



SÉCURITÉ EN MER

BULLETIN D'INFORMATION

Numéro 1 - Mai 2005

La sécurité en mer : une question cruciale

Bienvenue aux lecteurs de ce tout premier numéro du bulletin du réseau de spécialistes « Sécurité en mer » de la CPS. Nous avons entrepris cette publication bisannuelle conformément aux recommandations formulées lors de la Consultation régionale d'experts sur la sécurité des petits bateaux de pêche, organisée conjointement par la CPS et la FAO, ainsi qu'à celles de la quatrième Conférence des Directeurs des pêches de la CPS. Ces recommandations sont reproduites dans la rubrique « Activités de la CPS » du présent bulletin, mais je voudrais saisir l'occasion de ce premier éditorial pour affirmer que, dans les numéros ultérieurs, nous nous emploierons à suivre de près les progrès réalisés dans la région dans l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies nationales en matière de sécurité en mer, suggérées par les participants à cette consultation régionale. Notre toute première tâche consistera naturellement à trouver, dans chaque pays, des « promoteurs », soucieux des problèmes de sécurité en mer, et capables de se charger du travail de promotion et de mise en œuvre des stratégies nationales.

Tous les pays auront un défi à relever : désigner les « promoteurs » et veiller à la mise en place d'un cadre organisationnel de la sécurité en mer. Espérons que ce bulletin servira de tribune et permettra de voir comment les pays mettent en application les recommandations formulées par les experts. C'est pourquoi chaque numéro comportera une rubrique particulièrement importante, consacrée au suivi de la mise en œuvre de ces recommandations. Les membres du réseau de spécialistes et les lecteurs pourront s'y exprimer et signaler les activités menées à l'échelon national en faveur de la sécurité en mer.

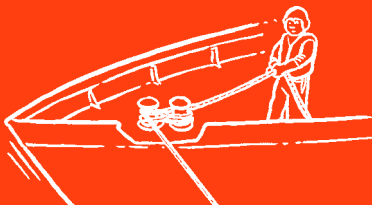
En concertation avec la CPS, nous sommes convenus que ce bulletin serait publié sous deux formes. La publication imprimée et envoyée par la poste sera plus courte que la version publiée sur Internet et envoyée par courrier électronique. Cette dernière contiendra en annexe un manuel de la sécurité en mer. Pour cette première livraison, nous avons joint le texte d'une pièce radiophonique sur la sécurité en mer, et le deuxième numéro contiendra les consignes à respecter pour établir le « plan de sécurité » des petits bateaux.

(suite page 3)

Sommaire...

- Consultation régionale d'experts sur la sécurité des petits bateaux de pêche, organisée conjointement par la CPS et la FAO p.2
- Affiches traduites sur la sécurité en mer p.4
- Documentation de la CPS sur la sécurité en mer p.5
- Gestion de la sécurité en mer et de la pêche en PNG p.6
- L'Université du Pacifique Sud propose un nouveau programme d'études océanographiques p.7
- Cours sur la petite pêche en PNG p.8
- Les radiobalises de détresse : les anges-gardiens du pêcheur p.10
- Risques et dangers de la pêche à petite échelle : vue d'ensemble... p.14
- Enquête australienne sur les accidents nautiques p.18
- Avis de sécurité maritime envoyés par courrier électronique p.20
- L'importance de la sécurité en mer ; qu'emporter avec soi ? p.22





■ Consultation régionale d'experts sur la sécurité des petits bateaux de pêche, organisée conjointement par la CPS et la FAO

Au début de 2003, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a entrepris une enquête sur la sécurité en mer des bateaux de pêche à Tuvalu, aux Tonga, au Samoa, aux Îles Fidji et à Kiribati. Le but était de faire la synthèse de l'expérience acquise par certains États et Territoires du Pacifique en matière de sécurité en mer, afin de rendre plus sûres les opérations de pêche actuelles et futures dans la région. L'une des principales conclusions de l'enquête a été que la majorité des accidents et pertes de vies humaines survenus en mer dans la région océanienne met en cause de petits bateaux de pêche, alors que ceux-ci sont en général ceux qui sont le plus souvent oubliés dans les textes législatifs, les normes de construction, les mesures de répression des infractions, les débats régionaux, la formation à l'utilisation des systèmes de sécurité et d'autres programmes destinés à améliorer la sécurité à bord des biens et des personnes. L'enquête a en outre montré que nombre des problèmes constatés sont dus à des failles dans la législation, la construction navale, les opérations de recherche et de secours en mer, la sensibilisation du public, l'administration maritime, les pêcheries et divers autres domaines. La FAO et le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique, convaincus que la tenue d'une réunion d'experts motivés représentant chacune de ces disciplines pourrait donner une forte impulsion aux programmes régionaux et nationaux de promotion de la sécurité en mer, ont organisé conjointement la Consultation d'experts de la CPS et de la FAO sur la sécurité des petits bateaux de pêche, qui a eu lieu à Suva (Îles Fidji) du 9 au 13 février 2004.

La Consultation d'experts poursuivait deux buts :

- Étudier quatre aspects de la sécurité des marins pêcheurs, importants à plusieurs égards :
- adapter la réglementation en matière de sécurité en mer aux petits bateaux de pêche,

- rendre plus efficaces les campagnes de sensibilisation aux problèmes de sécurité en mer,
- améliorer les normes de construction des petites embarcations en fibres de verre,
- perfectionner les systèmes d'enregistrement et d'analyse des circonstances des accidents survenus en mer.

- Formuler des plans en vue de l'élaboration de programmes de promotion de la sécurité en mer.

Parmi les participants, on comptait des artisans-pêcheurs, un juriste, des constructeurs navals et des agents des services des pêches et des affaires maritimes, venus à titre personnel plutôt qu'en qualité de représentant de leur pays ou organisation. L'idée était de recueillir des avis éclairés sur toutes ces questions, de tirer des enseignements des expériences récentes, et de donner aux autorités nationales des conseils sur les mesures appropriées à prendre. Les participants ont adopté une série de recommandations, visant à élaborer et mettre en œuvre des stratégies nationales coordonnées en matière de sécurité en mer.

Recommandations

Les experts consultés ont recommandé que l'amélioration de la sécurité de petites embarcations passe par la mise en œuvre de stratégies nationales coordonnées, prévoyant notamment les mesures suivantes :

- susciter la volonté politique, à l'échelon national, de renforcer la sécurité en mer des petits bateaux ;
- appuyer (et, si nécessaire, créer) un groupe national consultatif de parties prenantes dans le domaine de la sécurité en mer des petits bateaux, et trouver des personnes motivées (par exemple, parmi les membres de groupes de coordination nationale des activités concernant la sécurité en mer) ;

- poursuivre des activités d'information sur l'importance de la sécurité en mer, en s'attachant tout spécialement à trouver des moyens de diffuser une documentation actualisée auprès du public concerné et d'en évaluer l'impact ;
- élaborer des textes législatifs adaptés aux petits bateaux de pêche, prévoyant notamment la présence à bord d'équipements de sécurité, des exigences en matière de formation et de qualification, ainsi que des normes de construction ;
- établir des spécifications obligatoires minimales pour chaque catégorie de petit bateau de pêche, en tenant pleinement compte des difficultés associées au coût et à la disponibilité de l'équipement, ainsi qu'à l'éloignement de certaines collectivités ;
- faire appel aux structures institutionnelles et communautaires existantes, afin d'améliorer le respect du règlement, la collecte de données, la formation et l'information, compte tenu du temps et des ressources nécessaires ;
- créer et tenir à jour des bases de données nationales sur les accidents en mer, en se plaçant si possible dans une perspective régionale, afin de coordonner et d'appuyer les efforts déployés ;
- appuyer la création, à la CPS, d'un réseau de spécialistes de la sécurité en mer à bord de bateaux de pêche, la publication d'un bulletin d'information par ce réseau, et l'élaboration d'autres supports d'information destinés à attirer l'attention sur la sécurité en mer ;
- examiner les avantages et les inconvénients de l'institution de systèmes d'immatriculation et d'inspection des petits bateaux de pêche ;

(suite en page 4)

MESSAGE du Directeur, Division des Ressources Marines

La mer représente 98 % de l'Océanie. Les petites embarcations sont encore le principal mode de transport entre les îles, et la plupart des Océaniens pratiquent la pêche. La sécurité des marins nous touche TOUS, contrairement aux autres régions du monde.

La vie est précieuse, et l'on pourrait penser qu'une vie est le bien le plus précieux d'une personne. Or, les gens de mer encourent des risques s'ils sont livrés à eux-mêmes. Chose accoutumée n'est fort prise (jusqu'au jour où il vous arrive quelque chose). La prévention des accidents en mer, tout comme celle des accidents de la route, exige un effort intense de la part des autorités et des populations, et ne saurait être un simple exercice d'auto-assistance.

Le présent bulletin de la CPS est le fruit d'un regain de volonté de la région de se mobiliser pour aider les pouvoirs publics et les communautés à protéger les gens de mer, pour montrer comment réduire les risques, et pour faire connaître les événements positifs observés dans la région et dans le monde. Ensemble, nous pouvons sauver des vies.

Dr Tim Adams

Editorial (suite)

Comme pour tous les réseaux de spécialistes de la CPS, les membres du réseau Sécurité en mer et les lecteurs sont invités à apporter leur contribution à chaque bulletin. Je serais en outre heureux de recevoir toute suggestion sur la manière d'améliorer le bulletin ou sur les rubriques à ajouter. Dans ce premier numéro, nous exhortons les promoteurs de la sécurité en mer de chaque État ou Territoire insulaire océanien à se mobiliser et à se faire connaître. Envoyez-moi un courriel (waltonz@paradise.net.nz).

Hugh Walton
Rédacteur en chef

- dispenser une formation, dans un cadre institutionnel ou non, aux pêcheurs, aux communautés de pêcheurs, au personnel d'organismes publics, ainsi qu'aux représentants d'ONG, du secteur privé et d'autres parties prenantes ;
- envisager d'intégrer la sécurité en mer dans les projets de gestion halieutique et de développement de la pêche ;
- élaborer et mettre progressivement en œuvre des procédures de répression des infractions afin d'assurer le respect des règlements.

Mise en œuvre

La plupart des pays insulaires océaniques ont encore beaucoup de chemin à faire avant que les patrons des petites embarcations ne

puissent se lancer sur les mers en toute sécurité. Il leur faudra manifester la volonté politique d'améliorer la sécurité de ces petits bateaux, trouver des personnes motivées pouvant faire avancer les choses, mettre sur pied des stratégies nationales à long terme coordonnées, et, dans certains cas, obtenir des organisations internationales une assistance bien ciblée. La CPS est, n'en doutons pas, très désireuse de contribuer à la coordination des futures activités dans ce domaine, tout en continuant à promouvoir des pratiques de navigation sûres dans la région.

■ Affiches traduites sur la sécurité en mer

La campagne régionale de sensibilisation aux problèmes de la sécurité en mer déployée par la Section Formation halieutique reprend un second souffle. Ciblante les exploitants de petits bateaux, elle a commencé, en 1995, par l'élaboration d'une série de quatre affiches grand format en anglais et en français.

Ces affiches ont servi à diffuser largement le message dans les États et Territoires insulaires océaniques. La campagne a suivi la recommandation de Mike McCoy, formulée en 1991 : « C'est en éduquant le public, au moyen de campagnes d'information, répétées et renforcées au fil du temps, que l'on a, semble-t-il, la meilleure chance d'améliorer la sécurité en mer des petits pêcheurs. » La Section Formation a estimé qu'en toute logique, il fallait réimprimer ces affiches de 1995, mais en ajoutant cette fois des légendes en langue vernaculaire.

Grâce à son budget de fonctionnement, alimenté par des contributions statutaires, et à un concours financier accordé par la Direction de la CPS, la Section Formation a pu cibler, dans un premier temps, trois pays. Kiribati et Niue ont été choisis en août 2003, après des négociations avec les Directeurs des pêches de ces deux pays dans le cadre de la troisième Conférence des Directeurs des

pêches. L'Association des pêches commerciales de Nouvelle-Irlande ayant demandé des supports didactiques sur la sécurité en mer, la Papouasie-Nouvelle-Guinée a été ajoutée à la liste des pays ciblés.

Tandis que les agents de la Section Formation négociaient la traduction des légendes dans la langue vernaculaire avec les services des pêches de Niue, de Kiribati et de Papouasie-Nouvelle-Guinée, le graphiste de la CPS a remis au goût du jour les affiches de 1995. Celles de Kiribati et de Papouasie-Nouvelle-Guinée ont été diffusées au début de 2004 (quatre séries de 500 affiches pour Kiribati, et 5 000 pour la Papouasie-Nouvelle-Guinée). Celles de Niue ont été distribuées en juin. Enfin, Tokelau a présenté une demande lors de la quatrième Conférence des Directeurs des pêches, et, dès avant décembre 2004, les précieux supports ont été expédiés au service des pêches de Tokelau, qui les a ensuite dispatchés dans les trois atolls du pays.

Une petite subvention de Taiwan permettra de cibler d'autres pays en 2005. Les services des pêches intéressés peuvent s'adresser à la Section Formation halieutique à cet effet.

Documentation de la CPS sur la sécurité en mer

Supports didactiques

- Atelier sur les techniques de pêche autour des DCP, Modules pédagogiques :
- Module 2 : Sécurité en mer des petits bateaux pêchant autour de DCP
- Dossier de supports didactiques pour un stage de deux semaines de préparation à la sécurité en mer et à la pêche (en vue du recrutement de membres d'équipage de palangriers et de senneurs).
- Brevet élémentaire de sécurité en mer (guide de l'élève, guide du formateur, diapositives)
- Certificat restreint de patron/mécanicien de classe 6 : (guides de l'élève et du formateur pour les modules suivants : Connaissance de la navigation (module CPS 021B), Moteurs hors bord (module CPS 022C) et Moteurs diesel (module CPS 022B).

Manuel à l'intention des membres d'équipage

- La sécurité à bord des bateaux de pêche - Guide pratique à l'intention des membres d'équipage

Supports d'information à l'intention du public

- Cinq affiches
- Autocollant, « Pensez sécurité en mer »
- Autocollant A4, « Liste de l'équipement de sécurité pour les petites embarcations »
- Fiche plastifiée, « Liste de l'équipement de sécurité pour les petites embarcations / Cinq minutes qui peuvent vous sauver la vie »
- Huit clips télévisuels « Conseils sur la sécurité en mer »
- Cassette audio sur la sécurité en mer

Vidéocassettes (formats PAL, NTSC ou SECAM)

- « La sécurité en mer, c'est votre affaire »
- « La grande dérive »
- « Rambo s'attaque à la haute mer »

Système de gestion de la sécurité

- Systèmes de gestion de la sécurité pour navires de moins de 500 tj (dépliant)
- Comment tirer le meilleur parti de votre système de gestion de la sécurité (dépliant)
- Inventaire type d'équipements et de mesures de sécurité (système de gestion de la sécurité pour petits navires commerciaux à moteur hors bord)
- Manuel type de gestion de la sécurité et tenue d'un journal de pêche (système de gestion de la sécurité pour palangriers de moyenne à grande taille).

Certains de ces supports peuvent être téléchargés depuis le site Web de la CPS : http://www.spc.int/coastfish/Sections/training/Training%20material/Training_material.htm

On peut les commander directement à la Section Formation halieutique (CPS, B.P. D5, 98848 Nouméa, Nouvelle-Calédonie).



Suite donnée aux recommandations formulées par les participants à la Consultation d'experts

■ Gestion de la sécurité en mer et de la pêche en PNG

La Papouasie-Nouvelle-Guinée, l'un des plus vastes pays de la région, est confrontée à l'un des plus grands obstacles à la sécurité en mer à bord des petites embarcations. De par la taille même du pays, la longueur du littoral et l'absence de navigation côtière développée, de nombreuses îles périphériques et communautés côtières rurales sont quotidiennement exposées aux risques potentiels liés à de longues sorties en mer à bord de petites embarcations non pontées à moteur hors bord.

En l'absence de réseaux d'alerte bien établis et de moyens coordonnés de recherche et de secours, on ne connaît pas toute l'ampleur du problème. Il arrive cependant régulièrement que de petits bateaux soient portés disparus (sans que cela soit signalé). On ne dispose pas de données fiables sur les coûts des opérations de recherche et sauvetage ni le nombre de pertes de vies humaines, et aucun projet national n'est actuellement menée pour régler la question de la sécurité des petites embarcations.

Or, diverses activités sont menées dans le pays dans le cadre de projets visant à promouvoir la sécurité des petits bateaux ; elles s'appuient en outre sur les affiches en Tok Pisin, récemment imprimées par la CPS. Dans la province de Nouvelle-Irlande, le projet de développement et de gestion de la pêche côtière du service des pêches national a inscrit la sécurité en mer au programme des activités de promotion de la gestion des ressources marines. Le premier volet, portant sur la sécurité en mer, a consisté dans la production d'une pièce radiophonique sur la sécurité en mer, qui a été traduite en Tok Pisin et sera diffusée sur les chaînes de radio provinciales de tout le pays.

Des copies de la pièce sur bande audio (produites dans le cadre du projet de développement et de gestion de la pêche côtière) seront mises à la disposition de la CPS pour diffusion aux parties intéressées.

Pour plus d'information, écrire à :
waltonz@paradise.net.nz

La pièce radiophonique sur la sécurité en mer, diffusée dans le cadre du projet de développement et de gestion de la pêche côtière

Nous reproduisons ici un extrait de la pièce radiophonique à l'intention de nos lecteurs.

Brenda:

Edwin, je suis vraiment inquiète. Samuel est parti précipitamment pêcher, hier matin, et il n'est pas rentré hier soir. Il n'a jamais passé la nuit en mer auparavant. Son bateau s'est peut-être retourné dans la houle. Ça soufflait vraiment fort, hier soir.

Edwin:

Est-ce qu'il t'a dit où il allait ?

Brenda:

Non, il était tellement pressé qu'il n'a pas eu le temps de me dire quoi que ce soit. Il y a beaucoup d'endroits où il va pêcher ; il pourrait être n'importe où. J'ai remarqué, ce matin, qu'il avait oublié de prendre sa boîte à outils ; si son moteur tombe en panne, il ne pourra pas le réparer.

Edwin:

Est-ce qu'un autre pêcheur a vu son bateau en sortant en mer, hier ?

Brenda:

Les pêcheurs ne sont pas sortis, car la météo diffusait un avis de gros temps pour les petits bateaux. Elle disait qu'une tempête approchait. Samuel était le seul à sortir hier. Maintenant, la mer est si grosse que les pêcheurs ne peuvent pas aller le chercher.

Edwin:

Il vaut mieux que j'appelle le service de recherche et sauvetage à Kavieng. Ils enverront un bateau pour le chercher.

Le téléphone sonne.

Edwin:

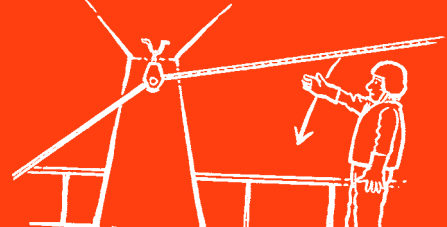
Allo, j'appelle de l'île de Lihir. Un de nos pêcheurs est sorti à l'aube, hier matin, et il n'est pas rentré. Ici, les vagues sont trop hautes pour que nos petits bateaux aillent à sa recherche. Nous avons besoin de vous. Le pêcheur s'appelle Samuel Tamba. Sa famille craint qu'il ne soit arrivé quelque chose au bateau dans cette tempête.

Le service de recherche et sauvetage:

Il nous faut des précisions. À quelle heure exactement est-il parti, et quand devait-il rentrer ? Savez-vous où il est parti pêcher ? Sur quel type de bateau était-il ? A-t-il un moteur de secours ? A-t-il une radio VHF ou une radio-balise de détresse ?

Edwin:

D'après sa femme, il n'a dit à personne où il partait pêcher. Apparemment, il était pressé de se rendre sur les lieux de pêche. Il est parti un peu avant l'aube, hier, mais il devait être de retour avant la nuit. Il a un banana boat blanc équipé d'un moteur hors bord de 40 ch. Je sais qu'il n'a pas de moteur de secours. Je ne pense pas qu'il ait de radio. Je n'ai jamais entendu parler de satellite e-Bird ou de chose dans ce genre. Qu'est-ce que c'est ?



■ **L'Université du Pacifique Sud propose un nouveau programme d'études océanographiques**

Sunia Lavaki

Le Programme d'étude des sciences et des métiers de la mer de l'École des sciences fondamentales et appliquées a proposé à la Commission universitaire de l'Université du Pacifique Sud un nouveau programme d'études océanographiques, étalé sur un semestre en deuxième année.

Les responsables du Programme d'étude des sciences et des métiers de la mer reconnaissent que travailler à bord de petits bateaux est l'un des métiers les plus dangereux qui soient. La FAO et la CPS estiment que la sécurité en mer revêt une importance capitale dans le Pacifique Sud. Conscients de leurs lacunes en matière de connaissances élémentaires des métiers de la mer, les services des pêches des pays de la région, qui emploient des diplômés de l'Université du Pacifique Sud, ont réclamé des cours sur l'hygiène et la sécurité en mer (quatrième Conférence des Directeurs des pêches, CPS, 2004). Ce cours d'introduction donnera aux étudiants qui ont l'intention de travailler dans le secteur halieutique et océanographique dans le Pacifique Sud, les compétences élémentaires requises en matière d'exploitation de petits bateaux, de sécurité en mer, de positionnement, de navigation et de pilotage. Selon les normes universitaires, ce cours est dispensé en fonction du niveau des étudiants, dans un cadre associant géographie, cartographie, météorologie et océanographie, et présente des passerelles avec d'autres cours dispensés par le Programme d'étude des sciences et des métiers de la mer.

Du fait de l'importance des normes internationales relatives à l'hygiène et la sécurité sur le lieu de travail, le cours équivalra si possible à la qualification du brevet élémentaire de marin SCTW, reconnu dans le monde entier, et des disciplines spécialisées seront enseignées par des instructeurs qualifiés (cours de secourisme St Johns, Hygiène et sécurité sur le lieu de travail par des instructeurs de l'École des

métiers de la mer de l'Institut de technologie de Fidji (FIT), cours PADI Découverte de la plongée bouteille dispensé par un instructeur breveté PADI. Le cours portera aussi sur plusieurs techniques de sondage appliquées à bord, notamment le sonar, l'établissement du profil de salinité et de température, l'utilisation de filets à plancton, le chalutage au fond, le dragage et les techniques de plongée.

Principales questions abordées :

- Quels sont les risques encourus en mer, et comment peut-on les éviter ?
- Comment relever sa position en mer ? (cartes, compas, GPS, radar)
- Comment manœuvrer un petit bateau en toute sécurité ? (matelotage, commande et entretien du moteur hors bord, pilotage).
- Comment prévenir les accidents en mer ? (météo, équipement de sécurité, plans d'urgence)
- Que faire si les choses tournent mal ? (procédures d'urgence, lutte contre l'incendie, survie en mer, premiers secours)
- Quels sont les effets de la navigation, des déchets et rejets polluants et des déversements accidentels d'hydrocarbures sur l'environnement ?
- Quelle est l'utilité des bateaux dans la recherche océanographique ? (techniques de levé bathymétrique à bord)
- Quelle est l'utilité de la plongée bouteille en recherche océanographique, et quels sont les risques encourus ?

D'autres thèmes sont proposés dans le cadre du nouveau cours :

- Thème 1 : Initiation à la météorologie et à l'océanographie : phénomènes climatiques, vents, vagues, marées et courants, dangers pour les petits bateaux en mer.
- Thème 2 : Géographie côtière :

cartographie, cartes de navigation, symboles, balises et feux.

- Thème 3 : Initiation aux petits bateaux : construction, modèles, types, puissance, manœuvres.
- Thème 4 : La sécurité en mer : introduction au matelotage, nœuds et épissures, ancres, équipement de sécurité.
- Thème 5 : Relevé de position à l'aide d'un compas et d'un GPS.
- Thème 6 : Procédures d'urgence en mer : homme à la mer, abandon du navire, procédures radio, fusées de détresse (École des métiers de la mer de l'Institut de technologie de Fidji).
- Thème 7 : Premiers secours à l'intention des gens de mer (certificat St John Ambulance).
- Thème 8 : Meilleures pratiques écologiques en mer ; responsabilités découlant de la Convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires).
- Thème 9 : Initiation aux techniques de

sondage marin à bord : échosondeurs, sonar, prélèvement d'échantillons d'eau, filets à plancton, dragues.

- Thème 10 : Initiation aux techniques de sondage en plongée (cours Découverte de la plongée bouteille PADI).

Le cours sera le module central du programme agréé par la faculté du développement socioéconomique (SSED), de la licence en affaires maritimes (gestion de la pêche côtière/hauturière), de la licence en sciences de la mer et de la licence proposée en écologie (orientée vers l'écologie marine). Il constituera une matière optionnelle des autres programmes d'études des affaires maritimes, notamment le certificat/diplôme de gestion des ressources marines et la licence en affaires maritimes.

Pour tout renseignement complémentaire sur ce nouveau cours, veuillez vous adresser à : lavaki_sb@usp.ac.fj

Cours sur la petite pêche en PNG

En 2001, l'Institut d'études halieutiques de Papouasie-Nouvelle-Guinée, avec le concours technique du projet de renforcement (NFCSP) financé par l'AusAID et celui de la Section Développement de la pêche de la CPS, a entrepris la mise au point d'un programme de formation transférable, portant sur la petite pêche.

Le cours sur la petite pêche, axé sur l'évaluation des compétences, comporte deux parties ; c'est devenu l'un des cours les plus populaires de l'Institut d'études halieutiques. Il s'adresse aux exploitants de petites embarcations et traite des principes à respecter pour dresser l'inventaire d'équipements et de mesures de sécurité (Safe Operational Plan), instrument qui permet de planifier et d'entreprendre des sorties de pêche sûres et efficaces à bord de petits bateaux.

Depuis son agrément par le Comité consultatif de formation halieutique de PNG (FTAC), le cours a été dispensé au Collège de Kavieng et dans différentes communautés côtières, notamment Alotau, Lae, Madang, Buka, Kimbe

et Rabaul. Il a aussi été adopté comme module de formation standard pour le projet de développement de la pêche côtière financé par l'Union européenne.

Contenu du cours

Ce cours dispense les connaissances requises pour travailler dans une petite entreprise de pêche. Il porte sur les principes de la sécurité, la gestion des risques et la lutte contre les dangers, les connaissances pratiques de l'entretien du bateau et du moteur, et l'utilisation sans risque de divers types d'engins de pêche, ainsi que les principes élémentaires de la gestion des ressources et de la gestion des petites entreprises. Ce cours s'adresse en particulier aux personnes qui travaillent à bord de petits bateaux de pêche et dirigent une petite entreprise de pêche.

Objectifs du cours

1. Inculquer aux participants les connaissances halieutiques de base et les connaissances en matière de sécurité qui leur permettront d'exercer un métier en toute

sécurité à bord d'un petit bateau de pêche. Les participants sont sensibilisés aux problèmes de la sécurité à bord de petites embarcations, s'initient à la manipulation et l'entretien des engins et de l'équipement, à la préparation de la nourriture en toute sécurité, aux conditions d'assainissement et d'hygiène, à la gestion financière et celle des ressources. Le cours amène les participants à bien comprendre la nécessité de travailler conformément à des plans de sécurité, de manière à aménager leurs bateaux en vue de sorties de pêche sans risques et à pouvoir faire face à des situations d'urgence en mer.

2. Les participants apprennent les techniques de pêche hauturière au fond et à mi-profondeur ciblant les espèces pélagiques, fortement demandées à l'exportation. Ils doivent acquérir une connaissance théorique des méthodes employées, puis effectuer des exercices pratiques de construction d'engins et de pêche. Les principales méthodes de pêche qui font l'objet de démonstrations pendant le cours sont : la pêche à la palangre verticale au fond, la pêche à la traîne, la pêche à la palangre verticale à mi-profondeur, la palangre horizontale à 50 hameçons, l'ika-shibi (pêche de seiche et d'appâts à la turlutte, méthodes d'attraction par la lumière, pêche d'espèces pélagiques) et le palu-ahi (pêche de poissons pélagiques à la boette).

3. La formation porte aussi sur la manipulation du poisson, les techniques de stockage sur glace et de transformation, ce qui permet aux pêcheurs de tirer le maximum de profits de leur activité.

4. Les participants sont informés des dangers existant sur leur lieu de travail et de la nécessité d'observer des règles de travail garantissant leur sécurité.

5. L'accent est mis sur les questions écologiques et les pratiques de pêche contrôlée qui assurent la protection de la vie marine et la conservation du littoral, et sont garantes d'une pêche durable.

6. Enfin, les participants apprennent les principes économiques de base et les méthodes de gestion des petites embarcations, y compris la tenue d'un journal de bord et le suivi des coûts et des bénéfices.

7. Ce programme d'enseignement approprié et agréé débouche sur un certificat délivré aux pêcheurs de Papouasie-Nouvelle-Guinée ; il constitue donc une norme professionnelle nationale, reconnue comme acceptable pour l'exploitation de petits bateaux et de petites entreprises de pêche.

Sites Web

L'utilisation d'ordinateurs et l'accès à Internet sont de plus en plus courants de nos jours, même dans des endroits ruraux d'Océanie. C'est merveilleux de se trouver en un point isolé du Pacifique, de pouvoir se connecter à la Toile mondiale, et de recevoir une quantité stupéfiante d'informations.

Il suffit de se rendre sur Google (ou tout autre moteur de recherche) et de taper « Sécurité petit bateau pêche » : en quelques secondes arrivent des pages et des pages de sites qui concernent la sécurité en mer. Il est intéressant de noter que les publications et les projets de la CPS relatifs à la sécurité des petits bateaux de pêche figurent en bonne place. Il y a une foule de sites à visiter. Partant du principe que la version sur papier du bulletin ne contiendra pas des rapports techniques et des informations intégraux, le groupe d'experts sur la sécurité en

mer et la Section Information halieutique de la CPS proposeront à leurs lecteurs un service d'information pour répondre aux questions relatives à la sécurité par des recherches bibliographiques, et des réponses sur papier, envoyées par courrier. Les lecteurs sont invités à formuler leurs observations quant à l'utilité d'un service de ce genre. En préparant ce premier numéro du bulletin Sécurité en mer, j'ai passé un peu de temps à consulter les sites Web en rapport avec la sécurité. Plutôt que de dresser la liste de toutes les adresses de sites intéressants dans ce premier bulletin, je voudrais encourager les lecteurs et les membres à nous communiquer les domaines d'intérêt dans lesquels nous pourrions faire des recherches sur Internet. Nous livrerons les fruits de nos investigations dans les numéros suivants.



■ Les radiobalises de détresse : les anges-gardiens du pêcheur

Au cours de la Consultation régionale d'experts sur la sécurité des petits bateaux de pêche, organisée par la FAO et la CPS, l'un des débats a porté sur la technologie et la sécurité en mer, et plus précisément sur le rôle éventuel des radiobalises de détresse dans la sécurité à bord de petits bateaux. Il s'agissait surtout de savoir s'il était concrètement possible de faire de ces balises un outil essentiel de sécurité pour les petits bateaux en Océanie. On leur reproche d'être trop coûteuses pour les exploitants de petits bateaux ; en outre, les Océaniens ne sauraient pas les utiliser et il y aurait trop de fausses alertes.

En revanche, il importe d'envisager l'avenir. Les radiobalises de détresse ont sauvé bien des vies, et font économiser de l'argent en opérations de recherche et de sauvetage. Elles ne sont pas difficiles à utiliser, et la démonstration de leur maniement est simple. On peut aussi faire valoir que le coût des balises est minime par rapport à celui d'une opération de recherche et de sauvetage.

En décembre 2003, les autorités de la province de Nouvelle-Irlande, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, ont lancé une opération de recherche et de sauvetage de deux *banana boats* dont la disparition avait été signalée, avec 19

personnes à bord, parties faire une excursion de Kavieng à l'île de Mussau. Les autorités ont affrété deux navires de recherche pendant cinq jours, mais les bateaux disparus n'ont pas été retrouvés. Quand ils furent enfin repérés par un senneur, celui-ci dû arrêter de pêcher et ramener les naufragés jusqu'au port le plus proche, Honiara, aux Îles Salomon. L'entreprise de pêche a payé leur retour en Papouasie-Nouvelle-Guinée, et les autorités provinciales ont dû affréter un autre navire pour aller chercher les 19 personnes et les faire rentrer à Kavieng. Le coût estimé pour toutes les parties dépassa largement les 100 000 K — de quoi acheter pas mal de radiobalises.

Quand il s'agit de sécurité en mer, il est toujours bon de se demander : que vaut une vie ? La plupart d'entre nous conviendront qu'on ne peut pas lui attribuer de prix. Pour les exploitants de petits bateaux, qui ont intérêt à jouer la carte de la sécurité, il n'y a pas l'ombre d'un doute : une radiobalise de détresse est un bon investissement.

Les articles suivants sont reproduits avec la permission de BoatSafe.com. Les lecteurs pourront se faire une idée de la valeur des radiobalises de détresse. Les prix sont exprimés en dollars des États-Unis d'Amérique.

■ Les radiobalises de localisation de sinistres — Un pari sur la vie

Presque tout le monde a une assurance sur la vie, n'est-ce pas ? On fait un versement mensuel, ou bien il est déduit de la paie. Eh bien, j'affirme que ce n'est pas à une assurance-vie que vous avez souscrit, mais à une assurance sur la mort. Vous n'en retirerez aucun profit avant l'heure de votre mort ! La véritable assurance vie dont vous profitez est celle qui provient de l'argent que vous dépensez pour des choses telles que : radios VHF, canot de sauvetage, équipement de premiers secours, équipement de navigation et — c'est le sujet de l'article — la radiobalise de localisation de sinistres (RLS).

Une RLS est un petit dispositif émetteur embarqué, alimenté par une batterie. Comme son nom l'indique, elle n'est utilisée qu'en cas d'urgence et normalement, seulement en dernier ressort, lorsque votre radio maritime est en panne ou hors de portée. Il existe plusieurs types de radiobalises de détresse. En cas de catastrophe, certaines flottent et se mettent en marche automatiquement ; d'autres doivent être mises en route manuellement. Toutes les RLS flottent et émettent un signal continu pendant 48 heures. Les signaux émis par les RLS étant en premier lieu détectés par des satellites, il

peut s'écouler un certain délai avant qu'ils ne soient captés (une heure, par exemple), au moment du passage du satellite au-dessus de la zone. Une fois activée, la radiobalise doit rester opérationnelle, de manière que le signal puisse être détecté par le satellite et permettre de retrouver votre position.

Les RLS émettant des signaux de 121,5/243 MHz (catégorie II) sont les moins coûteuses, mais aussi les moins performantes. Elles coûtent 400 dollars américains environ. Elles ont été conçues dans les années 70 pour alerter les avions passant à proximité. Elles ne conviennent pas à la détection par satellite, qui les différencie mal d'autres signaux de même fréquence. Il faut souvent plusieurs passages des satellites pour identifier le signal, ce qui peut retarder le sauvetage.

La radiobalise de détresse à acquérir est celle qui opère à 406 MHz (catégorie I) et transmet simultanément un signal de 121,5 MHz surtout utilisé pour la localisation des sinistres. Elle coûte certes plus cher, mais votre vie n'a pas de prix. Le temps de réponse

aux signaux de la balise 406 est considérablement plus court que celui des RLS de catégorie II, et les indications qu'elle fournit sur la position sont beaucoup plus précises. En outre, les signaux de la RLS 406 sont codés, ce qui permet de filtrer les signaux qui ne proviennent pas de la balise. Ces balises émettent d'autres informations précieuses

pour les sauveteurs. Au moment de l'achat, vous pouvez enregistrer votre RLS ; son signal codé contiendra alors vos nom, adresse et numéro de téléphone, ainsi que le descriptif du bateau et une personne à contacter d'urgence, à terre, qui sera au courant de vos intentions et de vos capacités. Lorsque le satellite captera le signal et le relayera, l'équipe de recherche et de secours saura qui vous êtes et votre position.



Catégorie I, 406 MHz	Catégorie II, modèle 121,5/243 MHz
Détection mondiale — ne requiert pas de station terrestre régionale de détection par satellite.	Requiert une station terrestre régionale — non disponible dans de nombreuses zones océaniques. Détection possible par survol d'un avion.
Balise fiable, peu de fausses alertes et grande probabilité de détection.	Balises souvent incompatibles avec des satellites. Conçues pour la détection aéronautique. Grand nombre de fausses alertes, en général.
Signaux codés et utilisation internationale exclusive de la fréquence 406 MHz pour les radiobalises de détresse, ce qui garantit la réception du signal émis par une RLS — pas de problèmes de fausses alertes envoyées par des sources autres que des balises.	Taux élevé de fausses alertes dues à des alertes générées par d'autres dispositifs émettant sur 121,5 MHz.
Précision de 1,5 mille marin ; un second signal sert au radiorepérage (homing).	Précision de 10-20 milles marins seulement. Les équipes de recherche et sauvetage peuvent se diriger d'après le signal primaire.
Le code de la balise contient le nom, l'adresse et le n° de téléphone du propriétaire, le type de bateau, etc.	Il n'est pas possible de savoir si le signal provient d'une RLS, d'une balise aéronautique similaire, ou d'une source autre qu'une balise. Aucune autre information codée n'est contenue dans le signal.
Bon traitement de l'ambiguïté : peut rapidement amener une équipe de sauveteurs sur une position connue grâce à une alerte en un seul passage du satellite.	Il est difficile de savoir, de deux positions distinctes calculées lors du premier passage du satellite, laquelle est celle de la RLS. Il faut normalement attendre le deuxième passage du satellite pour lever l'ambiguïté.

Tous les navires marchands battant pavillon des États-Unis d'Amérique ont à bord une RLS 406 ; les bateaux de pêche commerciale opérant à plus de trois milles à partir de la côte doivent en posséder une (à moins qu'ils n'aient ni cuisine ni couchettes). Une licence doit également être octroyée par la Commission fédérale des communications (FCC). Elle doit être mentionnée sur votre licence de station de navire. Si la présence de RLS n'est pas obligatoire à bord des bateaux de plaisance, le Service des garde-côtes des États-Unis les recommande vivement, et conseille d'opter pour le modèle 406 MHz de

la catégorie I. Son signal de grande portée et de longue durée peut avoir un impact considérable sur la rapidité et l'efficacité des opérations de sauvetage.

Au cours d'un essai réalisé récemment avec le modèle 406 MHz, un aspirant de l'École navale a pu constater son efficacité. Le signal d'essai a été identifié en moins de quatre minutes, et localisé en 15 minutes. Si cela ne suffit pas à vous convaincre, le tableau comparatif ci-dessous vous aidera à décider si vous voulez ou non mettre en péril votre vie pour une poignée de dollars.



Combien ça coûte ?

Une rapide recherche du « prix des RLS » sur Google donne un large éventail de résultats. L'extrait suivant du site américain de *Boatersland Marine* en est un bon exemple.

Trousse de survie ACR



Sac flottant pour stockage de l'équipement de survie
29,99 dollars É.-U.

Sac d'évacuation rapide ACR



Sac flottant d'armement de survie en cas d'abandon de navire
99,99 dollars É.-U.

Sac d'évacuation rapide ACR



Trousse à poches multiples et à sangles pour stockage d'armement de survie en cas d'abandon du navire
69,99 dollars É.-U.

Balise de détresse personnelle AquaFix 406 GPS ACR



Plus petite et plus performante RLS personnelle existante ; se transporte aisément dans un sac ou sur un gilet de sauvetage ; assez petite pour être portée sur le pont lors de courses de voile, par des membres d'équipage, des navigateurs solitaires ou tout amateur de bateau.
589,99 dollars É.-U.

Radiobalise personnelle 406 MHz avec interface GPS ACR



Emet un signal 406 MHz relayé par les satellites COSPAS-SARSAT ; personnalisée par signal de détresse à code numérique unique, enregistré, et un signal à 121,5 MHz (fréquence de radiorepérage de recherche et sauvetage). GPS étanche/interface de programmation (NMEA 0183)
587,99 dollars É.-U.

Radiobalise personnelle 406 MHz ACR



Emet un signal 406 MHz relayé par les satellites COSPAS-SARSAT ; personnalisée par signal de détresse à code numérique unique, enregistré, et un signal à 121,5 MHz (fréquence de radiorepérage de recherche et sauvetage).
491,99 dollars É.-U.

RLS GlobalFix 406 ACR



RLS 406 MHz à récepteur GPS intégré, catégorie I, déclenchement automatique avec support
Prix normal : 1 149,99 dollars É.-U.

Radiobalise GlobalFix 406 ACR



RLS 406 MHz à récepteur GPS intégré, catégorie II, déclenchement manuel.
Prix normal : 979,99 dollars É.-U.

RLS 406 Satellite2 406 ACR



RLS Catégorie I (à déploiement automatique) 406 MHz
Prix normal : 749.99 dollars É.-U.

RLS 406 Satellite2 406 ACR



RLS catégorie II (à déploiement manuel) 406 MHz avec support
Prix normal : 649.99 dollars É.-U.

RLS RapidFix 406 ACR



RLS 406 MHz avec interface GPS catégorie I (à déploiement automatique)
Prix normal : 849.99 dollars É.-U.

RLS RapidFix 406 ACR



RLS 406 MHz avec interface GPS catégorie II (à déploiement manuel) avec support
Prix normal : 699.99 dollars É.-U.



Le résumé qui suit est extrait d'un article sur les risques et dangers de la petite pêche, publié par l'Organisation internationale du travail (SAP 3.6/WP.147). L'article intégral, ainsi que les références bibliographiques sur ce thème, sont reproduits dans la version électronique du présent bulletin.

Risques et dangers de la pêche à petite échelle : vue d'ensemble

Introduction

La pêche est pratiquée dans un environnement naturel, souvent hostile aux marins et à leurs bateaux. L'attitude des pêcheurs, à l'instar des autres gens de mer, est loin d'être irréprochable face aux risques et aux dangers qu'ils encourent par vocation, avant et pendant leurs sorties en mer. La perte de vies humaines en mer fait partie intégrante de la profession de pêcheur. Il faut donc accepter ce tribut, rançon du travail dans cet environnement dangereux. Or, il est indéniable que ce tribut pourrait être réduit, à condition que le secteur halieutique et les pêcheurs, les autorités nationales, les organisations internationales et les organismes bénévoles consacrent à cette question suffisamment de réflexion, de considération, de sympathie, de volonté politique et de moyens matériels.

En Océanie, en 1989–1990, il a été signalé quelque 120 décès survenus dans 640 accidents environ. Le bilan s'alourdit si l'on tient compte des pertes parfois massives de vies humaines et d'équipement dans les tempêtes tropicales.

Les autorités nationales et les organisations internationales devraient se pencher sur la sécurité et la santé des 15 à 20 millions d'hommes et de femmes exerçant le métier de pêcheur artisanal ou à petite échelle. Or, l'inertie des instances officielles de nombreux pays atteint des proportions tragiques, faute de prendre des dispositions, de légiférer, d'édicter et mettre en œuvre des règlements et d'investir les fonds requis pour mettre en place les services indispensables qui permettraient de réduire le nombre de victimes parmi les petits pêcheurs. Les autorités nationales et internationales se sont toujours montrées plus attentives aux flottilles de pêche à grande et moyenne échelle, bien



que le taux d'accidents en mer et de victimes parmi les petits pêcheurs soit indéniablement plus élevé que dans le secteur de la pêche hauturière. La plupart des accidents mortels parmi les petits pêcheurs ne sont pas pris en compte par l'Organisation maritime internationale, et il existe très peu d'enregistrements ou de statistiques.

La pêche artisanale et à petite échelle

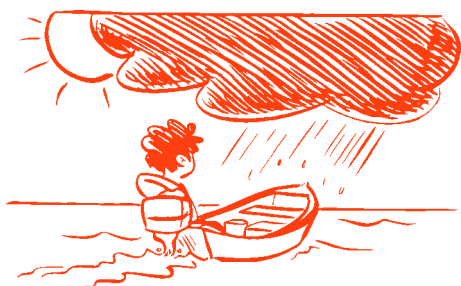
Près de la moitié des produits de la mer du monde sont pêchés ou récoltés par des petits pêcheurs, à bord de millions d'embarcations les plus diverses. Pour donner quelques chiffres : Le Portugal possède à lui seul plus de 10 000 bateaux de pêche de moins de 10 m de longueur ; plus de 40 000 bateaux de pêche opèrent dans les îles du Pacifique, et Israël en a lui-même près d'un millier. Depuis le dernier quart du XXe siècle, la pêche à petite échelle a, plus que jamais, retenu l'attention des instances officielles. Cela s'explique par plusieurs raisons. Premièrement, les pouvoirs publics des pays en développement, ainsi que diverses organisations et banques internationales de développement, rendent de plus en plus justice au rôle que la pêche à petite échelle joue dans l'économie nationale. En second lieu, ces organismes ont réévalué – parfois à contre-cœur – leurs incursions souvent malheureuses dans le développement

de la pêche industrielle. Troisièmement, sous l'effet de facteurs technologiques et économiques, la pêche à petite échelle a pris de l'importance, tant dans les pays industrialisés que dans les pays en développement. Enfin, et au moins en partie sous l'effet de ce qui précède, de plus en plus de concepteurs et de fabricants de bateaux et d'équipement proposent des produits à l'intention des petits pêcheurs.

Risques et dangers typiques

Mauvais temps

Les coups de vent, violentes tempêtes et brouillard épais sont des causes importantes d'accident pour les petits bateaux, souvent à l'origine de chavirements, d'échouages, de pertes et de collisions. Il existe plusieurs types d'embarcations de pêche artisanale qui sont insubmersibles et ne coulent pas, même si elles chavirent, ce qui augmente les chances de survie de l'équipage. Les victimes du gros temps sont d'autant plus nombreuses que les systèmes d'alerte météorologique et de radio embarqués sont médiocres, voire inexistants.



Perte de moyen de propulsion

C'est là une cause majeure d'accidents. Beaucoup de petits bateaux de pêche sont propulsés par un moteur hors bord et ne possèdent pas de moteur de secours ni de grément.



Incendie à bord

Ce risque est moins fréquent à bord de petites embarcations de pêche, qui sont le plus souvent des bateaux non pontés ou des radeaux où un feu s'éteint en général instantanément. En revanche, tout feu qui se déclare à bord de canots et de pirogues propulsés par des moteurs hors bord et transportant de grandes quantités de combustible de réserve est extrêmement dangereux.



Normes de construction navale inadéquates

Bien des petits bateaux de pêche ne sont pas conçus et construits conformément à des normes de sécurité suffisantes. En outre, de par leur conception et leur construction, ces bateaux sont souvent inadaptés à leurs conditions d'utilisation.



Bateaux inappropriés

Au cours des dernières décennies du XXe siècle, les petites embarcations de pêche effectuèrent de longues sorties, de plus en plus loin des côtes. Ces embarcations, construites en vue de la pêche côtière et de sorties d'une journée, souvent dépourvues d'équipement de sécurité élémentaire, sont trop petites et ne conviennent pas à des sorties de pêche au large. La sécurité de l'équipage a donc été en baisse constante.

Gestion des pêches

Certaines stratégies de gestion incitent les pêcheurs à augmenter leurs gains en prenant des risques qu'ils ne prendraient pas s'ils n'avaient pas ce désir. Ces stratégies visent, par exemple, à limiter la durée de la sortie et la zone de pêche, à transférer et louer des quotas de pêche.

Précarité économique

La précarité économique, voire des difficultés financières passagères, incitent souvent les pêcheurs à courir des risques supplémentaires, alors que la raison voudrait qu'ils agissent autrement.

Une communication inadéquate

L'absence de communication par radio entrave toute opération de recherche et sauvetage. Malgré des contacts par radiotéléphone, d'autres problèmes peuvent surgir si les personnes en mer et les sauveteurs ne parlent pas la même langue. Cela peut avoir des conséquences tragiques.

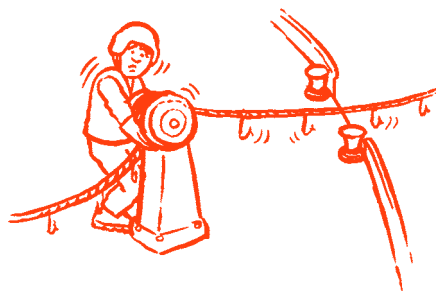


Manque d'abris accessibles

Dans de nombreuses régions du monde, les pêcheurs artisanaux ne peuvent pas mouiller dans des ports de pêche ou des zones abritées ; ils sont obligés de franchir des lames ou d'affronter des déferlantes pour accéder à la plage et en partir, ou pour s'abriter ou mouiller dans des endroits difficiles d'accès. Le franchissement de déferlantes coûte cher en vies humaines et en équipement.

Sorties de pêche

Des chalutiers de toutes dimensions risquent de chavirer lorsque leur engin se prend dans une agrafe (ou tout obstacle, au fond de la mer, qui accroche le filet) ; les petits senneurs peuvent chavirer sous l'effet du poids d'un filet très chargé, au dernier stade du virage. Des marins peuvent être entraînés par dessus bord s'ils se prennent dans les filets, ou si les bouts échappent lors du filage de l'engin.



On peut se blesser de différentes manières quand on pêche : en touchant l'engin et les machines du pont, en se faisant piquer ou mordre par les poissons ou autres animaux marins ou en recevant des coups de queue de ceux-ci. Les pêcheurs à pied ou les plongeurs s'exposent particulièrement à des attaques de grands prédateurs et de diverses créatures venimeuses



Efforts déployés à l'échelon international et régional

Il n'existe malheureusement pas d'instrument juridique appliqué à l'échelon international, que ce soit pour la construction de petits bateaux de pêche (moins de 12 m de longueur hors tout) et l'équipement de sécurité requis, ou pour la formation et la certification du personnel des entreprises de pêche artisanale et à petite échelle. Le Protocole de 1993 à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, qui ne concerne que les bateaux de pêche de plus de 24 m de longueur, n'est pas encore ratifié par tous les États.

Au milieu des années 70, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) ont élaboré un code de sûreté relatif aux pêcheurs et aux bateaux de pêche ; ce document comprend deux parties : la Partie A édicte des « directives pratiques de sécurité et d'hygiène à l'usage des patrons et des équipages », et la Partie B, des « dispositions à prévoir en matière de sécurité et d'hygiène pour la construction et l'équipement des navires de pêche ». Il ressort clairement du contenu de la partie A que ce document ne s'applique pas aux bateaux de pêche à petite échelle, tandis que la partie B concerne explicitement les bateaux de plus de 24 m de longueur. Les *Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions*, élaborées conjointement par la FAO, l'OIT et l'OMI en 1980, s'appliquent aux bateaux de pêche de 12 à 24 m. Toutefois, à en juger par le contenu de propositions de révision récentes de ces directives, celles-ci ne s'appliquent pas aux bateaux de pêche artisanale et à petite échelle.

De tous les instruments internationaux, seul le chapitre 5 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) fait expressément référence à tous les bateaux de pêche de petites à moyennes dimensions. Il stipule simplement que les bateaux de moins de 150 tjb doivent être équipés d'un compas de route. Et c'est tout.

Si les pays hésitent à ratifier et promulguer des normes et des conventions internationales

relatives à la sécurité des pêcheurs, c'est probablement à cause des coûts qu'eux-mêmes et le secteur risqueraient d'encourir, ainsi que du désagrément et des coûts liés à l'élaboration de nouvelles lois, à la promulgation et le contrôle de l'application des lois existantes. Ils reculent sans doute devant l'adoption de nouvelles conventions concernant la pêche artisanale parce que la répression des infractions est encore plus difficile et coûteuse. Une exception à cette règle est probablement la norme scandinave sur la construction et la stabilité des bateaux de pêche commerciaux de moins de 15 m. Elle a été élaborée conjointement par le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède.

À la suite d'un cyclone catastrophique qui a frappé la côte du Nord-Est de l'Inde en 1996, le Programme de la Baie du Bengale de la FAO, en collaboration avec les pays intéressés et des organisations non gouvernementales (ONG) a lancé un projet concernant directement la sécurité des pêcheurs. Le Programme de la Baie du Bengale essaie d'inciter les pays et les ONG à déployer un effort concerté, ce qui s'avère une tâche surhumaine, pour plusieurs raisons, l'une d'elles étant que certains jeunes agents des services publics ont apparemment du mal à collaborer avec les ONG.

La FAO parraine d'autres activités, notamment un atelier régional et des séminaires à l'intention de participants du Bangladesh, de l'Inde, des Philippines, de Thaïlande et du Vietnam. Il s'agit d'élaborer des lois sur la sécurité des petits bateaux, et de former des inspecteurs et des constructeurs de bateaux, de manière à renforcer leurs capacités d'adopter et de faire respecter de nouvelles lois, d'effectuer des contrôles, de délivrer des brevets.

La FAO apporte aussi son concours à la rédaction de rapports et de directives visant à améliorer la sécurité des petits bateaux, pontés ou non. Il reste toutefois à transposer ces directives en règlements. Malheureusement, peu d'armateurs de bateaux se portent volontaires pour assumer les frais de mise en œuvre des recommandations de la FAO. En 1993, le Programme de la Baie du Bengale a publié un très pertinent *Guide de la sécurité pour les petits bateaux de pêche au large*, destiné aux entreprises de pêche d'Asie du sud et du sud-est.



■ Enquête australienne sur les accidents nautiques

Une analyse des accidents mortels survenus de 1992 à 1998, effectuée pour le compte du Comité national australien de la sécurité en mer, a permis de cerner, pour la première fois, les points communs existant entre ces accidents. En moyenne, 80 personnes trouvent la mort en Australie, chaque année, à la suite d'accidents survenus à bord de bateaux. C'est dans les circonstances suivantes que les probabilités de décéder des suites d'un accident en mer sont les plus élevées :

- hommes mariés âgés de 25 à 49 ans,
- effectuant une sortie de pêche ou une croisière de plaisance,
- à bord d'un bateau à moteur non ponté en fibres de verre ou en aluminium ; un canot pneumatique ou autre, par exemple,
- ou d'un bateau de moins de 6 m de long ;
- le bateau naviguait ou dérivait au moment de l'accident mortel ;
- l'état de la mer était calme ou plat, par petite ou légère brise ;
- le bateau était surchargé ou surmotorisé, d'une stabilité ou d'une flottabilité inadéquate ;
- la victime consommait de l'alcool au moment de l'accident ;
- chavirement ou homme à la mer ;
- la victime ne portait pas de gilet de sauvetage ou de vêtement de flottaison individuel ;
- navigation dans des eaux intérieures ou fermées.

D'après l'étude, 28 % des victimes d'accidents nautiques mortels avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 %, plus que le nombre d'accidents de la route mortels dus à des conducteurs ayant un taux d'alcool dans le sang supérieur au seuil légal (26 %, moyenne nationale). Le taux d'alcoolémie était sensiblement supérieur, parmi les victimes d'accidents survenus dans des lacs et des fleuves, à celui des victimes d'accidents survenus dans les eaux côtière et au large. On a constaté que 89 % des victimes ne portaient pas de gilet de sauvetage ni de dispositif de flottaison individuel, et qu'elles

étaient presque toutes mortes par noyade. En outre, 45 % des bateaux impliqués dans des accidents mortels n'avaient pas à bord de gilets de sauvetage ou de dispositifs de flottaison individuels en quantité suffisante pour tous les passagers.

Selon l'étude, les accidents nautiques et les blessures graves coûtent à la communauté australienne plus de 370 millions de dollars par an, plus que les accidents de train et d'avion combinés. L'étude a été effectuée pour le compte du Comité national australien de la sécurité maritime par Peter O'Connor, Flinders Consulting, et peut être consultée sur le site <http://www.nmsc.gov.au/>.

Principales conclusions

Alcool et drogues

L'alcool et les drogues viennent au premier rang des facteurs de risque étudiés. On a observé que l'alcool était en cause dans 35 % au moins des accidents mortels, et d'autres drogues dans 9 % des cas.



La part de l'alcool dans les accidents nautiques mortels (28 % de personnes ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 g/100 ml) était similaire à sa part dans les accidents de la route (26 % des victimes ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,05 g/100 ml, selon ATSB, 2001). Relativement peu de pilotes de bateaux (lorsqu'ils survivaient à l'incident) ont été testés par rapport à l'alcool et aux drogues, notamment dans le cas de pilotes de jet-skis.

Bateaux surmotorisés

Trente et un pour cent des canots pneumatiques ou autres, d'autres bateaux à moteur non pontés et de bateaux à demie cabine étaient surmotorisés, selon la méthode de calcul de la puissance maximale de propulsion des bateaux existants définie dans les normes australiennes (AS 1799.1).

Stabilité et flottabilité des bateaux

D'après l'étude, il existe une relation entre la longueur absolue du bateau, exprimée en mètres, et la stabilité/flottabilité des canots, pneumatiques ou autres, d'autres bateaux à moteur non pontés et de bateaux à demie cabine, qui, ensemble, constituent 57 % des bateaux en cause dans des accidents mortels. Une stabilité ou une flottabilité inadéquate est la cause de 12 % des incidents mortels pour les bateaux de moins de 6 m de long, contre 6 % seulement pour les bateaux d'au moins 6 m. Une stabilité ou une flottabilité inadéquate entre encore davantage en jeu dans le cas de bateaux de moins de 4 m.

Surcharge des bateaux

Si l'on applique la méthode décrite dans la norme australienne 1799.1, on constate que 24 % des types de bateaux courants (canots pneumatiques ou autres, d'autres bateaux à moteur non pontés, bateaux à demie cabine et yachts à moteur de croisière) sont surchargés. Les canots pneumatiques et autres, en particulier sont souvent surchargés.

Vêtements de flottaison individuels

On a deux fois plus de chances de survivre à un accident nautique mortel si l'on porte un dispositif de flottaison individuel/gilet de sauvetage (DFI). Si l'on porte à 50 % le taux d'utilisation de dispositifs de flottaison individuels, on peut par conséquent sauver deux ou trois vies supplémentaires par an, à l'échelon national. Si l'on porte ce taux à 75 %, on peut en sauver cinq, ce qui fait économiser près de 8 millions de dollars par an à la communauté australienne. En sauvant cinq vies par an, on pourrait abaisser de 13 % le nombre d'accidents nautiques mortels par an, d'après les chiffres actuels, soit une réduction considérable. Cette augmentation du port de DFI profiterait surtout aux plaisanciers, qui représentent la grande majorité des victimes tuées. Il a également été observé que 45 % des bateaux en cause dans des accidents mortels possédaient un nombre insuffisant de DFI pour le nombre de personnes à bord. Il faut donc en conclure qu'une surveillance plus active de l'équipement de sécurité s'impose.

Accidents survenus dans le cadre du travail

En évaluant les accidents mortels survenus dans le cadre du travail, on a constaté une baisse importante du nombre de morts parmi les pêcheurs, ce qui représente un exploit pour un secteur censé détenir des records d'insécurité selon la Commission nationale de santé et de sécurité du travail. L'étude laisse toutefois à penser que les pêcheurs courent ou acceptent de prendre davantage de risques par rapport aux conditions environnementales. Pour gagner leur vie, ils sont sans doute souvent prêts à travailler dans des conditions peu idéales. En outre, l'alcool et les drogues sont des facteurs aggravants pour les pêcheurs, et près d'un tiers des bateaux de pêche concernés n'ont pas de DFI en nombre suffisant pour l'ensemble des personnes à bord.





■ Avis de sécurité maritime envoyés par courrier électronique

Depuis 2004, le Programme Affaires maritimes de la CPS coordonne la publication régulière d'avis de sécurité maritime. Ces bulletins regroupent des informations intéressantes concernant la sécurité et provenant de diverses sources régionales. Pour recevoir les avis complets, les lecteurs peuvent adresser un message électronique à MeganS@spc.int. Nous reproduisons dans la présente rubrique une sélection d'avis de sécurité pertinents pour tirer les leçons des incidents et accidents survenus en mer. Il s'agira ensuite de les appliquer à des stratégies nationales en faveur de la sécurité en mer.

Étanchéité des petites embarcations

Reproduit avec l'aimable autorisation de la Direction néo-zélandaise de la sécurité maritime

L'examen de la cause du chavirement d'un bateau a mis en lumière la nécessité, pour les armateurs et les constructeurs de petites embarcations, de s'assurer que toutes les ouvertures du pont supérieur puissent être fermées en toutes conditions et à tout moment, pour empêcher l'eau de pénétrer dans la coque. Il n'est pas conseillé de faire passer des bouts par les hublots ou les écrouilles, puis d'essayer de refermer ceux-ci sur les bouts. Non seulement cela déforme la corde, mais cela voile le cadre de l'ouverture et exerce une pression dissymétrique sur les charnières et loquets, lesquels peuvent par la suite devenir inopérants à un moment où il serait essentiel d'assurer l'étanchéité des ouvertures. Il est rappelé aux armateurs et constructeurs de petits bateaux que les dispositifs de fermeture de hublots à un seul point n'admettent aucune marge d'erreur et qu'il faut installer, si possible un système de fermeture à quatre points.

Signalement régulier de la position

Reproduit avec l'aimable autorisation de la Direction néo-zélandaise de la sécurité maritime

À la suite de l'analyse récente des circonstances de la disparition d'un bateau de pêche, on a soulevé la question de savoir si les avantages d'un système obligatoire de signalement régulier de la position d'un navire l'emportent sur ses inconvénients. La recherche de ce bateau a pris plus de temps que la normale parce qu'il s'est écoulé 44 heures avant que son retard ne soit signalé. Si un bateau de pêche est surpris par une catastrophe si grave qu'il ne peut plus émettre d'appel de détresse ni déclencher une radiobalise de détresse (RLS), il serait de son intérêt qu'il ait signalé sa position, son cap et sa vitesse au cours des 24 dernières heures. Il est judicieux d'avoir à bord une RLS émettant à 406 MHz (et non à 121,5 MHz) une fois immergée, afin d'alerter les autorités en cas d'accident soudain. La balise se déclenche automatiquement, transmet le code d'identité du bateau, et a une grande portée.

Il n'est pas envisagé que l'autorité impose à chaque bateau de pêche de signaler chaque jour sa position. En revanche, il est vivement recommandé aux capitaines de signaler volontairement leur position, leur cap et leur vitesse, chaque jour à la même heure, à une personne désignée. Celle-ci devrait en outre suivre une procédure si le bateau ne prend pas contact avec elle pendant une période déterminée.



Préparation aux situations d'urgence et communication par radio

*Reproduit avec l'aimable autorisation de la Direction
néo-zélandaise de la sécurité maritime*

Un accident survenu récemment dans lequel un bateau de pêche a été perdu à cause d'une voie d'eau a mis en lumière la nécessité de rappeler aux armateurs et aux gens de mer l'importance d'une bonne préparation aux situations d'urgence et d'une communication par radio dès le début de l'incident. En l'occurrence, le bateau a commencé à prendre l'eau à une allure qui semblait initialement pouvoir être maîtrisée par pompage. Or, au bout de 40 minutes, il s'avéra que les pompes ne pouvaient plus étaler la voie d'eau et que le bateau était en train de couler. C'est à ce stade que l'équipage lança un message radio pour demander assistance. Il est rappelé aux armateurs et aux gens de mer qu'en cas de voie d'eau ou d'incendie, il est essentiel d'établir le plus tôt possible un contact radio avec d'autres bateaux croisant dans le voisinage et avec des stations à terre en envoyant au moins un message d'urgence, quelle que soit l'ampleur de l'assistance effectivement requise à ce moment là. Il est également rappelé aux armateurs que des exercices d'alerte et d'évacuation d'urgence doivent être effectués en fonction des risques identifiés et des principes de planification des mesures d'urgence, ainsi que le veut une bonne gestion de la sécurité.

Explosion / incendie provoqué par l'accumulation d'émanations d'essence

*Reproduit avec l'aimable autorisation de la Direction
néo-zélandaise de la sécurité maritime*

Un accident survenu récemment à un bateau de plaisance a montré l'importance d'un entretien régulier, de contrôles avant chaque sortie, et la nécessité d'installer des détecteurs de gaz. Après avoir été lancé, le moteur en-bord à essence a tout de suite calé et un retour de flamme s'est produit. La vapeur d'essence a pris feu, et l'explosion qui a suivi a soulevé le capot du moteur, produisant une boule de feu. L'essence provenait probablement d'une fuite dans un tuyau de reniflard rouillé et s'était accumulée au fond du bateau. L'évaporation produisit un mélange explosif

auquel une étincelle mit le feu au moment du retour de flamme. Heureusement, cet accident n'a coûté la vie à personne, mais il devrait servir d'avertissement aux propriétaires de bateaux équipés de moteurs à essence. Des contrôles réguliers devraient être effectués pour vérifier l'absence de fuites et de corrosion, et des détecteurs de gaz installés le cas échéant, dans le cadre des procédures de sécurité préconisées. Les exploitants de bateaux à moteur hors-bord ayant des réservoirs et des conduites de carburant au niveau du pont inférieur devraient vérifier l'absence d'accumulation de vapeurs d'essence et envisager d'installer des moniteurs détecteurs.



Pour en savoir plus sur la sécurité en mer :

Contacter :

Michel Blanc

Section Formation halieutique
Secrétariat général de la Communauté du
Pacifique
BP D5
98848 Nouméa Cedex
Nouvelle-calédonie
Téléphone : +687 262000
Télécopieur : +687 263818
Courriel : Michelb@spc.int

John Hogan

Programme Affaires maritimes
Secrétariat général de la Communauté du
Pacifique
Private Mail Bag
Suva
FIJI ISLANDS
Téléphone : +679 3370733
Télécopieur : +679 3370146
Courriel : johnph@spc.int



■ L'importance de la sécurité en mer ; qu'emporter avec soi ?

par Leslie Farnell

Quand on sort en mer pour pêcher, il ne se passe pratiquement rien de la journée. On est en bonne compagnie, on fait une bonne pêche. Toutefois, pour parer à une situation d'urgence, même peu probable, il est bon d'avoir un équipement de sécurité à bord. Il suffit d'avoir à en utiliser les éléments une seule fois pour rentabiliser son acquisition. On entend trop souvent parler de bateaux qui ont dérivé sur l'immense océan et de survies héroïques. Stocker un équipement de sécurité à bord est essentiellement une démarche de bon sens, fonction de la zone de navigation et du type d'embarcation. Voici ce qu'il faut envisager d'emporter.

1. Réserve de carburant. En supposant que le moteur (ou les moteurs) soit encore en état de fonctionner, des facteurs météorologiques ou autres font que l'on met parfois plus longtemps que prévu pour arriver à bon port. Une petite réserve de carburant, stockée en lieu sûr, peut vous permettre de rallier votre destination au lieu d'errer à la dérive.
2. Rames. En cas de panne de carburant et en l'absence de courants, des rames, des pagaies, voire une planche, peuvent vous aider à regagner la terre. Ce sont aussi des signaux de détresse efficaces ; en les munissant d'un tissu de couleur vive ou d'un matériau réfléchissant, vous pouvez les rendre visibles, au-dessus de l'eau, en les agitant de manière à ce que les sauveteurs puissent les apercevoir.
3. Réserve de nourriture et d'eau. Même si vous ne projetez de sortir que quelques heures, il est bon d'emporter de quoi subsister. Vous pouvez stocker de l'eau potable dans des conteneurs propres ; si vous ne la buvez pas le jour même, vous pourrez toujours la jeter ou l'utiliser pour prendre une douche rapide à la fin de la sortie. Il faut également jeter toute nourriture de réserve non consommée le jour même, ou utiliser des types d'aliments qui se conservent plusieurs jours. Vous pourrez sans doute prendre du poisson si

vous n'êtes pas en mesure de regagner la terre ferme, mais vous apprécierez une nourriture variée.

4. Ombre. Si vous restez en mer plus longtemps que prévu, sur un bateau sans abri, vous aurez du mal à supporter les éléments. Vous pouvez prendre un coup de soleil et être déshydraté. L'eau salée, le fait d'uriner, de vomir, et les vents marins peuvent aussi vous déshydrater. Il est essentiel d'éviter de se déshydrater si vous êtes en panne en mer pendant une période prolongée. Le taud utilisé pour faire de l'ombrage peut servir à recueillir l'eau de pluie et la rosée. S'il est de couleur vive ou réfléchissante, il peut guider les sauveteurs. Il peut en outre servir de couverture, pour les personnes malades ou blessées.
5. Flottaison. Dans le cas peu probable où vous seriez séparé de votre bateau, il faut disposer d'éléments de flottaison. Même dans les eaux chaudes du Pacifique, on peut souffrir d'hypothermie, l'eau étant plus froide que la température du corps. Il vaut donc mieux rester sur le bateau ou bien vous mettre à l'abri, hors de l'eau, si le bateau est détruit.
6. Communications. Si vous êtes dans une zone où vous avez accès à des radios, des téléphones cellulaires, des radiobalises de localisation de sinistre ou d'autres moyens de communication électroniques, il faut toujours les emporter à bord. De nombreuses zones périphériques du Pacifique sont toutefois dépourvues de ces dispositifs. Un simple miroir peut être d'un grand secours pour attirer l'attention d'avions passant à proximité, ainsi que des feux de détresse, articles disponibles dans la plupart des régions. Les fusées ont peu de chances de fonctionner si elles sont mouillées ou périmées.
7. Plan d'assistance communautaire d'urgence. Quelle que soit la quantité d'équipements de sécurité qu'un équipage emporte en mer, ces objets sont de peu d'utilité si personne ne le recherche. Il est bon d'avertir quelqu'un, à terre, que vous allez sortir en mer et d'informer cette

personne de votre heure approximative de retour ou d'arrivée à destination. Quelqu'un doit aussi vérifier que vous êtes bien rentré. En cas de retard anormal, il doit exister un plan de recherche locale, et, si celle-ci échoue, un plan plus vaste de recherche aérienne. Pour pouvoir appliquer cette stratégie, les équipes de sauvetage doivent disposer d'informations sur les personnes à contacter en cas d'urgence. Plus la recherche est déclenchée rapidement, et plus elle a de chances d'aboutir.

De nombreux accidents en mer pourraient être évités grâce à une bonne collaboration de la communauté, d'abord au niveau de la prévention, et ensuite dans les opérations de sauvetage. Des ateliers, organisés à l'échelon local, pourraient être utiles à cet effet. Des équipes organisées, ayant suivi une formation en sécurité et sauvetage, ainsi que des directives sur la sécurité en mer, pourraient venir en aide à toutes les personnes qui partent naviguer sur le Pacifique à bord de petits bateaux de pêche.

Note de la rédaction – le Plan d'assistance communautaire d'urgence

Leslie soulève là un problème qui intéresse au plus haut point les lecteurs océaniques, notamment ceux des communautés côtières rurales les plus isolées. Le problème est simple :

De nombreux accidents en mer pourraient être évités grâce à une bonne collaboration de la communauté, d'abord au niveau de la prévention, et ensuite dans les opérations de sauvetage.

Les populations locales devraient prendre bonne note de ce message, simple mais efficace. Il pourrait en particulier déboucher sur une procédure de sécurité appliquée dans les communautés rurales. L'application d'un plan d'assistance communautaire d'urgence, comme la plupart des procédures de sécurité, demande toutefois une action sérieuse de promotion au niveau local. Il sera peut-être utile aux lecteurs de se demander quelles sont les mesures à prendre pour mettre ce genre de plan en place dans les communautés locales. Le réseau d'experts suivra de près les actions entreprises dans le domaine des plans d'assistance communautaire d'urgence

■ 2005 commence sous de mauvais auspices en PNG

Un épisode de mauvais temps et de vents violents qui a frappé une grande partie de la Nouvelle-Guinée, au début de l'année, a nécessité au moins trois interventions de recherche et de sauvetage de petits bateaux au cours des deux premières semaines de 2005. À chaque fois, les *banana boats* faisaient le trajet entre des îles et des centres urbains, sur le continent. Au cours de l'incident le plus récent, survenu dans la province de Nouvelle-Irlande, deux bateaux ont disparu, et l'on sait que l'un d'eux a coulé et qu'une seule personne a survécu sur les treize passagers.

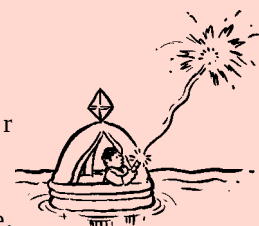
En l'occurrence, les bateaux se rendaient de l'île de Lihir à la ville côtière de Namatanai. Incroyable, cette île de Lihir : c'est l'une des plus riches mines d'or du monde, mais elle n'a pas de service de desserte des côtes, et les voyageurs à destination de l'île n'ont d'autre solution que de prendre le risque de monter à bord d'un petit *banana boat*.

La triste réalité, c'est que, chaque année, des bateaux coulent dans l'aventure. Il y a trois ans seulement, un bateau à passagers autorisé à transporter douze personnes a chaviré alors qu'il y avait 120 personnes à bord. Treize passagers ont péri, mais cela n'a pas suffi à déclencher une enquête sur l'accident.

Il est certain que les autorités et les parties prenantes de notre région ont là un défi à relever : prendre le problème de la sécurité des petits bateaux au sérieux, et élaborer une stratégie qui permettra de sauver des vies.

Suite au prochain numéro

Au sommaire du prochain bulletin : un article technique sur les sacs fourre-tout et un dossier sur les plans de sécurité des petits bateaux et leurs modalités de mise en œuvre.





© Copyright, Secrétariat général de la Communauté du Pacifique(CPS), 2005

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

Texte original : anglais

Secrétariat général de la Communauté du Pacifique (CPS)
Division Ressources Marines
Section Formation halieutique
BP D5, 98848 Nouméa Cedex, Nouvelle-Calédonie
Téléphone : +687 26.20.00, télécopieur : +687 26.38.18
Mél : spc@spc.int – Site Web : www.spc.int/coastfish