

Impact d'un développement thonier sur une économie insulaire : l'exemple des Seychelles

par Philippe MICHAUD
Directeur, Seychelles Fishing Authority
Seychelles

RÉSUMÉ

Le redéploiement géographique de la flottille française et espagnole dans l'océan Indien en 1983 et 1984 a eu un impact considérable sur la vie économique et sociale des Seychelles. L'utilisation du port de Victoria comme centre de transbordement des senneurs et des palangriers génère de nombreux emplois : dockers, marins, techniciens pour la réparation navale, etc. Cette activité a rapporté au pays une entrée grandissante de devises étrangères. Le développement de l'industrie thonière aux Seychelles n'a cependant pu se faire que grâce à un investissement substantiel du pays dans les infrastructures, en particulier les infrastructures portuaires. D'autres dépenses doivent aussi être encourues pour le contrôle et le suivi des opérations. C'est pourquoi une augmentation importante de la valeur ajoutée, ne peut être réalisée à l'avenir, que par l'établissement d'une flottille nationale d'une part et la création des facilités de carénage et des facilités d'entreposage pour les palangriers d'autre part.

SUMMARY

The geographical redeployment of the French and Spanish tuna fleets in the Indian Ocean in 1983 and 1984 has had a considerable impact on the economic and social life of Seychelles. The utilization of the port of Victoria as a transshipment centre for purse seiners and longliners has created numerous jobs as stevedores, seamen, technicians in naval repair, etc. This activity has brought to the country an increasing amount of foreign exchange. This development of industrial tuna

activity in Seychelles has only been possible as a result of considerable investment by Government in various infrastructures notably in the port sector. Expenses have also to be incurred in the control and follow-up of fishing operations. An important increase to the value added in Seychelles, can take place in future, only by the establishment of a national fleet and the building of docking facilities. Provision of storage facilities for longliners in the very short term would also be beneficial.

INTRODUCTION

Il est indéniable que la pêche thonière industrielle a depuis 1984 joué un rôle très important dans le développement économique des Seychelles. Le développement de ce secteur a permis d'atténuer la trop grande dépendance du pays vis-à-vis de l'industrie touristique. Le Port de Victoria est devenu ainsi, la capitale du thon de l'océan Indien. Ce développement quoique globalement très positif, a toutefois occasionné certains gros investissements et certaines dépenses pour le Gouvernement. Il y a eu aussi des moments où certaines perturbations dans le secteur de l'emploi se sont fait sentir. Ce document résume les résultats d'une étude en cours sur l'impact, surtout économique, de la pêche industrielle du thon par des navires étrangers aux Seychelles depuis 1984 jusqu'à 1989. Cette étude analyse les effets économiques directs de cette pêche étrangère sur l'économie nationale. Les effets d'enchaînement diffus sur l'économie, tels que le développement de la conserverie ou les infrastructures portuaires, ne sont que sommairement abordés.

1. Utilisation du port de Victoria

Pour qu'un pays profite de ses ressources thonières, il faut que les navires thoniers, surtout s'ils sont étrangers, utilisent au moins son port et les services qui y sont attachés. Pour une petite île comme les Seychelles, cela est très évident. Certains navires, comme les senneurs mauriciens et beaucoup de palangriers, qui prennent des licences et n'utilisent pas le port, apportent une contribution très faible à l'économie nationale. Le pays ne profite que du paiement des droits de pêche et d'une certaine somme, plutôt minime, payée à l'agent local. Il n'est cependant pas exclu que d'autres bénéfices indirects ou intangibles puissent être réalisés. Dans cet ordre d'idée, on peut évoquer le renforcement de la coopération entre deux pays.

Les navires français et espagnols transbordent la plus grande partie de leurs prises à Victoria (tableau 1). Le thon déchargé aux Seychelles est destiné à la conserverie locale.

Remarques:

Si les senneurs espagnols passent légèrement plus de temps au port, c'est surtout parce qu'ils pêchent en moyenne plus que les senneurs français. Le sennneur, qui a fait le plus d'escales, (12) a été celui qui avait le mieux pêché pendant l'année. Il est resté 94 jours au port, un peu moins qu'un autre navire espagnol qui est resté pendant 100 jours tout en ayant pêché 4 000 t de moins. En moyenne, les senneurs espagnols passent plus de temps au port que les senneurs français.

Dans le tableau 1 et les tableaux suivants, les senneurs espagnols comprennent aussi les thoniers gérés par les armements espagnols mais ne battant pas pavillon espagnol: exemple, le thonier « Txori-Aundi ». La catégorie « autres senneurs » est celle des thoniers battant pavillon mauricien, japonais et soviétique. Il y avait des cargos de douze pays dont la plus grande partie battait pavillon panaméen.

Tableau 1 — Escales des senneurs (français et espagnols) et des cargos à Victoria en 1989

	Senneurs		Cargos
	Français	Espagnols	Divers
Nombre de navires.....	20	20	46
Nombre d'escales	183	191	73
Escale la plus longue (jours).....	18	19	65
Escale la plus courte (jour).....	1	1	1
Durée moyenne des escales.....	7	8	24
Nombre total de jours au port.....	1 354	1 513	1 721
Transbordement sur cargo (t).....	81 867	122 519	
Autre déchargement (t).....	4 213	3 117	
Transbordement hors Seychelles (t).....	7 932	5 459	

Source: SFA

2. Dépenses des armements thoniers

Il y a eu une augmentation constante des entrées en devises générées par la pêche industrielle thonière, en particulier, dans le domaine de la pêche à la senne. Nous avons différencié les entrées nettes en devises des entrées brutes pour avoir une idée plus juste des bénéfices réels sur l'économie seychelloise. Nous avons donc estimé, en 1986, avec un économiste de la FAO, David Parker, les « fuites » ou « pertes » de devises dues essentiellement à l'importation de produits et de services.

« Fuites » en devises des différents produits et services (en p.c. du total):

Paiement de licences	0 %
Carburant.....	88 %
Douanes	0 %
Manutention.....	5 %
Voyages.....	80 %
Frais d'agences.....	25 %
Réparations navales et télécommunications..	40 %
Avances et salaires	0 %
Frais portuaires	0 %
Entreposage	50 %
Autres.....	20 %

L'annexe I montre que les dépenses ou entrées brutes en devises occasionnées par les flottes étrangères ont augmenté de \$ 29 millions en 1985 à \$ 46 millions en 1989. L'augmentation en entrées nettes est remarquable. Elle représente une augmentation de près de 100 % passant de \$ 12,8 millions à \$ 24,6 millions. La différence entre les deux chiffres est due surtout au fait que le carburant est un produit d'importation. En réalité, la somme qui reste aux Seychelles ne représente que 12 % de son prix de vente.

L'annexe II indique la répartition entre les différents groupes de navires. Ces chiffres sont pour l'année 1989 et en millions de roupies. Les dépenses pour les paiements de licences ne figurent pas. Les frais de manutention constituent de loin le plus gros poste de dépenses suivi des frais d'utilisation du port et des salaires des équipages. La rémunération des services et de la main-d'œuvre est très intéressante parce qu'elle ne correspond pas à des importations, donc des sorties de devises.

Il est intéressant de noter que les armements espagnols dépensent presque le double des arme-

ments français. L'explication possible est que les thoniers espagnols passent plus de temps au port, 1 513 jours comparés à 1 354 jours pour les armements

français. Il y a aussi le fait que plus de thons ont été pêchés par les Espagnols que par les Français, 125 000 t contre 84 000 t.

ANNEXE I

Entrées en devises étrangères en US \$ de 1985 à 1989

	1985		1986		1987		1988		1989	
	Brutes	Nettes	Brutes	Nettes	Brutes	Nettes	Brutes	Nettes	Brutes	Nettes
1. Dépenses portuaires sauf carburant										
a. Redevances portuaires et taxes de transbordement	1 602 200	1 602 200	1 532 550	1 532 550	1 859 101	1 859 101	2 358 555	2 358 555	2 702 390	2 702 390
b. Avances et salaires	1 611 469	1 611 469	1 826 425	1 826 425	1 889 047	1 889 047	2 830 992	2 830 992	2 924 795	2 924 795
c. Chandling	1 682 244	790 655	1 856 162	872 396	1 620 975	761 858	2 139 832	1 005 721	2 303 864	1 059 778
d. Réparations navales	129 409	77 645	170 464	102 279	258 922	155 353	270 736	162 442	1 754 612	701 845
e. Télécom	161 654	96 992	111 417	66 850	132 971	79 783	179 928	107 957	179 736	107 841
f. Voyages	177 768	35 554	235 350	47 070	188 546	37 709	312 718	62 544	331 227	66 245
g. Frais d'agences	432 546	324 410	390 270	392 702	457 212	342 909	569 354	427 016	614 295	460 721
h. Manutention	2 915 014	2 769 263	3 624 985	3 443 736	4 188 197	3 978 787	5 899 886	5 604 892	6 187 347	5 877 980
i. Douanes	140 049	140 049	117 335	117 335	739 800	739 800	170 327	170 327	175 313	175 313
j. Divers	852 387	681 910	1 123 687	898 950	1 408 713	1 126 971	2 789 783	2 229 426	1 621 463	1 297 170
<i>Sous-total</i>	<i>9 704 740</i>	<i>8 130 147</i>	<i>10 988 645</i>	<i>9 200 293</i>	<i>12 743 484</i>	<i>10 971 318</i>	<i>17 519 111</i>	<i>14 959 872</i>	<i>18 795 042</i>	<i>15 374 078</i>
2. Droits de pêche	2 565 209	2 565 209	2 716 343	2 716 343	4 911 571	4 911 571	4 952 562	4 952 562	6 758 000	6 758 000
3. Entreposage (Frigo)	325 000	162 500	359 429	179 714	392 857	196 429	450 281	225 141	—	—
4. Carburant	16 454 000	1 974 480	10 245 501	1 229 460	11 442 646	1 373 118	15 641 276	1 876 953	21 023 138	2 522 777
Total en dollars	29 048 949	12 832 336	24 309 918	13 325 810	29 490 558	17 452 436	38 563 230	22 014 528	46 576 180	24 654 855

Source: SFA.

ANNEXE II

Dépenses brutes de la flotte thonière pour 1989 (sauf paiement de licences) (SRm)

Pavillon	Type de navires	Port et transbordement	Avances et salaires	Chandling	Eng.	Tel.	Voyages	Agences	Manutention	Douanes	Soutage	Autres	TOTAL
Français	Senneur	4,6	5,0	6,3	6,4	0,6	0,5	0,9	7,8	0,6	40,8	2,4	75,9
Espagnol	Senneur	6,6	7,7	4,5	3,2	—	0,7	0,9	20,2	0,3	59,1	3,6	106,8
Divers	Senneur	0,1	0,5	0,2	—	—	—	—	0,2	—	2,2	0,6	3,8
<i>Sous-total</i>		<i>11,3</i>	<i>13,2</i>	<i>11,0</i>	<i>9,6</i>	<i>0,6</i>	<i>1,2</i>	<i>1,8</i>	<i>28,2</i>	<i>0,9</i>	<i>102,1</i>	<i>6,6</i>	<i>186,5</i>
Japonais	Palangrier	0,4	1,9	1,0	0,1	0,1	0,1	0,2	—	—	7,8	0,6	12,2
Coréen	Palangrier	0,6	0,5	0,5	0,1	0,2	0,2	0,2	—	—	6,9	0,8	10,0
Taiwanais	Palangrier	—	0,1	—	—	—	0,1	—	—	—	0,5	—	0,7
<i>Sous-total</i>		<i>0,1</i>	<i>2,5</i>	<i>1,5</i>	<i>0,2</i>	<i>0,3</i>	<i>0,4</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>15,2</i>	<i>1,4</i>	<i>22,9</i>
Divers	Cargos	3,0	2,7	0,8	0,2	0,1	0,3	1,2	6,8	—	1,6	1,1	17,8
Total		15,3	18,4	13,3	10,0	1,0	1,9	3,4	35,0	0,9	118,9	9,1	227,2

3. Accords de pêche et législation

L'octroi de licences de pêche est nécessaire pas seulement pour sa contribution aux finances publiques mais aussi comme un outil indispensable pour la bonne gestion de ces ressources (Tableau 2).

Le développement rapide de la pêche à la senne a poussé le Gouvernement à revoir la législation des pêcheries et l'organisation structurelle du secteur des pêches. Il est vrai qu'il existait déjà une législation auparavant et que les Japonais et les Coréens pêchaient à la palangre, sous licence, depuis plusieurs années. L'Etat a commencé par la création de la Seychelles Fishing Authority (SFA) en 1984. La SFA est le bras exécutif du Gouvernement en matière de pêche sauf en ce qui concerne les opérations purement commerciales. Ensuite les lois existantes ont été revues et adaptées aux nouvelles circonstances. Un aspect important et capital dans les textes

de loi concerne les modalités d'octroi des licences et les accords de pêche. Toute la législation sur la pêche par des navires étrangers se trouve codifiée dans trois textes de loi. Ceci en simplifie et en facilite la compréhension et l'application.

L'annexe III montre les principaux accords que les Seychelles ont signés depuis 1983. A part ces accords, il existe aussi des cas où des licences ont été délivrées sans signature d'accord. C'est ce qui se passe avec les palangriers coréens. L'expérience des Seychelles dans les négociations des accords de pêche est relativement récente. Au début, nous avons fait appel à la FAO surtout en 1984 et 1985 pour l'élaboration de nouvelles législations ainsi que pour des conseils pendant les négociations de pêche. Ensuite, nous avons œuvré seuls. Nous avons essayé

d'accumuler le plus grand nombre d'informations sur les accords de pêche passés ailleurs. Nous avons aussi gardé la même équipe dans la plupart des négociations. Cela est très important et permet une certaine continuité et une solide expérience.

Ces chiffres vont certainement augmenter en 1990 avec le nouvel accord conclu avec la Communauté économique européenne. Le nouvel accord commu-

nautaire représente une augmentation de 46 % sur l'accord précédent, ce qui devrait se traduire par environ \$ 2 millions par an en plus. Un avantage important de cet accord est le fait que le paiement peut être prévu à l'avance car 80 % des redevances représente des paiements fixes. Cela suppose toutefois que les 40 thoniers couverts sous l'accord obtiennent des licences.

ANNEXE III

Résumé des principaux accords de pêche

Accord et date d'entrée en application	Durée	Situation	Conditions de paiement	Nombre de navires	Pavillon
Gouvernement espagnol 28 octobre 1983	5 ans	Terminé en 1987 après l'entrée de l'Espagne dans la CEE	50 % de la totalité des prises dans l'océan Indien comme étant pêchée dans la ZEE seychelloise; 10 % de la valeur FOB sur la quantité pêchée aux Seychelles. Conditions de licence modifiées ensuite afin de réduire la contribution du gouvernement espagnol et permettre une contribution des armateurs	17	Espagne
Entreprises privées (Inpesca Fishing and Harts-water Ltd) 9 mars 1984	5 ans	Renouvelé	Semblable au premier accord espagnol	2	Panama, Grand Caiman (Grande-Bretagne)
CEE 1) 18 janvier 1984	3 ans	Expiré 17 janvier 1987	50 écus/mt (\$ 35) pêchée dans la ZEE. Paiement minimum annuel de 300 000 écus 250 000 écus pour la recherche pour période de 3 ans Armements: 20 écus/mt (\$ 14) pêchée dans la ZEE. Somme forfaitaire de 120 000 écus/an	18	France
2) 18 janvier 1987	3 ans	Expiré 17 janvier 1990	50 écus/mt (\$ 55) pêchée dans la ZEE. Somme forfaitaire de 2 millions d'écus par an 750 000 écus pour la recherche pour la période de 3 ans Armements: 20 écus/mt (\$ 22) pêchée dans la ZEE. Somme forfaitaire de 5 000 écus par thoniers	40	France et Espagne
3) 18 janvier 1990	3 ans	En cours	50 écus/mt pêchée dans la ZEE. Somme forfaitaire de 2,3 millions d'écus par an 900 000 écus pour la recherche par an 100 000 écus pour voyage et formation par an Armateurs: 20 écus/mt pêchée dans la ZEE. Somme forfaitaire de 10 000 écus par an par thonier	40	France et Espagne
Privé (entreprises ivoiriennes) 29 février 1984	3 ans	Expiré	\$ 64 125 par thonier par an payable en deux fois et en avance	5	Côte d'Ivoire
Sovrybflot (entreprise soviétique) 1) 26 juin 1987	1 an	Expiré	10 % des prises pêchées dans la ZEE seychelloise	4 senneurs 6 palangriers	URSS
2) 16 décembre 1988	2 ans	En cours	15 % des prises pêchées dans la ZEE seychelloise	6 senneurs 6 palangriers	URSS

Tableau 2 – Paiements de licences (US \$ millions) 1985-1989

	1985	1986	1987	1988	1989
Senneurs					
Français et espagnols.....	2,122	1,952	4,395	3,796	5,230
Autres	0,204	0,024	0,021	0,185	0,325
<i>Sous total</i>	2,326	1,976	4,416	3,981	5,555
Palangriers					
Japonais				0,104	0,055
Coréen.....				0,866	1,148
<i>Sous Total</i>	0,239	0,416	0,516	0,970	1,148
Total	2,565	2,392	4,932	4,951	6,758

Source: SFA.

4. Contribution à l'emploi

L'impact des senneurs s'est fait le plus sentir dans le domaine de l'emploi surtout dans les années 1983 et 1984. Il a été estimé qu'en 1989, 782 emplois sur environ 20 000 employés actifs, dépendaient directement de l'activité thonière. Les emplois indirects, comme ceux de la conserverie avec ses 450 employés, doubleraient facilement ce chiffre (Tableau 3).

Tableau 3 – Emploi directement lié aux flottes thonières étrangères

Dockers et concessionnaires.....	526
Marins.....	120
SFA.....	30
Réparations mécaniques et techniques.....	50
Soutage.....	15
Divers.....	41
Total.....	782

L'activité de manutention génère le plus de poste. Ces emplois demandent peu de qualifications mais sont relativement bien rémunérés. Un docker perçoit en moyenne un salaire de R 3 500 par mois, tandis que la moyenne nationale des salaires est de R 2

046 par mois (Statistical Bulletin). Le nombre de dockers a triplé entre 1983 et 1984 passant de 130 à 400. Cela a occasionné, entre autres, des perturbations dans le secteur de la construction par manque de main-d'œuvre dues à l'embauche de journaliers par le port. Depuis le nombre de permanents a augmenté et le recrutement de journaliers a été interdit. Pendant les périodes où il y a peu de transbordements comme en décembre 1989 plus de 50 % des dockers devenus inactifs furent mis en congé.

L'emploi des marins seychellois est une condition imposée par les accords de pêche passés avec la CEE. Le nombre prévu par l'accord a été cependant dépassé. Il y a maintenant une centaine de marins seychellois sur les thoniers et une vingtaine sur le cargo seychellois « Pêcheur-Breton ».

La liste d'autres emplois dépendant directement de la pêche thonière est très longue et variée. Elle comprend surtout des techniciens dans le domaine de la réparation navale, ou des employés dans les différents services (soutage, direction de la pêche, accouage, servitudes, etc.).

5. Investissements et dépenses

L'industrie thonière ne s'est pas traduite que par des entrées de devises. Il y a eu aussi de gros investissements et beaucoup de dépenses pour attirer et faire de sorte que les thoniers restent aux Seychelles. Les opérations associées au contrôle et à la gestion des accords de pêche représentent un autre type de coût.

5.1. Port de pêche

Le plus gros investissement concerne de très loin le port de pêche. Des travaux importants ont été entrepris ou sont en cours dans les domaines suivants:

- La rade a été creusée et agrandie pour permettre à de plus gros navires transporteurs ou de plus gros thoniers de manœuvrer dans la rade et de travailler à quai.
- La longueur des quais du port de pêche a été doublée.
- Des terre-pleins ont été aménagés pour le développement futur du port.
- Le système de distribution de fuel a été renforcé et développé.
- L'ancien quai qui s'est effondré sera refait prochainement.

Il est estimé que plus de R 55 millions ont déjà été dépensés pour les travaux réalisés.

5.2. Contrôle et surveillance

Une législation sans moyens de contrôle, surtout lorsqu'il s'agit de vastes étendues d'océan, ne serait pas considérée sérieusement ni par les pêcheurs nationaux ni par les pêcheurs étrangers. Pour cette raison, l'Etat seychellois a dû, impérativement, se doter de moyens maritimes et aériens adéquats pour surveiller sa zone économique exclusive (ZEE). Ce système de contrôle dispose de vedettes et d'avions pour la surveillance. Le coût de cette opération est très élevé tant pour l'achat des équipements que pour le fonctionnement. Pour bien surveiller 1 000 000 km² de ZEE, il faut des moyens considérables. Comme il y a beaucoup de coûts fixes même une surveillance moyenne coûte chère.

5.3. Administration et recherche

L'administration des opérations de pêche est faite en grande partie par la SFA. Environ 30 % du personnel de la SFA s'occupe soit directement ou indirectement des activités thonières. Ces activités sont les suivantes:

- négociations et suivi des accords de pêche,
- délivrance des licences,
- recherches thonières,
- gestion du port de pêche,
- participation aux organismes régionaux et internationaux.

Conclusion

L'arrivée des senneurs à partir de 1984 a eu un impact considérable sur l'économie des Seychelles. Aujourd'hui, force est de reconnaître que le redéploiement d'une partie de la flottille des senneurs de l'Atlantique vers l'océan Indien et son installation à Victoria sont un succès à mettre à l'actif des différentes parties concernées, et notamment des Seychellois qui ont su relever ce défi (Hallier, 1988). Ils ont tous eu à faire preuve de beaucoup d'effort, de patience et d'imagination pour gérer cette formidable transformation. Cela est d'autant plus remarquable, quand on connaît l'insularité des Seychelles, la faible superficie des terres émergées (444 km²) et le peu de population (65 000 habitants).

La pêche industrielle au thon n'est que le premier maillon de toute une chaîne d'activités qui lui sont liées directement et indirectement. Cette étude démontre que 782 emplois créés sont directement liés à cette activité qui en 1988 a rapporté une entrée nette de \$ 22 millions en devises étrangères. Avec les infrastructures actuelles et sans l'utilisation du port par plus de navires, on ne peut pas espérer une augmentation importante des retombées économiques et sociales directes car il y a certains services qui n'existent pas encore.

L'infrastructure ou les services les plus importants qui font défaut à Victoria pour qu'il soit un port thonier complet, sont des possibilités de carénage. Une étude de faisabilité est en cours. Selon le montant de l'investissement à consentir ou qui reste à trouver, et les résultats de l'étude de rentabilité économique, ce projet pourrait se réaliser prochainement.

Il existe aussi la possibilité de faire de sorte que les palangriers japonais et coréens utilisent mieux Victoria comme port d'escale. Cependant, la grande mobilité de ces palangriers rend peu probable que

les retombées socio-économiques soient aussi importantes que pour les senneurs.

L'impact le plus important dans les prochaines années sur l'économie nationale pourrait être celui du développement de la flottille nationale thonière à travers l'armement para-étatique « Pêcheries maritimes seychelloises ». Cela permettra la création d'emplois d'équipage seychellois à tous les niveaux et une plus grande utilisation des biens et services locaux ainsi que l'approvisionnement de la conserverie en thon.

Il reste aussi à consolider les acquis et améliorer davantage les services pour pouvoir assurer la pérennité de cette nouvelle industrie. Cela doit permettre d'accroître les effets d'entraînement diffus sur l'économie surtout dans le secteur de la transformation. La conserverie est, à ce jour, l'entreprise commerciale la plus créatrice d'emplois. Un fonctionnement optimal peut générer une valeur ajoutée considérable et avoir des retombées économiques d'une grande portée sur plusieurs secteurs secondaires.

L'avenir, quoique prometteur, dépend toutefois de plusieurs facteurs dont en priorité, celui de la gestion rationnelle de la ressource biologique. Si force nous est de constater que depuis quelques années la pêche industrielle thonière est devenue comme le tourisme un pilier de l'économie nationale, il n'en est pas moins vrai qu'il nous faut rester vigilants. Le tourisme, comme la pêche, dépendent de l'économie internationale. Ce sont donc des secteurs porteurs très fragiles. Ces deux industries indispensables au développement du pays ont exigé des investissements considérables. Elles doivent être gérées avec pondération, prudence et compétence, car elles participent de notre devenir de pays souverain.

Références bibliographiques

- Hallier J.P., 1988, Pêche à la senne dans l'océan Indien: La pêcherie, ses implantations, ses répercussions locales, son suivi scientifique, *La Pêche maritime*, novembre 1988, pp. 740-746.
- Michaud P., 1989, An Overview of Seychelles Foreign Access Agreements, *Rapport Interne SFA*, 13 p.
- Nageon de Lestang J., G. Lablache, 1989, The S.W. Indian Ocean Tuna Fishery, *SFA*, 12 p.
- Parker D., 1988, Economic Activity in the Seychelles Industrial Fisheries Sector 1986, *Central Bank of Seychelles Quarterly Review* (April-June 1987), Vol. V, n° 2, August 1987, pp. 16-33.
- Statistical Bulletin, 1989, Formal Employment and Earnings, 1988, *Information Systems Division. Employment: 1989 n° 1*, 11 p.