, et l'équipe de coopération technique de type projet	2	
	22/8 lun.		Rabat-AI Hocoïma (voiture) Arrivée 15:30	AI Hocoïma	Discussion avec M. RAFIKY, le Direc. du MPMMM, le Direc. du COPM d'AI Hocoïma, la DRAM, et l' ONP	3	
	23/8 mar.			AI Hocoïma	Etude sur le port de pêche, la halle au poisson, le chantier naval, le dock, les bateaux et l'engin de pêche, le COPM d'AI Hocoïma Discussion avec le Directeur de l'Association de la Pêche Côtière, 2 membres : étude à bord du sennour local au soir.	4	
	24/8 mer.		(Après l'étude sur le COPM) Déplacement AI Hocoïma-Rabat (voiture)	Rabat	(Après l'arrivée à Rabat) Vérification des réglementations relatives à la pêche à lampero au MPMMM, Compte-rendu de l'étude au bureau de la JICA.	5	
	25/8 jeu.		Rabat-Casablanca-Safi (voiture) Arrivée à Safi, 21:00	Safi	Etude sur le chantier naval de Casablanca, Visite à l'ISPM	6	
	26/8 ven.		Safi	Safi	Visite à la DRAM de Safi, Discussion avec le COPM de Safi, Etude sur ses installations, Etude sur le chantier naval, chantier naval de bateaux en bois de Safi, port de pêche, site d'armement, bateaux locaux, etc.	7	

N°	Date	Itinéraire	Lieu de séjour	Activités	Itinéraire		Lieu de séjour	Activités	N°
1	27/8 sam.	Tokyo-Paris (JL415)	Paris	Déplacement Départ 13:00 Arrivée 18:30 (accompagnés de M. KAWAMOTO)	M. TOYONAGA M. SASAKI Safi-Rabat (voiture)	M. KOYANAGI, M. KAWAMOTO	Agadir	Déplacement / étude	8
2	28/8 dim.	Déplacement Paris-Rabat (AF8780)	Rabat	Départ 14:00 Arrivée 14:55 Discussion au Bureau de la JICA	Rangement de données (matin) même activité avec les mbrs. gouv. (A. midi)	Agadir	Agadir	Rangement de données, Entretien avec l'équipe de coopération technique de type projet	9
3	29/8 lun.	Rabat	Rabat	Visite de courtoisie au MDPMM (explication du R/C), Discussion avec le Ministre des PMMM	Même activité avec les membres gouv.	Agadir (M. KAWA-MOTO Casablanca -> Agadir)	Agadir	Visite à ITTPM, Etude sur le dock de l'ODEP et le port de pêche et les bateaux de pêche à Agadir	10
4	30/8 mar.	Rabat-Casablanca-Safi	Safi	Visite aux chantiers navals de Casablanca et de Safi, Etude sur le CQPM, le port de pêche, le chantier naval de bateaux en bois de Safi	Idem	Agadir- Sidi Ifni- Tan-Tan	Tan-Tan M. KAWA-moto Agadir	Etude sur les sites de la pêche côtière à Tifnité, à Sidi Ifni, Etude sur ITTPM de Tan-Tan M. KAWAMOTO - Etude à bord du sennour local	11
5	31/8 mer.	Safi-Imessouane-Agadir	Agadir	Etude sur le port de pêche d'Imessouane, Visite au dock de l'ODEP d'Agadir	Idem	Tan-Tan- Agadir	Agadir	Etude sur le dock de Tan-Tan etc. M. KAWAMOTO - Etude sur le sennour local. Même activité avec les membres gouvernementaux	12
6	1/9 jeu.	Agadir	Agadir	Discussion avec la partie marocaine à ITTPM	Idem	Agadir	Agadir	Participation à la discussion avec la partie marocaine	13
7	2/9 ven.	Agadir (Après-midi) Tifnité	Agadir	Etude sur le dock de l'ODEP, Discussion avec la partie marocaine à ITTPM, Visite aux sites le long de la côte de Tifnité		Agadir	Agadir	08:00 - 09:00 Etude sur le dock de l'ODEP, Participation à la discussion avec la partie marocaine	14
8	3/9 sam.	Agadir-Casa-Rabat	Rabat	Départ d'Agadir 10:50 (AT 430) Déplacement	Même activité avec les membres gouv.	Rabat	Rabat		15

N°	Date	Itinéraire	Lien de séjour	Activités	Itinéraire	Lien de séjour	Activités	N°
9	4/9 dim.	Rabat	Rabat	Réunion interne		Rabat	Rangement de données, réunion interne	16
10	5/9 lun.	Rabat	Rabat	Discussion sur le procès-verbal (MPMMM)		Rabat	Discussion sur le procès-verbal, les navires-écoles pour la pêche côtière	17
11	6/9 mar.	Rabat	Rabat	Compte-rendu à l'Ambassade, Entretien avec le Ministre des PMMM, Signature du procès-verbal, Visite de courtoisie au MAEC, Compte-rendu au bureau de la JICA		Rabat	Chef de service: Visite à l'Ambassade, Participation à la signature du procès-verbal, Visite de courtoisie au Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération	18
12	7/9 mer.	Rabat-Paris	Paris	(AT780) Départ 10:15 Arrivée 15:00	Rabat-Larache-Tanger (voiture) M. KASAMA, Etude sur les réglementations relatives à la radio à Rabat	Tanger Rabat	Visite aux DRAM de Larache, et de Tanger, Etude sur les ports de pêche, les bateaux de pêche de Larache et de Tanger	19
13	8/9 jeu.	Paris -> (JL406)	A bord	Départ 20:15	Tanger- Mdiq - Moulay Boussellam- Rabat (M.KASAMA idem)	Rabat	Etude sur le port de pêche et les bateaux de pêche de Mdiq, Etude sur le site de la pêche côtière de Moulay-Boussellam	20
14	9/9 ven.	-> Tokyo		Arrivée 15:05	Rabat	Rabat	Compte-rendu à l'Ambassade, au Bureau de la JICA, Discussion sur les spécifications des navires-écoles avec le MPMMM, Signature du mémorandum	21
	10/9 sam.				Rabat	Rabat	Rangement de données	22
	11/9 dim.				Rabat-Paris (AT 780)	Paris	Départ 10:15 Arrivée 15:00	23
	12/9 lun.				Paris (AF276)	A bord	Départ 16:00	24
	13/9 mar.				Tokyo		Arrivée 10:45	25

ANNEXE 2-2 CALENDRIER DU PROGRAMME DE L'ETUDE SUR PLACE (lors de l'explication du projet de rapport final)

- Membres gouvernementaux :**
- M. ISHIHARA Eiji, Chef de la Mission, Chef du Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Agence de la Pêche
 - M. TAHARA Koichi, Division de la Coopération Financière Non-Remboursable, Direction de la Coopération Economique, Ministère des Affaires Etrangères
 - M. HONDA Masaru, Centre International d'Entraînement pour la pêche à Kanagawa, JICA
- Membres consultants:**
- M. TOYONAGA Mikio, Chef de Service
 - M. KOYANAGI Yasunari, Planification de Construction Navale
 - M. SASAKI Masayuki, Interprète

N°	Date	Itinéraire	Lieu de séjour	Activités
1	9/11 mer.	Déplacement Tokyo-Paris	Paris	JL-405 12:30 - 17:05
2	10/11 jeu.	Déplacement Paris-Rabat	Rabat	AF-8780, 13:10 - 15:00 Arrangement du programme
3	11/11 ven.	Rabat	Rabat	Visite au Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande (MPMMM)
		Déplacement des mbre. gouvernementaux : Après -midi	Mbre. gouverne- mentaux Fès	Explication du projet de rapport, Arrangement du programme de l'explication et de discussions
4	12/11 sam.	Mbre. gouvernementaux Fès-Al Hoceïma	Al Hoceïma	Visite au CQPM d'Al Hoceïma et au port de pêche
		Mbre. consultants Rabat	Rabat	Etude supplémentaire Réunion avec l'équipe de Coopération technique de type projet
5	13/11 dim.	Mbre. gouvernementaux	Mdiq	Etude sur les sites de la pêche côtière,
		Al Hoceïma-Mdiq		
		Mbre. consultants Rabat	Rabat	Etude supplémentaire Discussions avec l'équipe de Coopération technique de type projet
6	14/11 lun.	Mbre. gouvernementaux Mdiq-Tanger	Tanger	Etude sur les sites de la pêche côtière
		Mbre. consultants Rabat	Rabat	Explication et discussions détaillées du projet de rapport au MPMMM
7	15/11 mar.	Mbre. gouvernementaux Tanger- Moulay-Bousselham- Rabat	Rabat	Etude sur les sites de la pêche côtière
		Mbre. consultants Rabat	Rabat	Discussions sur les spécifications et les items des navires-écoles au MPMMM
8	16/11 mer.	Rabat	Rabat	Discussion sur le procès-verbal Signature du procès-verbal au MPMMM, Discussion avec le Ministre des PMMM
9	17/11 jeu.	Rabat	Rabat	Réunion avec le MPMMM, Compte-rendu à l'Ambassade et au Bureau de la JICA,

N°	Date	Itinéraire	Lieu de séjour	Activités
10	18/11 ven.	Rabat, Anniversaire de l'Indépendance (jour férié)	Rabat	Réunion interne, Rengement de données des discussions
11	19/11 sam.	Déplacement Rabat-Paris	Paris	AT-780 10:15 - 14:00
12	20/11 dim.	Déplacement Paris ->	A bord	JL-406 Départ 19:25-
13	21/11 lun.	-> Tokyo		Arivée 15:10

ANNEXE 3 LISTE DES PERSONNES RENCONTREES AU MAROC

3-1 Personnes rencontrées pendant l'étude du concept de base

Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande

M. SAHEL El Mostafa	Ministre des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
M. TANGI Mohamed	Directeur des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques
M. RAFIKY Abdelkadir	Chef de la Division de la Formation Maritime
M. SAMLALI Mohamed	Chef de Service de la Coopération Bilatérale
M. JOUKER Ahmed	Chef de Service de la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
M. MOUDDEN Mohiydine	Chef de Service Technique et de Gestion des Ecoles, D.R.I.F.A.J.
M. KAMEL Mohamed	Attaché de Presse, Cabinet
M. ONO Iwao	Expert de la JICA

(Bureaux locaux)

Délégation Régionale des Affaires Maritimes (DRAM)

M. ZENASNI Miloud	Adjoint- Délégué, DRAM d'Al Hoceïma
M. CHAOUI Najib	Délégué, DRAM de Tanger
M. LAMRANI Lekbir	Administrateur, Délégué, DRAM de Larache
M. MARZAGUI Mohamed	Délégué, DRAM de Casablanca
M. BOHGHALEB Mohamed	Inspecteur de la Navigation, DRAM de Casablanca
M. LISSER Mourad	Ingénieur d'Etat Chargé des Industries de la Pêche, DRAM de Safi.
M. MOUIDINE Mohamed	Surveillant Maritime Principal, DRAM d'Agadir

Centres de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM)

M. CHMITI Abdelilah	Directeur du CQPM d'Al Hoceïma
M. BARAKAT Mohamed	Directeur du CQPM de Safi
M. MORI Takeshi	Volontaire Japonais pour la Coopération à l'Etranger (JOCV), (Professeur du Lycée Nishio de la préfecture d'Aichi), CQPM de Safi

Institut de Technologie des Pêches Maritimes (ITPM)

M. LAKHMOUR Aabdlahadi	Directeur des Etudes, ITPM d'Agadir
M. RAOUI Mohamed	Professeur en chef de Section Machine, ITPM d'Agadir
M. OUDOUD Ahmed	Professeur en chef de Section Pont, ITPM d'Agadir
M. KATSUKI Shigeru	Expert de la JICA (Chef de l'Equipe de la Coopération technique de type projet)
M. ASAKAWA Hideo	Expert de la JICA (Coordinateur, idem)
M. ZAGOUR Boujema	Directeur des Etudes, ITPM de Tan-Tan

Office National des Pêches : (ONP)

M. M'CHACHTI Mohamed	Directeur Général Adjoint, ONP
M. BAYI Ahmed	Délégué régional, ONP à Al Hoceïma
Mme. SALEH Eddine Nezha	Déléguée régionale, ONP à Tanger
M. EL IRISSI Abdallah	Représentant, ONP à Casablanca
M. KASSY Abdeljalil	Délégué Adjoint, ONP à Agadir (Chef du Complexe Frigorifique)

Institut Scientifique des Pêches Maritimes : ISPM

M. LAHNIN Abdelhak	Chef de Service des Technologies des Pêches
M. OKADA Kyuzo	Expert de la JICA

Office d'Exploitation des Ports : ODEP

M. MESSOUDI Abdeslam	Directeur, ODEP à Agadir
M. URESHI Masao	Expert de la JICA

Association des Armateurs de la Pêche Côtière

M. MEKONAR Friod	Comptable, Association des Armateurs de la Pêche Côtière à Al Hoceïma
------------------	---

Village de pêche

M. TAMESLOUHT Ahmed	Président de la Commune d'Immessouane
---------------------	---------------------------------------

Sociétés de construction navale

M. RENGEL Manuel Ruiz Directeur, Chantier Naval de l'Atlantique
S.A. à Casablanca

M. DIAZ Manuel Directeur Général, Grand Maghreb Safi
S.A.
(Espagnol)

M. CHELLAF Mohamed Président Directeur, Grand Maghreb Safi
S.A.(Marocain)

Dock (Tan-Tan)

M. AYAD Hamadi Directeur, Omnimum Marocain de Pêche
S.A.

Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération

M. RCHOUK Mohamed Chef de la Division de la Coopération
Technique

M. RAHMOUNI Mohamed Secrétaire des Affaires Etrangères

Ambassade du Japon au Maroc

M. OMURA Kyoichi Ambassadeur Plénipotentiaire

M. FUJIWARA Conseiller

M. HASAMA Hisanobu Premier Secrétaire

Bureau de la JICA au Maroc

M. EBARA Hiroki Chef du Bureau

M. KAKUZEN Yodo Adjoint au Représentant Résident

Mme. TOMITA Kiyomi Personnel de bureau

M. HROUCH Haddou Personnel local de bureau

3-2 Lors de l'explication du projet de rapport final

Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande

M. SAHEL El Mostafa	Ministre des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
M. TANGI Mohamed	Directeur des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques
M. RAFIKY Abdelkadir	Chef de la Division de la Formation Maritime
M. SAMLALI Mohamed	Chef de Service de la Coopération Bilatérale
M. JOUKER Ahmed	Chef de Service de la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
M. MOUDDEN Mohiydine	Chef de Service Technique et de Gestion des Navires-Ecoles, D.R.I.F.A.J.
M. ONO Iwao	Expert de la JICA

Centres de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM)

M. CHMITI Abdelilah	Directeur du CQPM d'Al Hoceïma
M. BARAKAT Mohamed	Directeur du CQPM de Safi

Institut de Technologie des Pêches Maritimes (ITPM)

M. KATSUKI Shigeru	Expert de la JICA (Chef de l'Equipe de Coopération technique de type projet)
M. ASAKAWA Hideo	Expert de la JICA (Coordinateur, idem)

Office National des Pêches : (ONP)

M. MCHACHTI Mohamed	Directeur Général Adjoint, ONP
---------------------	--------------------------------

**ANNEXE 4-1 PROCES-VERBAL DES DISCUSSIONS SUR
L'ETUDE**

(Lors de l'étude du concept de base)

Etude du concept de base
pour
le Projet de construction
de navires-écoles pour la pêche côtière
au Royaume du Maroc

Procès-Verbal des discussions sur l'étude

En réponse à la requête du Royaume du Maroc, le Gouvernement japonais a décidé d'exécuter une étude du concept de base pour le Projet de construction de navires-écoles pour la pêche côtière au Royaume du Maroc (désigné ci-apès "le Projet"), par l'intermédiaire de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).

La JICA a décidé de détacher au Maroc pour la période du 21 août au 11 septembre 1994, une mission d'étude sur place dirigée par M. ISHIHARA Eiji, Chef du Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Division Internationale, Direction de la Pêche Maritime, Agence des Pêches, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêches.

La mission d'étude a procédé à une série de discussions avec les responsables concernés du Gouvernement du Maroc (Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande), et a effectué des enquêtes sur place.

A l'issue des discussions et de l'étude sur place, les deux parties ont confirmé les points principaux qui figurent dans l'Annexe.

La mission d'étude continuera des enquêtes et établira un rapport sur l'étude du concept de base.

Fait à Rabat, le 6 septembre 1994

石原英司

M. ISHIHARA Eiji
Chef de la Mission de l'étude
du concept de base

Agence Japonaise de Coopération
Internationale (JICA)



M. TANGI Mohamed
Directeur de la Direction des
Relations Internationales, de
la Formation et des Affaires
Juridiques
Ministère des Pêches Maritimes
et de la Marine Marchande

DOCUMENTS ANNEXES

1. Objectifs

Les objectifs du Projet sont les suivants:

- fournir deux navires-écoles pour la pêche côtière au Maroc;
- former les marins navigants sur des navires de pêche côtière, grâce à la coopération technique japonaise sous la forme d'un projet pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime;
- et par là même, développer la pêche côtière dans son ensemble.

2. Construction des deux navires-écoles pour la pêche côtière

Si le Projet est réalisé, les deux navires-écoles pour la pêche côtière seront construits au Japon. A cet égard, la partie marocaine a énoncé son souhait pour une coopération technique du transfert de technologie en matière de construction et de réparation navales.

3. Sites du Projet

Centres de Qualification Professionnelle Maritime d'Al Hoceïma et de Safi (le port d'attache de l'un des navires-écoles pour la pêche côtière est Al Hoceïma, et l'autre le port de Safi)

4. Organismes d'exécution

Organisme d'exécution : Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
Agence chargée de gestion : Centres de Qualification Professionnelle Maritime d'Al Hoceïma et de Safi

5. Matériel demandé par le Gouvernement du Maroc

Après les discussions avec la mission d'étude du concept de base, le Gouvernement du Maroc a demandé la fourniture des deux navires-écoles pour la pêche côtière dont la description préliminaire figure dans l'Annexe I. La décision définitive concernant les caractéristiques précises des navires sera prise après enquête de la mission d'étude.

6. Système de la Coopération financière non-remboursable du Japon

- (1) La partie marocaine a bien compris le système de la Coopération financière non-remboursable, qui lui a été expliqué par les membres de la mission.
- (2) Si la Coopération financière non-remboursable du Japon est réalisée pour le Projet, la partie marocaine prendra toutes les mesures nécessaires indiquées dans l'Annexe II pour l'exécution du Projet.

7. Programme de l'étude

- (1) Les membres consultants de la mission effectueront une étude au Maroc jusqu'au 11 septembre 1994.
- (2) La JICA établira un projet de rapport final en français et détachera une mission vers la fin du mois d'octobre 1994 pour expliquer le contenu du rapport.
- (3) Si le contenu du projet du rapport final est généralement admis par la partie marocaine, la JICA rédigera un rapport final et l'enverra au Gouvernement du Maroc avant la fin du mois de janvier 1995.

ANNEXE I

Navires-écoles pour les Centres de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM)

Spécifications techniques des deux navires-écoles du Projet

	Al Hoceïma	Safi
1. Type	Navire-école en acier [Senneur (sardinier), Palangrier de thon et poissons de fond]	Navire-école en acier [Chalutier, Palangrier de fond]
2. Effectif dont: élèves formateur équipage	28 personnes (12 personnes) (2 personnes) (14 personnes)	24 personnes (12 personnes) (2 personnes) (10 personnes)
3. Items principaux		
A. Longueur totale	Environ 20 m	20 - 22 m
B. Tonnage	Environ 65 TJB	Environ 90 TJB
C. Moteur principal	Environ 400 CV	450 - 500 CV
D. Vitesse	8 - 9 noeuds	8 - 9 noeuds
E. Capacité (combustible)	Environ 6.000 l	12.000 - 15.000 l
F. Capacité (cale à poisson)	Environ 10 m3	Environ 20 m3
G. Capacité (eau)	Environ 3.000 l	*
H. Nombre de lits	14 lits pliants	24
4. Equipement de pêche -Matériels de pêche	-Un jeu d'engins de sardinier -Un jeu d'engins de palangre de thon et poissons de fond	-Un jeu d'engins de chalutier -Un jeu d'engins de palangre de poissons de fond
-Divers	-Une barque à lamparo -Une barque annexe	

* La capacité d'eau sera déterminée par une étude ultérieure.

R
T
O

ANNEXE II

Si le Projet est réalisé, la partie marocaine se doit de prendre les dispositions suivantes:

1. Réserver un emplacement d'amarrage dans les ports d'attache des navires-écoles pour la pêche côtière.
2. Régler les commissions bancaires ci-dessous à la banque intermédiaire agréée par le Japon, afin de pouvoir bénéficier des services liés aux arrangements bancaires prévus:
 - commissions de l'A/P (Autorisation de Paiement)
 - commissions sur les versements
3. Prendre les mesures nécessaires pour que les navires-écoles pour la pêche côtière apportés au Maroc par le Don soient exonérés des droits de douane et d'autres impôts, et faciliter leur entrée au Maroc et leur dédouanement.
4. Exonérer les nationaux japonais des droits de douane, des taxes intérieures et d'autres charges financières, à l'égard de la fourniture des produits et des services effectués en vertu des contrats vérifiés.
5. Accorder aux nationaux japonais dont les services seront nécessaires à propos de la fourniture des produits et des services effectués en vertu des contrats vérifiés les facilités nécessaires pour leurs entrées et séjours au Maroc afin qu'ils puissent effectuer leur travail.
6. Obtenir d'avance les autorisations et permis nécessaires à l'importation et à la navigation des navires-écoles du Projet.
7. Une fois les navires arrivés au Maroc, obtenir l'autorisation d'utilisation des navires selon leur catégorie dans leur port d'attache, et effectuer le plus rapidement possible toutes les formalités de dédouanement, d'enregistrement et autres formalités d'usage.
8. Assurer que les navires-écoles du Projet et les produits offerts dans le cadre de ce Projet seront entretenus et utilisés correctement et efficacement.
9. Prendre en charge tous les frais éventuellement non couverts par le Don prévu pour l'acquisition des deux navires-écoles du Projet.
10. Régler tout différend qui pourrait survenir avec un tiers.

Liste des membres de la délégation marocaine

M. TANGI Mohamed	Directeur des Relations Internationales, de la Formation et des Affaires Juridiques
M. MOUDDEN Mohiydine	Chef de Service Technique et de Gestion des Bâteaux-Ecoles (DRIFAJ)
M. SEMLALI Mohamed	Chef de Service de la Coopération Bilatérale (DRIFAJ)
M. CHMITI Abdelilah	Directeur du Centre de Qualification Professionnelle Maritime d'Al Hoceïma
M. BARAKAT Mohamed	Directeur du Centre de Qualification Professionnelle Maritime de Safi
M. MCHACHTI Mohamed	Directeur Général Adjoint Office National des Pêches
M. JOKER Ahmed	Chef de Service de l'Aquaculture, Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
M. LAHNIN Abdelhak	Chef de Service de la Pêche Côtière Institut Scientifique des Pêches Maritimes

70
P

Liste des membres de la mission d'étude japonaise

Membres gouvernementaux

M. ISHIHARA Eiji	Chef de la Mission (Direction générale, Développement maritime)	Chef du Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Division Internationale, Direction de la Pêche Maritime, Agence des Pêches, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche
M. SUMITA Kiyoshi	Coopération financière non-remboursable	Division de la Coopération Financière Non-Remboursable, Direction de la Coopération Economique, Ministère des Affaires Etrangères

Membres consultants

M. TOYONAGA Mikio	Planification de formation (Chef de services)	Kyokuyo Co., Ltd.
M. KOYANAGI Yasunari	Planification de construction navale	Kyokuyo Co., Ltd.
M. KASAMA Masaaki	Planification d'armement	Kens System Consulting Co., Ltd.
M. KITAMURA Michio	Planification de machines	Kyokuyo Co., Ltd.
M. KAWAMOTO Taro	Engin, Méthode de pêche, Evaluation	Kyokuyo Co., Ltd.
M. SASAKI Masayuki	Interprète	Kyokuyo Co., Ltd.

70
138

**ANNEXE 4-2 PROCES-VERBAL DES DISCUSSIONS SUR
L'ETUDE**

(Lors de l'explication du projet de rapport)

ETUDE DU CONCEPT DE BASE POUR

**LE PROJET DE CONSTRUCTION DE DEUX NAVIRES-ÉCOLES
POUR LA PÊCHE CÔTIÈRE AU ROYAUME DU MAROC**

En réponse à la requête du Royaume du Maroc, le Gouvernement du Japon a décidé d'effectuer l'étude du concept de base relative au projet de construction de deux navires-écoles pour la pêche côtière au Royaume du Maroc (désigné ci-après le "Projet") et a confié cette étude à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (designée ci-après la " JICA ").

En vue d'expliquer et de consulter les autorités compétentes du Royaume du Maroc sur les éléments du rapport final (Projet), la JICA a délégué une mission d'étude , conduite par MR. EIJI ISHIHARA, Chef du Bureau de la Coopération pour la Pêche à l'Etranger, Division Internationale, Direction de la Pêche Maritime, Agence de la Pêche, Ministère de l'Agriculture, de la Forêt et de la Pêche, du 09 au 21 Novembre 1994 .

Suite à leurs discussions avec la partie gouvernementale concernée du Maroc (Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande) , les deux parties ont confirmé les principaux éléments figurant dans les pages ci-jointes .

RABAT, LE 16 NOVEMBRE 1994

石原英司

MR. ISHIHARA EIJI

CHEF DE LA MISSION D'ETUDE
DU CONCEPT DE BASE

AGENCE JAPONAISE DE
COOPERATION INTERNATIONALE

MR. TANGI MOHAMED

DIRECTEUR DES RELATIONS INTERNATIONALES
DE LA FORMATION ET DES AFFAIRES
JURIDIQUES

MINISTÈRE DES PÊCHES MARITIMES
ET DE LA MARINE MARCHANDE

COMPLEMENT

1 Contenu du rapport final :

Le Gouvernement du Royaume du Maroc a entièrement approuvé et accepté le contenu du rapport final (Projet) rédigé et proposé par la mission.

2. Système de la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon :

La partie marocaine a bien compris le système de la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon, qui lui a été expliqué par la mission. Ledit système figure dans l'Annexe-II.

3. Mesures à prendre par la partie marocaine :

Pour la bonne exécution du Projet, la partie marocaine devra prendre les mesures nécessaires décrites dans l'Annexe-I.

4. Programme complémentaire :

La JICA établira le rapport final conformément aux items confirmés et le transmettra au Gouvernement du Royaume du Maroc avant la fin du mois de Janvier 1995.

ks

ANNEXE - I

Si la Coopération Financière Non-Remboursable du Japon est accordée pour le Projet, les mesures nécessaires à prendre par le Gouvernement du Royaume du Maroc sont les suivantes :

1. Assurer les installations d'amarrage dans les ports d'attache des navires-écoles ;

2. Pour les navires-écoles importés dans le cadre de la Coopération Financière Non-Remboursable, exempter toutes les taxes et assurer leurs livraisons et dédouanements rapides ;

3. Exempter les personnes japonaises des droits de douane , des taxes internes et des prélèvements fiscaux en vigueur au Maroc, en ce qui concerne l'exécution du Projet et des services dans le cadre de contrats vérifiés ;

4. Accorder aux personnes japonaises dont les services pourront être requis en relation avec la livraison des navires-écoles et les services des contrats vérifiés, les facilités nécessaires à leur entrée et à leur séjour au Maroc pour l'accomplissement de leur travail ;

5. Obtenir à l'avance les licences et autres autorisations nécessaires aux importations et transports des navires-écoles , en vue de la bonne exécution du Projet ;

6. Assurer l'entrée immédiate des navires-écoles dans leur port d'attache dès leur arrivée du Japon, leurs dédouanements et enregistrements rapides, ainsi que l'accomplissement de toutes les formalités ;

7. Faire fonctionner et entretenir efficacement et correctement les navires-écoles , ainsi que les équipements acquis dans le cadre du Projet ;

8. En ce qui concerne l'importation et la navigation des navires-écoles, prendre en charge tous les frais autres que ceux pris dans le cadre de la Coopération Financière Non-Remboursable ;

9. Résoudre tous les litiges avec un tiers, s'il y a lieu .

MA

MA

ANNEXE - II

La Coopération Financière à titre de don du Japon

I. Procédures d'exécution de la Coopération Financière à titre de don.

Nous indiquons ci-après, les modalités de la Coopération Financière à titre de don du Japon :

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Demande | : La requête formulée par le pays bénéficiaire ; |
| Etude | : L'étude du concept de base effectuée par la JICA ; |
| Evaluation et approbation | : Evaluation du Gouvernement du Japon et approbation du Cabinet ; |
| Décision de mise en oeuvre | : Echange de Notes entre les deux Gouvernements ; |
| Mise en oeuvre | : Réalisation du Projet . |

2. Au cours de la première étape, le Gouvernement du Japon (Ministère des Affaires Etrangères) examine la requête qui a été formulée par le pays bénéficiaire, afin de déterminer si le Projet est adapté à une telle forme de coopération. Si le Projet est jugé hautement prioritaire, le Gouvernement du Japon demande à la JICA d'effectuer une étude.

A la seconde étape, la JICA réalise l'étude (étude du concept de base) qu'elle mandate en général sous contrat à des sociétés japonaises d'ingénieurs-conseils.

A la troisième étape (évaluation et approbation), le Gouvernement du Japon détermine si le Projet est effectivement recevable dans le cadre de la Coopération Financière à titre de don, en se fondant sur le rapport d'étude du concept de base préparé par la JICA. Le Projet est ensuite soumis à l'approbation du Cabinet.

A la quatrième étape, le Projet qui a été approuvé par le Cabinet est officiellement mis en oeuvre par la signature de l'Echange de Notes entre les deux Gouvernements.

Au cours de la réalisation du Projet, la JICA aidera le pays bénéficiaire à établir l'appel d'offres, les contrats et autres formalités qui accompagnent la réalisation.

II. Contenu de l'étude

I. Contenu de l'étude

L'étude réalisée par la JICA (étude du concept de base) a pour but de fournir les documents qui serviront à évaluer la pertinence du Projet par rapport à la Coopération Financière à titre de don du Japon. Les volets d'études sont les suivants :

- Vérification du contexte de la requête, de ses objectifs, de son impact et de la capacité de gestion du pays bénéficiaire pour sa réalisation ;
- Vérification de l'opportunité technique, sociale et économique de la requête ;
- Confirmation de l'avant-projet de plan sur lequel les deux parties se sont mises d'accord ;
- Préparation du Projet du concept de base ;
- Estimation des coûts.

ks

(Signature)

Il est évident que la coopération ne couvre pas nécessairement le contenu de la requête, le concept de base du Projet est confirmé en considération du canevas de la Coopération Financière à titre de don.

Lors de la mise en oeuvre du Projet, le Gouvernement du Japon demande au pays bénéficiaire de prendre un certain nombre de mesures visant à favoriser son autonomie. Ces mesures doivent être assurées même par les autorités autres que celles chargées de la réalisation. La confirmation finale de réalisation du Projet sera entérinée par tous les organismes concernés du Gouvernement intéressé dans les procès-verbaux de réunion.

2. Sélection de l'ingénieur-conseil.

La JICA sélectionne l'ingénieur-conseil parmi les sociétés de conseil enregistrées auprès de la JICA et sur présentation de leur offre. L'ingénieur-conseil sélectionné réalise l'étude du concept de base et établit le rapport de l'étude conformément aux termes de référence de la JICA.

Après l'Echange de Notes (E/N), au moment de la mise au point du contrat entre la société d'ingénieur-conseil et le pays bénéficiaire, la JICA recommande l'ingénieur-conseil qui a participé à l'étude du concept de base, afin de maintenir une certaine cohérence technique entre l'étude de concept de base et l'étude détaillée et d'éviter ainsi des retards qu'engendrerait la sélection d'un nouvel ingénieur-conseil.

III. Système de la Coopération Financière à titre de don du Japon

1. Qu'est-ce que la Coopération Financière

Les programmes de Coopération Financière à titre de don fournissent les fonds nécessaires à la livraison des installations, équipements et services (maîtrise et transport par exemple) qui serviront au développement économique et social du pays bénéficiaire sans obligation de remboursement de sa part, conformément à la législation en vigueur au Japon et selon les principes ci-après. La Coopération Financière à titre de don n'est pas

ks

70
72
6

accordée au pays bénéficiaire sous forme de don en nature (tels que la fourniture directe de matériel, machines ou installations).

2. L'Echange de Notes (E/N)

La Coopération Financière sous forme de don du Japon est accordée conformément aux notes échangées entre les deux Gouvernements, dans lesquelles l'objectif, la durée, les montants et les conditions de la coopération sont entérinés.

3. " La durée du don " s'étend sur l'année budgétaire au cours de laquelle le Cabinet a approuvé le Projet. Toutefois, les modalités du don, y compris l'Echange de Notes, la signature du contrat d'ingénieur-conseil, la signature du contrat d'entrepreneur et le paiement final doivent être terminées au terme de cette année fiscale.

Lorsque des circonstances imprévues, mauvais temps par exemple, entraînent un retard de livraison, d'installation ou de construction, la période d'exécution de la coopération peut être prorogée d'une année fiscale d'un commun accord entre les autorités intéressées des deux Gouvernements.

4. Le don sera utilisé correctement et exclusivement pour l'achat des produits en principe en provenance du Japon ou du pays bénéficiaire et des services des nationaux japonais ou marocains. Le terme " nationaux japonais " signifie toute personne physique de nationalité japonaise ou toute personne morale placée sous la responsabilité d'une ou de personnes physiques de nationalité japonaise.

Le don pourra être utilisé pour l'achat de produits et services à un pays tiers (autre que le Japon ou le pays bénéficiaire) et si les Gouvernements le jugent nécessaire.

Cependant, en vertu des principes de la Coopération Financière à titre de don, les contractants fondamentaux, c'est à dire l'ingénieur-conseil, l'entrepreneur et le transporteur, qui sont

ls

indispensables pour la mise en oeuvre de la coopération, seront exclusivement des "nationaux japonais".


5. Nécessité de la "vérification"

Les contrats conclus en yens japonais entre le Gouvernement du pays bénéficiaire ou l'autorité légale qu'il aura désignée et les ressortissants japonais seront vérifiés par le Gouvernement du Japon. La "vérification" des contrats est indispensable car les dons proviennent des taxes des japonais.

6. Mesures devant être prises par le Gouvernement du pays bénéficiaire

Le Gouvernement du pays bénéficiaire devra prendre les mesures nécessaires qui concernent la mise en oeuvre de la coopération :

- a. Obtenir une superficie de terrain suffisante pour les sites du Projet, défricher et niveler avant le démarrage des travaux ;
- b. Fournir les services de distribution de l'électricité, d'alimentation en eau et d'évacuation et autres installations connexes aux alentours des sites ;
- c. En cas d'installation d'équipements, se procurer les bâtiments avant leur fourniture ;
- d. Assurer toutes les dépenses et s'occuper des formalités de déchargement et de dédouanement rapides au port de débarquement, ainsi que du transport à l'intérieur du pays de tous les produits achetés dans le cadre de la Coopération Financière ;
- e. Exempter les ressortissants japonais des droits de douane, impôts et taxes applicables et pouvant être exigées dans le pays bénéficiaire pour les fournitures des produits et services stipulés dans les contrats vérifiés ;

r. Accorder aux ressortissants japonais dont les services pourront être requis dans le cadre de la fourniture des produits et services stipulés dans les contrats vérifiés toute l'aide nécessaire pour assurer leur arrivée dans le pays bénéficiaire et y' permettre leur séjour, afin qu'ils puissent exécuter ledits services.

7. "Utilisation correcte "

Le pays bénéficiaire devra entretenir et utiliser correctement et efficacement les installations construites et les équipements achetés par le biais de la Coopération Financière à titre de don. Il devra affecter le personnel nécessaire à leur fonctionnement et à leur entretien et supporter toutes les dépenses qui ne sont pas couvertes par le don.

8. " Ré-exportation "

Les produits achetés par le don ne seront pas réexportés du pays bénéficiaire.

9. Arrangements bancaires (B/N)

a. Le Gouvernement du pays bénéficiaire ou l'autorité légale qu'il aura désignée ouvrira un compte auprès d'une banque de change japonaise agréée (ci-après désignée " la Banque"). Le compte sera libellé au nom du Gouvernement du pays bénéficiaire. Le Gouvernement du Japon rendra le don disponible en effectuant des virements en yens japonais à ce compte, afin de couvrir les obligations du Gouvernement du pays bénéficiaire ou de l'autorité légale qu'il aura désignée stipulées dans les contrats vérifiés et ratifiés ;

b. Les versements seront effectués sur présentation de la demande de paiement au Gouvernement du Japon par la Banque, en vertu de l'autorisation de paiement émise par le Gouvernement du pays bénéficiaire ou de l'autorité légale qu'il aura désignée.

JICA