



SÉCURITÉ EN MER

BULLETIN D'INFORMATION

Numéro 5 - Décembre 2009

La CPS met à l'essai la nouvelle balise Argos MAR-GE/T

Une année s'est écoulée depuis la parution de notre dernier bulletin *Sécurité en mer*. Les lecteurs se rappelleront peut-être que notre dernier numéro était riche en articles provenant de nos amis de tout le Pacifique. Nous avons aussi compté sur l'inspiration et les conseils de nos voisins pour mettre au point ce bulletin. En d'autres termes, nos amis et voisins nous communiquent une nouvelle fois des informations pertinentes et d'actualité sur la sécurité en mer depuis leurs contrées lointaines, comme l'Italie ou l'Alaska, ou voisines, comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué à cette publication.

Nous vous proposons en premier lieu un article sur les risques d'abordage entre les bateaux de pêche et les grands navires marchands, qui nous a été envoyé par le Bureau australien de la sécurité des transports (Australian Transport Safety Bureau). Bien que cet article soit adressé aux pêcheurs australiens, son contenu et ses conseils s'appliquent à quiconque navigue en mer, que ce soit sur un bateau de pêche ou sur un bateau de plaisance. Le risque d'être heurté par un navire-citerne ou un porte-conteneurs est bien réel, surtout pour les petits bateaux qui empruntent les routes de navigation à des heures où la visibilité est réduite.

Le deuxième article nous vient de nos amis d'Alaska, de l'association AMSEA (Alaska Marine Safety Education Association). Ils nous ont gracieusement autorisés à reproduire dans ce numéro leur liste de contrôle intitulée Évaluation des risques des campagnes de pêche commerciale, qui permet aux pêcheurs d'évaluer aisément les risques liés à la navigation AVANT l'appareillage. Si le chiffre obtenu lors de l'évaluation des risques est trop élevé (résultat entre 24 et 35), il faut procéder à des réparations ou renoncer à prendre la mer.

Dans la section Technologie et sécurité, nous vous présentons, tout d'abord, un système novateur : le système ArgoNet de

Dans ce bulletin ...

- Un pêcheur accompli est toujours sur le qui-vive en mer p.3
- Le *Deadliest Catch* et la formation à la sécurité en mer en Alaska p.8
- La Section développement et formation (pêche côtière) teste la nouvelle balise portable Argos pensée pour les petits bateaux de pêche p.10
- Une RLS inspirée de faits réels (article publié avec l'aimable autorisation de *National Fisherman*) p.12
- Canots de sauvetage (article publié avec l'aimable autorisation de *Maritime New Zealand*) p.13
- Consultation d'experts de la FAO sur les meilleures pratiques en matière de sécurité en mer p.15
- Sécurité de la pêche p.17
- Site Web « Sécurité des pêcheurs » p.20
- Il ne suffit pas toujours d'être bien préparé (article publié avec l'aimable autorisation de *National Fisherman*) p.22
- Des pêcheurs miraculés interpellés... p.23
- Un pêcheur renommé disparaît dans le naufrage de son chalutier de 24 m p.24
- Sauvetage en mer p.25
- Nouvelles réglementations et campagne de sensibilisation en Nouvelle-Calédonie (articles publiés avec l'aimable autorisation des *Nouvelles Calédoniennes*) p.26



suivi des bateaux de petite taille, qui suit le trajet des bateaux de pêche artisanale et peut émettre un message de demande d'assistance. Nous vous présentons ensuite un système amélioré : la radiobalise de localisation des sinistres ACR iPro dont l'affichage numérique permet de rassurer les usagers sur leur position GPS. Enfin, nous remettons à l'ordre du jour une information qu'on a peu entendue ces derniers temps, mais qu'il est toujours utile de rappeler : note explicative sur les canots de sauvetage et les dispositifs de largage (Maritime New Zealand et Royal National Lifeboat Institution).

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a tenu, en 2008, une consultation d'experts sur les meilleures pratiques relatives à la sécurité en mer. Vous en trouverez le compte rendu à la section Supports didactiques – nouveaux instruments internationaux à l'horizon, qui contient aussi des informations sur le projet de plan international d'action pour la sécurité en mer et sur un nouveau site Web de la FAO, intitulé La sécurité des pêcheurs, qui est opérationnel depuis avril 2009.

En dépit de tous les efforts déployés, les accidents et les incidents en mer demeurent malheureusement une réalité. Nous vous proposons quelques récits d'incidents en espérant qu'ils vous donnent matière à réfléchir et que les erreurs des autres soient source d'enseignements.

Enfin, dans les actualités régionales, vous pourrez lire ce qui se fait en Nouvelle-Calédonie pour sécuriser la navigation et la pêche pour tous. De nouvelles réglementations ont été mises en place par le service des Affaires maritimes et des contrôles inopinés ont lieu dans le lagon de Nouvelle-Calédonie pour s'assurer que les plaisanciers, y compris ceux qui pratiquent la pêche, se plient aux nouvelles règles.

Pour conclure, j'aimerais remercier une nouvelle fois tous ceux qui ont alimenté ce bulletin de leurs informations et anecdotes précieuses sur la sécurité en mer.

Steve Beverly (steveb@spc.int)



■ Un pêcheur accompli est toujours sur le qui-vive en mer

Lorsque les pêcheurs exercent leur activité au large des côtes australiennes, ils croisent des navires marchands de fort tonnage qui, en provenance ou à destination des ports australiens, transportent un fret très varié et jouent un rôle capital dans l'économie de ce pays. Malheureusement, les navires marchands et les navires de pêche entrent parfois en collision.

L'*Australian Transport Safety Bureau* (ATSB – Bureau australien de la sécurité des transports) a enquêté sur vingt et un abordages depuis 1990 afin d'élucider les causes de ces accidents et d'arrêter les mesures susceptibles de réduire les risques d'abordage à l'avenir. Dans deux cas, l'ATSB a constaté que le capitaine du navire de pêche était resté coincé dans le poste de timonerie et s'était noyé lorsque l'embarcation avait sombré. Les enquêtes ont révélé que, dans l'immense majorité des cas, des facteurs similaires avaient contribué à l'accident et que les précautions qui auraient permis de sauver des vies ou, tout au moins, d'aider au sauvetage des survivants, n'avaient pas été prises.

Bien que les enquêtes aient démontré que les navires marchands ne respectaient pas toujours les règles dans les moments précédant l'abordage, il s'est avéré, à plusieurs reprises, que les capitaines de navire de pêche manquaient à leurs obligations et portaient également une part de responsabilité dans les accidents.

En ce qui concerne les navires de pêche, les facteurs récurrents observés dans la quasi-totalité des abordages ont été les suivants :

1. La veille était relâchée.
2. Tous les hommes de quart connaissaient mal le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG) et ne savaient comment réagir pour éviter un abordage.
3. Les équipages n'ont pas compris qu'aux termes de la Convention COLREG, un navire de pêche est seulement un « navire en train de pêcher ».
4. Les hommes de quart ont interprété incorrectement les données fournies par le radar et n'étaient pas au fait des limites de cet instrument.
5. Le navire de pêche n'était pas équipé d'un réflecteur radar et échappait donc plus facilement à la détection radar du navire marchand.
6. Le capitaine, souvent la seule personne certifiée à bord, était fatigué.

7. Des problèmes d'arrimage et d'accès aux balises de secours, aux gilets de sauvetage et aux fusées de détresse ont été constatés.
8. L'équipage du navire de pêche n'a pas su évaluer les différents éléments intervenant dans les manœuvres de grands navires comme, par exemple, la taille, les capacités de giration, les limites de l'équipement et le nombre de personnes sur la passerelle de navigation.

Les trois premiers facteurs ci-dessus sont couverts par la Convention COLREG (modifiée) de 1972 qui s'applique à tous les navires « faisant route ». Ainsi, l'équipage de tout navire de pêche est également tenu de respecter la Convention quand il se livre à ses activités alors même que son attention est ailleurs. En mer, qu'il s'agisse de navires de fort tonnage ou de navires de pêche opérant à trois milles des côtes, chacun est tenu de respecter les « règles de barre et de route ».

Le présent bulletin sur la sécurité en mer examinera brièvement quelques-uns des facteurs récurrents à l'origine des abordages pour que les pêcheurs prennent conscience des problèmes et adoptent des mesures afin de réduire les risques d'accident.

Veille inadéquate

Une veille doit être assurée par radar et par des moyens visuels et auditifs. La survenue d'un abordage indique une défaillance de la veille sur le navire marchand ou le navire de pêche, à un moment donné. Dans certains cas, il est probable qu'aucune veille n'ait été organisée alors que la Convention COLREG est très claire sur ce point. L'obligation de veille est couverte par la Règle 5 qui stipule :

« tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage ».

Les expressions les plus importantes sont « tout navire » et « en permanence ».

Étant donné que l'équipage d'un navire de pêche se compose en général de deux (2) à cinq (5) membres, il peut s'avérer difficile de pêcher et, en même temps, d'assurer une veille adéquate conformément à la Convention COLREG. Dans ce cas, la planification des activités conduites à bord doit être revue afin de pouvoir assurer, en permanence, une veille adéquate. Lorsque vous pêchez, n'oubliez jamais que vous

pouvez vous trouver sur la trajectoire d'un navire. Prenez le temps d'interrompre vos activités toutes les dix minutes et de scruter l'horizon sur 360 degrés. Un navire de fort tonnage, évoluant à une vitesse de vingt nœuds (> 600 m/min) parcourra trois milles dans ce délai de dix minutes, ce qui correspond à la distance entre votre navire et l'horizon visible au niveau de la mer. Plus vite vous repérez un navire, plus vite vous pouvez manœuvrer pour éviter l'abordage. Restez à tout moment à l'écoute du canal 16 et veillez à ce que le volume de votre émetteur-récepteur VHF soit suffisant pour que vous puissiez l'entendre de l'intérieur comme de l'extérieur du poste de timonerie. Si le capitaine d'un navire doit entrer en communication avec vous, il utilisera le canal 16. Toutefois, n'oubliez pas que certains équipages étrangers ne vous informeront pas nécessairement de leur présence ni ne répondront à un appel VHF. S'ils utilisent la fréquence VHF, la barrière linguistique est toujours à craindre et toute information mal comprise peut avoir de graves conséquences.

Tous les membres d'équipage d'un navire de pêche doivent s'assurer à tout prix qu'une veille adéquate est bien tenue à bord, lorsque le navire gagne ou quitte les zones de pêche, évolue dans ces zones, ou est au mouillage.

Connaître les « règles de barre et de route »

Le capitaine d'un navire de pêche est souvent la seule personne à bord à avoir suivi une formation et à bien connaître la Convention COLREG. Cela dit, un autre membre de l'équipage peut parfois être amené à assurer la veille et doit, de ce fait, connaître les Règles les plus importantes de cette Convention.

Malheureusement, il peut arriver que l'équipage d'un navire n'effectue pas les manœuvres visées par la Convention COLREG. Vu la différence de taille entre un navire de pêche et un navire marchand, un abordage est presque toujours plus lourd de conséquences pour le navire de pêche. Par conséquent, l'équipage d'un navire de pêche doit, à tout moment, être prêt à la manœuvre afin d'éviter un abordage.

Si vous n'avez jamais entendu parler de la Convention COLREG ou que vous n'en connaissez pas la teneur, demandez au capitaine s'il peut vous en fournir un exemplaire. Dans la négative, adressez-vous à l'administration maritime de votre État ou Territoire ou téléchargez directement une copie de *Marine Orders Part 30, Prevention of Collisions*, (qui contient l'intégralité de la Convention COLREG) du site Web de la Direction australienne de la sûreté maritime – (www.amsa.gov.au/shipping_safety/Marine_Orders/Documents/MO30.pdf). Vous pouvez également acheter les *Marine Orders* à *Canprint Info Services*, tél. : 1 300 88 98 73.

Si une personne de quart à bord d'un navire de pêche a des doutes concernant les manœuvres à opérer à

l'approche d'un navire marchand, il doit faire appel au capitaine qui prendra le temps d'évaluer la situation et décidera, sans hésiter, de la manœuvre la plus efficace (changement radical de cap et/ou de vitesse) afin d'éviter tout abordage ou tout passage à une distance trop rapprochée.

Quand un navire de pêche n'est-il pas un navire de pêche ?

La convention COLREG ne fait pas référence à un navire de pêche en tant que tel, pas plus qu'elle ne définit ce qu'est un navire de pêche. Elle évoque un « navire en train de pêcher » qui, au titre de la Règle 3, désigne :

« tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre ».

Par conséquent, un navire de pêche opérant au large des côtes australiennes n'est un « navire en train de pêcher » selon les « règles de barre et de route » que lorsque ses engins de pêche réduisent sa capacité de manœuvre pour céder le passage à un autre navire. Dans ces seules circonstances peut-il arborer les feux et les marques de navigation d'un navire en train de pêcher.

Conformément à la convention COLREG, les navires à moteur et à voile doivent s'écarter de la route des « navires en train de pêcher », mais les navires de pêche doivent, dans la mesure du possible, céder le passage à un « navire qui n'est pas maître de sa manœuvre » ou d'un « navire à capacité de manœuvre restreinte ». Ces termes sont définis dans la Convention COLREG.

Un problème récurrent à bord des navires de pêche est celui des feux de navigation et de pêche, ainsi que des marques associées, que les équipages ont tendance à actionner en quittant le port et à n'éteindre qu'à leur retour. Or la Convention COLREG autorise les navires de pêche à allumer uniquement leurs feux de navigation, sauf s'ils sont « en train de pêcher ».

Les projecteurs de travail utilisés sur le pont posent également un problème. En effet, leur intensité est telle qu'il est impossible de distinguer les feux de navigation (rouge, vert, etc.) du navire de pêche et les manœuvres éventuelles qu'il opère. Bien que ces projecteurs lui permettent d'être localisé de plus loin, ils compliquent la tâche des vigies des navires ou autres bateaux qui distinguent plus difficilement le cap du navire de pêche. Ces projecteurs peuvent prêter à confusion lorsqu'ils restent allumés alors qu'ils ne sont plus nécessaires.

Radar

Trop souvent, les membres d'équipage des navires de pêche et des navires marchands accordent une

confiance excessive au radar et oublient qu'il s'agit simplement d'une aide à la navigation. Les données recueillies par le radar ne sont pas nécessairement fiables à cent pour cent.

Bon usage du radar

Ne fondez aucune décision sur des informations insuffisantes. Un coup d'œil rapide à l'écran et des conjectures tirées de ce qui est visible à l'écran radar peuvent engendrer un sentiment de sécurité injustifié.

Vous devez être conscient des capacités et des limites de votre matériel. Utilisez les fonctions telles que les zones d'alarme et les alarmes de veille au maximum de leurs possibilités en vue de compléter les observations VISUELLES.

Utilisez un balayage longue portée et modifiez régulièrement la portée du radar afin d'être averti suffisamment à l'avance de l'approche de navires et de continuer à les surveiller jusqu'à ce qu'ils soient parés et clairs.

L'validade du radar (s'il en est équipé) peut vous prévenir de l'existence de risques d'abordage. S'il n'existe aucune modification dans le gisement de la cible radar, les navires risquent alors l'abordage et une manœuvre doit être opérée immédiatement en vue de l'éviter.

Radar de navire

Certains pêcheurs ont entendu parler des ordinateurs ARPA (aide de pointage radar automatique) qui sont reliés au radar sur les grands navires. Un des effets secondaires malheureux de l'augmentation du volume et de la précision de l'information sur les navires à fort tonnage est que les officiers de veille peuvent inconsciemment éprouver, à tort, un sentiment de sécurité et être convaincu de pouvoir se rapprocher sans risque d'autres navires au motif que l'ordinateur a conclu à la sûreté de la manœuvre.

Limites du radar

La technologie a enregistré de tels progrès que les radars sont devenus des aides fiables pour naviguer et éviter les abordages. Il convient toutefois de rappeler que le radar a ses limites qu'il est important de bien comprendre. Les radars ne sont pas « des yeux qui voient partout ».

L'affichage de l'écho radar dépend de quatre facteurs:

1. L'installation correcte de l'écran radar.
2. La position de l'antenne du radar du navire.
3. La cible. L'écho renvoyé par une cible dépend de quatre caractéristiques de cette cible :

Sa taille – Les cibles offrant une surface importante au signal radar sont décelées plus facilement et de plus loin. Les petites cibles, d'une surface et d'une hauteur limitées, risquent de n'être détectées au mieux qu'à une distance réduite du radar source.

Sa forme – Un objet lisse (par exemple, la coque d'un navire de pêche) renvoie un écho radar beaucoup moins net que celui d'un objet présentant des aspérités tel qu'un affleurement rocheux.

Sa composition – Les objets métalliques renvoient un meilleur écho que le bois. Les objets en fibre de verre ne reflètent pas les signaux du radar et n'apparaissent donc pas sur l'écran radar. Les petits bateaux, en particulier ceux qui sont fabriqués en bois et à l'aide de matériaux autres que du métal, peuvent être munis de plusieurs réflecteurs distincts (mâts métalliques, tangons, moteur et autres réflecteurs métalliques). Toutefois, aucun de ces réflecteurs n'a une surface assez grande pour renvoyer un écho constant. La proximité de gréements, de machines, etc. agissant comme réflecteurs peut également faire du navire une cible à réflecteurs multiples.

Son aspect – Une cible orientée dans un axe de 90 degrés par rapport à celui de la transmission du radar a davantage de chance de donner un retour radar qu'une cible orientée suivant un angle de 45 degrés ou dans l'axe.

4. Les conditions météorologiques au moment de l'utilisation du radar.

Les vagues provoquées par le vent constituent des cibles qui, lorsqu'elles sont réfléchies et perçues dans le champ du radar, provoquent un « effet de mer ». Cet écho parasite varie fortement en fonction de l'état de la mer. L'écho retour des averses (effet de pluie) peut également troubler l'image. Les petits navires courent davantage le risque d'être perdus de manière prolongée au milieu de l'effet de mer que les navires de fort tonnage.

La pluie, le brouillard, l'humidité et une température de l'air inférieure à celle de la mer réduisent la portée de détection.

N'oubliez pas que le radar n'est utile que si vous interprétez correctement les informations qu'il fournit – principe souvent négligé sur les navires de fort tonnage et les navires de pêche. Les personnes de quart doivent consulter fréquemment et systématiquement le radar afin de prendre connaissance des dernières informations en date.

Réflecteurs radar

Ce matériel peu coûteux peut faire une grande différence pour ce qui est du type de trace de l'écho radar

observable à l'écran. Lorsque l'écho radar est très net, la personne de quart peut utiliser efficacement le système ARPA qui « captera » l'écho et lui fournira des informations sur le cap, la vitesse et la distance au point de passage de l'autre navire (en fonction de son cap et de sa vitesse actuels). Toutefois, la précision des informations relatives au cap diminue proportionnellement à la vitesse de la cible.

Pour améliorer la détection de petites unités au moyen du radar, il est recommandé d'installer au minimum, le plus haut possible au-dessus de la ligne de flottaison :

- un réflecteur radar polyédrique en métal, « exposé à tous vents », ou
- un ensemble octaédrique de réflecteurs polyédriques.

Répondeurs radar

Les répondeurs radars sont des dispositifs qui, lorsqu'ils sont activés par le radar d'un autre navire, produisent une trace parfaitement visible sur l'écran radar de ce navire. L'usage de ces dispositifs est de plus en plus répandu et tant les armateurs que les capitaines de navires de pêche devraient envisager de les utiliser.

Fatigue

La fatigue peut être décrite comme une diminution des capacités physiques et/ou mentales résultant d'un effort physique ou émotif. Cet état peut entraver pratiquement toutes les capacités physiques, y compris la force, la rapidité, les réflexes, la coordination des mouvements et la prise de décisions.

Vous avez peut-être déjà entendu parler d'une personne souffrant de fatigue aiguë ou chronique.

La fatigue aiguë survient en quelques heures suite à une activité mentale ou physique excessive. Pour remédier à ce type de fatigue, il suffit de se reposer ou de dormir un certain nombre d'heures.

En revanche, la fatigue chronique s'installe lorsque les périodes normales de sommeil ou de repos ne vous permettent plus de récupérer et d'être à nouveau à la hauteur dans l'exercice de vos activités. La fatigue chronique est trompeuse et s'installe généralement sur une période caractérisée par un sommeil insuffisant ou de mauvaise qualité. Il faut également plus de temps pour se remettre d'une fatigue chronique.

Les personnes atteintes de fatigue chronique obtiennent toujours des résultats inférieurs à leurs meilleures performances mais, souvent, elles ne se rendent pas compte de cette baisse substantielle de rendement. Dans le pire des cas, une personne atteinte de fatigue chronique peut, sans le vouloir, s'assoupir un moment, sur son lieu de travail, en position assise ou debout. Elle tombe dans ce qu'il est convenu d'appeler un « micro-sommeil ».

La fatigue est un des principaux facteurs à l'origine de nombreux accidents maritimes, notamment d'abordages entre des navires marchands et des navires de pêche. Le sommeil est indispensable à l'organisme et son absence entraîne de la fatigue.

Lorsqu'ils sont en mer, les pêcheurs travaillent de longues heures d'affilée, menant une activité physique souvent éprouvante. La possibilité de dormir d'un profond sommeil peut être limitée, en particulier si le navire de pêche est loin d'un port pendant une période prolongée.

La fatigue n'est pas uniquement un facteur intervenant dans les cas d'abordage entre navires marchands et navires de pêche. Des études récentes conduites par l'Organisation internationale du travail (OIT) indiquent que la fatigue est à l'origine de nombreux accidents à bord des navires de pêche lors des activités menées au quotidien. Le fait d'atténuer la fatigue des membres d'équipage contribuerait énormément à renforcer la sûreté à bord des navires de pêche.

Lorsque vous êtes à bord d'un navire de pêche, évaluez à la fois l'effort que vous fournissez et votre état de fatigue. Soyez également attentif au reste de l'équipage, car certains de vos collègues peuvent parfaitement souffrir de fatigue sans s'en rendre compte. Être conscient de la fatigue et savoir comment la gérer sont deux éléments très importants pour les personnes de quart, indépendamment de la taille du navire.

Si vous êtes fatigué, le repos est le seul remède envisageable. Si vous êtes assigné à la veille et que vous vous sentez de la fatigue, prévenez le capitaine pour qu'il vous remplace ou, au moins, qu'il prenne des mesures afin d'éviter que cela ne devienne un problème par la suite. La situation est toujours plus compliquée lorsque le nombre de personnes à bord est limité, mais, dans tous les cas, tous les membres de l'équipage doivent gérer leur fatigue.

Matériel de sécurité

Ces dernières années, plusieurs navires de pêche opérant au large des côtes australiennes ont sombré, emportant par le fond tout leur matériel de sécurité. Dans plusieurs cas, l'équipage a survécu et a été secouru à l'issue d'opérations de recherche et de sauvetage de grande ampleur. Dans un cas, les deux membres d'équipage ont dérivé pendant 14 jours sur un radeau de sauvetage avant d'être secouru, pour la simple raison qu'ils n'avaient pas eu le temps de récupérer, dans le poste de timonerie, la radiobalise de localisation de sinistre (EPIRB) avant le naufrage de leur bateau. Malheureusement, dans certains accidents, l'équipage n'a pas pu être sauvé en dépit des opérations de recherche menées par les autorités. Dans un cas, où trois pêcheurs ont trouvé la mort, le navire a été récupéré et les deux radiobalises de localisation de

sinistre ont été retrouvées fixées à leur support, à l'intérieur de la timonerie. Dans plusieurs accidents mortels, les gilets de sauvetage ont également été retrouvés, rangés dans leur compartiment, dans la timonerie.

Il est recommandé de ranger vos gilets sauvetages, vos fusées de détresse, la radiobalise de localisation de sinistre et, éventuellement, votre émetteur-récepteur VHF dans un sac de survie qui peut être placé sur le pont de travail, ou à proximité, lorsque l'équipage vaque à ses occupations. Ainsi, le matériel de sécurité est à portée de main sur le pont, en cas d'urgence, et non à l'intérieur de la timonerie où vous ne parviendrez peut-être pas à le récupérer. Vous pouvez également emporter le sac de survie lorsque vous débarquez à quai ou le ranger sous clef dans la timonerie lorsque vous regagnez votre mouillage.

L'armateur ou le capitaine du navire de pêche envisagera éventuellement d'acheter une radiobalise de localisation de sinistre de 406 MHz. Ces dispositifs numériques flottent et, à condition d'être fixés correctement à leur support et libres d'obstruction, ils s'activent automatiquement et flottent à la surface de l'eau en cas de naufrage. Ces radiobalises sont un des meilleurs outils disponibles à l'heure actuelle car, la phase « recherche » n'ayant plus de raison d'être, les opérations de sauvetage peuvent débuter dans les meilleurs délais.

Vous devez toujours savoir ce que vous ferez si l'impensable se produit et que votre navire fait naufrage. Le matériel de sécurité ne vous sera d'aucune utilité s'il reste sur le navire en perdition et que vous vous retrouvez par-dessus bord à lutter pour votre survie.

Que se passe-t-il à bord du navire ?

Les navires opérant au large des côtes australiennes sont en général de grande taille et de manœuvre difficile. Ils ont un cercle de giration important et requièrent une distance considérable pour s'arrêter. Dans de nombreux cas, leur tirant d'eau complique également les manœuvres (en particulier sur les lignes de la grande barrière de corail). En outre, la passerelle d'un navire est située nettement au-dessus du niveau de la mer et, dans certaines conditions météorologiques et par gros temps, un petit navire de pêche peut être difficile à repérer. Cela vaut aussi bien pour l'observation oculaire que pour la détection radar.

Habituellement, une seule personne est de faction sur la passerelle de navigation pendant la journée, et deux pendant la nuit. Les équipages de navire de pêche ne doivent pas oublier qu'il leur arrive parfois d'être distraits et de ne pas exercer dans les règles la fonction qui leur a été assignée alors que l'observation revêt pourtant une importance capitale.

La veille passe de main à plusieurs reprises sur une période de 24 heures. De nombreux abordages se pro-

duisent lors des relèves de minuit et de quatre heures du matin. Si vous vous trouvez à proximité d'un navire à ces heures-là, n'oubliez pas que l'activité est plus intense sur la passerelle et qu'elle est susceptible de distraire les officiers de quart ainsi que ceux chargés de prendre la relève.

Un navire manœuvrant pour embarquer ou débarquer un pilote de port n'effectuera pas nécessairement les manœuvres auxquels s'attendent les membres d'équipage d'un navire de pêche. Le même principe s'applique aux navires qui entrent ou quittent un mouillage ou un port. Les équipages de navires de pêche doivent être particulièrement attentifs lorsqu'ils se trouvent à proximité de ces endroits et être prêts à manœuvrer en vue d'éviter un abordage ou une situation très rapprochée.

Si vous avez des doutes quant aux manœuvres du navire que vous observez, utilisez votre VHF afin d'établir le contact sur le canal 16 et demandez au capitaine quelles sont ses intentions. Il est toujours préférable de savoir comment évolue la situation plutôt que de se fonder sur des hypothèses erronées. Même si l'officier de quart ne répond pas, le fait d'entendre la transmission VHF est susceptible d'éveiller davantage son attention et de renforcer sa veille.

Conclusion

La plupart des gens considèrent que les accidents n'arrivent qu'aux autres. Toutefois, l'expérience a montré que les accidents de tout type pouvaient arriver à n'importe qui. Les personnes les plus chevronnées ont souvent les pires accidents.

Quelques minutes d'inattention lors d'une veille peuvent vous coûter la vie, à vous ou à vos amis, et se transformer en tragédie pour vos proches.

Le métier de pêcheur est dangereux. Une comparaison, à l'échelle mondiale, des données statistiques relatives aux décès dans la filière halieutique par rapport aux autres professions, indique que la pêche est un des métiers les plus dangereux qui soient. Chacun doit fournir un effort constant pour améliorer la sécurité et la santé de tous les pêcheurs.

Chaque pêcheur a la responsabilité de veiller à ce que son milieu de travail soit sûr. Enfin de compte, c'est aux hommes et aux femmes travaillant sur les navires de pêche de réfléchir à ce qu'ils peuvent faire pour s'assurer de rentrer au port en toute sécurité après chaque sortie en mer et de rejoindre leurs familles et leur proches.

La lecture attentive des points soulevés dans le présent bulletin sur la sécurité en mer aidera les pêcheurs à faire en sorte que leur milieu de travail soit beaucoup plus sûr.

■ Le Deadliest Catch et la formation à la sécurité en mer en Alaska

En 2006, le Bureau des statistiques du travail des États-Unis d'Amérique a classé la pêche commerciale au rang de « métier le plus dangereux » avec un taux annuel de mortalité de 141,7 pour 100 000 travailleurs. Ce taux est près de 75 pour cent plus élevé que pour les pilotes, les mécaniciens de bord (aviation) et les bûcherons, les autres emplois les plus dangereux dans ce pays. Sur l'ensemble des zones de pêche aux États-Unis d'Amérique, le détroit de Behring en Alaska reste l'endroit le plus dangereux et la pêche au crabe l'activité la plus périlleuse.

Depuis 2005, *Discovery Channel* diffuse sur le câble un documentaire consacré aux risques de la pêche. Intitulé *Deadliest Catch* (<<http://dsc.discovery.com/fansites/deadliestcatch/deadliestcatch.html>>), ce documentaire montre le travail de pêcheurs à bord de huit à dix navires spécialisés dans la pêche au crabe pendant deux des saisons de pêche les plus dangereuses, à savoir la saison du crabe géant au mois d'octobre et celle du crabe des neiges en janvier. Le documentaire, qui met l'accent sur les dangers de la pêche pour les membres d'équipage, a été diffusé pendant quatre saisons, et une saison 2009 est en cours de production. Les conditions météo et la nature de l'activité représentent probablement la majeure partie du danger de la pêche au crabe, mais le froid joue également un rôle. Dans les régions tropicales et subtropicales, un pêcheur peut survivre pendant des heures, voire des jours, s'il tombe par-dessus bord ou que son navire fait naufrage. Dans la mer de Behring, il ne peut rester dans l'eau que quelques minutes. Une organisation implantée en Alaska apprend aux marins à faire face à différentes situations d'urgence de manière à accroître leurs chances de survie dans les conditions extrêmes caractéristiques de cette zone géographique. Toutefois, cette formation s'applique tout aussi bien aux conditions que l'on retrouve partout dans le Pacifique et même dans les eaux tropicales plus chaudes.

L'*Alaska Marine Safety Education Association* (<<http://amsea.org/>>) a été fondée en Alaska en 1985 en vue de réduire les dommages corporels et les décès en milieu marin et dulçaquicole grâce à une éducation et une formation dispensées par un réseau d'instructeurs qualifiés. Depuis sa création, l'AMSEA a formé plus de 1 190 instructeurs qui, à leur tour, forment chaque année plus de 10 000 personnes, y compris des élèves,

des pêcheurs commerciaux, des plaisanciers et des agents de différentes organisations. À ce jour, l'AMSEA a formé plus de 110 000 personnes. Au fil du temps elle s'est spécialisée dans trois domaines clés : formation de formateurs, formation de marins professionnels, y compris de pêcheurs commerciaux, et formation de plaisanciers et de pêcheurs spécialisés dans l'activité vivrière. Une visite du site Web de l'organisation révèle l'ampleur de son engagement.

L'AMSEA ne dispense pas uniquement des cours, mais propose aussi des programmes sur la sécurité, des panneaux en location sur cette thématique, un magasin en ligne de livres et de DVD sur la sécurité, ainsi que des supports didactiques qui peuvent être téléchargés gratuitement. L'AMSEA nous a gracieusement autorisés à reproduire un de ses documents *Risk Assessment for Commercial Fishing Trips* (<http://amsea.org/documents/EmergInstr-DrillManual.pdf>), qui sera très utile aux pêcheurs, indépendamment de l'endroit où ils exercent leurs activités.

Consultez la liste de référence en matière d'évaluation des risques, faites des photocopies pour votre navire ou votre entreprise, ou dressez votre propre liste de référence en vous basant sur celle de l'AMSEA et remplissez-la avant chaque sortie en mer. Nous vous invitons vivement à visiter le site Web de l'AMSEA où vous trouverez d'autres documents intéressants, notamment la version récemment révisée du *Commercial Fishing Safety Digest* (<http://amsea.org/pdf/CommFishSafetyDigest-2008.pdf>) et le *Emergency Instruction and Drill Manual* (<http://amsea.org/documents/EmergInstr-DrillManual.pdf>).

Évaluation des risques des campagnes de pêche commerciale

Avant toute campagne de pêche commerciale, l'armateur ou le capitaine du navire peut remplir le formulaire d'évaluation ci-dessous en attribuant à chaque élément une valeur numérique de un (1) à cinq (5), cinq (5) représentant le risque maximum. L'évaluation est utilisée en vue de déterminer les éléments à haut risque. Ensuite, des mesures doivent être prises pour réduire les risques associés à ces différents éléments ainsi qu'à la campagne de pêche en général.

ÉLÉMENT	CRITÈRES D'ÉVALUATION	VALEUR DU RISQUE
FORMATION	Niveau de formation des équipages à la sécurité. Cours structurés/ Apprentissage sur le tas. Formation préalable. Exercices complets effectués tous les mois.	
EXPÉRIENCE DE L'ÉQUIPAGE	Expérience à l'actif de chacun des membres de l'équipage. Chaque membre possède-t-il des compétences et une expérience suffisantes de la pêche et des navires de pêche ? Âge et condition physique de l'équipage. Brevet du Service des garde-côtes des États-Unis d'Amérique ? Formation à la stabilité ? Certification des agents chargés des exercices.	
EXPÉRIENCE DU CAPITAINE	Le capitaine connaît-il bien ce type de pêche et de navire ?	
EMPLACEMENT	Où sont situées les zones de pêche ? Où se trouvent les secours si des garde-côtes et d'autres services sont appelés à intervenir ? Quels risques présentent les différents sites (courants, vents, passage de barres, distance de l'abri le plus proche en cas de gros temps) ?	
CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES	Le temps habituel pour la saison ou prévu par les services météorologiques présente-t-il des risques ? Quels seront les effets des conditions météorologiques sur la campagne de pêche ?	
EQUIPEMENT	Le navire et l'équipage disposent-ils du matériel de sécurité approprié tel que les radeaux de sauvetage, les combinaisons d'immersion, les radiobalises de localisation de sinistre, les dispositifs de flottaison individuels pour les travaux de pont, les alarmes incendie et autres dispositifs d'appoint ? Les engins sont-ils homologués ? Le navire porte-t-il l'autocollant indiquant qu'il a été contrôlé à quai dans le courant de l'année ?	
COMPLEXITÉ	Quelle est la complexité générale de la campagne de pêche ? Durée de la sortie en mer, fatigue de l'équipage, composition de l'équipage, variables compliquant la situation, étendue de la zone de pêche, restrictions économiques, concurrence, etc.	
COQUE/ENGIN	Intégrité de la coque, classification/contrôle récent, état général de la coque, des engins et des machines. Modifications récentes/poids affectant la stabilité ?	
	TOTAL :	

Un résultat situé entre sept (7) et douze (12) représente un risque faible, entre treize (13) et vingt-trois (23) un appel à la prudence, et entre vingt-quatre (24) et trente-cinq (35) un risque élevé. Utilisez une formule de calcul similaire si une importance accrue est accordée à certains éléments par rapport à d'autres. Déterminez les éléments ou les domaines exigeant une attention particulière. Pour réduire le risque global engendré par une catégorie à haut risque sur laquelle vous n'avez aucun contrôle, tachez de réduire les risques dans une autre catégorie que vous maîtrisez.

L'évaluation des risques susmentionnée n'entre pas en ligne de compte et le navire NE DOIT PAS QUITTER LE PORT dans les cas suivants :

1. Les prévisions météorologiques sont défavorables (tempête).
2. La coque présente des problèmes d'intégrité.
3. Le matériel de survie/sécurité est périmé, endommagé ou manquant.
4. Les générateurs et les machines ne peuvent fonctionner au maximum de leurs capacités.
5. Les réserves en carburant, en aliments et autres fournitures sont insuffisante





■ La Section développement et formation (pêche côtière) teste la nouvelle balise portative Argos pensée pour les petits bateaux de pêche

Implantée à Toulouse (France), la société Collecte Localisation Satellites (http://www.cls.fr/welcome_en.html), CLS, exploite et administre le système mondial Argos de poursuite et de collecte de données. Depuis sa création en 1986, la société CLS participe activement au suivi des bouées dérivantes et fixes, à l'exploitation des systèmes de suivi des navires par satellite (VMS), aux travaux océanographiques et de modélisation par satellite, à la localisation de la faune marine et à la détection des navires de pêche qui pratiquent la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Plus récemment, la société a mis au point une balise portative et rechargeable par l'utilisateur, pensée spécifiquement pour les petits bateaux de pêche artisanale.

La balise VMS Argos portative et rechargeable (voir brochure ci-dessous) a été conçue spécialement pour la localisation des petits bateaux de pêche dépourvus d'alimentation électrique à bord ou équipés d'une alimentation insuffisante. La balise s'adapte à tout type de bateau, de la pirogue à balancier au palangrier de petite ou moyenne taille. La période d'acquisition des données GPS est entièrement programmable (enregistrement de la position toutes les deux heures, toutes les heures ou toutes les trente minutes, par exemple). Ces positions GPS sont ensuite stockées dans la balise et transmises au système Argos. Les périodes de transmission vers le système Argos (quatre heures de transmission, quatre heures sans transmission par exemple) sont également programmables et on peut ainsi obtenir 24 positions GPS par jour si l'enregistrement se fait toutes les heures avec une autonomie de batterie de plus de trois semaines avant la recharge.

La balise est aussi simple à installer qu'à utiliser, étant donné qu'elle ne présente que deux boutons et une diode électroluminescente qui indique l'état de fonctionnement de la balise. L'installation à bord d'un bateau de pêche se fait sans outil et prend moins de dix minutes grâce au support qui l'accompagne. Il peut être

fixé à un endroit adéquat du bateau de pêche à l'aide d'un câble. Le support permet d'enlever la balise (en la déclipant du support) du bateau de pêche lorsqu'il est au port.

L'un des meilleurs attributs de la balise est qu'elle peut transmettre un message de demande d'assistance en plus des positions VMS normales. Lorsque le message est activé, la balise émet en continu vers le système Argos et l'intervalle d'enregistrement des positions GPS est réduit à 15 minutes, quelle que soit la configuration choisie au départ. Les appels à l'aide sont adressés au service des pêches ou entreprise de pêche du pays où le bateau opère afin de permettre l'envoi rapide de secours. Étanche et insubmersible, la balise peut être rapidement décrochée par les pêcheurs s'ils doivent quitter le bateau ou s'il coule.

Début 2008, la société CLS s'est mise en contact avec la Section développement et formation (pêche côtière) pour solliciter son aide en vue de tester ce nouvel appareil sur le terrain. Nous avons immédiatement accepté et les essais ont commencé peu après l'arrivée de deux nouvelles balises Argos. La première série d'essais a eu lieu au siège de la CPS. Nous avons testé les fonctions générales et techniques de la balise, notamment la facilité d'emploi, la fréquence d'émission et le temps de traitement des données satellite en mode nominal et en mode assistance, à terre et en mer. Très impressionnée par les résultats obtenus, la Section a fait l'acquisition de deux balises que les chargés du développement de la pêche envisagent d'utiliser au cours de toutes leurs activités sur le terrain. Lors des essais réalisés en 2008, la balise a été embarquée sur un palangrier local au large de Rarotonga (Îles Cook). La carte générée par cet essai est reproduite à la figure 1.

Si vous souhaitez obtenir un exemplaire du rapport complet de l'évaluation technique de la balise Argos, veuillez prendre contact avec la Section développement et formation (pêche côtière) de la CPS.

Pour plus d'information, veuillez contacter:
Mr Guan Oon
Australie et Pacifique Sud
Technologies satellitaires de l'information
Suite 706, 1 Queens Road
Melbourne, VIC 3004
Australie
Tél. : +61 (0)3 9863 9650
Télécopieur : +61 (0)3 9863 9675
Courriel : guan@clsargos.com.au

ÉMETTEUR MAR-GE/T

Balise MAR-GE/T -G

La balise MAR-GE/T Argos-GPS a été spécialement conçue pour surveiller les bateaux de pêche traditionnelle. Elle transmet des rapports de position deux fois par jour et intègre un enregistreur de positions GPS. La balise MAR-GE/T fournit également une aide aux secours transmettant automatiquement à votre base terrestre une position à intervalles réguliers en cas de demande d'assistance.

La balise MAR-GE/T est robuste et facile à installer. Autonome, rechargeable, sa maintenance est simple.

Performances

- Couverture mondiale
- Autonome et rechargeable : jusqu'à 30 jours en mode normal et jusqu'à 5 jours en mode assistance
- Bouton d'assistance protégé pour éviter les fausses manipulations
- Témoin lumineux pour les différents états de fonctionnement
- Positions GPS avec une précision de 100 mètres
- Double positionnement avec le système satellite Argos
- Boîtier robuste conçu pour l'environnement marin
- Balise insubmersible

Caractéristiques techniques*

Dimension	Diamètre = 134 mm, Hauteur = 280 mm
Poids	1 kg (TBC)
Température	Fonctionnement : de -20 °C à + 50 °C Stockage : de -25 °C à + 70 °C
Étanchéité	IP67 (submersible sous 1 m de profondeur)
Puissance	Batterie rechargeable (autonome jusqu'à 30 jours d'utilisation en mode normal, jusqu'à 5 jours en mode assistance)
Puissance d'émission	32 dBm (1,5 W)
Fréquence d'émission	401,650 MHz ± 30 kHz
Émetteur Argos	Certifié par le CNES
Message Argos	Longueur 224 bits, émis toutes les 140 secondes nominales
Récepteur GPS	Récepteur Fastrax iTrax03 12 canaux

Caractéristique d'assistance

En cas d'urgence, l'équipage peut envoyer une demande d'assistance aux autorités désignées. La balise comprend :

- Un bouton sécurisé d'assistance
- Un témoin lumineux indiquant les différents états de la balise (mode nominal, mode d'assistance ou à mettre en charge) ;
- Une autonomie de 5 jours lorsqu'elle envoie une position GPS toutes les 15 minutes ;
- La balise peut émettre même depuis la mer à condition que son antenne soit hors de l'eau.

Fonctionnalités

- Intervalle des positions GPS: positions GPS acquises à la fréquence d'une à 24 positions par jour ;
- Cap et vitesse GPS : transmission de la vitesse et du cap pour toutes les localisations ;
- Transmission des messages de maintenance : niveau de la batterie, indications sur la dernière assistance déclenchée, état de la constellation GPS;
- Sauvegarde des positions : toutes les positions GPS transmises sont sauvegardées pendant six mois pour un intervalle prédéfini d'acquisition de 60 minutes.



*Les caractéristiques techniques sont susceptibles d'évoluer sans notification préalable



Poursuite Argos du navire de pêche Gold Country 08/09/08

■ Une RLS inspirée de faits réels

La balise iPRO de la société ACR est équipée d'un écran numérique d'un double GPS

Par Michael Crowley

Lorsqu'ils racontent leur histoire, les rescapés de naufrage disent souvent s'être inquiétés de l'état de marche de leur radiobalise de détresse (RLS). Ils ne connaissent pas la durée de vie de la batterie, ou l'état de fonctionnement de la balise, ou parfois se cramponnent à l'antenne, une fois qu'ils sont dans l'eau, et ne la lâchent plus jusqu'à l'arrivée des secours (ce qui explique probablement pourquoi les garde-côtes ont tant de mal à les localiser.)

ACR Electronics a longuement écouté ces récits de naufragés. « Nous avons entendu ces perles de sagesse à de nombreuses reprises et avons pensé que nous pourrions mettre au point un système d'affichage sur la radiobalise, qui permettrait à l'utilisateur de se sentir à l'aise avec l'appareil, » déclare Chris Wahler, représentant d'ACR.

Le modèle de radiobalise GlobalFix iPro, équipé d'un écran d'affichage numérique, est le fruit de cette réflexion. Chris Wahler précise qu'aucune autre balise ne possède d'écran.

Le modèle iPro propose une série de messages d'instruction. Ainsi, si vous vous cramponnez à l'antenne de la radiobalise une fois dans l'eau, un message vous avertira : Ne pas se tenir à l'antenne.

Si vous vous trouvez dans un canot de sauvetage couvert et que le signal GPS ne peut être émis en dehors du canot, l'écran indiquera : Visibilité GPS faible. Obtenir vue dégagée du ciel.

L'écran peut afficher votre latitude et votre longitude. Ainsi, si vous disposez d'une radio VHF portative et

entrez en communication avec un autre bateau, vous pourrez donner votre position.

Autre innovation de la balise iPro, précise M. Wahler, elle est équipée d'une technologie GPS double : un GPS externe et un GPS interne, caractéristique unique sur le marché.

L'avantage de cette fonctionnalité est que lorsque la balise iPro se connecte à un GPS externe, la position du bateau est déjà sauvegardée dans la balise avant son activation. La position est émise avec le premier message de détresse. Sans cette fonction, il faut plusieurs minutes pour que la balise acquière la position du bateau à l'aide du simple GPS interne.

D'après M. Wahler, cette technologie double permet « une période de notification plus courte entre la réception du message de détresse et la localisation de l'incident. Cela permet aussi de cibler les recherches sur une zone réduite. »

M. Wahler rappelle aux acheteurs de RLS qu'ils doivent la faire enregistrer auprès des autorités concernées. « Une balise non enregistrée retarde le début des opérations de sauvetage, » ajoute-t-il.

Le prix de vente au détail recommandé pour la balise GlobalFix iPro d'ACR Electronics est de 1 540 dollars pour le modèle de catégorie 1 (avec dispositif automatique de largage hydrostatique) et de 1 300 dollars pour le modèle de catégorie 2 (largage manuel). S'adresser à ACR Electronics, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312 ; tél. : +800 432-0227 ; www.acrelectronics.com.



L'écran de la RLS iPro affiche la position et des messages d'instruction sur le fonctionnement de la balise

CANOTS DE SAUVETAGE ET DISPOSITIFS DE LARGAGE

Le présent bulletin sur la sécurité en mer s'adresse aux :

- entreprises de gestion de la sécurité des navires
- experts navire
- inspecteurs de la sécurité maritime
- armateurs et exploitants
- capitaines et membres d'équipage
- stations d'entretien des canots de sauvetage

Avoir la vie sauve grâce à un canot de sauvetage

Le vent souffle à 40 nœuds, il pleut et il fait nuit. Votre navire est en train de couler et vous devez quitter le navire. Votre canot de sauvetage représente vos meilleures chances de survie dans une mer glacée.

Si le navire chavire, le canot de sauvetage peut-il se déployer ? Assurez-vous que :

- le dispositif de largage hydrostatique est bien raccordé
- la mise à l'eau du radeau de sauvetage n'est pas bloquée par des saisines ou gréement du navire ou par un couvercle

Radeaux de sauvetage : problèmes courants

À bord d'un navire, assurez-vous que :

- le radeau de sauvetage n'est PAS entreposé dans un endroit où le gréement peut entraver sa mise à l'eau
- le radeau de sauvetage n'est PAS entreposé dans un berceau si étroit qu'il bloquerait le radeau en cas d'urgence
- le radeau de sauvetage est libre de tout couvercle qui pourrait l'empêcher de se gonfler
- des engins ne sont PAS entreposés autour du radeau de sauvetage, ce qui rend difficile la manipulation manuelle et réduit les chances de mise à l'eau du radeau
- le radeau de sauvetage EST facile d'accès s'il est entreposé dans un endroit compliqué, comme le toit de la timonerie.

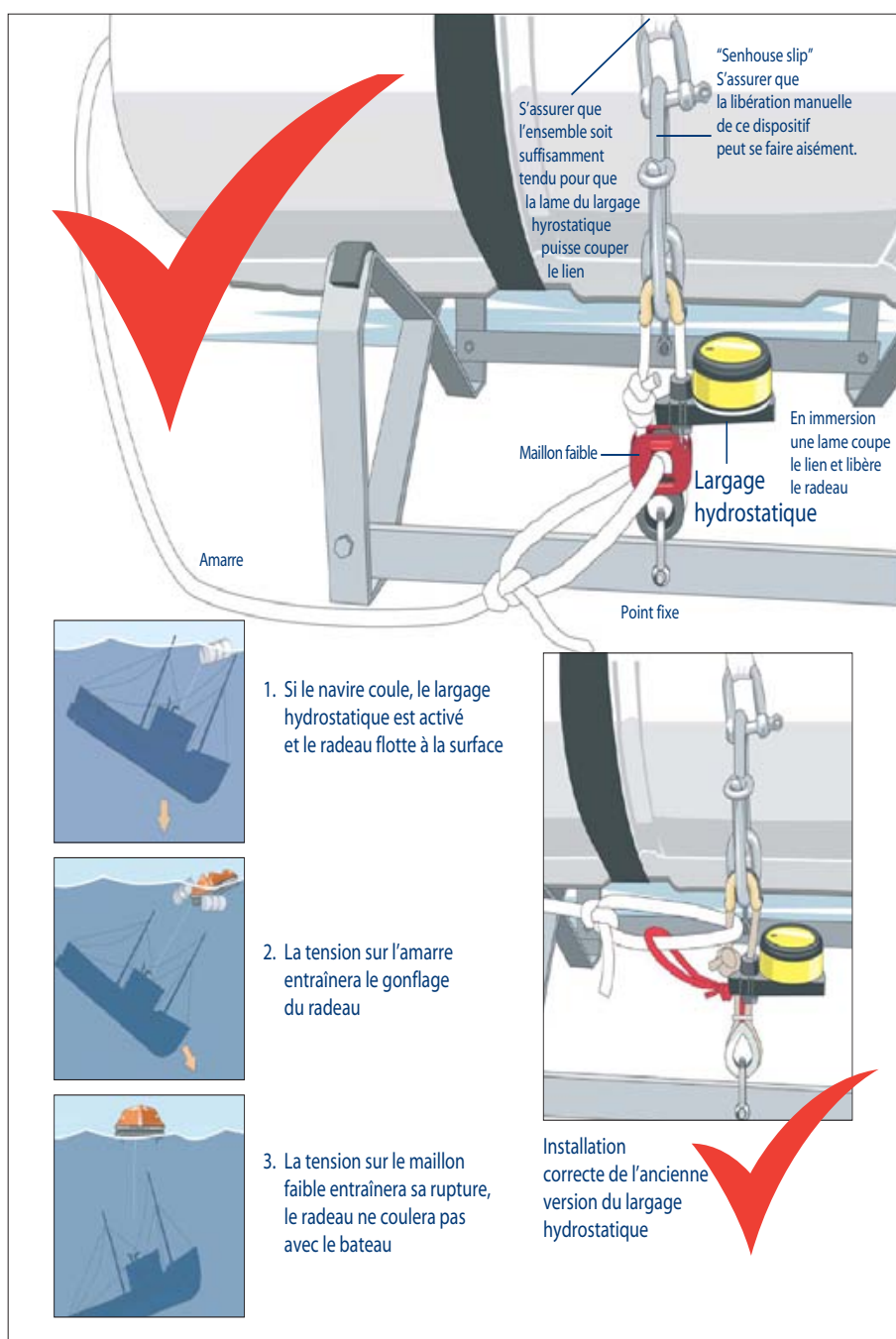
Radeaux de sauvetage largués manuellement

Le dispositif de largage manuel d'un radeau de sauvetage sera plus souvent utilisé en situation d'urgence, avant le déclenchement du dispositif de largage hydrostatique.

Problèmes courants

- Le dispositif manuel est difficile à manipuler faute de maintenance du radeau ou en raison de pièces grippées.
- Il est difficile d'affaler le radeau sur le flanc du navire à cause des garde-corps ou du gréement.

Exemple de dispositif de largage hydrostatique correctement installé



Radeaux de sauvetage largués automatiquement et dispositif de largage hydrostatique

Dans la méthode de mise à l'eau par dégagement libre, le radeau de sauvetage est largué automatiquement lorsque le navire coule et est prêt à l'emploi. Le dégagement libre est assuré soit par un dispositif de largage hydrostatique soit par un autre moyen. Quel que soit le dispositif prévu, lorsque le navire chavire si vite qu'il est impossible de larguer le radeau manuellement, le dispositif de surnage libre est peut-être votre seule chance de survie.

Veuillez consulter les figures à la fin du présent bulletin pour voir comment installer correctement un dispositif de largage hydrostatique.

Problèmes courants

- La bosse est attachée au navire, mais pas la ligne de rupture. Le radeau se gonfle, mais coule avec le bateau.
- Le dispositif jetable de largage hydrostatique est périmé et ne fonctionne pas.
- Le dispositif réutilisable de largage hydrostatique n'a pas été révisé et ne fonctionne pas.
- La date d'expiration n'est pas indiquée sur le dispositif au moment de son remplacement et il est donc impossible de savoir quand le remplacer à nouveau.

Conclusion

Lorsque le bateau chavire et/ou coule, c'est le radeau de sauvetage qui offre les meilleures de survie.

Il est important de s'assurer que :

- chaque membre d'équipage est formé et sait comment entretenir et mettre à l'eau un radeau de sauvetage.
- le radeau de sauvetage est facile d'accès pour le cas où il devrait être largué manuellement.
- le radeau de sauvetage est entreposé dans une zone dégagée de tout gréement et dans un berceau adéquat pour permettre le largage.
- sur les radeaux de sauvetage à dégagement libre, on peut lire les dates de révision et d'expiration du dispositif de largage hydrostatique.

Recommandations /actions

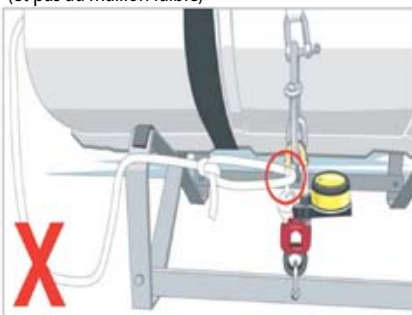
- Lors des vérifications de maintenance, assurez-vous que votre radeau de sauvetage et ses attaches sont conformes aux conseils donnés dans le présent bulletin.
- La procédure à suivre pour attacher chacun de vos radeaux de sauvetage et pour en prendre soin devrait figurer dans votre manuel de gestion de la sécurité du navire.

Informations complémentaires

Pour tout complément d'information, s'adresser à :
Nautical Analyst,
Maritime New Zealand
Téléphone : +04 494 1209
Télécopieur : +04 494 1263
Courriel : nautical.analyst@maritimenz.govt.nz

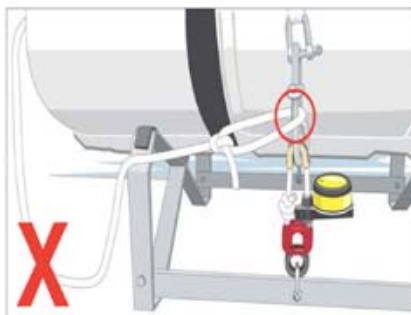
Mauvaise installation du système de largage hydrostatatique

Amarre fixée au système de largage hydrostatatique
(et pas au maillon faible)



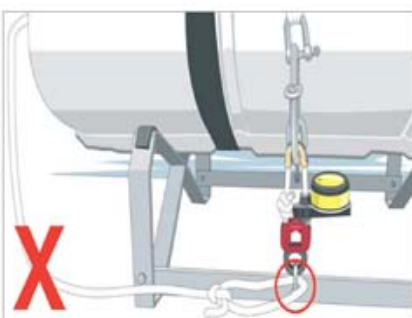
1. Le système de largage hydrostatatique sera activé
2. Le radeau sera largué mais ne se gonflera pas et coulera avec le navire

Amarre fixée au "senhouse slip"



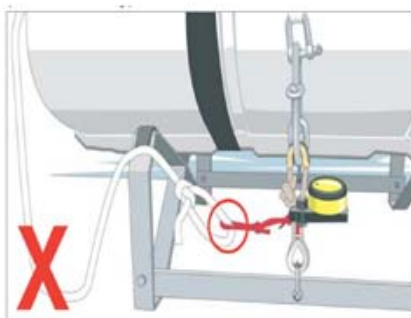
1. Le système de largage hydrostatatique sera activé
2. Le radeau sera largué et se gonflera éventuellement
3. Parce que l'amarre est fixée au "senhouse slip", le radeau NE POURRA PAS flotter vers la surface et il coulera avec le navire

Amarre fixée au point fixe



1. Le système de largage hydrostatatique sera activé
2. Le radeau sera largué et se gonflera éventuellement
3. Parce que l'amarre est attachée au point fixe le radeau NE POURRA PAS flotter vers la surface et il coulera avec le navire, même s'il est aussi fixé au maillon faible

Amarre fixée uniquement au maillon faible
(ancienne version seulement)



1. Le système de largage hydrostatatique sera activé, mais :
2. Si le radeau est jeté par dessus bord en urgence (ou part à la dérive), il peut être perdu

Diagrammes fournis par la Royal National Lifeboat Institution (RNLI) du Royaume Uni



■ Consultation d'expert de la FAO sur les meilleures pratiques en matière de sécurité en mer

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a organisé la Consultation d'experts sur les meilleures pratiques en matière de sécurité en mer dans le secteur des pêches (10-13 novembre 2008), en réponse à une recommandation formulée lors de la vingt-septième session du Comité des pêches de la FAO (COFI), tenue en mars 2007. De nombreux membres se sont dits préoccupés de la sécurité en mer à bord des bateaux de pêche, notamment des bateaux pratiquant la pêche artisanale. La FAO a été instamment priée de poursuivre sa collaboration avec l'OMI, et il a été suggéré que la FAO établisse des directives sur les pratiques optimales en matière de sécurité en mer, et que le COFI envisage d'élaborer un Plan d'action international à ce sujet.

Neuf experts étaient invités à participer à la Consultation, ainsi que quatre spécialistes. Le Conseiller de la CPS en développement et formation (pêche côtière) faisait partie de cette dernière catégorie, ainsi que Yugraj Yadava (Directeur du Programme de la baie du Bengale), Brandt Wagner (Spécialiste des affaires maritimes, OIT) et Hiroyuki Yamada (Section technologie marine, OMI). Les experts participaient en leur nom propre et venaient de nombreux pays – Islande, Japon, Oman, Philippines, Afrique du Sud, Suède, Canada et Venezuela, notamment. La plupart d'entre eux connaissaient bien les questions de sûreté maritime et quelques-uns avaient une expérience de la sécurité à bord de bateaux de pêche. Le Secrétariat technique de la FAO était composé de Jeremy Turner (Chef du Service de la technologie des pêches de la FAO) et d'Ari Gudmundsson (Spécialiste des industries de la pêche – Navires, Service de la technologie des pêches).

Parmi les résultats attendus de la Consultation figuraient i) un rapport contenant un projet de directives sur les pratiques optimales en matière de sécurité en mer dans le secteur des pêches, ainsi que des recommandations concernant leur champ d'application, les besoins particuliers des pays en développement, des considérations particulières et des buts ; et ii) l'identification des prochaines étapes à franchir après la Consultation d'experts.

Les participants ont été informés que le projet résultant de la Consultation serait élaboré par la FAO, avec des contributions des participants aux Directives sur les meilleures pratiques en matière de sécurité en mer dans le secteur des pêches. Ces directives seront publiées dans la série des Directives techniques de la FAO pour une pêche responsable, un sous-ensemble du Code de conduite pour une pêche responsable.

Les Directives ont pour principal objectif d'améliorer la santé et la sécurité des personnes travaillant dans le

secteur des pêches, grâce à l'élaboration de stratégies nationales, qui pourraient prendre la forme de directives faciles à comprendre. Il a été convenu que celles-ci devraient adopter une approche globale, afin de s'assurer que tous les facteurs influant sur la sécurité sont abordés, et qu'une priorité élevée devrait aller à la sensibilisation aux questions de sécurité.

Les participants à la Consultation sont convenus de fonder l'élaboration des Directives sur les meilleures pratiques sur une série de quatre « piliers » associés. Trois niveaux d'orientation seraient prévus au titre de chacun de ces piliers : un premier niveau, à l'échelon politique, étayé par un second niveau qui définirait des procédures détaillées et des listes de contrôle, et un troisième niveau qui fournirait des instructions de travail détaillées, des études de cas et des documents de référence. Pendant les quatre jours de la réunion, les experts et les spécialistes ont édifié la structure suivante :

Le premier pilier consiste dans une évaluation préliminaire des questions de sécurité, par collecte et analyse des accidents survenus dans le secteur de la pêche, afin de cerner les informations nécessaires permettant de comprendre les problèmes et les conditions dans lesquelles ils se posent. En outre, les résultats de l'analyse constitueront des points de départ pour les équipes de suivi et d'évaluation.

Le deuxième pilier consistera dans un inventaire ou une enquête de référence, permettant d'avoir une idée exhaustive de tous les aspects du secteur de la pêche d'un pays, en particulier les ressources humaines employées dans ce secteur, ainsi que des ressources aquatiques, des techniques et des services de soutien. Cet inventaire sera utile pour attirer l'attention sur la diversité des activités, allant de la pêche vivrière aux flottilles industrielles.

Le troisième pilier prévoit l'analyse détaillée des informations recueillies au titre des piliers 1 et 2, afin de cerner les problèmes de sécurité et leurs causes. À partir des résultats, on mettra au point des solutions et des dispositions visant à atténuer les problèmes, ainsi que des stratégies de prévention.

Le quatrième pilier sera axé sur la mise en œuvre et la promotion de la stratégie et indiquera la manière d'assurer la promotion, de gérer et d'influer sur le changement, et d'évaluer les progrès accomplis.

Les participants à la Consultation ont souligné que, en tant que principes directeurs, les Directives devaient tenir compte de la nécessité d'adopter une approche participative, fondée sur la consultation des

parties prenantes et la création d'une large structure d'autonomisation, permettant aux bénéficiaires ultimes – les pêcheurs et leurs familles – de s'approprier le processus. Il a en outre été souligné que les Directives devaient reconnaître la nécessité d'une coopération, à l'échelon régional et sous-régional, visant à promouvoir la sécurité en mer, en particulier celle des artisans pêcheurs. Les participants ont par ailleurs observé que, malgré le caractère mondial des directives, celles-ci ne devaient pas entraver l'action aux échelons national et local. Les experts ont reconnu que l'un des moyens d'y parvenir était de faire en sorte que toutes les parties prenantes aient une vision claire et commune des objectifs. Il a été en outre remarqué que, pour garantir l'efficacité de l'approche participative, il fallait que le langage adopté dans les directives soit simple, non bureaucratique, et que le document soit lui-même convivial, compte tenu du public visé relativement large et de l'application des directives aux échelons national et local. Ils ont noté que les directives seraient particulièrement utiles aux personnes ou groupes qui plaideraient en faveur de l'amélioration de la sécurité dans le secteur des pêches.

Le cadre juridique relatif à la sécurité à bord de bateaux de pêche devrait être révisé selon des méthodes participatives (afin que toutes les parties prenantes, gouvernementales ou non, intéressées ou concernées par des décisions en la matière, soient consultées) et interdisciplinaires (des juristes et des experts techniques devraient participer à la révision en apportant leurs compétences). Les recommandations visant à améliorer la législation en matière de sécurité à bord de bateaux de pêche doivent impérativement être souples et, dans une certaine mesure, générales, de manière à pouvoir être appliquées par des pays dotés de cadres et de traditions juridiques différents. Il faudra prêter une attention particulière à l'élaboration et à la mise en œuvre de dispositions juridiques appropriées et applicables aux petits bateaux, notamment en ce qui concerne l'équipement de sécurité embarqué et la formation requise. Par conséquent, une loi type ne serait peut-être pas l'instrument idéal. On pourrait au contraire établir des éléments de législation solide sur la sécurité à bord de bateaux de pêche, et formuler certaines options pour les inclure dans un cadre juridique particulier, afin d'orienter les pays. Outre son rôle contraignant, la législation pourrait être un outil important permettant de prendre des mesures d'incitation, de régler les problèmes de formation et d'éducation, et de jeter les fondements d'une coopération permanente entre institutions.

Après avoir débattu le projet intitulé « Étude internationale sur les régimes de gestion de la pêche commerciale et leurs répercussions sur la sécurité : synthèse d'études de cas », les participants à la consultation se sont intéressés aux relations entre gestion halieutique et sécurité en mer. Le document de synthèse, qui décrit une étude mondiale récemment conduite par la FAO et l'Institut national pour l'hygiène et la sécurité professionnelle (NIOSH) des États-Unis d'Amérique,

conclut que les gestionnaires des pêches devraient reconnaître que leurs décisions en matière de gestion des ressources halieutiques ont des effets indirects et directs sur la sécurité des activités de pêche et qu'ils devraient considérer que la sécurité constitue bel et bien un objectif de gestion. Les participants ont examiné les recommandations formulées dans le document de synthèse et noté le grand intérêt de certaines observations qu'il contient. Ces recommandations seront modifiées en fonction des débats afin de traiter les questions suivantes :

- toute décision prise par les gestionnaires des ressources halieutiques a des répercussions sur la sécurité des pêcheurs ;
- le titre du chapitre concernant les recommandations sera modifié comme suit : « Recommandations pour aller de l'avant », puisque ce chapitre contiendra des conseils aux gestionnaires des ressources halieutiques mais aussi aux professionnels de la sécurité et à d'autres personnes ;
- il sera fait référence à la promotion de la sécurité des pêcheurs dans le cadre de l'approche écosystémique des pêches ; et
- le rapport recommandera aux gestionnaires des pêches et aux professionnels de la sécurité de travailler main dans la main pour parvenir conjointement à une meilleure compréhension des questions d'intérêt mutuel.

Les participants à la Consultation d'experts ont examiné les besoins éventuels des pays en développement, afin de mettre en œuvre des directives sur les pratiques optimales dans le secteur des pêches. Ils ont reconnu que nombre de pays en développement ont des besoins particuliers qui vont bien au-delà de la simple traduction des meilleures pratiques dans la langue nationale, et que ce serait certainement le cas au sein des secteurs de la pêche artisanale et de la petite pêche. Ils ont prévu qu'une assistance pourrait être nécessaire pour lever les obstacles à l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique de la sécurité, et pour promouvoir la participation à des activités régionales et sous-régionales relatives à la sécurité en mer. Ils ont aussi dressé la liste de problèmes qui pourraient se poser : nécessité d'une assistance technique et juridique, collecte et analyse des données, renforcement des capacités, coopération scientifique et formation de formateurs et de vulgarisateurs. Il a en outre été noté qu'il conviendrait de faire la lumière sur l'ampleur de l'assistance à fournir, au travers, par exemple, de programmes de coopération technique et d'une coopération régionale. Les participants ont considéré qu'il faut accorder une attention particulière à la disponibilité et au coût d'équipements de sécurité et de service, tout en notant que ces critères pourraient influencer sur la promulgation de règlements.

Les participants ont conclu leurs travaux en dressant la liste des prochaines étapes à franchir en vue de l'élaboration de Directives de la FAO sur les pratiques optimales en matière de sécurité en mer dans le secteur

des pêches. Cinq recommandations ont été formulées à cet effet :

1. Les participants à la Consultation d'experts, prenant acte de la recommandation figurant dans le rapport de la vingt-septième session du Comité des pêches, selon laquelle « ... la FAO devrait élaborer des directives sur les pratiques optimales en matière de sécurité en mer », ont recommandé au Secrétariat de la FAO de procéder à leur rédaction sur la base du plan et des orientations générales arrêtées par la Consultation. Les experts ont exprimé leur volonté de participer à ce travail, soit en rédigeant soit en révisant des projets de textes. Les participants ont pris note des avantages qu'il y a à exploiter les compétences détenues par les Secrétariats généraux de l'OIT et de l'OMI, et recommandé à la FAO de s'efforcer d'assurer la cohérence avec les instruments, codes et orientations de l'OMI et de l'OIT, (y compris les publications conjointes de la FAO, de l'OIT et de l'OMI) et leur intégration dans le travail permanent de l'OMI et de l'OIT dans ce domaine.
2. Les participants ont noté avec intérêt la qualité des conclusions des récents ateliers régionaux de la FAO sur la sécurité en mer et proposé que les directives en tiennent compte.
3. Après avoir débattu en détail du projet intitulé « Étude internationale sur les régimes de gestion de la pêche et leurs répercussions sur la sécurité de la pêche : synthèse d'études de cas », les participants à

la Consultation d'expert ont recommandé à la FAO de transmettre gratuitement les modèles utilisés pour les études de cas aux pays souhaitant s'en servir pour analyser leurs propres secteurs des pêches. Ils ont souscrit à la principale conclusion du rapport selon laquelle les décisions des gestionnaires des pêches ont des effets indirects et directs sur la sécurité, et recommandé à la FAO de mener des recherches complémentaires sur les répercussions de la gestion des pêches sur la sécurité, afin d'élaborer des outils de formation permettant aux gestionnaires des pêches et aux professionnels de la sécurité de parvenir conjointement à une meilleure compréhension des questions d'intérêt mutuel.

4. Compte tenu des aspects socioéconomiques et environnementaux de la sécurité en mer, les participants ont recommandé à la FAO et aux organisations régionales de gestion des pêches de promouvoir la sécurité en mer dans le cadre de l'approche écosystémique des pêches.
5. Les experts, reconnaissant que les directives ne sont nullement contraignantes, ont étudié les moyens de s'assurer qu'elles conduisent à l'élaboration de stratégies nationales dans le domaine de la sécurité de la pêche. Afin de conférer aux directives une plus grande autorité, les participants ont vivement recommandé d'élaborer un Plan d'action international sur la sécurité dans le secteur des pêches, dont les directives seraient partie intégrante.

■ Sécurité de la pêche

La prochaine étape : un plan d'action international sur la sûreté des bateaux de pêche et la sécurité des pêcheurs

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a estimé que la flotte mondiale de pêche est constituée actuellement d'environ 1,3 million de navires pontés et 2,7 millions de navires non pontés. Près de 86 pour cent des navires pontés opèrent en Asie. On dispose de peu d'informations sur les navires non pontés et non motorisés, mais on estime que l'Asie en compte 83 pour cent. Alors que pratiquement tous les navires pontés sont mécanisés, un tiers seulement des navires de pêche non pontés sont équipés d'un moteur, généralement un moteur hors-bord. Les deux autres tiers sont des embarcations traditionnelles de types divers, propulsées à la voile et aux avirons.

Les statistiques disponibles sur l'emploi dans le secteur de la pêche sont rares, incomplètes et de médiocre qualité. En 2004, selon les dossiers de la FAO, l'emploi dans les secteurs de la pêche de capture primaire et de

l'aquaculture, était estimé concerner environ 41 millions de personnes exerçant des activités liées à la pêche, employées à plein temps, à temps partiel, ou travaillant de manière occasionnelle. La grande majorité de ces personnes sont employées dans des pays en développement, principalement en Asie. En 2004, le nombre de pêcheurs représentait les trois quarts du nombre total de personnes employées dans le secteur de la pêche, soit 30 millions de personnes environ, dont 16 millions travaillant à plein temps dans le secteur marin. Environ 98 pour cent des pêcheurs travaillent à bord de navires de pêche de moins de 24 mètres de longueur, et près des deux tiers sur des navires de moins de 12 mètres, pontés ou non pontés.

La pêche en mer est probablement le métier le plus dangereux du monde, avec 24 000 décès par an dans le secteur de la pêche de capture, selon les estimations

1. Atelier régional BOBP/FAO sur la sécurité en mer des pêcheurs artisanaux, tenu à Chennai, Inde, octobre 2001;
Projet régional TCP/RLA/0069 de la FAO dans la région Caraïbes, 2000-2001;
Consultation régionale FAO/CPS d'experts sur la sécurité en mer des petits bateaux de pêche, tenue à Suva, Îles Fidji, février 2004;
Atelier régional FAO/SWIOFC sur la sécurité en mer de la pêche aux petits métiers dans le sud-ouest de l'océan Indien, Moroni, Comores, décembre 2006;
Atelier régional de la FAO sur la sécurité en mer dans la pêche artisanale en Amérique latine et dans les Caraïbes, tenu à Paita, Pérou, juillet 2007

de l'Organisation internationale du travail (OIT). Les familles des pêcheurs subissent les conséquences de la perte de ces vies humaines. Dans nombre de pays en développement, ces conséquences peuvent être dramatiques : les veuves ont souvent un statut social inférieur ; il n'existe pas de régime de protection sociale qui viendrait en aide aux familles. En outre, faute d'autres moyens de subsistance, la veuve et les orphelins peuvent plonger dans la misère.

La sûreté des navires de pêche et la sécurité des pêcheurs recouvrent plusieurs éléments associés tels que : conception, construction et équipement des bateaux. Or, sous l'effet de pressions sociales et économiques, mais aussi de la surcapacité et de la surpêche des ressources côtières, les efforts consentis pour améliorer la sécurité en mer n'ont guère été couronnés de succès. En outre, les problèmes de sécurité à bord de bateaux de pêche sont différents de ceux qui se posent à bord de bateaux de la marine marchande où, par exemple, la majorité des opérations dangereuses sont effectuées en toute sécurité, au port. Ce n'est pas le cas sur les bateaux de pêche (en particulier les petits bateaux de pêche), où les membres de l'équipage doivent travailler en mer, sur le pont, par tout type de temps, souvent avec les écoutes ouvertes, récoltant leur cargaison dans la mer.

Un sujet de préoccupation

La sûreté des navires de pêche et la sécurité des pêcheurs constituent des sujets de préoccupation pour la FAO depuis sa création, en 1945. Dès cette époque, l'organisation a prêté son concours à la création d'établissement de formation aux métiers de la mer dans un certain nombre de pays. Des centaines d'établissements de formation ont vu le jour, et nombreux sont ceux qui sont encore en activité. Des centaines de projets liés à la formation et à la sécurité dans le secteur de la pêche ont été conduits, y compris des cours, des ateliers et des séminaires, auxquels des milliers de personnes ont participé. La FAO a mené plusieurs projets régionaux sur la sûreté des navires de pêche et la sécurité des pêcheurs. Actuellement, plusieurs projets axés sur la sécurité sont en cours, d'autres sont envisagés.

On ne saurait dissocier la sécurité dans le secteur de la pêche de la gestion des ressources halieutiques. Il est tenu compte de ce fait dans les dispositions du Code de conduite pour une pêche responsable, établi par la FAO. Ce Code, adopté à l'unanimité le 31 octobre 1995 par la Conférence de la FAO, fournit le cadre nécessaire aux efforts déployés à l'échelon national et international pour assurer l'exploitation durable des ressources bioaquatiques, dans le respect de l'environnement. Ce Code, facultatif, traite aussi de la sécurité et de la santé dans le secteur de la pêche.

La FAO entretient de longue date des relations de coopération avec ses organisations sœurs du système des

Nations Unies, l'OIT et l'Organisation maritime internationale (OMI) pour élaborer des directives et des normes concernant la sûreté des bateaux de pêche et la sécurité des pêcheurs. La première tentative faite à ce sujet, à l'échelon international, remonte au début des années 60. Elle a débouché sur les publications suivantes :

- FAO/OIT/OMI : Code de sécurité pour les navires de pêche et les pêcheurs, parties A et B ;
- FAO/OIT/OMI : Directives volontaires pour la conception, la construction et l'équipement de petits navires de pêche ;
- FAO/OIT/OMI : Document d'orientation pour la formation et la certification du personnel des navires de pêche.

La FAO s'emploie actuellement, en collaboration avec l'OIT et l'OMI, à élaborer de nouvelles normes de sûreté pour les petits bateaux de pêche qui ne sont pas couverts par la version révisée du Code et des Directives. Le titre provisoire de ces normes est : « Recommandations pour la sécurité de navires pontés de moins de 12 mètres de long et de navires non pontés de n'importe quelle longueur ». Ce travail, qui devrait être achevé en 2010, consistera aussi à élaborer des directives de mise en œuvre des recommandations relatives à la sécurité. Le site Web du groupe international dont les membres correspondent pour élaborer les recommandations et les directives est : <http://www.sigling.is/fvs-iscg>.

Dans l'industrie halieutique, la principale cause des accidents est l'erreur humaine (responsable de 80 pour cent des accidents, selon les estimations), et non la conception et la construction des navires. De mauvaises pratiques de pêche, de navigation et manœuvre entraînent par exemple, le chavirement de bateaux de pêche bien conçus et bien construits, par méconnaissance des facteurs opérationnels influant sur la stabilité des navires.

Conseils extérieurs

Il est probable que de nombreux pays en développement solliciteront des conseils extérieurs pour planifier la gestion des ressources halieutiques dans leur zone économique exclusive (ZEE). La FAO est l'institution spécialisée des Nations Unies possédant le mandat et les compétences requises pour promouvoir une approche holistique de la gestion des pêches, y compris sous l'angle de la sûreté des navires de pêche et la sécurité des pêcheurs, dans les pays en développement.

Ce mandat s'inscrit dans le droit fil de la mission de la FAO, qui est d'améliorer les niveaux de nutrition et les conditions de vie des populations, et découle tout naturellement du Code de conduite pour une pêche responsable, formulé par l'organisation, et de sa mission de surveiller l'application et la mise en œuvre du Code et ses effets sur la pêche à l'échelon mondial.

Les progrès sont garantis si la pêche est autorisée sous réserve du respect des conditions de sécurité. Pêcher en toute légalité est synonyme de pêcher en toute sécurité. Cela nécessite un changement de mentalité dans le secteur de la pêche et, par conséquent une ferme volonté, de la part du législateur. Or, étant donné que la pêche est l'un des métiers les plus dangereux qui soit au monde, cette évolution semble incontournable.

Le principal enseignement tiré des expériences de la FAO dans la conduite de ses différentes activités concernant la sécurité est que les recommandations formulées, même si elles sont rationnelles, ne constituent pas une base appropriée sur laquelle les administrations pourraient se fonder pour agir ou le secteur de la pêche réagir. Malgré l'élaboration de dispositions et directives sur la conception, la construction et l'équipement des bateaux de pêche, le taux d'accidents survenant dans le secteur halieutique est inacceptable. La principale cause des accidents et pertes de vies dans ce secteur est non pas une déficience dans la construction et l'équipement des bateaux, mais des erreurs humaines découlant de la méconnaissance des problèmes de sécurité, de mauvaises pratiques de pêche, de navigation et de manœuvre. Les pratiques sollicitent souvent les bateaux au-delà des limites de leur conception. Il se peut que les règlements qui visent à rendre le navire plus robuste, plus stable et plus apte à la navigation n'aient pour résultat que la prise de plus grands risques par les pêcheurs pour améliorer leurs prises. Des mesures de gestion halieutique pourraient y remédier en dissuadant ou en empêchant les capitaines de procéder de la sorte, ou bien par des mesures de gestion halieutique supprimant certaines pressions économiques qui forcent les pêcheurs à prendre ces risques.

Lors de la vingt-septième session du Comité des pêches de la FAO (COFI), un grand nombre de membres ont exprimé leurs préoccupations quant à la sécurité en mer des navires de pêche, en particulier les navires de petite pêche. La FAO a été instamment priée de poursuivre sa collaboration avec l'OMI, et il a été suggéré que la FAO établisse des directives sur les pratiques optimales en matière de sécurité en mer, et que le COFI envisage d'élaborer un Plan d'action international (PAI) à ce sujet.

L'élaboration d'un plan d'action international sur la sûreté des navires de pêche et la sécurité des pêcheurs, dont des directives sur les pratiques optimales en matière de sécurité en mer seraient partie intégrante, constituerait une étape vers l'amélioration de la sécurité, et permettrait de traiter cette question d'une manière globale. Un PAI est un instrument d'application facultative, élaboré dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO.

Elaboré dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO.

Pour mettre en œuvre les PAI existants, les États sont tenus de conduire tout un ensemble d'activités, de concert, si possible, avec les organisations internationales compétentes, et d'effectuer une évaluation exhaustive de la question pour cerner les éventuels problèmes. En cas de problème, les États doivent adopter un Plan d'action national (PAN), qu'ils établissent, mettent en œuvre et suivent pour atténuer le problème.

Le PAN devrait prescrire des mesures d'atténuation appropriées, contenir des plans de recherche et développement, prévoir les moyens de sensibiliser les pêcheurs, les associations et d'autres groupes concernés à ces problèmes, donner des informations sur l'assistance technique ou financière disponible, et établir des programmes de collecte de données fiables. Ce modèle pourrait être appliqué sous forme d'un PAI sur la sûreté des bateaux de pêche et la sécurité des pêcheurs.

L'évolution de la pêche

Les États qui décident qu'un PAN n'est pas nécessaire pourraient être tenus d'examiner leur décision régulièrement, en tenant compte, en particulier, de l'évolution de leurs pêcheries. Si, sur la base d'une évaluation ultérieure, les États constatent qu'il existe un problème, ils devraient mettre en œuvre un PAN. Les États rendront ensuite compte de l'état d'avancement de l'évaluation, de l'élaboration et de la mise en œuvre de leur PAN dans le cadre de leur rapport biennal à la FAO relatif à l'application du Code de conduite pour une pêche responsable.

Un PAI présenterait de nombreux avantages. Instrument non contraignant, il ne se heurterait sans doute pas aux obstacles rencontrés dans l'élaboration d'un nouvel instrument international. Il s'appliquerait probablement à toutes les tailles de navires. En revanche, en tant qu'instrument élaboré dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO, il aurait davantage d'autorité que des directives facultatives. Une fois le PAI adopté, les États seraient tenus de réaliser effectivement un audit national du problème et de ses causes, et de prescrire un large éventail de mesures visant à améliorer la sécurité. Les États devraient aussi rendre compte au COFI, tous les deux ans, des mesures prises et permettre ainsi d'échanger expériences et enseignements.

■ Site Internet « Sécurité des pêcheurs » (Per Danielsson, FAO Rome)

La pêche est probablement le métier le plus dangereux du monde. En 1999, l'Organisation internationale du travail a estimé que plus de 24 000 pêcheurs meurent chaque année dans des accidents en mer. Selon d'autres sources, ce chiffre serait encore plus élevé.

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) s'est penchée sur le problème de la sécurité des pêcheurs depuis sa création, en 1946. À l'heure actuelle, elle conduit un projet mondial sur la sécurité en mer, notamment en Afrique de l'Ouest et en Asie du Sud, où elle forme des pêcheurs et des constructeurs navals et produit des supports de sensibilisation. La FAO a fait réaliser de nombreuses publications, ainsi que des supports didactiques, des affiches et des vidéos, soit par ses propres services, soit au titre d'autres projets de l'organisation. Des documents sur la sécurité en mer ont aussi été élaborés par d'autres organisations du monde entier. Plusieurs de ces dernières ont exprimé leur vif intérêt, notamment le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique (CPS), l'Organisation intergouvernementale du Programme pour le Golfe du Bengale – Organisation intergouvernementale (BOBP-IGO) et l'Institut national pour l'hygiène et la sécurité professionnelle (NIOSH) des États-Unis d'Amérique, et se sont dites prêtes à diffuser ces informations. La FAO est une organisation d'experts reconnue, et la diffusion de l'information lui tient particulièrement à cœur. Il s'agit de centraliser informations et documents sur un site Web unique, « La sécurité des pêcheurs ».

L'objectif à long terme est de diffuser et partager des informations et des documents sur la sécurité en mer

pour le secteur de la pêche. Dans une première phase de développement du site, un petit groupe d'experts enverra des contributions. Ce groupe choisi de partenaires de confiance sera chargé de la qualité de leur propre contribution, sous forme d'informations et de documents. Au fur et à mesure de l'expansion du site, ce groupe s'élargira aussi, incitant ainsi la communauté à devenir plus active sur le site.

Le groupe ciblé pour cette communauté est composé des services maritimes, des services des pêches, des garde-côtes, d'autres organismes du secteur public, d'organisations non gouvernementales, d'établissements de formation, d'organismes de recherche et sauvetage, ainsi que d'organisations représentant les armateurs, les constructeurs navals et les pêcheurs. L'un des principaux objectifs est de souligner l'importance de la sécurité pour les pêcheurs auprès de toutes les parties prenantes, et de promouvoir la collaboration entre celles-ci.

La stratégie de développement de cette cyber-communauté consiste à croître en fonction des besoins et des demandes des utilisateurs. Dans un premier temps, la quantité d'informations et de documents disponibles sera limitée. Le but est toutefois de l'augmenter petit à petit, au fur et à mesure des contributions du



Site de débarquement sur une plage de Gambie, Afrique occidentale

groupe d'experts. Pour commencer, il est prévu cinq « thématiques », auxquelles correspondront un certain nombre de documents.

Nous espérons que le site Web « La sécurité des pêcheurs » sera une passerelle reconnue vers des supports et informations de grande qualité relatifs à la sécurité en mer pour les pêcheurs.

Ari Gudmundsson
ari.gudmundsson@fao.org

Le projet mondial de sécurité en mer est en train de mettre ce site au point. L'adresse du site sera indiquée courant 2009. En attendant, vous pouvez prendre contact avec les coordonnateurs du projet de la FAO si vous souhaitez recevoir des précisions sur cette importante initiative en faveur de la sécurité en mer.

Per Danielsson
per.danielsson@fao.org

Thématique	Ressources
Aménagement des pêcheries	Publications Affiches Vidéos
Déclaration des accidents	
Formation et sensibilisation	
Formation et sensibilisation	
Recherche et sauvetage	

Vous pouvez trouver le site Web à :
<http://www.safety-for-fishermen.org>



La flottille de pêche de seiche à la turlutte débarque ses prises à Païta (Nord du Pérou)



Site de débarquement sur une plage de Gambie, Afrique occidentale



Port de Vizag (Inde) : flottille de bateaux de pêche au chalut démersal, Visakhapatnam



Accidents et incidents

■ Il ne suffit pas toujours d'être bien préparé (*National Fisherman*)

Extrait des rapports des Garde-côtes des États-Unis d'Amérique

Même à bord d'un bateau dont le propriétaire et l'exploitant ont le souci de la sécurité, un accident est vite arrivé. Des bateaux qui sont entretenus en parfait état, qui disposent de tout l'équipement de sûreté et de survie dernier cri, et qui ont subi avec succès l'inspection des Garde-côtes des États-Unis d'Amérique, peuvent avoir des accidents. Les membres d'équipage qui ont reçu des instructions pour faire face aux urgences et suivi des exercices de sécurité, peuvent être blessés et mourir au cours de sorties de pêche. Il peut arriver des malheurs à un navire en bon état et à un équipage qualifié. La chaîne de cause à effet d'un incident en mer peut déboucher soit sur une catastrophe, soit sur un sauvetage.

Par un après-midi de novembre, le capitaine et le marin d'un chalutier à coque en acier, avec timonerie à l'avant, étaient en train de pêcher le chien de mer à environ 70 miles au large de la côte du Maine. Le bateau de 14,5 m avait un tirant d'eau de près de 2 m. La température de l'air et celle de l'eau étaient toutes deux d'environ 10 °C ; les vents soufflaient du sud-ouest à 15 - 20 nœuds. Les vagues étaient de 1,5 m environ. Le chalutier naviguait vent arrière dans le sens de la vague.

Les tangons étant abaissés, le capitaine passa sur le pilote automatique, à environ 3 nœuds, cap au nord-est, de manière à pouvoir se tenir à la poupe pour aider à remonter le filet. Le poids de la prise était proche du maximum de la capacité du bateau, soit de 3 000 à 5 000 livres. La pièce du tableau arrière avait dû être retirée pour ramener la prise, et l'équipier commença à embarquer le poisson, ce qui provoqua une légère gîte vers tribord.

Peu après la remontée du chalut, le navire prit une vague sur bâbord arrière, et l'eau envahit le pont par l'arrière, la pièce du tableau arrière n'ayant pas encore été remise en place. La vague détacha plusieurs plateaux de poissons et fit s'échapper une partie de la prise, bloquant ainsi les dalots. Le marin essaya de les déboucher tandis que le capitaine se précipitait vers la cabine.

Quelques secondes plus tard, une seconde vague déferla sur la poupe, remplissant d'eau le navire et le faisant fortement gîter sur bâbord. Le capitaine se rendit compte qu'il allait chavirer, et cria au marin d'aller à tribord. Lorsque le bateau chavira, le capitaine eut le temps de sauter à l'eau, mais le marin fut entraîné sous la surface. Il réapparut quelque temps après. Aucun des deux hommes ne portait de gilet de sauvetage.

Ils essayèrent de grimper sur la coque retournée. N'y parvenant pas, ils nagèrent jusqu'à la pièce du tableau

arrière qui flottait à la surface. Mais elle ne pouvait soutenir les deux hommes. Le capitaine revint donc vers le navire, pensant que le marin restait accroché à la plaque. Après plusieurs tentatives, le capitaine put se hisser sur la coque. Puis il vit le marin flottant, visage dans l'eau, à quelque distance du bateau. Sa mort par noyade fut constatée par le bureau local des médecins légistes.

Deux heures plus tard environ, au coucher du soleil, le bateau coula, remettant le capitaine à l'eau. Celui-ci s'agrippa à des débris flottants jusqu'à ce que le radeau de survie gonflable se libère du chalutier. La radiobalise de localisation de sinistres ne se déploya pas. Le capitaine réussit à monter dans le radeau de survie et lancer une fusée parachute quand il crut apercevoir un avion, mais ce signal resta sans réponse. Plusieurs heures plus tard, il vit les feux d'un navire et tira une autre fusée. Le navire récupéra le capitaine et avertit les Garde-côtes. Le lendemain matin, le capitaine étant encore à bord, le navire, en Bon Samaritain, localisa et repêcha le corps du marin.

Des enseignements à tirer

Le bateau venait de subir avec succès une visite volontaire de sécurité, à quai, et s'était vu délivrer un autocollant de confirmation d'inspection de sûreté par les Garde-côtes, six mois avant l'accident. À l'époque, le navire était conforme à toutes les exigences en matière d'équipements de sécurité, et il semblait en bon état matériel.

Le radeau de survie du bateau et la RLS avaient été révisés trois mois avant l'accident. Une maintenance et un entretien en chantier naval avaient été effectués sur le navire deux mois avant l'accident. Cela témoigne d'un propriétaire/exploitant qui maintient son navire en bon état, et s'assure que tous les équipements de sécurité et de survie requis sont en état de marche.

Après la remontée de la prise à bord, la plaque du tableau arrière n'a pas été immédiatement remise en place. Cela a permis à l'eau de la vague qui a frappé le côté arrière à bâbord de déferler sur le pont. La vague a frappé des plateaux à poissons qui n'étaient pas arrimés sur le pont, bloquant les deux dalots arrière. Les quatre dalots d'avant ayant été fermés, l'eau ne pouvait donc pas s'évacuer du pont. Lorsque la deuxième vague a déferlé, embarquant davantage d'eau sur le pont et décalant la cargaison de poissons, le bateau s'est trouvé déséquilibré. Pour qu'un bateau conserve sa stabilité, il faut veiller à ce que les engins et l'équipement de pont

soient correctement arrimés, jusqu'à ce qu'ils soient prêts à l'emploi, et que tous les dalots soient dégagés.

Le passage au pilotage automatique pour que le capitaine aide à remonter la prise est peut-être une pratique courante lorsque l'équipage est peu nombreux. Mais le faire par houle arrière peut mettre le bateau dans une position vulnérable. Il risque davantage d'embarber, et il n'y a personne à la barre pour réagir rapidement. Avant même que le capitaine n'ait atteint la timonerie pour corriger le cap du bateau, celui-ci avait déjà commencé à chavirer. Le capitaine ne put pas émettre de message de détresse par radio.

Ni le capitaine ni le marin ne portaient de gilet de sauvetage en travaillant sur le pont, ce qui n'est pas rare. Leurs combinaisons de survie étaient rangées dans la timonerie, et la radiobalise était située à tribord de la cabine de pilotage. Les choses se sont passées très vite : le capitaine n'a pas eu le temps de récupérer les combinaisons ni la RLS avant de sauter à l'eau. Les deux hommes se sont retrouvés dans l'eau sans combinaison de survie ni matériel de communication d'urgence. Si du matériel de sécurité s'était trouvé à proximité de l'endroit où ils travaillaient, cela aurait peut-être sauvé le marin.

Lors de cet accident, la RLS ne s'est pas déployée pour émettre un signal de détresse à la surface. Le radeau de survie gonflable ne s'est pas non plus déployé après que le chalutier ait coulé. Les dispositifs hydrostatiques peuvent ne pas fonctionner avant que l'engin ait atteint une profondeur de 7,5 m. Si un bateau ne fait que chavirer, le dispositif peut ne pas recevoir de pression suffisante pour se déclencher et déployer le radeau ou la RLS. Si les liens de fixation du matériel d'urgence sont emmêlés, ils peuvent ne pas se casser pour le larguer. Il peut être utile de savoir quels sont les réglages auxquels les dispositifs hydrostatiques se déclenchent.

En mer, soyez conscients de vos gestes et ne commettez pas d'imprudences.

Cet article est extrait des rapports des Garde-côtes des États-Unis d'Amérique, et a pour but d'attirer l'attention de nos lecteurs sur les questions de sécurité. Son propos n'est pas de juger ni de tirer des conclusions quant à l'aptitude ou la capacité d'une personne, vivante ou décédée, d'un bateau ni d'un matériel.

■ Des pêcheurs miraculés interpellés (New Zealand Herald)

Deux personnes dans un canot de 2,5 m, à 16 km au large, avant d'être secourus par les Garde-côtes, Napier. Photo/NZPA

Le nom des deux pêcheurs secourus, après avoir dérivé pendant près de 24 heures dans une minuscule embarcation au large de Hawke's Bay, a été rendu public par la police. D'après le coordonnateur des recherches, le sergent Luke Shadbolt, Itintarawa Baraniko, 38 ans, et son neveu Tebea Baraniko, 21 ans, ont une « sacrée veine » d'être en vie.

Le drame a commencé lorsque les deux pêcheurs, originaires de Kiribati mais résidant maintenant à Hastings, dans la banlieue de Flaxmere, sont partis pour vérifier leur filet dormant à l'embouchure de la Tukituki, à Haumoana, à 10 km au nord-est de Hastings. Leur canot de 2,5 m chavira dans l'estuaire, et, agrippés à la coque, ils furent entraînés vers l'océan Pacifique. Ils réussirent à remonter à bord, mais durent s'y reprendre à plusieurs fois, le bateau ayant chaviré à nouveau pendant la nuit. Ils durent passer toute la nuit froide agrippés l'un à l'autre. Ils avaient perdu les avirons et n'avaient ni moteur, ni équipement d'urgence, ni gilets de sauvetage à bord.

La police fut alertée et entrepris une vaste opération de recherche et de sauvetage, avec deux bateaux des

Garde-côtes, un avion détecteur et le bateau pilote du port de Napier. Plusieurs autres bateaux de pêche privés et commerciaux se joignirent à eux, et les deux pêcheurs furent repérés par le porte-conteneurs Sunny Napier à 26 km au large de la côte de Hawke's Bay.

Un porte-parole de la communauté de Kiribati, Betty Ho, dit que les deux hommes se remettaient de leur hypothermie à l'hôpital de Hawke's Bay et espéraient rentrer chez eux dans la journée. « Mais pour l'instant, pas question de pêcher ».

M. Shadbolt observa que les deux pêcheurs avaient eu de la chance d'être retrouvés. « Ces gars ont une sacrée veine. C'est une zone immense pour les recherches : des centaines de milles nautiques carrés d'océan. Heureusement, ils étaient au milieu de la zone de recherche que nous avions déterminée. S'ils n'avaient pas été repérés par le Sunny Napier, je suis sûr que nous les aurions retrouvés par les techniques de recherche, les avions et les bateaux que nous utilisons. »

M. Shadbolt ajoute que des opérations de sauvetage telles que celle-ci ne sont pas rares à Hawke's Bay. « Cela se produira à nouveau. Ça arrive chaque année, et généralement ça se termine par des morts. C'est réconfortant de trouver quelqu'un en vie. »

■ Un pêcheur renommé disparaît dans le naufrage de son chalutier de 24 m (Rhode Island News)

par Amanda Milkovits, Peter B. Lord et Brandie Jefferson

Patriarche d'une famille de pêcheurs de Rhode Island, porte-parole bien connu de la communauté de pêcheurs du nord-est, le capitaine Philip Ruhle Sr., 56 ans, a disparu au large de Cape May, New Jersey. Il était sorti sur son chalutier de 24 m, le Sea Breeze. Seul dans la timonerie, il essayait de maîtriser le bateau qui gîtait dangereusement, alors que ses deux marins essayaient de relever un tangon à bâbord qui traînait dans l'eau. Quelques instants auparavant, le bateau avait soudain gité dans des creux de 2,5 m, prenant les hommes par surprise. « Tout s'est passé si vite », a raconté plus tard Rayford Carr, de New Bedford, aux Garde-côtes. Les hommes se sont efforcés de redresser le bateau, incliné de 45 degrés, et les vagues ont déferlé. Mais le chalutier, avec 100 000 livres de calmars destinés à Cape May renversés dans la coque, ne tarda pas à rouler, indiqua Carr aux Garde-côtes.

Carr et le marin Anthony « Tony » Hendrickson réussirent à s'accrocher au bateau retourné. La radiobalise de détresse s'était éloignée ; Hendrickson la récupéra à la nage et l'activa pour alerter les Garde-côtes.

En attendant les secours pendant de longues heures, les hommes cherchèrent Ruhle à la surface. La dernière fois qu'ils l'avaient vu, c'était dans la timonerie ; il essayait de sauver son bateau. « Nous espérions que le capitaine réapparaîtrait, qu'il pourrait s'échapper en nageant en dessous du bateau », dit Carr aux Garde-côtes. « Mais malheureusement ce ne fut pas le cas ». La Garde côtière repêcha Carr et Hendrickson du chalutier chaviré, cette nuit-là, et recherchèrent Ruhle par air et par mer. La famille et les amis de Ruhle se sont réunis à Rhode Island et ont attendu. Durant toute sa vie de marin, Ruhle avait perdu deux bateaux en mer. Son fils pense qu'il n'a pas voulu quitter celui-ci. PHILIP RUHLE SR., de North Kingstown, a passé sa vie à bord de bateaux de pêche depuis qu'il sait marcher. C'est un pêcheur de la troisième génération, comme son père et son grand-père, et son fils de 34 ans, Phil Ruhle Jr., qu'il a emmené pêcher depuis sa plus tendre enfance, suit son exemple. Ruhle Jr. était l'associé de son père sur le Sea Breeze, chalutier en acier inoxy-

dable, basé au quai de Parascandolo, à Newport. C'est un bateau qui a fait ses preuves, dit-il, que nous avions acheté et reconstruit ensemble il y a neuf ans. Comme son père, Ruhle Jr. a commencé à transmettre la tradition à son propre fils de 7 ans, également baptisé Phil. Le gamin et lui ont récemment passé deux semaines à Cape May à pêcher des calmars. « Si j'avais pensé que ce ne soit pas sûr, je n'aurais pas amené mon fiston », dit Ruhle Jr., qui a retrouvé sa famille à son domicile de Peace Dale. Lorsque Ruhle Jr. a amené le Sea Breeze à Cape May, c'était le tour de Ruhle Sr. Le père partit avec Hendrickson, 21 ans, qui venait de commencer de pêcher avec lui, et Carr, 50 ans, qui pêchait avec eux depuis suffisamment longtemps pour être un ami de la famille, dit Ruhle Jr. La dernière fois que le père et le fils s'étaient entretenus, c'était le mercredi à 19 h, après une bonne journée en mer. Ruhle Sr. et son équipage avaient pêché 100 000 livres d'encornets utilisés comme appâts, d'une valeur

d'environ 15 cents la livre, selon Mike Parascandolo Jr., de la compagnie N. Parascandolo & Sons Inc. Deux jours de pêche, c'est 15 000 dollars. Son père était content, dit Ruhle Jr. « Le prix (du poisson) était à la hausse. Le carburant baissait légèrement. Et il avait un bateau plein. » Selon son père, ils étaient à 130 km environ de la passe de Cape May, en route pour la pêcherie de Lund où ils devaient décharger leurs prises, et le temps n'était pas mauvais, dit Ruhle Jr.



Philip Ruhle Sr., disparu en mer après le naufrage de son bateau de pêche au large de Cape May, New Jersey. On le voit ici parlant d'un nouveau filet de pêche qu'il venait de mettre au point.

The Providence Journal/Ruben W. Perez

Le capitaine et son équipage dînèrent, puis Carr et lui allèrent se reposer tandis que Hendrickson prenait le quart, indiqua Carr par la suite. Ruhle et lui étaient de quart de nuit tandis que le chalutier marchait sur pilote automatique. Hendrickson vit le vent se lever et les vagues qui frappaient les flancs du bateau, dit Carr aux Garde-côtes. Puis Hendrickson cria que le bateau était en train de s'enfoncer. Carr dit que Ruhle et lui coururent vers la timonerie tandis que le bateau prenait de la gîte. « Ça s'est passé si vite », dit-il dans un entretien filmé avec la Garde-côtière. « Le capitaine était à la barre, essayant de redresser le bateau ». Le bateau avait tellement gité que le tangon de bâbord, normalement à 4,5 m au-dessus de

l'eau, était immergé, dit Carr. Ruhle l'envoya aider Hendrickson à relever le tangon. « Avant même que je n'y parvienne, le bateau avait chaviré » ; « le capitaine n'avait aucune chance de sortir de la timonerie » dit Carr. La station des Garde-côtes d'Atlantic City appela Ruhle Jr. pour lui dire que la radiobalise de détresse du Sea Breeze avait été activée. Plus tard, on lui dit que le Sea Breeze avait été repéré, qu'il en l'air, à 70 km environ à l'est de Cape May. Sur la mer d'environ 50 m de profondeur, les deux marins aperçurent les feux clignotants d'un hélicoptère des Garde-côtes qui se dirigeait sur eux, depuis la station d'Atlantic City. Carr fut hélitreuillé en premier, puis un second hélicoptère repêcha Hendrickson. Ruhle avait disparu. Les Garde-côtes le cherchèrent, avec les équipes de sauvetage des stations d'Atlantic City et Elizabeth City, Caroline du Nord, et une vedette de 26 m de Norfolk, Virginie. Au coucher du soleil, on n'avait toujours pas de trace de Ruhle. Les Garde-côtes dirent qu'ils envisageaient de poursuivre les recherches toute la nuit. La nouvelle de la disparition de Ruhle se répandit rapidement. Lund's Fisheries attendait le Sea Breeze, lorsque Ruhle Jr. les appela pour leur apprendre la nouvelle. « Le Sea Breeze était l'un des bateaux les plus jolis et les mieux entretenus, et il possédait l'un des équipages les plus expérimentés. Ces gars connaissent leur métier sur le bout des doigts. » indique Wayne Reichle, vendeur chez Lund's. « Ruhle est la dernière personne à qui j'aurais cru que cela puisse arriver. » Alors que certains bateaux arrivant chez Lund's signalaient des grains, aucun n'avait entendu d'appels de détresse cette nuit-là. Un porte-parole des Garde-côtes dit qu'il n'y avait

pas eu d'appels de détresse depuis 24 heures. Carr dit aux Garde-côtes que le capitaine n'en avait pas eu le temps. « Tout s'est passé en quelques secondes. Le temps que nous parvenions à la timonerie, en 7 à 10 minutes, le bateau coula, » dit-il. Il y avait des orages, et une bouée météorologique ancrée à une trentaine de kilomètres à l'est de Cape Henlopen, Delaware, la plus proche du Sea Breeze, indiquait des creux de 3 mètres et des vents soutenus du sud, de 15 nœuds, avec des rafales jusqu'à 19 nœuds, indique le météorologue du Service météo national Anthony Gigi. Un modèle informatique indique des creux de 2,5 m à l'endroit où le Sea Breeze a coulé, indique-t-il. La charge du bateau était lourde, mais pas exceptionnelle, dit Ruhle Jr. « Nous avons fait 4 000 sorties avec ce poids, et c'était un jour de routine comme un autre », dit-il. Certains mettent en cause le système d'eau de mer réfrigérée, qui doit conserver les calmars à 0 °C dans dix gros récipients, sous le pont, et se demandent si le décalage de la charge n'aurait pas posé des problèmes. Mais Ruhle Jr. n'est pas de cet avis. « C'est différent, c'est pourquoi beaucoup de gens en ont peur. Mais dans le Sud, tout le monde, utilise ce système ». Parascandolo se demande s'il n'y a pas eu une « vague scélérate », quelque chose qui s'est passé si vite qu'on n'a pas eu le temps de réagir. Le fils de Ruhle pense que quelque chose a lâché sur le bateau. Le bateau faisait face sans difficulté à sa charge et à la météo. Mais il a dû se produire quelque chose d'autre, la « règle de trois ».

« Peu m'importe ce qu'on pense qu'il est arrivé », dit Ruhle Jr. « Je sais que quelque chose d'autre s'est passé. La troisième chose. »

Note de l'éditeur: Philip Ruhle, Sr., avec une équipe de chercheurs et de pêcheurs, a été le lauréat du Grand Prix dans la *Third Annual World Wildlife Fund's Smart Gear Competition* en 2007.

■ Sauvetage en mer

par Sakiasi Nawaikama

Un sauvetage spectaculaire en haute mer a sauvé la vie à un pêcheur. Le pêcheur anonyme est tombé par-dessus bord alors que le Hua Yuan Yi 12 naviguait dans la zone économique exclusive des Îles Fidji. Le Chinois de 29 ans dériva plusieurs heures durant, tandis que les membres de l'équipage lançaient une opération désespérée pour le sauver. Les détails du sauvetage restent encore flous, mais d'après ce que l'on sait, le bateau a été obligé de rebrousser chemin lorsque l'homme à la mer a été signalé. L'homme reprenait ses forces à l'hôpital Rotuma d'Ahau. Il était dans un état stable. Sereki Waqabaca, du Centre maritime de surveillance, dit que l'homme portait un gilet de sauvetage lorsqu'il est tombé à la mer. M. Waqabaca dit que le bateau avait dû faire demi-tour et partir à sa recherche après que le capitaine ait été alerté. « Il ne savait pas nager mais heureusement, il avait un gilet de sauvetage ». Selon M. Waqabaca, certains pêcheurs refusent de porter un gilet de sauvetage, mais en l'occurrence, c'est ce qui a sauvé la vie du

pêcheur. On pense qu'il est tombé du bateau la nuit et que des marins ont essayé de repérer sa position avec des lampes torches. Étant donné la vitesse du bateau et la longueur des câbles traînant derrière le bateau, celui-ci a dû prendre un large virage pour récupérer le marin qui surnageait. Après qu'il ait été repêché le bateau a fait route vers Rotuma où les médecins l'ont traité pour déshydratation. Selon certaines sources, à Rotuma, l'homme devrait être évacué par avion sur Suva et transféré au Colonial War Memorial Hospital. L'homme semblait en état de choc après l'accident. Il n'a pas été possible de prendre contact avec des agents du Hua Yuan Yi 12. Le bateau est exploité par la Win Full Fishing Company, une société chinoise basée à Suva. Elle exploite plusieurs bateaux de pêche à partir du quai de Suva. Dans certains cas, indique M. Waqabaca, les accidents virent au drame lorsque des mesures de précaution ne sont pas prises.



■ Les plaisanciers face à leurs responsabilités

Les Nouvelles Calédoniennes (23/06/08)

La réglementation de la navigation de plaisance en France métropolitaine et en Nouvelle-Calédonie a été récemment réformée de façon importante, mais la publication de l'arrêté au Journal officiel de Nouvelle-Calédonie, le 24 avril dernier, est passée quasiment inaperçue.

L'administrateur des Affaires maritimes, Vincent Denamur, a rappelé, la semaine dernière, les grands traits de la nouvelle réglementation qui s'applique à tous les navires de plaisance d'une taille allant jusqu'à 24 mètres. Avant 2005, on comptait jusqu'à six catégories de navigation dépendant des caractéristiques du navire et de son armement. A partir de 2005, il n'y a plus eu que deux catégories : jusqu'à 6 milles (11 km) et au-delà de 6 milles. Cela s'appliquait aux navires de moins de 5 mètres.

La réglementation intéresse maintenant les bateaux allant jusqu'à 24 mètres excédant les caractéristiques d'un engin de plage, d'un kayak, d'un dériveur léger ou d'un scooter des mers. Tous les usagers se voient appliquer les mêmes textes. Dans ce cadre, trois zones de navigation ont été définies : jusqu'à 2 milles d'un abri (3,7 km), entre deux et six milles d'un abri et à plus de six milles d'un abri. La réforme fait que les petits bateaux immatriculés n'ont plus de limites impératives. « Cette réforme renforce la responsabilité du chef de bord », explique M. Denamur. « Le deuxième axe est que l'on continue à moderniser le matériel en tenant compte des dernières technologies. Ainsi, l'engin flottant encombrant et obligatoire jusque-là est supprimé. Il faut un gilet par individu qui peut être remplacé par une combinaison de survie étanche à condition qu'elle soit portée. On comprendra bien qu'avec la chaleur du climat calédonien cette solution ne sera pas retenue et que l'on embarquera des gilets. De même, la bouée fer à cheval est supprimée si les gens portent un gilet avec une source lumineuse, d'où l'intérêt des brassières percutables. »

« L'objectif est de fixer des règles de sécurité et non pas des équipements précis »

Les chefs de bord doivent donc adapter leur matériel de sécurité selon qu'ils naviguent à moins de deux milles, à moins de six milles ou à plus de six milles d'un abri. Leur responsabilité est réaffirmée et la modernisation des dotations matérielles poursuivie.

Les dispositions, qui comportent un certain nombre d'assouplissements, sont révélatrices à cet égard. Outre la dispense possible d'une brassière de sauvetage (contre la combinaison étanche) ou de la bouée fer à cheval à feu à retournement, cela concerne aussi les moyens de signalisation des détresses. Ainsi, la présence à bord d'une radio VHF-ASN (appel sélectif numérique) interfacée à un GPS permet de s'affranchir des fusées parachutes et des fumigènes dans le cadre d'une navigation « hauturière », c'est-à-dire au-delà de six milles d'un abri. Les feux à main qui sont, dans ce cas, un moyen de repérage à l'attention des sauveteurs après le déclenchement de l'alerte, restent cependant obligatoires.

La trousse de secours n'est pour sa part une obligation réglementaire que pour une navigation au-delà de 6 milles d'un abri et sa composition est minimaliste. Ou encore on a le choix entre radeau de sauvetage ou une annexe de survie lors d'une navigation au-delà de six milles.

« On voit que l'objectif est de fixer des règles de sécurité et non pas des équipements précis », poursuit Vincent Denamur qui conclut toutefois sur un conseil de prudence : « Ce nouveau texte indique les exigences essentielles et réglementaires de sécurité sans figer les moyens matériels pour y parvenir et sans dispenser chaque propriétaire de compléter cette dotation selon sa pratique, ses préoccupations ou le contexte local de navigation. A cet égard, il est recommandé de garder un jeu de cartes papier à bord des bateaux équipés d'une cartographie électronique, et il est rappelé que si le MRCC (PC-Secours en mer) et Nouméa Radio assurent une veille effective en VHF-ASN 70, cette veille peut connaître des problèmes de couverture. D'où tout l'intérêt de conserver les fusées de détresse bien que ce ne soit plus une obligation contrairement aux feux à main. »

Des dossiers consultables sur Internet

Un dossier est consacré à la nouvelle réglementation des navires de plaisance de moins de 24 mètres, sur le site Internet du service des affaires maritimes (www.affmar.gouv.nc), au chapitre « loisirs nautiques ».

Vous pouvez aussi télécharger les documents d'information du ministère Français de la mer à :
www.affmar.gouv.nc
www.mer.equipement.gouv.fr

■ Opérations coup de poing

Les Nouvelles Calédoniennes (23/12/08)

Devant l'accroissement du nombre des interventions de secours en mer, le haut-commissariat a décidé d'agir contre les plaisanciers contrevenant aux règles de sécurité et de navigation en effectuant une série de contrôles avec une opération d'information et de prévention, dans un premier temps.

Des opérations de sécurité auront lieu avec pour objectif de faire appliquer la nouvelle réglementation, de sensibiliser les plaisanciers insoucients aux règles de précautions élémentaires et de les responsabiliser. Les principales raisons qui conduisent à mettre en œuvre des secours coûteux pour la collectivité publique sont les pannes d'essence, le manque d'entretien des moteurs et les sorties dans le lagon sans consultation préalable des bulletins météorologiques. En outre, certains ne savent même pas donner leur position lorsqu'ils appellent les secours, ce qui complique considérablement les recherches. Le capitaine de vaisseau Philippe Long, qui commande la Zone économique maritime des 200 milles, a rappelé à ce titre qu'une heure d'hélicoptère Puma coûte 600 000 francs et une heure de Gardian de l'aéronavale, 1 million de francs. Les chiffres ne sont pas encore établis pour l'exercice 2008 mais il a cité ceux du Gardian qui s'établissent à 10 millions depuis le début de l'année.

La deuxième intervention aura lieu par surprise durant les vacances scolaires.

Le haussaire a demandé que ces opérations s'appuient sur l'ensemble des administrations agissant en mer. Les

moyens du service des Affaires maritimes, de la gendarmerie, de la gendarmerie maritime, des douanes, de la province Sud, et de la Marine nationale seront donc mis en œuvre, ensemble, le même jour, selon une répartition par zones.

La décision a été annoncée hier lors d'une conférence de presse au haussaire en présence de tous les chefs de services maritimes concernés. Une date est à retenir, celle du dimanche 4 janvier 2009. Ce jour-là, les plaisanciers naviguant dans quatre zones situées aux abords de Nouméa seront contrôlés de 14 heures à 18 heures. Il s'agira là d'un avertissement sans frais pour ceux n'ayant pas commis d'infraction grave. Cette opération sera l'occasion de distribuer des plaquettes d'information concernant notamment la nouvelle réglementation, datant d'avril 2008, sur le matériel de sécurité à embarquer (lire l'encadré). La deuxième intervention aura lieu par surprise durant les vacances scolaires. Les plaisanciers feront bien d'être en règle car le temps de la répression sera alors venu.

Bien que ce ne soit pas leur rôle, les équipages des unités nautiques de surveillance du lagon de la province Sud participeront aux contrôles en apportant leurs moyens logistiques.

Par le moyen de ce que certains appelleront « opérations coup de poing », le haut-commissaire et les autorités maritimes entendent bien faire baisser le nombre des opérations de sauvetage en mer qui s'établissent en moyenne à 200 chaque année.

■ Cinquante-sept bateaux contrôlés

Les Nouvelles Calédoniennes (05/01/09)

L'opération de visites de sécurité et de prévention annoncée au titre de l'action de l'Etat en mer, a eu lieu dimanche, dans le lagon proche de Nouméa. Elle s'est traduite par un total de 57 bateaux contrôlés et par l'établissement de 8 procès-verbaux.

Quatre bateaux ont été répartis sur quatre zones. La vedette de la gendarmerie maritime a travaillé sur la route et dans les parages du phare Amédée. Le Zodiac Mako de la Marine nationale a opéré dans un couloir allant de la pointe de Nouville à l'îlot Te Ndu. La vedette Kie de la surveillance du lagon de la province Sud a patrouillé dans un rectangle situé à l'extérieur de la baie de Boulari entre l'îlot Bailly et N'Gea et le pneumatique semi-rigide de la brigade des douanes dans une zone située sur la côte ouest de Nouville, au large de l'anse du Kuendu. Les navires contrôleurs avaient à bord soit des gendarmes, soit des douaniers et l'un d'eux avait une personne du service des Affaires maritimes (Afmar).

Une deuxième intervention est prévue avec les mêmes moyens pendant les vacances scolaires mais elle aura lieu par surprise.

L'équipage de la Dumbéa a contrôlé dix bateaux dont un voilier. Il n'a pas constaté d'infraction autre qu'une absence de papiers qui a valu un simple avertissement au propriétaire. Les gendarmes embarqués sur la vedette Kié ont procédé à quinze contrôles de bateaux et de jet-skis. Ils ont dressé quatre procès-verbaux dont un pour manque de gilets de sauvetage sur un bateau prévu pour cinq personnes alors qu'il y en avait sept à bord, un autre pour le même motif sur un bateau prévu pour huit personnes alors qu'il y en avait dix. Ils ont par ailleurs surpris un chasseur sous-marin qui pêchait dans la réserve de l'île aux Canards et délivré un PV au propriétaire d'un jet-ski dépourvu de fusées de détresse. Les gendarmes embarqués sur le Mako, sur lequel se trouvait le représentant des Afmar ont contrôlé pour leur part dix-sept navires. Ils ont établi

quatre procès-verbaux pour du matériel de sécurité manquant. Les gendarmes de la Calédonienne ont contrôlé sept bateaux sur lesquels ils n'ont constaté aucune infraction.

Enfin, les douaniers ont procédé à huit contrôles et n'ont établi aucune procédure liée au matériel de sécurité.

Pendant les opérations, le patron de la vedette Dumbéa a été appelé par le PC-Secours en mer lui signalant un voilier échoué sur un récif à la pointe de la baie Maa. Il n'a pas eu à intervenir puisque des plaisanciers se trouvant à proximité ont réussi à sortir rapidement le bateau de sa fâcheuse situation. Pour l'anecdote, l'équi-

page de la Dumbéa a eu affaire à un refus de priorité de la part d'un bateau taxi chargé de passagers alors qu'il se dirigeait vers l'entrée de la petite rade. Le patron du bateau taxi recevra un avertissement.

Au total c'est bien cinquante-sept unités de plaisance qui ont été contrôlées, ce qui a donné lieu à l'établissement d'un total de huit procès-verbaux. Cette fois, les plaisanciers avaient été avertis de l'opération de prévention par les médias. Une deuxième intervention est prévue avec les mêmes moyens pendant les vacances scolaires, mais elle aura lieu par surprise. Elle se vaudra plus répressive.

■ Contrôle surprise

Les Nouvelles Calédoniennes (27/01/09)

Le deuxième volet de la campagne de sécurité des loisirs nautiques a eu lieu dimanche aux abords de Nouméa, là où se trouve la plus grande concentration de bateaux de plaisance de l'archipel.

Quarante et un contrôles ont été effectués dimanche au large de Nouméa. Neuf procès-verbaux ont été dressés pour diverses infractions. Décidée par le haut-commissariat, l'opération avait été annoncée lors d'une première campagne de prévention en mer, le 4 janvier. Mais les autorités n'avaient pas donné la date à laquelle elle serait déclenchée, afin de conserver un effet de surprise. Elle a été plus répressive que la précédente avec neuf infractions relevées qui ont donné lieu à l'établissement d'une procédure (notre édition d'hier). Les neuf infractions relevées portaient sur le défaut d'extincteur obligatoire ou parce que les fusées ou les feux à main étaient périmés.

De nombreuses opérations de sauvetage en mer sont dues à de simples pannes ou des navires manquant de carburant

Comme la dernière fois, l'opération a réuni le personnel et les moyens de toutes les administrations et collectivités agissant en mer : la gendarmerie (brigade

nautique et la gendarmerie maritime), les affaires maritimes, les douanes, la Marine nationale, la Direction de l'environnement de la province Sud. Cinq bateaux ont été mis en œuvre.

Les autorités justifient ces contrôles par le fait que beaucoup d'interventions de secours en mer ont lieu pour de simples avaries de moteur ou des pannes d'essence qui auraient pu, pour certaines d'entre elles, être évitées en prenant quelques précautions. Ainsi, sur 13 opérations de sauvetage coordonnées par le PC Secours en mer de Nouméa et ayant conduit à l'assistance de 25 personnes, la moitié des cas était due à des comportements irresponsables.

C'est pour cette raison que les contrôleurs ont distribué des plaquettes d'informations éditées par le Secrétariat général de la communauté du Pacifique (CPS) qui présentent sous une forme simple et facile à comprendre les précautions minimales à prendre avant de partir en mer. « De nombreuses situations de détresse seraient évitées si les conseils figurant sur cette plaquette étaient respectés », ont observé les autorités dans le communiqué officiel dressant le bilan de l'opération.

© Copyright Secrétariat général de la Communauté du Pacifique, 2009

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, division Ressources marines, Section Information
B.P. D5, 98848 Nouméa Cedex, Nouvelle-Calédonie

Téléphone : +687 262000; Télécopieur : +687 263818; Courriel : cfpinfo@spc.int

Site Internet : <http://www.spc.int/coastfish/Index/index.html>