



# SÉCURITÉ EN MER

BULLETIN D'INFORMATION

Numéro 3 - Décembre 2006

## Sommaire ...

## Des conventions internationales pour améliorer la sécurité en mer à bord des bateaux de pêche

**B**onjour, chers lecteurs. Tout d'abord, mille excuses pour le retard intervenu dans la rédaction et la publication du présent bulletin. J'ai eu ces derniers mois, une charge de travail plus lourde que d'habitude, et voyagé davantage que je n'aurais souhaité.

Au sommaire de ce numéro figurent d'excellents articles, et je voudrais attirer votre attention sur le premier du chapitre relatif à la CPS, concernant la ratification du Protocole de Torremolinos et de la Convention STCW-F. Comme indiqué dans cet article, les pays océaniques ont une possibilité réelle d'agir collectivement en vue de la ratification et de l'adoption de ces documents importants, afin de promouvoir des normes communes de sécurité, de sauver des vies humaines et de prévenir les accidents. Cette démarche nécessite la volonté politique de prendre des mesures responsables en faveur de la sécurité en mer, dans un cadre international. C'est une tâche qui incombe à toutes les personnes intéressées par la prévention des accidents et des pertes de vies humaines en mer.

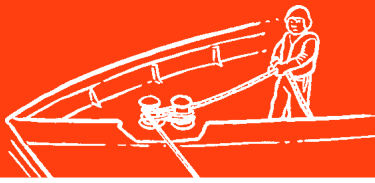
Les lecteurs apprécieront aussi la contribution de Simon Reid sur le projet FishSAFE conduit en Nouvelle-Zélande, qui a fait appel à plusieurs institutions pour traiter les problèmes de sécurité des personnes travaillant sur un bateau. Cette démarche donne d'excellents résultats et pourrait bien être appliquée à une large échelle dans la région. Nos remerciements vont à John Swamy pour son article sur le programme de sécurité en mer financé par l'Union européenne, qui vise à sensibiliser les pêcheurs artisanaux aux problèmes de sécurité, dans les régions de Nagapattinam et de Cuddalore, Tamilnadu, en Inde, touchées par le tsunami.

Le présent numéro examine par ailleurs certains aspects importants des télécommunications marines, décrit succinctement la nouvelle radiobalise à récepteur GPS intégré, et expose les avantages et inconvénients des téléphones cellulaires. Je lance un nouvel appel pour encourager les membres de notre réseau et nos lecteurs à tailler leur plume ou à s'asseoir devant leur ordinateur et à nous envoyer des articles et des récits ayant trait à la sécurité en mer.

Hugh Walton

- Application des plans de sécurité opérationnelle (SOP) dans le cadre du module pratique du cours CPS/NMIT ..... p.2
- Le Protocole de Torremolinos et la Convention STCW-F - des outils pour améliorer la sûreté des bateaux de pêche ..... p.4
- FishSAFE : un programme de sécurité en faveur du secteur de la pêche de la Nouvelle-Zélande ..... p.7
- RLS à GPS intégré : la RLS intelligente ..... p.12
- Radios VHF ou téléphones cellulaires ? ..... p.12
- La pirogue sénégalaise améliorée ATÉPAS\* : un outil plus sûr ..... p.14
- Nouveau DVD de Maritime New Zealand ..... p.15
- Les dangers de l'alcool en navigation ..... p.16
- Le lourd tribut de l'alcool en Papouasie-Nouvelle-Guinée ..... p.17
- Projet d'information des pêcheurs artisanaux des districts de Nagapattinam et Cuddalore sur la sécurité en mer ..... p.18





## ■ Application des plans de sécurité opérationnelle (SOP) dans le cadre du module pratique du cours CPS/NMIT destiné aux agents des services des pêches océaniques

Le module pratique du cours dispensé conjointement par la CPS et l'Institut de technologie de Marlborough, à Nelson (NMIT) et destiné aux agents des services des pêches océaniques, s'est déroulé à l'École maritime de Vanuatu, à Santo, du 5 au 30 juin. Neuf étudiants venus de sept pays insulaires océaniques y ont participé : un des Îles Fidji, de Nauru, du Samoa et de Vanuatu ; deux de Papouasie-Nouvelle-Guinée et trois de Kiribati.

Le programme enseigné cette année dans le cadre de ce module pratique mettait l'accent sur plusieurs aspects de la pêche commerciale à petite échelle, notamment l'application de plans destinés à assurer la sécurité de l'équipage et du bateau, la préparation et la gestion des bateaux pratiquant la pêche à petite échelle, la construction d'engins de pêche et l'application des méthodes de pêche, les méthodes recommandées de manipulation du poisson à bord, les opérations de valorisation après le retour au port ; la manipulation, la transformation et le conditionnement du poisson destiné à l'exportation, la réparation, le stockage et la préparation des engins pour la sortie suivante, la connaissance pratique de l'approche écosystémique de la gestion des ressources halieutiques et les pratiques halieutiques durables.

De mauvaises conditions météorologiques (vents de 20 à 30 nœuds et forte houle) ont sévi pendant toute la durée du cours. Les participants ont toutefois été confrontés à la routine quotidienne - se lever de bonne heure, préparer les bateaux à l'aide des plans de sécurité opérationnelle, pêcher et effectuer les opérations après capture, préparer le bateau pour la sortie suivante - ce qui leur a permis de bien comprendre les problèmes complexes et les dilemmes auxquels les pêcheurs commerciaux sont confrontés chaque jour pour réaliser une pêche fructueuse.

Les intempéries constantes ont fait apparaître l'importance de la préparation des bateaux à l'aide

*Par William Sokimi, Chargé du développement de la pêche*

des plans de sécurité, avant les sorties de pêche, et ont donné aux participants un aperçu des difficultés et des risques qu'encourent les petits pêcheurs qui vivent de la pêche commerciale. Il ne s'agit pas seulement de capturer des poissons. Les prises ne sont que le produit final d'une planification et d'une préparation méticuleuses ; elles dépendent des savoirs du pêcheur, du choix des zones de pêche, des conditions météorologiques et de la chance. En établissant un plan de sécurité et en l'utilisant au quotidien, les pêcheurs sont certains de prendre au moins les mesures de précaution standard, d'avoir de meilleures options à leur disposition quand ils sont en difficulté en mer et de pouvoir rentrer à bon port. Un matelotage prudent et de bonnes capacités de manœuvre du bateau augmentent aussi les chances de retour en toute sécurité.

Les sorties ont été effectuées à bord de trois bateaux. L'Etelis et l'Em Nao ont été utilisés pour les exercices de pêche profonde et de pêche à la palangre verticale, et l'Evolan pour celui de pêche de thon à la palangre horizontale. Lorsque les conditions météorologiques le permettaient, tous les bateaux pêchaient en haute mer, jusqu'à 4 milles à l'extérieur du récif. Sinon, ils opéraient à proximité des îles sous le vent situées au large de Luganville, à Santo. Chaque bateau avait un plan de sécurité opérationnelle adapté à sa taille et à la capacité des personnes embarquées pour les exercices de formation.

L'Etelis est un bateau de 10 mètres en contreplaqué marin équipé d'un moteur diesel in-board de 48 chevaux. Il peut transporter dix personnes, plus le capitaine, soit 11 passagers. Au cours du stage, huit personnes seulement, y compris le capitaine, étaient embarquées.

L'Em Nao est un bateau de 5 mètres en contreplaqué marin équipé d'un moteur hors-bord Yamaha de 75 ch. Il peut transporter six personnes, mais cinq seulement ont embarqué pour les exercices de pêche.

## Activités de la CPS

L'Evolan est un bateau de 12 mètres en fibres de verre, propulsé par un moteur diesel inboard Yanmar de 75 ch. Il peut transporter dix personnes, mais huit seulement ont embarqué pour le stage.

Plusieurs listes de vérification ont été utilisées à bord des trois bateaux pour le module de pêche pratique à Santo. Il ne s'agit pas des plans de sécurité opérationnelle complets, mais simplement des listes utilisées tous les jours pour les vérifications avant le départ. Les plans de sécurité comportent d'autres documents : listes de vérification des engins de pêche, formules d'inspection périodique et d'entretien, résultats des audits et des inspections, liste du matériel de sécurité, etc.

Ces listes de vérification avant départ peuvent servir de modèles pour l'élaboration de votre propre plan de sécurité, en fonction de votre bateau et du

type d'opération commerciale que vous pratiquez. Vous trouverez des informations complémentaires sur les plans de sécurité opérationnelle dans le numéro 2 de notre bulletin La sécurité en mer.

La CPS tient à remercier Peter Petherbridge, bénévole néo-zélandais de l'École maritime de Vanuatu pour sa précieuse contribution à l'élaboration et à la promotion des plans de sécurité opérationnelle des bateaux de l'école.



*Préparation des bateaux à l'aide des plans de sécurité avant les sorties de pêche*

FV 'EMNAO'			
<b>Pre-departure checklist, to be completed by skipper and left ashore. All equipment on Safety Certificate is to be on board at all times; other items may depend on proposed voyage.</b>			
Anchor, Danforth, chain and rope in good condition			Yes/No
Navigation lights tested and working			Yes/No
Radio, VHF		Tested Ch 16/12	Yes/No
Radio schedule times .....			
EPIRB		Tested OK	Yes/No
Torch and spare battery		Working	Yes/No
First aid kit		Checked	Yes/No
1 x fire extinguisher		Checked	Yes/No
Lifebuoy and line		In place	Yes/No
Coastal lifejackets, 1 per person		Good condition/dry	Yes/No
3 hand, 2 parachute and 2 smoke flares		In date	Yes/No
Charts and instruments, leadline		For voyage	Yes/No
Fuel, quantity on board .....	litres		
Engine checked			Yes/No
Engine checked	OK	Spare spark-plug on board	Yes/No
Tools, spare gear and engine parts on board			Yes/No
Spare light bulbs and fuses			Yes/No
Engine tested ahead and astern	OK		Yes/No
Steering tested	OK		Yes/No
Paddles on board			Yes/No
Food and water on board			Yes/No .....
people .....	days		
Weather forecast	Seen Yes/No	Copy taken	Yes/No
Other equipment taken for voyage .....			
Name of skipper .....			
Total number on board .....		people	
Pre-departure safety talk given to all on board.			Yes/No
<b>Date and time of departure.....</b>			
<b>Intended voyage.....</b>			
<b>Expected date and time of return.....</b>			
<b>The above checklist is correct .....</b>		<b>Skipper</b>	
<b>Actual date and time returned.....</b>			
<b>Fuel remaining .....</b>	<b>litres</b>	<b>Required .....</b>	<b>litres</b>
<b>Any deficiencies found and maintenance needed .....</b>			



# Avis de sécurité

## Le Protocole de Torremolinos et la Convention STCW-F - des outils pour améliorer la sûreté des bateaux de pêche

Par Michel Blanc, Conseiller en développement et formation (pêche côtière)

Il est de notoriété publique que la pêche constitue l'un des métiers les plus dangereux qui soit. Les statistiques mentionnées ci-dessous, publiées par l'Organisation internationale du travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), démontrent bien l'étendue du problème de la sécurité dans l'industrie de la pêche à l'échelle de la planète.

- Chaque année, on compte en moyenne 24 000 décès par suite d'accidents et 24 millions d'accidents non mortels (d'après l'OIT, une proportion très élevée des lésions non mortelles n'est pas déclarée) ;
- Alors que l'industrie halieutique représente moins de 1 % de l'activité professionnelle mondiale, ce secteur enregistre 7 % de l'ensemble des accidents du travail mortels ;
- Le taux des accidents mortels survenus dans le secteur de la pêche est estimé à 80 pour 100 000 travailleurs par an, chiffre 79 fois plus élevé que le taux moyen d'accidents mortels toutes catégories professionnelles confondues.

Dans le monde entier, la pêche est souvent pratiquée par des communautés de pêcheurs et les statistiques présentées ci-dessous donnent une indication des effets dévastateurs que peuvent avoir des taux élevés d'accidents mortels et de dommages corporels sur ces communautés.

- En 1995, la flotte de pêche mondiale (toutes catégories de navires) comptait environ 3,8 millions de navires.
- Quelque 15 millions de personnes sont employées à bord de bateaux de pêche, de moins de 24 mètres dans près de 98 % des cas.
- La majeure partie de la flotte de pêche mondiale se compose de bateaux pratiquant la pêche artisanale.

Selon l'OMI, 80 % des accidents sont dus à une erreur humaine. Dans la plupart des cas, l'erreur humaine peut, dans une certaine mesure, être attribuée à une mauvaise gestion qui crée des conditions favorables à un accident. La gestion du personnel doit être efficace de sorte que celui-ci

soit bien formé et travaille dans des conditions conformes aux lois et aux réglementations du travail pertinentes. Pour que les procédures et les dispositifs mis en place à bord des navires de pêche soient efficaces et efficients et qu'ils produisent les résultats escomptés, une gestion appropriée s'impose. Enfin, les éléments qui relèvent de la mécanique (coque, moteur, engin de pêche, etc.) doivent également faire l'objet d'une bonne gestion garantissant un entretien approprié et un fonctionnement conforme à l'utilisation prévue. Ainsi, pour améliorer la sécurité à bord des navires de pêche, les solutions sont simples : des navires en état de navigabilité, un équipage bien formé et compétent, et une gestion axée sur la sécurité. Certes, il est essentiel que les bateaux soient en état de navigabilité, mais il est également nécessaire de disposer de normes qui régissent leur conception, leur construction, les matériaux utilisés, ainsi que l'équipement de bord et son aménagement. Aux côtés de ces normes doivent coexister des normes de maintenance et d'inspection. En d'autres termes, il s'agit de disposer d'un dispositif réglementaire conçu pour contrôler les principes fondamentaux de la sécurité des navires. L'adoption de ces normes doit être universelle, ce qui sous-entend l'existence d'un instrument international contraignant. Or, c'est ce que prévoient la Convention de Torremolinos et le Protocole de 1993 y relatif. Comme pour les normes régissant les navires, il est tout aussi important de disposer de normes relatives à l'équipage, à sa formation, à ses compétences et à ses méthodes de travail. Puisque la filière de la pêche opère en haute mer, interagit avec d'autres secteurs maritimes et ne connaît pas de frontières, il est essentiel de s'appuyer sur des normes communes de formation des équipages, surtout lorsqu'il s'agit de délivrer des brevets. Ces normes doivent être adoptées et reconnues par tous, situation que seul le cadre d'une convention internationale peut instaurer. Tel est l'objet de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F).

### La Convention de Torremolinos de 1977 et le Protocole de 1993 y relatif

La sécurité des navires de pêche inquiète l'OMI depuis sa création. En 1977 s'est tenue à Torremolinos, en Espagne, la toute première Conférence sur la sécurité des navires de pêche au cours de laquelle fut adoptée la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (Convention de Torremolinos). Cette Convention prescrit un régime de sécurité pour les bateaux de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Elle contient des prescriptions en matière de construction et de certains équipements de sécurité des navires de pêche, un peu comme le fait la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) pour les cargos et les bateaux de passagers. Considérée trop stricte par les principales nations disposant d'une importante industrie de la pêche, la Convention n'a toutefois jamais été ratifiée. En 1993, un Protocole modifiant la Convention a été adopté (le Protocole de Torremolinos). En actualisant et en modifiant la Convention de 1977, le Protocole reflète les avancées technologiques et la nécessité d'adopter une approche pratique visant à encourager la ratification de la Convention. Les prescriptions de sécurité du Protocole couvrent la construction, la stabilité, les machines et les installations électriques, la prévention, la détection et l'extinction des incendies ainsi que la lutte contre l'incendie, la protection de l'équipage, les engins de sauvetage, les consignes en cas d'urgence, les radiocommunications, l'équipement requis à bord pour la navigation, la certification des navires et le contrôle des navires par l'État du port. Certaines des dispositions ne s'appliquent qu'aux navires de plus de 45 mètres. À ce jour, six États ont ratifié le Protocole (15 ratifications sont nécessaires à son entrée en vigueur).

### La Convention STCW-F de 1995

La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F) vient compléter le Protocole de Torremolinos en établissant un cadre réglementaire pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets. Les dispositions de la Convention STCW-F sont similaires à celles de sa convention sœur, à savoir la Convention internationale de 1978 sur les

normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que modifiée en 1995 (Convention STCW de 1995). La Convention STCW-F contient des normes de formation et de délivrance des brevets des patrons et du personnel chargé du quart à bord de navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, des officiers mécaniciens à bord de navires équipés d'un moteur de 750 kW et plus, et du personnel chargé des radiocommunications. La Convention prévoit également une formation élémentaire à la sécurité avant embarquement pour l'ensemble du personnel des navires de pêche. Elle reprend le concept de formation basée sur les compétences. Le nombre des membres d'équipage requis à bord n'est pas couvert par la Convention. À ce jour, six États ont ratifié l'instrument (15 ratifications sont requises pour son entrée en vigueur).

### Document destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets du personnel des navires de pêche

Publié pour la première fois en 1985 et révisé de façon exhaustive en 2001, le Document réunit, d'une part, les conventions et les recommandations adoptées par l'OIT et l'OMI et, d'autre part, la vaste expérience pratique de la FAO dans le domaine de la formation des pêcheurs.

Ce Document s'inscrit dans le droit fil des dispositions de la Convention STCW-F. Il constitue un guide pour la mise en place d'un système de formation du personnel des navires de pêche qui soit en adéquation avec la taille et la nature de la pêcherie (toutes les tailles de navires de pêche sont couvertes). Le Document porte sur des questions telles que les méthodes de formation et d'évaluation (promotion de la formation basée sur les compétences), le contenu et la durée des programmes de formation, les compétences à évaluer, ainsi que l'expérience et les qualifications que doit posséder le personnel enseignant. Le Document met particulièrement l'accent sur l'exploitation durable des ressources halieutiques (Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO), sur la prévention de la fatigue, et sur la participation active de toutes les parties intéressées à l'élaboration des programmes de formation. Les instruments précités ont été présentés dans le but de leur promotion à l'occasion d'un atelier régional qui s'est tenu fin mars à Suva (Îles Fidji). De par cette démarche, l'OMI souhaite prier instamment les États membres d'envisager l'adoption du Protocole de Torremolinos de 1993 et de la

Convention STCW-F de 1995. Il s'agissait du huitième atelier de la série de neuf, dirigée par Milhar Fuazudeen (responsable technique à l'OMI) et David Harrod (expert-conseil en sécurité maritime). Dix administrateurs maritimes, huit formateurs, trois administrateurs de services des pêches et deux exploitants de pêcheries ainsi que les agents de la CPS travaillant pour les Programmes Pêche et Affaires maritimes ont pris part à cet atelier. En ce qui concerne l'incidence qu'auront probablement le Protocole de Torremolinos et la Convention STCW-F sur les États et Territoires insulaires océaniques, plusieurs points importants ont été soulevés lors de l'atelier :

- La région océanique est très en avance sur d'autres régions en ce sens qu'elle dispose déjà de normes de formation et de délivrance des brevets du personnel des navires de pêche : un système commun de délivrance des brevets pour les navires marchands et les navires de pêche a été mis sur pied par le Programme Affaires maritimes de la CPS vers le milieu des années 90 après consultation des directeurs des services maritimes et des établissements de formation. Un sous-comité de l'Association maritime océanique (PacMA) procède au suivi permanent de ce système (la version la plus récente peut être retirée auprès du Programme Affaires maritimes de la CPS).
- Les établissements de formation dans la région connaissent déjà le concept de formation basée sur les compétences, et il existe un certain nombre de programmes types de formation du personnel des navires de pêche, utilisés dans l'ensemble de la région (comme le brevet de sécurité en mer et le certificat océanique de marin-pêcheur de la CPS). L'initiation pour marins-pêcheurs proposée en Papouasie-Nouvelle-Guinée à tout nouveau membre d'équipage revêt également un intérêt puisqu'elle satisfait aux prescriptions de la Convention STCW-F pour la formation élémentaire à la sécurité avant embarquement de l'ensemble du personnel des navires de pêche.
- Certes, le Protocole de Torremolinos et la Convention STCW-F ne s'appliquent qu'aux navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, très peu nombreux dans les États océaniques, mais ces instruments sont d'une application souple. Il est possible d'étendre leur champ d'application aux catégories de navires de plus petite taille dans le droit national.
- Les administrations nationales et l'industrie régionale de la pêche doivent prendre connaissance des dispositions contenues dans ces instruments internationaux et se préparer à leur entrée en vigueur. Vu la situation actuelle en matière de prescriptions et de normes dans la région, l'application du Protocole et de la Convention ne devrait pas poser de grandes difficultés.
- Les États insulaires océaniques pourraient, en ratifiant lesdits instruments, permettre leur entrée en vigueur puisque le nombre minimum d'États signataires pour ce faire est presque atteint.
- Les Programmes Affaires maritimes, Pêche côtière et Pêche hauturière de la CPS peuvent jeter les bases d'un mécanisme régional et servir d'organismes de contact pour assister les pays à donner effet au Protocole et à la Convention.

La CPS s'accorde avec l'OMI pour dire que l'entrée en vigueur du Protocole de Torremolinos de 1993 et de la Convention STCW-F de 1995 permettra d'améliorer sensiblement les statistiques relatives à la sécurité dans l'industrie halieutique, et contribuera à prévenir nombre d'accidents mortels à bord des navires de pêche. Nul doute que l'introduction de normes pertinentes de sécurité des navires et de formation des équipages ne peut que donner lieu à des conditions de travail plus sûres, à un renforcement de la sécurité, à un accroissement des débouchés professionnels et à un moyen de subsistance à long terme pour le personnel des navires de pêche. Toutefois, ces changements auront un coût, non seulement pour les exploitants de navires de pêche (qui devront mettre à niveau leurs dispositifs de sécurité), mais aussi pour les établissements de formation (qui devront appliquer les formations et les évaluations basées sur les compétences) et pour les administrations maritimes (chargées de la délivrance des brevets et des enquêtes). Ces coûts doivent être pris en compte et évalués avec soin. La CPS et l'Agence des pêches du Forum entreprendront bientôt, par l'intermédiaire du projet DEVFISH financé par l'Union européenne, une étude régionale sur la question. Leurs conclusions seront transmises aux parties prenantes des secteurs halieutique et maritime.



## ■ FishSAFE : un programme de sécurité en faveur du secteur de la pêche de la Nouvelle-Zélande

Par Simon Reid

### Aperçu général

FishSAFE est un organe associant le secteur de la pêche et les services administratifs officiels, qui vise à améliorer le comportement du secteur néo-zélandais de la pêche lorsque la sécurité est en jeu : en d'autres termes, il s'efforce de réduire le nombre d'accidents du travail dont sont victimes les gens de mer et d'en atténuer la gravité. Cet organe, mené par le secteur privé des pêches, a été créé en 2004 à l'issue d'une étude sur les accidents mortels du travail dans le secteur de la pêche commerciale, menée par Maritime New Zealand. Celle-ci avait mis en lumière le taux élevé d'accidents mortels survenus dans ce secteur et conduit à la création, en 2001, de FISHGroup (abréviation en anglais de " Fishing Industry Safety and Health Advisory Group ", c'est-à-dire " Groupe consultatif sur la santé et la sécurité dans le secteur des pêches ").

Cette association privée relevant du secteur des pêches avait été chargée de cerner les causes des quasi-abordages, accidents et décès. Elle regroupait des pêcheurs, des parties prenantes du secteur et des organismes publics dont la mission était de mettre au point des stratégies propres à améliorer les comportements liés à la sécurité. Ces travaux ont été menés à bien en 2003 et un rapport final a été établi. Il contient une série de recommandations dans les domaines suivants : communication et information sur la sécurité, réduction des frais de mise en conformité, formation et perfectionnement, facteurs humains, et, enfin, conception, construction et équipement du navire.

La principale recommandation concernait la création d'un organe dirigé par le secteur des pêches, organe qui axerait ses travaux sur la promotion de la sécurité au sein de cette filière en développant et en appuyant les relations entre celle-ci et les pouvoirs publics, et faciliterait les projets lancés dans ce secteur. Cet organe a été chargé de mettre en œuvre les recommandations figurant dans le rapport final, et a pris le nom de FishSAFE. Peuvent y adhérer les pêcheurs à titre individuel et des organisations représentatives du

secteur, ainsi que des organismes publics s'occupant des questions de santé et de sécurité dans le secteur commercial de la pêche. Le président actuel de FishSAFE est Peter Dawson, de la Fédération néo-zélandaise à des pêcheurs commerciaux. Le cadre de réglementation couvrant la santé et la sécurité professionnelles en Nouvelle-Zélande a été révisé en même temps qu'était créé l'organe FishSAFE, et sa portée a été élargie aux bateaux de pêche. FishSAFE estimait que la flottille hauturière néo-zélandaise avait été en mesure de consacrer le temps et les ressources nécessaires pour que soit appliquée à ses opérations cette loi révisée sur la santé et la sécurité du travail.

Toutefois, les propriétaires et les exploitants de plus petits bateaux n'ont, eux, pas toujours le temps ou les connaissances spécialisées pour satisfaire aux prescriptions requises au titre de la nouvelle réglementation. Or, ces navires forment le gros de la flottille de pêche néo-zélandaise, tant sur le plan du nombre de navires (1100 environ) que des effectifs, et sont associés à des risques élevés d'accidents de travail et de blessures graves.

En Nouvelle-Zélande, l'assurance universelle d'indemnisation des travailleurs en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle est gérée 24 heures sur 24 par un organisme public - la " Accident Compensation Corporation " (ACC). Cet organisme avait travaillé en étroite collaboration avec FishGroup et il est, conjointement avec " Maritime New Zealand " et le secteur de la pêche, un partenaire public clé des professionnels de la pêche au sein de FishSAFE. Les statistiques d'ACC montrent que le taux d'accidents et de décès survenant à bord de petits navires de pêche (de moins de 24 mètres) est comparable à celui que l'on observe dans les secteurs de la foresterie et des transports aériens, facteur de risque élevé qui est répercuté sur le montant des primes d'assurance que versent les pêcheurs à cette compagnie d'assurance. Certes, les gros employeurs du secteur de la pêche ont été en mesure de négocier des accords de partenariat avec ACC et ont ainsi obtenu des réductions des primes

d'assurance pour leurs employés, en contrepartie d'améliorations apportées aux comportements du secteur en matière de sécurité. Ce n'est en revanche pas le cas des entreprises de pêche, propriétaires ou exploitants de navires de pêche plus modestes.

**La figure 1** montre la situation dans ce secteur, où le nombre de nouveaux accidents du travail et de maladies professionnelles est en fait en train de tomber, tandis que les dépenses qu'ils occasionnent en termes de traitement et d'indemnisation est relativement stable.

**La figure 2** précise la situation exposée à la figure 1, en indiquant le nombre et le coût à la fois des demandes de remboursement en cours et des nouvelles demandes pour les cinq dernières années.

**La figure 3** illustre clairement le problème qui se pose au secteur de la petite pêche en Nouvelle-Zélande : le nombre effectif de nouveaux accidents diminue, mais leur coût (et par conséquent le montant des primes d'assurance) augmente.

**La figure 4** permet de comparer le pourcentage de demandes de remboursement pour les petits navires par rapport à celui que l'on observe dans d'autres secteurs d'activité, et qui est réputé élevé selon la compagnie d'assurance.

**La figure 5** illustre la nature des accidents au regard des nouvelles demandes d'indemnisation concernant des bateaux de pêche côtière.

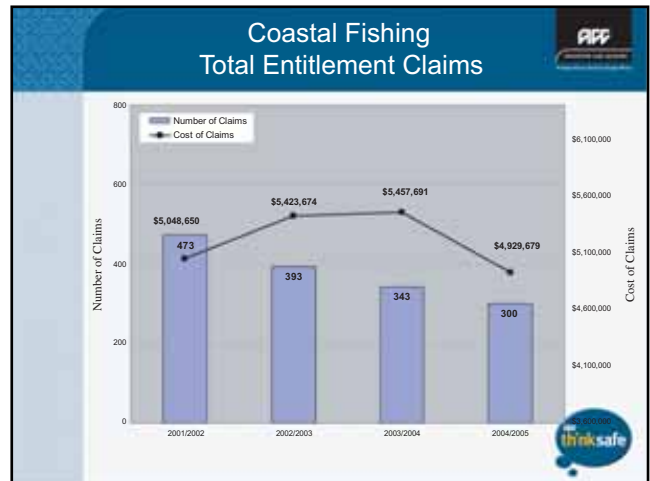


Figure 2 : Total des demandes de remboursement (au titre d'accidents de travail ou de maladies professionnelles dans le secteur de la pêche côtière).

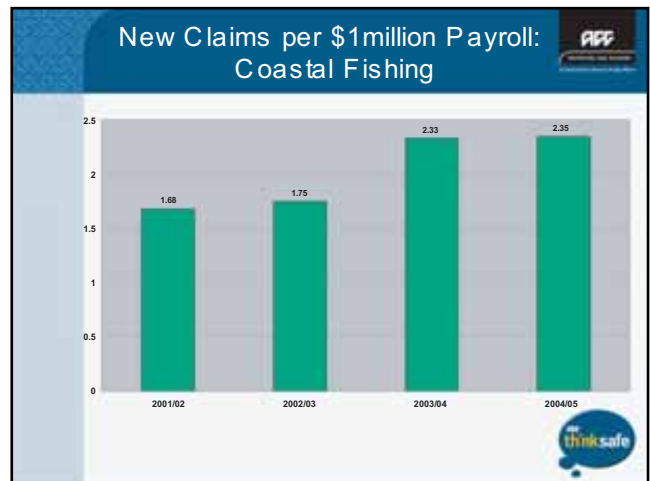


Figure 3 : Nouvelles demandes par tranche salariale de 1 million (secteur de la pêche côtière)

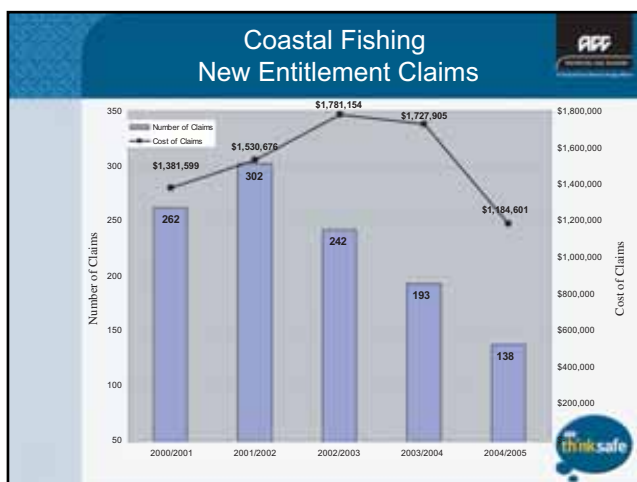


Figure 1 : Nouvelles demandes de remboursement (au titre d'accidents de travail ou de maladies professionnelles dans le secteur de la pêche côtière).

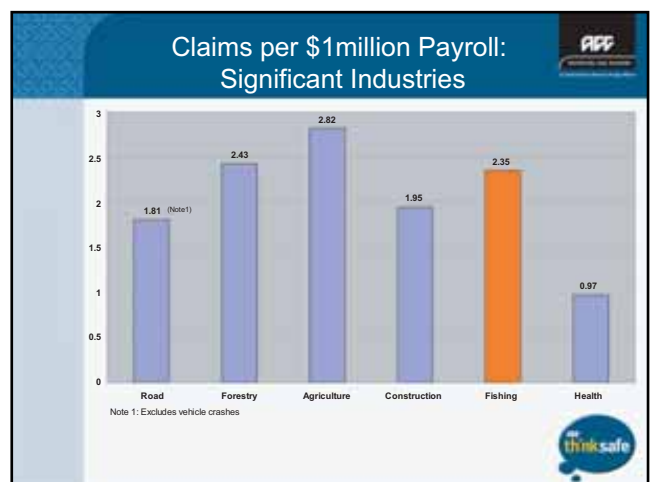


Figure 4 : Secteur d'activité, transport routier, foresterie, agriculture, construction, pêche, santé



La figure 6 indique l'organe touché dans l'accident. Si l'on compare les figures 5 et 6, il ressort clairement que la majorité des blessures sont des fractures, luxations et lésions des membres inférieurs et supérieurs, allant du genou au pied, et du coude au doigt.

La priorité absolue pour FishSAFE a été d'adapter la manière dont les grandes entreprises néo-zélandaises de pêche hauturière abordent les questions de sécurité et de mettre au point des principes directeurs en la matière au profit des petites entreprises commerciales de pêche, ainsi qu'une formation correspondante à la prévention des accidents, pour les propriétaires et les exploitants de navires de moins de 24 m et leur équipage. L'idée était de travailler avec " Maritime New Zealand " pour mettre au point une législation appropriée en matière de santé et de sécurité professionnelles, et de travailler avec l'ACC pour que cette compagnie permette aux propriétaires et aux exploitants de petites unités et à leur équipage de bénéficier des accords de réduction de leur prime d'assurance en contrepartie de l'adoption par ceux-ci de mesures de sécurité.

L'élaboration de principes directeurs et de cours de formation à leur mise en application est un projet tripartite impliquant la compagnie d'assurance, " Maritime New Zealand " et le secteur des pêches, financé par la compagnie d'assurance à hauteur de 500 000 NZD sur trois ans. L'organisme néo-zélandais de formation appliquée à la filière des produits de la mer a mis sur pied une action de formation d'une journée gratuite ou à un prix modique pour les participants afin d'aider les patrons de pêche et les propriétaires de navires de moins de 24 m à mettre ces principes directeurs en pratique et à leur donner les moyens de former leur équipage en bonne et due forme.

Ces ateliers d'une journée ont commencé en mai 2006 et se poursuivront ces deux prochaines années. La formation aidera les propriétaires de navires et les patrons de pêche à adapter ces principes directeurs à la situation et aux caractéristiques de leur unité et des pêcheries qu'ils exploitent. Ils leur permettront de renforcer leur bon sens et de trouver des moyens pratiques de limiter les blessures et les accidents à bord, et de respecter leurs obligations en matière de gestion de la sécurité des navires, et de santé et de sécurité au travail.

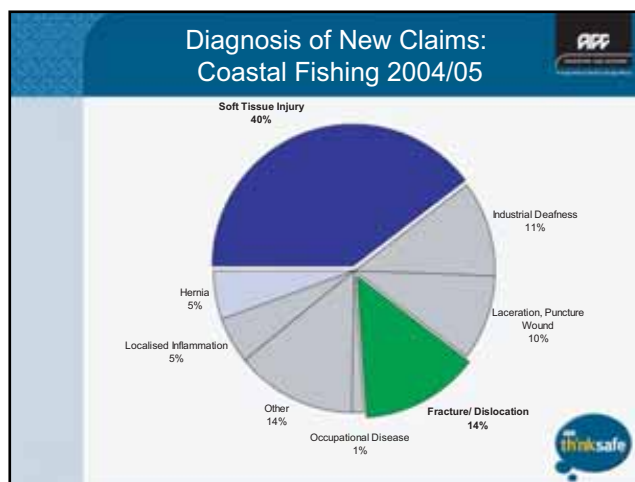


Figure 5: Nature des accidents et maladies ouvrant droit à indemnisation dans le secteur de la pêche côtière pour 2004/2005

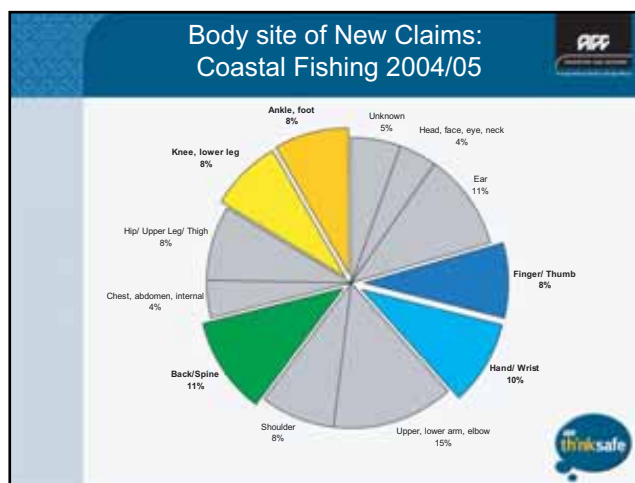


Figure 6: Organe touché dans l'accident/Siège des maladies ouvrant droit à indemnisation dans le secteur de la pêche côtière pour 2004/2005.

Des personnes ayant une expérience pratique dans le secteur des pêches contribueront à dispenser cette formation. L'organisme néo-zélandais de formation appliquée à la filière des produits de la mer recrute également au sein d'un réseau de professionnels du secteur formés par ses soins. Ceux-ci sont proches des pêcheurs et des groupes de personnes concernées et comprennent leur travail. Ces " guides ", membres de FishSAFE, aideront les patrons de pêche et propriétaire de navires à mettre en place ces principes directeurs et leur apporteront à tout moment le soutien nécessaire pour qu'ils les appliquent.

Outre qu'elle bénéficiera d'une réduction de 10 % de ses primes d'assurance de la part de la

compagnie d'assurance, toute personne qui suivra cette formation recevra le passeport FishSAFE attestant qu'elle aura suivi et achevé la formation, et donné effet à ces principes directeurs à bord de son navire. La formation dispensée dans le cadre de ces journées et celle que les patrons pêcheurs suivront avec leur équipage à bord de leur navire sont totalement conformes aux normes néo-zélandaises établies dans le cadre du système national de qualifications. Pour les propriétaires et les patrons de bateaux de pêche, employer quelqu'un qui possède le passeport FishSAFE est la garantie que cette personne a des connaissances élémentaires en matière de sécurité.

### Principes directeurs

Les principes directeurs en matière de santé et de sécurité à bord des petits bateaux de pêche ont été élaborés par des pêcheurs et pour des pêcheurs. Ils s'appuient sur les meilleures pratiques courantes applicables à tous les petits navires de pêche en matière de sécurité, et examinent les risques que présentent certaines opérations précises de pêche selon la même optique.

Ces principes directeurs doivent servir d'outil utile et pratique à tous ceux qui exploitent de petits navires de pêche, en aidant les équipages à travailler en sécurité et à mesurer les risques, ainsi qu'en permettant aux patrons de pêche et propriétaires de navires de respecter leurs obligations légales au regard de la réglementation maritime néo-zélandaise applicable en matière d'hygiène et de sécurité au travail. Il est prévu d'utiliser ces principes directeurs à trois niveaux.

Au premier niveau, une documentation complète, qui sera élaborée en 2006, servira d'outil de référence aux propriétaires et aux patrons de bateaux de pêche. Le plus souvent, ces documents resteront à terre, et non à bord, et pourront être consultés via Internet. Au deuxième niveau, les principes directeurs proprement dits seront utilisés durant les journées de formation. Ils devront être conservés si possible à bord, à l'usage du patron de pêche et de l'équipage. Le propriétaire du bateau et le patron de pêche peuvent collaborer avec leur " guide " membre de FishSAFE pour adapter ce document à leur navire et à la manière dont ils l'exploitent. Au troisième niveau, enfin,

ces principes directeurs seront généreusement assortis d'affiches, de brochures ou de documents plastifiés et de listes de vérification, notamment. Ce matériel didactique viendra appuyer et compléter la formation des équipages à la sécurité qui sera dispensée à bord. Il sera disponible en 2006 dans le cadre des journées de formation et du réseau de guides membres de l'organe FishSAFE.

Ces principes directeurs doivent être adaptés à chaque navire et à chaque type d'opération de pêche, et ceux à qui ils s'adressent peuvent en supprimer ou y ajouter des éléments à leur gré. Les guides apporteront leur soutien et leurs conseils à cet égard. Une bonne partie du matériel concernant la sécurité s'applique à tout petit bateau, quelle que soit sa zone ou sa méthode de pêche. L'objectif est de faire en sorte que le patron de pêche et l'équipage du navire disposent d'un ensemble de documents de référence en matière de sécurité qui soient aussi adaptés que possible à leurs équipements et au travail qu'ils font.

Cette documentation servira de point de départ à l'identification formelle et à la gestion des risques à bord du navire, telles qu'elles sont prescrites aujourd'hui par la loi. Là encore, les guides membres de FishSAFE prêteront leur concours. Les principes directeurs dressent la liste des problèmes de sécurité auxquels les pêcheurs sont couramment confrontés lors de leurs opérations et manœuvres en mer ; ils offrent des solutions ou des mesures simples à appliquer. En prenant des principes adaptés à un navire et en les mettant à l'essai pour déterminer si et comment ils s'appliquent au fonctionnement du navire, le patron de pêche et l'équipage auront mis en place un dispositif direct et efficace de détection et de gestion des risques. Le guide peut les aider à rendre compte de l'application de ce mécanisme d'une manière simple et conforme aux prescriptions ou à la réglementation relative à la gestion de la sécurité des navires, et sera à la disposition des pêcheurs pour leur donner des conseils.

Ces principes directeurs sont un document évolutif et toute observation à leur sujet sera la bienvenue. On peut les consulter sur le site Web: [www.fishsafe.org.nz](http://www.fishsafe.org.nz). Tout document publié sur ce site peut être utilisé à titre gracieux, sous réserve de la mention de la source FishSAFE.

Les guides membres de FishSAFE sont une courroie de transmission essentielle en ce sens qu'ils aident les propriétaires et les exploitants de navires et leur équipage à faire de leur bateau un lieu de travail plus sûr et à accéder aux abattements de primes d'assurance.

Ces guides fournissent des conseils et des indications à titre gracieux concernant la prévention des accidents et la gestion des risques à bord des bateaux. Ce sont des gens expérimentés dotés d'excellentes connaissances du secteur, et qui travaillent en relation étroite avec les organismes d'intervenants concernés là où cela est possible. Leur rôle principal est d'aider les propriétaires de navires et les patrons de pêche à adapter les principes directeurs en fonction de leur propre bateau, à cerner les risques associés à l'exploitation du navire concerné et à les gérer. La compagnie d'assurance ACC et " Maritime New Zealand " ont travaillé avec l'Office néo-zélandais de formation appliquée à la filière des produits de la mer afin de mettre au point un programme de formation intensif visant à préparer ces guides à jouer ce rôle.

### Les guides:

- contribueront à organiser les journées de formation dans un domaine distinct
- aideront les propriétaires de navires et les patrons de pêche à adapter les principes directeurs à leur unité et à leurs opérations ;
- aideront ceux-ci à définir les risques liés à l'exploitation de leur navire et à les gérer ;
- fourniront du matériel et des conseils aux patrons de pêche, que ceux-ci utiliseront dans le cadre de la formation de leur équipage à la sécurité ;
- apporteront une assistance, un soutien et des conseils aux propriétaires de navire et aux patrons de pêche de façon que ceux-ci puissent prétendre à la réduction du montant de leur prime d'assurance contre les accidents du travail et les maladies professionnelles; et
- mettront à disposition un agent local dans chaque port, lequel fournira à tout moment des informations sur la gestion de la sécurité des navires, l'organe FishSAFE et la gestion des risques.

### Programme d'information sur la sécurité

L'une des principales composantes du dispositif de prévention des accidents de FishSAFE consiste à faire en sorte qu'un programme cohérent d'information sur la sécurité soit organisé pour tous les membres de l'équipage travaillant à bord du navire, quels que soient leur expérience ou le type de licence qu'ils possèdent. Le patron de pêche doit veiller à ce que tout l'équipage sache comment travailler en sécurité à bord du navire et soit compétent en la matière. C'est là une prescription légale essentielle, et veiller à son respect est également une condition que les propriétaires et patrons de navires de pêche et les équipages qualifiés doivent remplir s'ils veulent être admis à bénéficier d'un abattement de leur prime d'assurance. La séance d'information sur la sécurité est également un préalable indispensable à l'obtention de cette réduction de prime. Pour ce qui est de l'information, il est primordial que celle-ci soit uniformisée ; de fait, on a tendance à croire que les gens que nous tenons pour expérimentés savent ce qu'ils font et pourquoi ils le font, avec pour conséquence qu'ils ne reçoivent pas le même type d'information qu'un novice. Autre grande exigence à laquelle la formation à la sécurité doit répondre : celle-ci doit être homologuée par les sociétés s'occupant de gestion de la sécurité des navires et par " Maritime New Zealand ", et conforme à la législation sur la santé et la sécurité au travail.

Tous les employés travaillant à bord d'un navire doivent être familiarisés avec le matériel de sécurité et toutes les procédures à appliquer en cas d'urgence, à savoir qui doit faire quoi en cas d'incendie ou d'homme à la mer par exemple. Il est tout aussi important de les familiariser avec les méthodes de travail sans danger, qu'il s'agisse de quarts, de manipulation des engins ou des prises.





## ■ RLS à GPS intégré : la RLS intelligente

Article reproduit avec l'aimable autorisation de Boatsafe.com - Nautical Know How Inc.



Les radiobalises GPIRB (Radiobalises de localisation des sinistres à GPS intégré) sont les pionnières d'une toute nouvelle génération de radiobalises de détresse. Mariage entre le dernier cri en matière de GPS et de RLS 406 MHz (radiobalise de localisation des sinistres),

ces radiobalises confèrent une précision extraordinaire aux signaux de détresse émis. Tout plaisancier navigant au large ou dans les Grands Lacs pourrait très bien trouver dans cette nouvelle technologie sa meilleure police d'assurance vie.

La RLS à GPS intégré détermine et émet sa propre position. Le laps de temps nécessaire pour déterminer la position exacte de la balise est ainsi réduit, ce qui permet de gagner un temps précieux au début d'une opération de recherche et de sauvetage. La RLS est équipée d'un dispositif de largage automatique lui permettant de surnager librement si le navire coule. Un mode manuel permet de déclencher la RLS manuellement et un mode de mise à l'essai, qui devrait être utilisé régulièrement, permet de vérifier son fonctionnement. Elle a une autonomie de 48 heures, un GPS intégré à 8 canaux et une batterie au lithium.

### Quelle différence entre une RLS 406 MHz et la nouvelle RLS à GPS intégré ?

Pour déterminer la position d'une RLS 406 MHz, on effectue des calculs qui reposent sur l'effet Doppler qui module le signal de détresse émis par la balise lors des déplacements relatifs des satellites situés en orbite basse autour de la Terre. L'exactitude des calculs est fonction du nombre de rafales de signaux reçues par les satellites. Les résultats sont d'autant plus précis que le satellite passe à l'aplomb de la balise, étant donné qu'il recevra un maximum de rafales de signaux. Ce système présente un unique réel problème : la localisation exacte de la balise prend du temps. En revanche, les nouvelles RLS à GPS intégré déterminent seules leur position. Lorsque la balise est déclenchée, le GPS interne détermine sa position de la même façon qu'un GPS installé à bord du navire. Après avoir défini sa position, la balise émet son identité et ses coordonnées à 406 MHz. La balise s'éteint ensuite pendant 20 minutes pour économiser la batterie et répète l'opération de localisation et d'émission. Elle mettra à jour sa position toutes les 20 minutes tant qu'elle est en marche. La RLS à GPS intégré présente un avantage non négligeable : la position exacte est disponible pratiquement instantanément. Les mises à jour fréquentes de la position permettent aux sauveteurs de calculer la dérive avec précision et de diriger les équipes de recherche et de sauvetage directement sur les lieux du sinistre, ce qui est peu faisable avec une RLS ordinaire en raison du temps nécessaire à la localisation.

## ■ Radios VHF ou téléphones cellulaires ?

Article reproduit avec l'aimable autorisation de Boatsafe.com - Nautical Know How Inc.



Compte tenu de la couverture croissante de la téléphonie mobile dans de nombreuses îles du Pacifique, le présent article vient à point nommé pour rappeler les limites des téléphones portables en tant qu'outil de sécurité en mer. Les garde-côtes américains

déconseillent l'utilisation du téléphone portable en tant que substitut aux systèmes habituels d'appel radio de détresse et de sécurité, reconnus par la Commission fédérale des communications (FCC) et le Règlement international des radiocommunications, en particulier la radio maritime VHF. Néanmoins, les téléphones portables peuvent avoir leur place à bord pour compléter les autres mesures habituelles de sécurité.

### Limites du téléphone portable en cas d'urgence

- Les téléphones portables ne permettent pas, en règle générale, d'établir une communication de navire à navire liée à la sécurité de la navigation ou avec les moyens de secours en mer. Si vous lancez un appel de détresse à partir de votre portable, la personne que vous appelez sera la seule à entendre votre message.
- La plupart des portables sont conçus pour fonctionner à terre. La couverture du réseau au large est limitée et peut être modifiée à tout moment. Dans certains cas, il est possible d'établir une communication jusqu'à environ 25 milles. Toutefois, dans d'autres cas, la communication ne peut être établie avec un téléphone situé à terre alors que le navire se trouve à moins de 10 milles des côtes. L'imprévisibilité du réseau peut causer des problèmes de communication en cas d'urgence en mer.
- Il est par ailleurs difficile de localiser l'émetteur d'un appel sur un téléphone portable. Si l'appelant ne sait pas exactement où il se trouve, les garde-côtes auront du mal à retrouver sa position sur l'eau.

Remarque : dans certains endroits, les opérateurs de téléphonie mobile ont mis en place un code spécial (\*CG) qui vous mettra directement en communication avec le centre d'appel des garde-côtes si vous vous trouvez dans les limites du réseau. Il se peut que ce service ne fonctionne qu'avec l'opérateur auquel vous avez souscrit.

### Portable ou radio VHF : avantages et inconvénients

Les téléphones portables présentent un avantage pratique : ils sont simples, faciles à utiliser, bon marché, privés et offrent en général un service de téléphonie fiable pour vous relier aux téléphones privés, professionnels, de voiture et autres. Établir une communication côtière-navire avec un téléphone portable est particulièrement pratique. Cependant, vous ne pouvez utiliser votre portable en dehors des États-Unis et il sera peut-être nécessaire de conclure un accord particulier avec votre opérateur afin de pouvoir utiliser votre téléphone au-delà de la zone locale desservie par ce dernier.

Les radios VHF ont été mises au point pour servir la sécurité en mer. Si vous devez lancer un appel de détresse, celui-ci peut être reçu non seulement par les garde-côtes, mais également par des navires qui pourraient être en mesure de vous apporter une assistance immédiate. Une radio VHF permet également de garantir que les avis de tempête et autres informations urgentes sont reçus. Les garde-côtes émettent ces avis sur le canal VHF 16. Prendre connaissance de ces annonces en temps opportun peut vous sauver la vie. En outre, la radio VHF fonctionne partout aux États-Unis et dans le reste du monde.

Cela dit, les radios VHF ne permettent aucune conversation privée et les navires ne peuvent pas avoir un numéro de téléphone personnel. Si vous attendez un appel, le canal 16 ou la voie d'appel de l'utilisateur doit être constamment surveillée.

### Peut-on se reposer exclusivement sur un téléphone portable ?

Aucune comparaison ne peut être faite entre les téléphones portables et les radios VHF. Ils ont, en général, une utilité bien différente. Le téléphone portable servira au mieux pour ce qu'il est : un téléphone de bord, un lien avec les téléphones à terre. La radio VHF sert à établir une communication avec d'autres bateaux ou des installations marines et sera votre meilleur allié en cas d'urgence. Si vous disposez d'un téléphone portable, n'hésitez en aucun cas à l'emporter à bord. Si vous naviguez loin des côtes, il ne remplacera jamais la radio VHF, mais si vous vous trouvez dans les limites du réseau, il constituera un moyen de communication supplémentaire.



### ■ La pirogue sénégalaise améliorée ATÉPAS\* : un outil plus sûr

*Jacques Huet, Marine Expert Plus, Gaspé, Québec, Canada*

*Gaétan Myre, Groupe Collegia, Matane, Québec, Canada*

*\*(Amélioration des techniques de pêche artisanale au Sénégal)*

Le Sénégal est, avec la Mauritanie, l'une des principales nations pratiquant la pêche d'Afrique de l'Ouest. La pêche artisanale joue un rôle considérable dans l'économie nationale. Elle fournit plus de 600 000 emplois directs et contribue à nourrir les plus démunis. Elle alimente à hauteur de 85 % les usines de transformation industrielle du pays et fournit la matière première à une très importante industrie de transformation artisanale principalement gérée par les femmes. Activité séculaire, la pêche piroguière sénégalaise a beaucoup évolué depuis les années 1970 qui ont vu la motorisation graduelle des pirogues. Au fil des ans, le poisson devenant plus rare près des côtes, on a dû construire des pirogues plus longues sans modifier substantiellement les techniques de construction. Les plus grandes pirogues ont aujourd'hui 22 mètres de longueur, le plus grand nombre mesurant de 12 à 16 mètres. La pirogue traditionnelle n'est pas membrée mais constituée d'une quille faite d'un tronc d'arbre à laquelle on vient fixer des bordées. Celles-ci sont assemblées à l'aide de longs clous. L'étanchéité est sommairement assurée par des lanières de jute enduites de goudron. Des " traverses " joignent les lisses et assurent une certaine rigidité transversale. La structure est complétée par des éperons à l'arrière et à l'avant. Un puits est pratiqué sur l'arrière pour le passage de l'arbre du moteur hors-bord.

Ces pirogues sont souvent construites par des charpentiers itinérants qui utilisent des outils sommaires. Les matériaux ne sont pas de la meilleure qualité. La pirogue a une durée de vie limitée (5-6 ans) et doit être souvent réparée. Ses principales lacunes sont le manque de solidité et d'étanchéité. Il est fréquent de voir des pirogues se casser en passant la ligne de ressac lorsqu'elles se dirigent vers des zones de pêche ou en reviennent.

Le manque d'étanchéité impose la présence permanente à bord d'un " écopeur ", généralement un mousse. À cela, il convient d'ajouter que ces pirogues sont le plus souvent démunies de tout dispositif de sécurité, actif ou passif, qui

permettrait de sauver des vies lors de naufrages. La présence des traverses rend aussi les changements de place périlleux lors des opérations de pêche. L'Agence canadienne de développement international (ACDI) a financé, de 1990 à 1996, un projet visant à améliorer la pirogue traditionnelle sénégalaise. Le volet " pirogue améliorée " du projet ATÉPAS (Amélioration des Techniques de Pêche Artisanale au Sénégal) poursuivait les objectifs suivants :

- améliorer les techniques de construction de la pirogue traditionnelle tout en lui conservant son allure générale à laquelle les pêcheurs sont fortement attachés pour des raisons culturelles;
- améliorer la sécurité générale de l'embarcation et y intégrer des dispositifs de sécurité (mât et réflecteur radar, voile de rechange, caissons étanches, etc.) ;
- mettre en place un chantier de construction navale doté d'outils modernes et former des charpentiers aux nouvelles techniques de construction.

Dans le cadre du projet, un chantier a été construit à Mbour sur la Petite Côte, à environ 100 km au sud de Dakar. Mbour est un des plus importants sites de pêche et de transformation artisanale du pays. Au total, une dizaine de charpentiers, réunis au sein d'un groupement d'intérêt économique (GIE), ont été formés.

La formation sur le tas des charpentiers a porté sur les techniques de construction modernes utilisant un outillage électrique. Des pirogues améliorées de 12,5 et de 18 mètres ont été dessinées, comportant tous les dispositifs de sécurité nécessaires. Entre 1992 et 1996, le chantier a produit au total vingt pirogues de 12,5 m de long et seize pirogues de 18 m. Toutefois, en raison de désaccords au sein du GIE, le chantier a cessé toute activité.



## ■ Nouveau DVD de Maritime New Zealand

Article reproduit avec l'aimable autorisation de Maritime New Zealand

Un DVD d'information sur la sécurité nautique, produit par Maritime New Zealand, est projeté aux passagers des ferries qui traversent le détroit de Cook. Réalisé par l'équipe Navigation de plaisance de Maritime NZ, le DVD est projeté, depuis le mois de juin, sur les lignes de la compagnie Interislander and Strait Shipping. Il montre aux passagers pourquoi les petites embarcations ne doivent pas trop s'approcher des navires dans les zones étroites. Jim Lott, directeur de cette équipe, affirme que ces projections, à bord de ferries, constituent une contribution " inestimable " à la campagne que déploie son organisation en faveur de la sécurité des bateaux de plaisance. Plus d'un million de personnes traversent le détroit de Cook chaque année.

" Nombre de ces passagers possèdent des petits bateaux de plaisance. Nous avons là une occasion formidable de capter leur attention et de faire passer ces messages sur la sécurité nautique parce que, dans le pire des cas, un navire ne peut rien faire pour éviter une collision ", indique M. Lott. Selon lui, le message qui ressort du DVD du détroit de Cook s'applique à tous les ports et à leurs approches. Il est dit, notamment que, à moins de 500 m de l'étrave d'un navire, les petites embarcations courent un danger. Des exemples filmés depuis le pont de navires illustrent clairement les risques dont nombre de skippers n'ont pas conscience.

" Le DVD s'inscrit dans la continuité de la campagne d'information très fructueuse sur la sécurité nautique, conduite par les compagnies de ferries

et Maritime NZ ", indique M. Lott. " Chaque été, les compagnies remettent des documentations à ce sujet à toutes les personnes qui mettent un petit bateau sur un ferry pour traverser le détroit de Cook. Nous sommes donc vraiment contents que tant de personnes puissent prendre connaissance de notre nouveau message sur la sécurité."

Selon Wendy Pannett, porte-parole de Strait Shipping, la compagnie souhaite vivement soutenir cette campagne et contribuer à éduquer les capitaines de petites embarcations de plaisance qui empruntent les mêmes voies de navigation que des gros navires.

" Nous travaillons sur cette campagne depuis plus d'un an, en collaboration avec Maritime NZ, en distribuant des documentations à tous les skippers qui empruntent notre ligne Bluebridge, et le DVD est un précieux prolongement de cette activité. "

Une représentante de Toll New Zealand, la compagnie de ferries, affirme que celle-ci est " ravie " d'avoir apporté son aide à Maritime New Zealand en projetant le DVD sur ses bâtiments. " Nous lui sommes gré d'avoir réalisé le DVD, et nous savons que celui-ci contribuera à faire passer le message sur la sécurité nautique. "

Vous pouvez vous procurer un exemplaire gratuit de la série de DVD sur la sécurité nautique, qui représente deux heures d'informations, en prenant contact avec l'équipe Navigation de plaisance de Maritime New Zealand ([recreational.boating@maritimenz.govt.nz](mailto:recreational.boating@maritimenz.govt.nz))





# Accidents et incidents

## ■ Un drame aurait pu être évité - les dangers de l'alcool en navigation

Article reproduit avec l'aimable autorisation de Boatsafe.com - Nautical Know How Inc.

Un tragique incident survenu récemment aux États-Unis nous pousse à vous rappeler les dangers de l'alcool à bord d'un bateau.

De sortie pour une journée de pêche, deux plaisanciers rejoignaient la rampe de mise à l'eau afin de charger le fruit de leur pêche quand, à moins de 800 m de la rampe, ils ont heurté une balise de chenal. Les deux hommes ont été projetés hors du bateau et seul l'un d'entre eux a survécu. Lors de l'enquête menée après l'accident, plusieurs canettes de bière ont été retrouvées à bord. Si l'enquête n'est pas encore définitivement close, il est probable que l'alcool soit en partie responsable de cet accident.

Bien que les plaisanciers sachent pertinemment que la boisson et la navigation ne font pas bon ménage, la plupart d'entre eux ne comprennent pas à quel point les effets de l'alcool peuvent être amplifiés en mer. Le soleil, la lumière éblouissante, le vent, le bruit, les vibrations et le mouvement de l'eau sont autant de facteurs naturels qui agressent le plaisancier et peuvent exercer sur lui un effet hypnotique ou engendrer une extrême fatigue. Seuls, ces facteurs réduisent déjà les temps de réaction, presque autant que les effets de l'alcool. Si l'alcool vient se rajouter aux facteurs environnementaux, leurs effets sont démultipliés.

L'alcool peut diminuer les capacités de navigation de plusieurs façons. En tant que neurodépresseur, l'alcool affecte directement les nerfs, la circulation sanguine et le cerveau. Même lorsqu'un plaisancier jouit de toutes ses facultés, il est déjà assez difficile de se rappeler toutes les règles, les réglementations, les techniques de navigation, etc. Les quelques bières qui servent à étancher la soif d'un corps en pleine déshydratation ont les effets suivants :

**Perte de l'équilibre :** la plupart des accidents mortels en mer surviennent lorsqu'un individu sans dispositif de flottaison individuel chute d'un bateau non ponté, qu'il chavire ou non.

**Troubles de la vision :** en raison du soleil et de la réflexion de la lumière, les objets sur l'eau peuvent

apparaître flous ou être difficiles à percevoir. La perception des couleurs et la vision périphérique se dégradent et la nuit, la vision stéréoscopique diminue. Il est facile d'imaginer ce qui peut se passer lorsque le plaisancier ne fait plus la distinction entre les balises rouges et vertes (ou pire, ne les voit plus du tout) ou encore entre les feux rouges et verts d'un navire s'approchant la nuit.

**Problèmes de coordination :** lorsqu'un individu tombe à l'eau, il peut éprouver des difficultés à rester en surface, à fortiori à s'accrocher à une bouée de sauvetage ou à tout autre engin qu'on lui lance. Ajoutons à cela le choc thermique provoqué par l'eau froide, et les risques de crampe et de noyade augmentent considérablement.

**Vasodilatation à la surface de la peau :** les vaisseaux sanguins situés à la surface de la peau se dilatent afin de permettre un refroidissement plus rapide de la température du corps en cas d'exposition au soleil. Lorsqu'il y a vasodilatation, si un individu tombe par-dessus bord dans de l'eau froide, il sera vite victime d'hypothermie et ne jouira plus de toutes ses facultés de décision.

**Déshydratation :** lorsque le soleil tape, l'organisme enclenche un mécanisme de perspiration afin de refroidir la peau et ainsi diminuer la température du corps. L'organisme commence alors à se déshydrater. La déshydratation accélère fortement le taux d'absorption de l'alcool.

**Trouble de jugement :** l'alcool a, entre autres, pour effet de réduire la capacité de discernement. Après un ou deux verres, l'individu tend à être moins inhibé et sera plus enclin à commettre des actes dangereux qu'il n'aurait pas envisagés dans une situation normale. Cette perte de discernement peut même l'empêcher de percevoir le danger. Si l'on ajoute les autres symptômes débilissants précités, on court rapidement au drame.

La consommation d'alcool joue une part dans un tiers des accidents mortels survenus en mer aux États-Unis. La loi interdit à toute personne de naviguer ou de laisser un tiers naviguer sous



## Accidents et incidents

l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de barbituriques (ou que l'on laisse un individu dont les sens sont perturbés tenir la barre). Le système judiciaire américain prévoit des peines sévères allant jusqu'à 5 000 dollars d'amende, un an d'emprisonnement, des travaux d'intérêt général non rémunérés et un suivi psychologique obligatoire pour abus de substances psychotropes.

Si un plaisancier éméché tue ou blesse gravement une autre personne, il encourt jusqu'à cinq ans de prison et 5 000 dollars d'amende.



### ■ Le lourd tribut de l'alcool en Papouasie-Nouvelle-Guinée

*Dernières nouvelles de Hugh Walton*

Dans la province de la Nouvelle-Irlande, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, un sinistre constat s'impose en matière de sécurité en mer pour l'année 2006 alors que deux graves accidents liés à l'alcool ont fait plusieurs morts.

Dans le premier cas, un bateau Yamaha de 7 mètres bondé effectuait la navette de retour du soir de Kaut Harbour à Djal Island. Compte tenu des vents forts et de la mer agitée, le capitaine a décidé à mi-parcours de rebrousser chemin et de rentrer à Kaut. C'est alors qu'une dispute a apparemment éclaté entre le capitaine et des passagers. Après que le bateau eut fait demi-tour, l'un des passagers, qui selon les témoins était en état d'ébriété, s'est attaqué au capitaine et a pris les commandes du navire afin de remettre le cap sur Djal.

Peu après, le bateau a fait eau, et une vingtaine de personnes ont été projetées par-dessus bord. La nuit tombant, le groupe de passagers s'est redirigé vers les côtes de Kaut. Bilan de cette funeste soirée, seuls dix passagers sont rentrés sains et saufs, quatre corps ont été ramenés sur les rivages de Kaut par les vagues et six autres personnes sont portées disparues. Le passager qui avait décidé de prendre les choses en mains est l'un des rescapés.

Ce drame figurait en page 3 du quotidien national, le titre de l'article indiquant que trois corps s'étaient échoués sur les rivages, mais aucune enquête n'a été ouverte par les autorités provinciales ou nationales.

Le deuxième incident survenu en juillet était pratiquement une réplique du premier, si ce n'est que dans ce cas, le capitaine lui-même était sous

l'emprise de l'alcool alors que son navire faisait la liaison entre Kokapo en Nouvelle-Bretagne orientale et la côte occidentale de Namatanai en Nouvelle-Irlande.

Six personnes sont mortes de noyade et huit ont rejoint indemnes la terre, dont une fois encore le responsable du drame. À la suite d'une enquête de police, l'armateur a été inculpé de meurtre et est à présent détenu à la prison de Namatanai en attente de jugement.





# Nouvelles d'ailleurs et courrier des lecteurs

## ■ **Projet d'information des pêcheurs artisanaux des districts de Nagapattinam et Cuddalore sur la sécurité en mer Janvier-juin 2006**

*Texte et photographies de John Swamy, Consultant national en sûreté des petits bateaux, PNUD.  
johnswamy@vsnl.com*

Un projet d'information sur la sécurité en mer, destiné aux pêcheurs artisanaux des districts de Nagapattinam et Cuddalore de Tamil Nadu (Inde), a débuté en janvier dernier et s'est achevé en juin. Ce projet était financé par le Service d'aide humanitaire de la Commission européenne et exécuté par le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et la Fédération des associations de pêcheurs d'Inde du Sud, principale organisation non gouvernementale intervenant auprès des pêcheurs artisanaux d'Inde du Sud.

### **Contexte**

La baie du Bengale est considérée comme l'une des mers les plus dangereuses du monde. Sans équipement de sécurité, les pêcheurs qui naviguent sur ces eaux mènent une vie périlleuse. Or, très peu d'actions ont été entreprises pour améliorer la sécurité des pêcheurs artisanaux en Inde. La plupart de celles qui l'ont été dans le passé ciblaient des pêcheurs à bord de gros bateaux à moteur. Ce projet est le premier qui s'adresse aux pêcheurs artisanaux de la côte de Tamilnadu. Les pêcheurs sortent à bord de bateaux en fibre de verre et de catamarans, et utilisent des filets maillants et des palangrottes. Tous les bateaux en fibre de verre et certains catamarans sont équipés de moteurs hors bord à long arbre de transmission. Les pêcheurs n'emportent à bord d'autre équipement de sécurité que la voile et son gréement comme moyen de propulsion de secours. Tous les bateaux en fibre de verre ont des dérives pour pouvoir remonter au vent quand ils naviguent à la voile. Les dérives sont également utilisées pour la navigation au moteur en cas de vents forts.

### **But du projet**

Le projet avait pour but de sensibiliser les pêcheurs artisanaux aux problèmes de sécurité en mer. Des ateliers ont été conduits dans seize villages des dis-

tricts de Nagapattinam et Cuddalore, à l'attention des pêcheurs sortant en mer. Plus de 8 000 exemplaires d'un manuel illustré, publié en tamoul, ont été diffusés parmi les communautés de pêcheurs. Cet ouvrage décrit les précautions à prendre avant de sortir en mer, au mouillage, pendant des opérations de pêche nocturne, et en cas de mauvais temps. Il contient aussi une liste de vérification des équipements de sécurité.

### **Atelier organisé dans le village de Sothikuppam**

Les pêcheurs artisanaux de cette côte ne connaissent pas les équipements de sauvetage tels que bouées de sauvetage, gilets de sauvetage, GPS, rations à bord de bateaux de sauvetage, réflecteurs radar, radio VHF portative et héliographes. Les ateliers ont permis de diffuser des informations concernant l'équipement de sécurité en mer, son usage, les préoccupations et les problèmes de ces pêcheurs. " C'est la première fois que je vois ça ", s'est exclamé Selvan, manœuvre sur un bateau de pêche. " On a déjà vu des policiers utiliser des radios, mais on ne savait pas qu'elles pouvaient être utiles pour la pêche. " Selvan se fait l'écho des sentiments de la majorité des participants aux ateliers.

Des démonstrations des équipements de sécurité suivants ont été faites au cours des ateliers :

- rations de survie
- boussole
- couteau de poche
- gilet de sauvetage
- bouée de sauvetage
- trousse de premiers secours
- banderole de localisation et de sauvetage
- réflecteur radar
- radio VHF portative
- GPS portable

## Nouvelles d'ailleurs et courrier des lecteurs

Non que les pêcheurs de cette côte ne soient pas conscients des problèmes de sécurité. Leur gréement consiste dans un mât en bambou presque aussi long que le bateau. Ce matériel assez encombrant ne les gêne pas, bien qu'il soit rarement utilisé. Aussi, l'idée d'embarquer du matériel supplémentaire ne les effraie pas. En revanche, le coût de cet équipement leur cause quelque souci.

Les pêcheurs ont demandé à la Fédération de fournir l'équipement et de leur accorder une subvention, car ils ne peuvent assumer le coût de certaines pièces. Les participants aux ateliers ont souligné - et sont généralement convenus - que l'équipement de sécurité essentiel n'était pas forcément coûteux et que l'équipement coûteux était plus souhaitable qu'indispensable.

Des stratégies de prévention des accidents ont également été évoquées lors de l'atelier. Les pannes de moteurs comptent parmi les principales causes de ces accidents en mer, suivies par les brusques changements de conditions météorologiques, par exemple les grains violents. Les participants ont aussi parlé de la perte d'engins, des conflits aux frontières avec Sri Lanka et d'autres accidents en mer. Des informations capitales sur les méthodes de pêche et les techniques de pêche nocturne, dans le contexte de la sécurité, ont été recueillies auprès des pêcheurs. Les ateliers ont touché plus de 800 pêcheurs en activité.

Les ateliers s'adressant exclusivement aux hommes et aux pêcheurs en mer, une troupe de théâtre de rue a été sollicitée pour cibler les femmes et les enfants, et un scénario a été mis au point pour jouer des pièces dans les rues de villages de pêcheurs. Ces pièces, qui soulignent l'importance de la sécurité en mer, ont été représentées dans 38 villages des districts de Nagapattinam et Cuddalore et ont touché plus de 7 600 membres de ces communautés de pêcheurs.

Toute action de sensibilisation aux problèmes de la sécurité en mer doit être suivie d'un programme de mise en application. En réponse aux demandes de matériel de sécurité faites par les pêcheurs à la suite des ateliers, la Fédération a commencé à mettre en œuvre le projet dans cinq villages du district de Nagapattinam - Kodyakarai,

Arcattuthurai, Vizhunthamavadi, Keezhamoovarkarai et Poompuhar.

Les pêcheurs de ces cinq villages seront désormais en mesure d'acheter à un prix préférentiel du matériel de sécurité. Un sac contenant les objets suivants leur sera fourni :

- réflecteurs radar (2)
- rations de survie (2)
- couteau de poche
- bouée de sauvetage
- héliographe
- boussole
- trousse de premiers secours
- bidon de 20 litres d'eau douce, en cas d'urgence
- gilet de sauvetage (en option)

Le coût total du sac s'élève à 6 000 roupies. La Fédération prend à sa charge 80 pour cent du coût, le reste étant acquitté par le pêcheur. Le sac n'est destiné qu'aux bateaux en fibres de verre renforcées.

### Pour en savoir plus sur la sécurité en mer :

#### Contacteur :

##### **Michel Blanc**

Section Développement et formation  
(pêche côtière)  
Secrétariat général de la Communauté  
du Pacifique  
BP D5  
98848 Nouméa Cedex  
Nouvelle-calédonie  
Téléphone : +687 262000  
Télécopieur : +687 263818  
Courriel : [Michelb@spc.int](mailto:Michelb@spc.int)

##### **John Hogan**

Programme Affaires maritimes  
Secrétariat général de la Communauté  
du Pacifique  
Private Mail Bag  
Suva  
FIJI ISLANDS  
Téléphone : +679 3370733  
Télécopieur : +679 3370146

### Conclusion

L'introduction de moteurs a posé des problèmes de sécurité pour les pêcheurs à petite échelle. Auparavant, à l'époque des bateaux à rames ou à voile, les pêcheurs ne faisaient que de brèves sorties au large et restaient en vue les uns des autres, la plupart du temps. Toutes leurs méthodes traditionnelles pour faire face à des situations d'urgence ont été bouleversées par l'avènement des bateaux à moteur. L'appauvrissement des ressources côtières a par ailleurs aggravé les risques encourus. Aujourd'hui, les pêcheurs vont plus loin, ils sont isolés des autres bateaux et par conséquent impuissants en cas de péril en mer. Ils ne connaissent pas l'équipement qui pourrait sauver leur vie dans des situations critiques.

De nombreux ateliers et séminaires ont été organisés et des déclarations proclamées à Tamilnadu, mais c'était la première fois que l'on s'efforçait de présenter l'équipement de sécurité et les principes de la sécurité en mer à des pêcheurs artisanaux.

Parmi les nombreuses questions débattues au cours des ateliers tenus dans les villages, les participants ont cités les pannes de moteurs, les brusques changements de temps et l'égarement comme étant les principales causes de situation de détresse. La faim et la soif des pêcheurs en détresse et à la dérive sur l'océan ont également été mentionnées.

Le GPS et la radio VHF portative étaient les plus demandés des onze articles de sécurité, suivis de la boussole, puis du réflecteur radar, de la bande-roule de sauvetage et de l'héliographe. Les hommes ont avoué que c'était la première fois qu'ils voyaient ce matériel.

Il faudrait intensifier les campagnes d'information et former les pêcheurs à l'utilisation du matériel de sécurité. En même temps, celui-ci devrait être proposé à un prix abordable, et être obligatoirement embarqué. Des inspections devraient être effectuées régulièrement pour vérifier la conformité des embarcations aux normes minimales de sécurité. Les incidents et accidents survenus en mer devraient être enregistrés, de manière à avoir une idée plus précise des risques et dangers rencontrés par les pêcheurs.

Des accidents se produiront de toute façon, mais les risques peuvent être réduits grâce à une bonne planification et à une action pondérée. Pour l'instant, les pêcheurs artisanaux ne tiennent pas compte des impératifs de la sécurité en mer. Le matériel de sécurité ne garantit pas, à lui seul, la sûreté des pêcheurs, mais il augmente grandement les chances de survie en situation de détresse et inspire confiance en cas de péril en mer.



---

© Copyright, Secrétariat général de la Communauté du Pacifique(CPS), 2006

Tous droits réservés de reproduction ou de traduction à des fins commerciales/lucratives, sous quelque forme que ce soit. Le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique autorise la reproduction ou la traduction partielle de ce document à des fins scientifiques ou éducatives ou pour les besoins de la recherche, à condition qu'il soit fait mention de la CPS et de la source. L'autorisation de la reproduction et/ou de la traduction intégrale ou partielle de ce document, sous quelque forme que ce soit, à des fins commerciales/lucratives ou à titre gratuit, doit être sollicitée au préalable par écrit. Il est interdit de modifier ou de publier séparément des graphismes originaux de la CPS sans autorisation préalable.

Texte original : anglais

Secrétariat général de la Communauté du Pacifique (CPS)

Division Ressources Marines

Section Formation halieutique

BP D5, 98848 Nouméa Cedex, Nouvelle-Calédonie

Téléphone : +687 26.20.00, télécopieur : +687 26.38.18

Mél : [spc@spc.int](mailto:spc@spc.int) - Site Web : [www.spc.int/coastfish](http://www.spc.int/coastfish)