SÉCURITÉ EN MER

BULLETIN D'INFORMATION

Numéro 2 - Janvier 2006

Promouvoir des plans de sécurité des petits bateaux

Bienvenue aux lecteurs de ce deuxième numéro du bulletin du réseau de spécialistes "Sécurité en mer". Vous nous avez fait part de votre enthousiasme après avoir lu le premier numéro, en particulier en ce qui concerne les radiobalises de détresse (RLS).

Dans le présent bulletin, il est question de la promotion des plans de sécurité des petits bateaux, un bon moyen de veiller à ce que les petits opérateurs de navires soient toujours prêts à traiter des problèmes qui pourraient survenir en mer. Côté technique, on trouvera dans ce numéro la présentation d'innovations simples et potentiellement efficaces, peu coûteuses, faciles à stocker et qui pourraient bien sauver des vies.

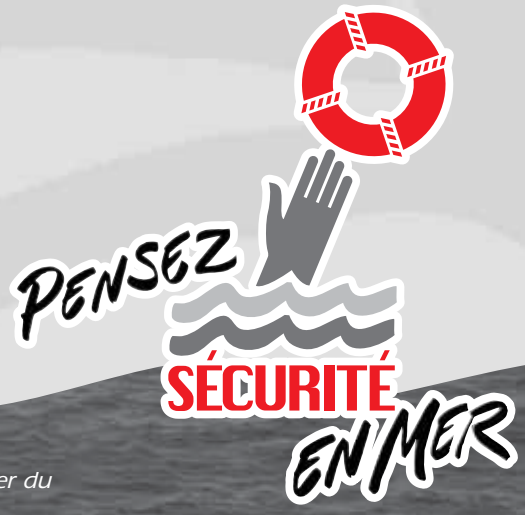
Lorsque j'ai rédigé ce bulletin, j'espérais que des lecteurs m'enverraient davantage d'articles concernant la région. Puis-je donc vous inviter à m'envoyer des articles relatant des faits ayant trait à la sécurité en mer, pour que je les publie ? Je souhaiterais en particulier recevoir votre avis concernant le respect de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les problèmes rencontrés lors de sauvetages, ainsi que sur la possibilité d'établir un registre des bateaux disparus.

J'espère que vous trouverez ce bulletin intéressant et utile, et attends avec impatience que vous me disiez ce que vous en pensez.

Hugh Walton

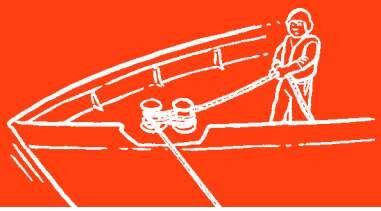
Sommaire...

- Mise à jour concernant la Consultation régionale d'experts sur la sécurité en mer à bord des petits bateaux de pêche, organisée conjointement par la FAO et la CPS - consultation des parties prenantes au Samoa, à Kiribati et à Fidji p.2
- Le pêcheur imprudent – bande dessinée visant à informer sur la sécurité en mer p.4
- Plans de sécurité maritime — un moyen de réduire les risques au minimum p.5
- Le sac de survie, une mesure simple qui peut sauver des vies ! p.9
- Le ruban de localisation – Bon sang ! Pourquoi n'y ai-je pas pensé plus tôt? p.11
- Les femmes apprennent à utiliser des gilets de sauvetage p.12
- Une autre histoire nous arrivant de Kiribati : des survivants ont besoin d'aide p.13
- Secours en mer : l'inquiétante augmentation des interventions p.13
- Obligations au titre de conventions internationales – Rappel p.15
- Du nouveau sur les radiobalises de détresse p.19
- Kiribati, le porte-drapeau de la sécurité? p.19
- La Papouasie-Nouvelle-Guinée prend aujourd'hui la sécurité maritime très au sérieux. p.20



SPC · CPS

Secrétariat Général de la Communauté du Pacifique
Production : Section Formation, CPS. *Imprimé avec le concours financier du gouvernement français.*



Activités de la CPS

Mise à jour concernant la Consultation régionale d'experts sur la sécurité en mer à bord des petits bateaux de pêche, organisée conjointement par la FAO et la CPS - consultation des parties prenantes au Samoa, à Kiribati et à Fidji

Dans le cadre des recommandations formulées lors de la consultation d'experts de février 2004, les participants ont fait valoir que le meilleur moyen d'améliorer la sécurité des petits bateaux passe par la mise en œuvre de stratégies nationales coordonnées, qui mettent notamment l'accent sur la volonté politique, à l'échelon national, de renforcer la sécurité en mer des petits bateaux, d'appuyer (et, si nécessaire, de créer) un groupe national consultatif de parties prenantes dans le domaine de la sécurité en mer des petits bateaux, et de trouver des personnes motivées à cet égard. Le Samoa, Kiribati et Fidji prennent cette recommandation à cœur et, dans ces pays, les consultations des parties prenantes concernées par la sécurité en mer deviennent une réalité.

Le personnel de la Section Formation halieutique de la CPS s'est rendu au Samoa et à Kiribati en avril 2005, puis à Fidji en mai, pour contribuer aux débats engagés sur la sécurité des petits navires, lors de réunions informelles. Si la consultation des parties concernées par cette question n'est pas nouvelle au Samoa, l'établissement, en 2004, du Comité chargé de la délivrance de licences, de la surveillance et de la sécurité en mer fut une grande première pour Kiribati et Fidji. Ont assisté à ces réunions des membres des services maritimes et des pêches, de la police, des établissements de formation, des autorités portuaires, de la *Navy* (Fidji), du secteur privé (entreprise de construction navale, Fidji), du bureau de l'*Attorney-General* (Kiribati), des conseils municipaux (Kiribati) et des associations de pêcheurs. Leur but a été de dresser par ordre de priorité la liste des questions de sécurité pour les petits bateaux et d'élaborer des stratégies nationales coordonnées pour traiter ces problèmes.

Le rapport de la FAO intitulé "*Aspects of Sea Safety in the Fisheries of Pacific Islands*" (« Aspects de la sécurité en mer à bord des bateaux de pêche des pays insulaires océaniens ») (Robert Gillett, 2003) a fourni des informations utiles aux participants, les questions de portée nationale qui sont soulignées dans le rapport conservant toute leur importance. De plus, les stratégies nationales qui ont été élaborées traitent des aspects de la sécurité en mer à bord des petits bateaux de pêche qui ont constitué les thèmes de la consultation de spécialistes de 2004 : programmes de sensibilisation, législation, normes de construction navale et enregistrement des données concernant les accidents. Il est intéressant de faire observer que les participants à la réunion à Kiribati et à Fidji ont reconnu l'utilité de cette consultation et ont proposé de l'institutionnaliser en établissant un comité consultatif national sur la sécurité en mer similaire à celui qui existe au Samoa.

Après les réunions, le personnel de la Section Formation halieutique a aidé les services des pêches du Samoa, de Kiribati et de Fidji à élaborer un projet d'application des stratégies nationales en faveur de la sécurité en mer à bord des petits bateaux. Ces trois pays espèrent recevoir une aide financière dans le cadre d'un projet de coopération technique de la FAO. La CPS pourrait être appelée à coordonner et à gérer ce projet.

Aperçu général des stratégies nationales d'amélioration de la sécurité à bord des petits bateaux

SAMOA

Formation officielle

- Cours pour les marins pêcheurs en vue de l'obtention du brevet de sécurité en mer
- Entretien du moteur hors-bord /ateliers pour les exploitants de bateaux
- Certificat de capitaine/mécanicien niveau 6

Actions de sensibilisation

- Émissions de radio, spots télévisés
- Traduction de la documentation de la CPS
- Présentations vidéo et entretiens publics

Application de la réglementation
- Ateliers sur le respect de la réglementation à l'intention des propriétaires et des exploitants de bateaux
- Surveillance de la flottille de pêche
- Publication de la réglementation

Communication
- Entretien du réseau de communication sur la sécurité des pêcheurs par le biais de la VHF

Matériel de sécurité
- Fonds de roulement pour le matériel de sécurité et les pièces détachées du moteur

Recherche et sauvetage en mer
- Coordination améliorée des opérations de recherche et de sauvetage en mer

KIRIBATI

Formation officielle
- Ateliers sur la sécurité en mer à l'intention des pêcheurs des villages
- Ateliers sur l'entretien et le dépannage des moteurs hors-bord à l'intention des pêcheurs des villages
- Cours de formation des formateurs à la sécurité en mer et à la survie à l'intention des agents auxiliaires des services des pêches

Actions de sensibilisation
- Programmes radio, spots télévisés
- Traduction de la documentation de la CPS
- Matériel de sensibilisation à l'intention des collégiens

Législation
- Réglementation relative à la sécurité en mer à bord des petits bateaux

Construction navale
- Normes de construction à l'intention des constructeurs locaux de bateaux

Matériel de sécurité
- Fonds de roulement pour le matériel de sécurité

Enregistrement et analyse des données
- Système d'enregistrement centralisé des données concernant les accidents en mer

Consultation des parties prenantes
- Établissement d'un comité national consultatif sur la sécurité en mer

FIDJI

Formation officielle
- Ateliers sur la sécurité en mer, l'entretien et le dépannage des moteurs hors-bord à l'intention des pêcheurs des villages

Actions de sensibilisation
- Programmes radio, spots télévisés
- Traduction de la documentation de la CPS
- Ateliers de sensibilisation à la sécurité des petits bateaux à l'intention des femmes et des jeunes

Législation
- Réglementation sur la sécurité en mer à bord des petits bateaux

Construction navale
- Normes de construction à l'intention des constructeurs locaux de bateaux

Enregistrement et analyse des données
- Système d'enregistrement centralisé des données concernant les accidents en mer

Consultation des parties prenantes
- Établissement d'un comité national consultatif sur la sécurité en mer

Ateliers sur la sécurité en mer à l'intention des pêcheurs des villages (Samoa)

LE PÊCHEUR IMPRUDENT – bande dessinée visant à informer sur la sécurité en mer

Dans le cadre du Projet de gestion et de développement de la pêche côtière financé par la Banque asiatique de développement en Papouasie-Nouvelle-Guinée, une bande dessinée sur la sécurité en mer, à vocation informative, a été réalisée en partie grâce au concours financier de la Section Formation halieutique. Celle-ci permettra de diffuser cette publication importante aux groupes cibles dans les autres États et Territoires insulaires membres.

Se fondant sur le personnage de Rambo, popularisé par les cassettes vidéo de la CPS, cette bande dessinée raconte l'histoire d'un heureux rescapé d'une embarcation dont le moteur est tombé en panne durant une sortie en mer. Cette histoire a été écrite par Peter Watt, conseiller travaillant dans le cadre du projet susmentionné. Elle s'inspire du scénario de la pièce radiodiffusée également produite dans le cadre de ce projet, et dont il a été rendu compte dans le premier numéro du bulletin *Sécurité en mer*. Cette bande dessinée a été produite en anglais et en Tok Pisin et s'intitule *The foolish Fisherman* (*Longlong fisaman*). Deux mille exemplaires en anglais et deux mille autres en pidgin ont été imprimés et distribués dans les écoles, auprès des collectivités et des associations de pêcheurs, dans les provinces de Papouasie-Nouvelle-Guinée où des activités sont menées au titre de ce projet. Ce livre est un excellent complément aux affiches de la CPS sur la sécurité en mer qui ont été distribuées en Papouasie-Nouvelle-Guinée en 2004.

La CPS aide en outre à imprimer 2 000 exemplaires supplémentaires de cette bande dessinée, qui seront diffusés dans l'ensemble de la région océanienne. Il n'est pas toujours facile d'atteindre les villageois vivant dans des endroits reculés du Pacifique, mais on espère que cette importante publication sera efficace pour communiquer avec le lectorat visé, qui inclut les petits exploitants de bateaux et les écoliers. La rédaction d'une version en français de cette bande dessinée est en cours.

Si vous souhaitez recevoir des exemplaires de cette bande dessinée, veuillez vous mettre en relation avec la Section Formation halieutique de la CPS ou avec le service des pêches de votre pays. Pour en savoir plus sur la documentation relative aux pêches produite dans le cadre du projet de la BAsD, mettez-vous en rapport avec le bureau du Projet de gestion et de développement de la pêche à Kavieng (province de la Nouvelle-Irlande), en Papouasie-Nouvelle-Guinée, en téléphonant au 675-984-2266.

Avis de sécurité

Plans de sécurité maritime — un moyen de réduire les risques au minimum

Par Alastair Robertson et Michel Blanc

Qu'est-ce qu'un plan de sécurité maritime?

Un plan de sécurité maritime est un plan qui a pour objet de garantir que les navires sont entretenus et exploités en toute sécurité tout au long de l'année. C'est une manière nouvelle de considérer la sécurité maritime et qui suppose que vous, propriétaire de bateau, assuriez vos propres conditions de sécurité. Suivant l'optique d'un plan de sécurité maritime, c'est à vous d'établir vos propres procédures pour assurer la sécurité des biens et des personnes, procédures que vous consignerez par écrit dans un manuel d'instructions, que vous inculquerez aux membres de votre équipage et dont vous garderez trace dans un journal de gestion de la sécurité. Les propriétaires de petites embarcations peuvent en établir une version réduite. En Nouvelle-Zélande, c'est ce qu'on appelle un « plan de sécurité opérationnelle ».

Qui est tenu d'établir un plan de sécurité maritime dans le Pacifique?

En vertu de la Convention Solas, la nouvelle réglementation maritime exige que les navires à passagers, les pétroliers et les cargos de plus de 500 tonnes de jauge brute appliquent un plan de sécurité maritime tel que défini par le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM). Pour l'heure, tous les autres navires n'y sont pas tenus.

Pourquoi devrais-je établir un plan de sécurité maritime si la loi ne m'y oblige pas?

Certains pays, comme la Nouvelle-Zélande, ont édicté des lois prévoyant que tous les navires commerciaux se conforment à un plan quelconque de sécurité maritime. Il est possible qu'à l'avenir votre pays promulgue également une loi de ce type applicable aux bateaux de plus petite taille. Que cela arrive ou non, il y a de grands avantages à tirer de l'application d'un plan de sécurité maritime ou d'un plan de sécurité opérationnelle pour son navire.

Quels sont ces avantages?

Il a été constaté que 80 % des accidents sont dus à une erreur humaine ou à des causes d'origine humaine (par exemple, négligence dans l'entretien du moteur). Le système de contrôle technique annuel ne porte que sur l'équipement et ne vous oblige à penser à la sécurité qu'une fois par an. Le plan de sécurité maritime vise la sécurité des personnes et vous amène à y penser tous les jours. Avoir le bon équipement ne suffit pas. Ce sont les personnes, y compris lors des opérations à terre, qui en font un équipement sûr.

Il a été démontré que l'adoption de systèmes de garantie de la qualité, comme l'établissement d'un plan de sécurité maritime, ou de sécurité opérationnelle, réduit les coûts d'exploitation de 10 à 15 %. Ces économies découlent de l'application de bonnes procédures dès le départ, de la suppression du risque d'accomplir des tâches en double et de l'obligation de perdre du temps à corriger les erreurs. Les enregistrements qu'exige l'application d'un plan de sécurité vous incitent à prendre des mesures d'entretien préventives, vous aident à voir où l'argent a été dépensé et quelle est la rentabilité de votre bateau sur le plan commercial, et vous facilitent et rendent moins chère la souscription d'une police d'assurance pour votre navire.

Quelle est la démarche à suivre pour établir un plan de sécurité maritime ou un plan de sécurité opérationnelle pour mon propre bateau?

Pour établir votre propre plan de sécurité maritime, il vous faut vous conformer à la législation de votre pays en matière de sécurité maritime. Vous devez penser aux risques auxquels vous expose chaque jour votre travail sur le bateau et consigner dans un manuel les mesures que vous prendrez pour y parer, puis apprendre à votre équipage à suivre les procédures prescrites. Le manuel devrait comprendre également des plans d'intervention

d'urgence et d'organisation des secours. La CPS a déjà produit des manuels types de gestion de la sécurité et des journaux de bord pour les gros bateaux de pêche de moins de 500 tonnes de jauge brute ainsi que pour les navires commerciaux de plus petite taille, et vous pouvez vous y référer pour concevoir vos propres manuel et journal de bord.

Un plan de sécurité maritime ou un plan de sécurité opérationnelle change-t-il quelque chose à mon obligation de faire un contrôle technique annuel et d'appliquer la législation de mon pays en matière de sécurité?

Cela dépend de la législation en vigueur dans votre pays. Si la législation de votre pays ne vous impose pas un plan de sécurité maritime pour votre catégorie de bateau, vous pouvez vous inspirer du modèle de la CPS pour établir votre propre plan. Vous continuerez de vous plier aux prescriptions existantes de votre pays en matière d'inspection et de contrôle technique. Votre plan de sécurité maritime (ou plan de sécurité opérationnelle) facilitera la réalisation des contrôles techniques, lesquels ne deviendront plus qu'une formalité. La vérification de la bonne application de votre plan de sécurité maritime sera faite par votre propre société. Si votre pays a institué l'obligation d'établir un plan de sécurité maritime pour la taille ou la catégorie de votre bateau, vous pouvez également vous inspirer du plan modèle de la CPS pour établir le vôtre. Le Service des Affaires maritimes de votre pays n'exigera plus de contrôle technique annuel et, au lieu du certificat délivré à l'issue de ce contrôle, il vous délivrera une attestation de conformité de la sécurité. Les autorités maritimes, ou une personne autorisée par elles, feront des inspections et des vérifications pour s'assurer que votre système est appliqué conformément aux prescriptions consignées dans votre manuel de sécurité, et veilleront à ce que vous inscriviez correctement le détail de vos opérations d'entretien dans votre journal de bord concernant la sécurité.

Quelle est la règle pour les petits bateaux commerciaux?

Le plan de sécurité applicable aux petits bateaux commerciaux s'appelle un plan de sécurité opérationnelle. Il implique que chaque exploitant effectue la série de vérifications et d'enregistrements qui lui semblent concerner directement ses propres opérations. Son plan peut prévoir par exemple un plan d'entretien du navire, des contrôles à faire avant le départ et après le retour à terre, la conduite à adopter en cas d'accident et la façon de rapporter les faits, et les conditions à respecter pour le transport de passagers. En Nouvelle-Zélande, ce plan et son application font l'objet d'un contrôle une fois par an par une personne « compétente », enregistrée auprès de la Direction de la sécurité maritime (MSA). Cette même personne peut aussi aider les propriétaires de bateaux à établir leur plan de sécurité opérationnelle et la MSA peut leur proposer des plans types. Dans la région Pacifique, les plans de sécurité opérationnelle offrent un moyen pratique de renforcer la sécurité des petits navires commerciaux, comme les petits bateaux de pêche et les bateaux de tourisme.

Combien cela coûte-t-il?

Les coûts de départ portent sur les formalités administratives et la mise au point du système. Il peut y avoir d'autres dépenses à effectuer pour se doter d'un meilleur équipement de sécurité et former l'équipage. À long terme, le propriétaire fait quand même des économies.

Comment en savoir plus?

La CPS a conçu un plan de sécurité maritime type pour les palangriers de taille moyenne et un plan de sécurité opérationnelle pour les petits bateaux de pêche hors-bord (dont des extraits sont reproduits dans ce bulletin). Il est facile d'adapter ces deux plans aux caractéristiques d'autres types de navire (pour établir par exemple un plan de sécurité maritime pour des canneurs) ou à une exploitation commerciale (plan de sécurité opérationnelle pour des bateaux de pêche de location, des bateaux-taxi, etc.).

Pour se procurer le plan de sécurité maritime ou le plan de sécurité opérationnelle type de la CPS, en faire la demande à:

Section Formation halieutique, Secrétariat général de la Communauté du Pacifique
Télécopie: +687 263818
courriel: michelbl@spc.int

Que trouve-t-on dans un plan de sécurité opérationnelle?

Voici, en bref, ce qu'un plan de sécurité opérationnelle devrait comprendre.

1. Des renseignements sur le propriétaire/ l'exploitant du bateau

Nom du propriétaire/armateur
Adresse
Zones d'opération
Caractéristiques du ou des bateaux exploités:
Nom et immatriculation:
Longueur:
Type:
Matériau de la coque:
Type, marque, puissance en CV et numéro du moteur:
Noms du capitaine et des membres d'équipage et noms, adresses et téléphones des personnes à prévenir en cas d'urgence (membre de la famille et société de sauvetage en mer):
Renseignements sur les systèmes de communication du navire (fréquence et numéros de l'émetteur-récepteur radio, numéros de téléphone portable, de téléphone, etc.):
Renseignements sur les sorties habituelles du bateau (points de départ et de débarquement, zones de pêche habituelles):

2. Situations d'urgence

Les situations d'urgence se décrivent suivant leur degré de gravité:

- Pas grave: par exemple, panne ne nécessitant pas une assistance
- Grave: par exemple, panne de moteur nécessitant une assistance
- Urgence: accident nécessitant une aide immédiate (MAYDAY)

3. Contrôles de sécurité

Le plan doit décrire plusieurs contrôles de sécurité à effectuer.

- Contrôles avant le départ — carburant, eau, huile, outils, branchements, filtre à carburant, hélice, coque, direction, batterie, équipement de sécurité, radio, feux de navigation, extincteur, etc.
- Inspection et service hebdomadaires
- Inspection et service mensuels (sur la base de 25 heures d'utilisation du moteur par semaine, soit après 100 heures de marche du moteur)
- Inspection et service trimestriels (sur la base de 25 heures d'utilisation du moteur par semaine, soit après 300 heures de marche du moteur)
- Inspection et service semestriels (sur la base de 25 heures d'utilisation du moteur par semaine, soit après 600 heures de marche du moteur)

4. Enregistrement des contrôles et des inspections

Le plan de sécurité opérationnelle doit prévoir une vérification du bateau par un inspecteur, mentionner le nom de l'inspecteur, et comprendre un calendrier des contrôles, un résumé des points conformes aux règles de sécurité et une liste des réparations à faire.

5. Description de l'équipement de sécurité

Le bateau a l'équipement suivant: (doit satisfaire aux normes minimales de la réglementation maritime)

No.	Equipement	Numéro d'identification /marque	Date d'expiration
1.	Lignes de mouillage		
2.	2 extincteurs (type)		
3.	Mallette de premiers secours (voir ce qu'elle contient ci-dessous)		
4.	Écope		
5.	Boîte à outils (voir ce qu'elle doit contenir au minimum ci-dessous)		
6.	Torche étanche		
7.	Cordage de remorquage ou d'amarrage		
8.	Pompe de cale		
9.	Câbles et poulies de transmission solidement fixés		
10.	Gilets de sauvetage (un par personne)		
11.	Radio		
12.	2 fusées de détresse parachutes		
13.	4 feux à main		
14.	Grappin		
15.	2 rames		
16.			

No.	Mallette de premiers secours:	Date d'expiration
1.	2 bandes pour pansement	
2.	Compresses et sparadrap	
3.	Emplâtres	
4.	Crème antiseptique	
5.	Doigtier de protection	
6.	Aspirine	
7.		
8.		
9.		

No.	Boîte à outils	
1.	Clé de boulon	
2.	Clé anglaise	
3.	Tournevis	
4.	Pince	
5.	Marteau	
6.	Scie à métaux	
7.	Spray anticorrosion	
8.		
9.		

6. Formation du capitaine et des membres d'équipage

Le plan doit mentionner les formations qu'ont suivies le capitaine et les membres d'équipage, notamment la formation obligatoire minimale que les gens de mer doivent suivre.

Note: L'idée de garder trace des formations suivies a pour but d'inciter les armateurs à donner à leur personnel la meilleure formation possible. Il n'est pas nécessaire que ces formations soient dispensées uniquement par des établissements de formation reconnus. Elles peuvent l'être aussi par des personnes de l'armement, par d'autres capitaines, etc.

No.	Formation	Nombre d'heures	Date	Signature de l'instructeur
1.	Le plan de sécurité opérationnelle			
2.	Procédures d'avitaillement en carburant			
3.	Cours sur la sécurité			
4.	Cours de secourisme			
5.	Entretien des moteurs hors-bord			
6.	Manipulation et qualité du poisson			

7. Rapport d'accidents

Cette partie du Plan décrit les procédures établies dans le pays de l'armement, à suivre si un accident survient à bord. Elle doit également décrire les mesures que la société elle-même doit prendre en cas d'accident. En voici un exemple: La société conduit une enquête interne, avec l'aide de la personne autorisée, ou d'une personne extérieure ayant l'expérience de ce type de démarche. Cela consiste aussi à dresser une liste des mesures que la société doit prendre pour empêcher que cet accident ne se reproduise.

8. Législation sur l'environnement, la santé et la sécurité des personnes

Dans cette partie doivent figurer les lois en vigueur dans le pays où le bateau opère, concernant la protection de l'environnement et la sécurité des personnes, et qui peuvent avoir une incidence sur l'exploitation du navire. Il convient de prêter une attention particulière aux procédures d'avitaillement en carburant. Il peut donc être utile d'établir un code de conduite en la matière, contenant, par exemple, les prescriptions suivantes:

- Ne jamais fumer lorsqu'on refait le plein de carburant du bateau
- S'assurer que le bateau est solidement amarré avant de remplir le réservoir
- Attention de ne pas déverser du carburant. Si du carburant s'est répandu sur le sol, l'éponger avec une serpillière puis mettre celle-ci à l'écart, en lieu sûr.
- Garder le pistolet de distribution à la masse, en contact avec le réservoir pour éviter que l'électricité statique ne déclenche une étincelle.
- Au moment du remplissage, prendre toutes les précautions possibles pour que du carburant ne déborde pas. Les personnes chargées de faire le plein doivent connaître les risques d'incendie ou d'explosion associés à cette opération, lorsque du carburant s'est écoulé, qu'il y a une flamme nue ou que quelqu'un fume à proximité.

9. Révision et suivi du plan de sécurité opérationnelle

Le plan de sécurité opérationnelle sera revu chaque année et après tout accident, ou à la demande de la personne autorisée. Les modifications du plan de sécurité opérationnelle doivent être faites par ..... (fonction dans la société) et approuvées par la personne autorisée. Tous les membres du personnel de la société doivent être informés des modifications qui ont été apportées au plan.

Un dossier « Sécurité » où toutes les révisions et modifications du plan ont été consignées doit être conservé par le propriétaire et consultable par la personne chargée de faire les vérifications.

LE SAC DE SURVIE, UNE MESURE SIMPLE...QUI PEUT SAUVER DES VIES !

Les Chargés du développement de la pêche de la CPS ont constitué leur propre sac de survie de sécurité en avril 2000 (Voir la *Lettre d'information sur les pêches* n° 93) essentiellement pour assurer leur sécurité en mer, en particulier lorsqu'ils travaillent dans des endroits isolés où les opérations de recherche et de sauvetage n'existent pas ou sont très limitées, ou lorsqu'ils sont amenés à travailler sur des bateaux qui ne sont pas bien équipés. Depuis, le sac de survie joue le même rôle lors de chacune des missions de pêche, y compris lors des stages de pêche à la palangre et des stages de pêche sur DCP. La formation dispensée par le Chargé du développement de la pêche a en partie consisté à présenter le sac de survie et à expliquer son utilité.

Le sac de survie imperméable, contenait à l'origine du petit matériel de sécurité portable mais essentiel. En effet, dans l'urgence, il est parfois difficile de rassembler tout ce que vous souhaiteriez emporter quand votre bateau est en train de couler ou de brûler et que vous ne disposez que de quelques minutes, voire secondes pour le faire. Dans cette situation, on a rarement le temps de réfléchir ou de se préparer. Avec ce sac, tout se trouve au même endroit et à portée de main ! Les radeaux de sauvetage sont équipés de certains articles essentiels mais pas toujours d'une radiobalise de détresse, et les autres équipements fournis par les fabricants ne suffisent pas toujours en situation réelle de survie en mer. Certes, on peut se procurer dans le commerce des sac de survie contenant le matériel de sécurité en mer, mais les Chargés du développement de la pêche ont préféré constituer le leur. À l'origine, ce sac contenait une radiobalise de détresse (modèle 406 MHz), une radio VHF portable, un gilet de sauvetage gonflable, une lampe étanche et un outil multifonctions. Au fil des ans, ces agents y ont ajouté quelques articles et le sac de survie contient à présent:

- **Une radiobalise de détresse :** Lorsqu'elle est activée, la radiobalise transmet par satellite la position du bateau en détresse au centre d'opération de recherche et de sauvetage le plus proche; de petits modèles peu coûteux sont à présent disponibles (Il est préférable d'utiliser les modèles 406 MHz plutôt que ceux de 121,5 MHz qui ne seront plus opérationnels en 2009);

- **Une radio VHF portable:** D'un rayon d'action limité à quelques kilomètres, elle permet d'entrer en communication avec les bateaux et les avions de recherche et de sauvetage; choisir un modèle étanche et fonctionnant avec des piles;

- **Un GPS portable:** Pour donner votre position exacte, si vous êtes en mesure d'atteindre quelqu'un avec votre radio VHF;

Le sac de survie imperméable contient du petit matériel de sécurité portable mais essentiel.

- **Une lampe-torche étanche:** Pour attirer, de nuit, l'attention des bateaux et des avions croisant à proximité. Elle sert également à retrouver des objets dans le noir;

- **Une lampe à éclats étanche:** Ces lampes sont visibles de nuit, à plusieurs kilomètres; bien que leur signal ne fasse pas partie des signaux internationaux de détresse reconnus, leur éclat dure plus longtemps que les fusées lumineuses ou les fusées parachutes;

- **Un ruban de localisation:** Il s'agit d'un dispositif de signalisation de détresse à utiliser de jour; déployé à la surface de l'eau, il dure indéfiniment et se voit à des kilomètres depuis un avion (voir article à ce sujet dans le présent numéro);

- **Un miroir:** Autre dispositif de signalisation de détresse à utiliser de jour; il peut servir à attirer l'attention des bateaux croisant à proximité, ainsi que des avions;

- **Une réserve de piles AA:** Pour la VHF, la lampe-torche et le GPS; il est recommandé de ne pas laisser les piles dans ces appareils lorsque ce n'est pas nécessaire;

- **Un gilet de sauvetage gonflable:** Peu encombrant, il remplace avantageusement le gilet de sauvetage traditionnel;

- **Un couteau-suisse ou un outil multi-fonctions;**

- **Une trousse de secours (dont un tube de crème solaire);**

- **Du matériel de pêche;**

- **Des réserves de nourriture et d'eau.**

La plupart du matériel figurant sur cette liste parle de lui-même. Il est toutefois nécessaire de se pencher attentivement sur le matériel de pêche et les réserves de nourriture et d'eau. La plupart des gens qui ont connu des situations de survie sur des radeaux de sauvetage ou des embarcations tombées en panne, durant lesquelles ils ont dû s'en remettre au matériel de sécurité, sont parvenus à la même conclusion: les réserves de nourriture et d'eau et le matériel de pêche fournis par les entreprises chargées de la sécurité en mer laissent grandement à désirer. Les premières sont épuisées en quelques jours, et non pas en quelque semaines comme l'indique l'étiquette de l'emballage, et le matériel de pêche ne convient pas pour attraper des poissons pélagiques.

En ce qui concerne les réserves de nourriture et d'eau, le meilleur conseil que l'on puisse donner est de remplir un sac de survie distinct de nourriture, et d'entreposer des bidons d'eau supplémentaires sur le pont, de préférence en plastique et remplis à environ 80 % de leur capacité, de façon qu'ils flottent. Il se peut aussi qu'il reste de la place dans le sac de survie de sécurité en mer une fois qu'on l'aura rempli avec tout le matériel mentionné ci-dessus. Dans ce cas, on pourra finir de le remplir avec de la nourriture et de l'eau. Pour ce qui est de la nourriture, choisir de petites boîtes de conserve munies d'une tirette et des aliments à forte teneur en graisses et en protéines, tels que conserves de sardines ou de «corned-beef». Les biscuits de mer conviennent bien aussi. Le beurre de cacahuètes et les barres de céréales sont également un bon choix. On les conservera dans des sacs en plastique à fermeture hermétique pour éviter qu'ils ne prennent l'humidité. S'il reste de la place dans le sac, on ajoutera des bouteilles en plastique d'eau minérale.

Le matériel de pêche requiert encore plus d'attention. Celui qui est fourni avec les radeaux de sauvetage laisse généralement à désirer…En situation de survie en mer, la pêche n'est pas un sport mais bien une nécessité ! Le matériel à emporter doit permettre de capturer des espèces pélagiques, souvent de grosse taille. En d'autres termes, il vous faut des lignes robustes, des bas de ligne et des hameçons, même si vous attrapez des poissons de moyenne taille.

Le matériel de pêche que les Chargés du développement de la pêche rassemble pour les situations d'urgence comprend les éléments suivants:

- Deux lignes à main de 10 mètres chacune,

constituées d'une ligne mère en nylon tressé de 3 mm de diamètre, d'un bas de ligne de 5 mètres en nylon monofilament de 2 mm de diamètre, d'un lest en plomb et d'une solide agrafe à émerillon (fait l'affaire pour pêcher les gros poissons, comme les mahi-mahi, les thons et les requins);

- Un assortiment d'hameçons et de bas de ligne lestés, dont des hameçons autoferrants en acier inoxydable de deux tailles différentes et des bas de ligne en fil monofilament;
- Une petite ligne à main avec du fil monofilament plus fin (pour attraper les poissons de plus petite taille ainsi que des calmars);
- Un assortiment de petits hameçons, d'émerillons, de leurres, de plombs à utiliser avec la petite ligne à main (les poissons ainsi capturés peuvent servir d'appât pour pêcher des poissons de plus grande taille);
- Un assortiment de lignes pour la pêche à la " turlutte" des poissons-appâts (maquereaux, chinchards, etc); prêtes à l'emploi, ces lignes comportent une série de petits leurres préalablement montés;
- Un assortiment de leurres spéciaux pour la pêche du calmar;
- Un petit couteau de pêche;
- Une petite gaffe flottante et dont la pointe est munie d'une protection pour ne pas perforer malencontreusement le radeau.

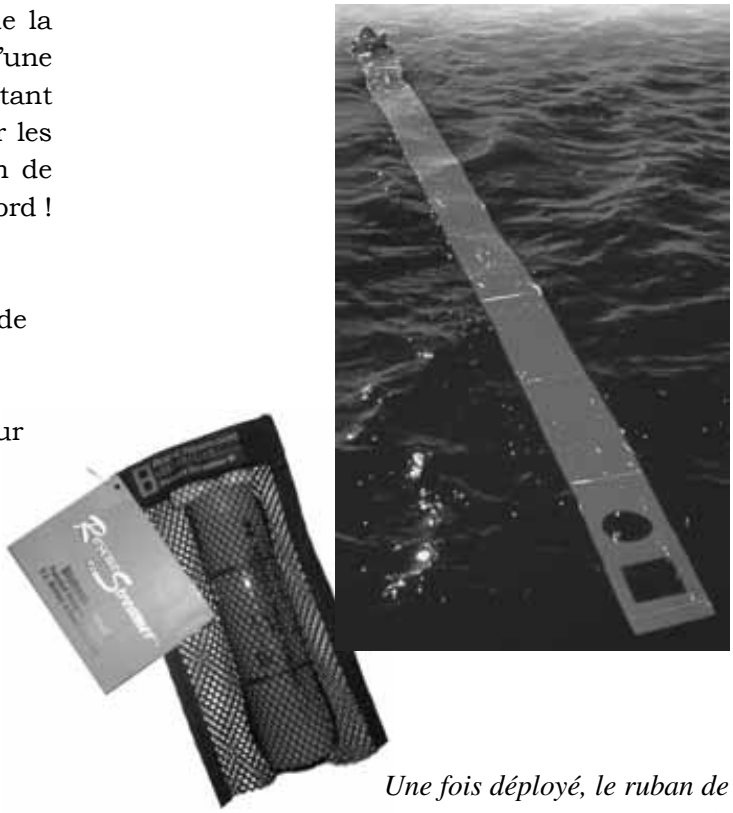
Cette liste est loin d'être exhaustive: on pourrait ajouter d'autres choses dans ces sac de survie, qui soient susceptibles d'augmenter vos chances de survie, tels qu'un appareil solaire de dessalement ou un dessalinisateur à pompe à bras.

Cela dépend de ce que vous voulez y inclure. En tout état de cause, il est à souhaiter que vous n'ayez jamais à utiliser ce « sac de survie »… mais vous dormirez peut-être mieux en sachant qu'il est là, prêt à être saisi si les choses venaient à mal tourner.

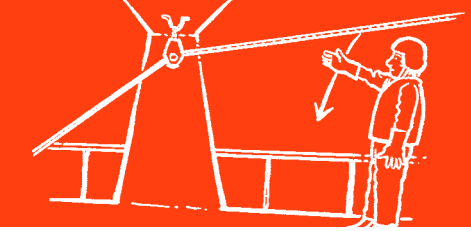
Le ruban de localisation – Bon sang! Pourquoi n'y ai-je pas pensé plus tôt?

Vous serez épaté par ce nouveau produit de la société Rescue Technologies Corporation. D'une simplicité absolue et de petite taille, c'est pourtant un moyen potentiel très efficace d'augmenter les chances d'être retrouvé lors d'une opération de sauvetage. Un objet indispensable à avoir à bord !

- ***VISIBLE*** — à 2 km de distance et à 1 500 mètres d'altitude, permet aux sauveteurs de vous repérer rapidement.
- ***FIABLE*** — flotte et reste en place indéfiniment, fonctionne à tout moment sur terre, en mer et sur la neige.
- ***PRATIQUE*** — la taille d'une téléphone cellulaire lorsqu'il est plié. Se déroule en quelques secondes.
- ***NE NÉCESSITE AUCUN ENTRETIEN*** — Pas d'électronique, pas de piles, pas de produits chimiques ni de colorants.
- ***HOMOLOGUÉ*** — utilisé par les forces militaires des États-Unis d'Amérique.
- ***DISPONIBLE*** — livraison rapide sur commande passée directement au fournisseur.



Une fois déployé, le ruban de localisation est visible à 2 km de distance et à 1 500 mètres d'altitude.



Les femmes apprennent à utiliser des gilets de sauvetage

Par Lice Movono

(Reproduit avec l'aimable autorisation du Fiji Sun, édition du samedi 4 juin 2005)

En 2002, treize personnes ont disparu en mer après que le bateau en fibre de verre sur lequel elles voyageaient entre Taveuni et Koro a chaviré.

On dit des premiers habitants des îles Fidji qu'ils voyageaient sur des grandes pirogues avec les vivres dont ils avaient besoin pour parcourir de longues distances. Cette croyance dans leurs savoir-faire ancestraux, associée à leur totale ignorance en matière de sécurité des petites embarcations, a conduit beaucoup de navigateurs à se perdre en mer. Chaque année, beaucoup d'accidents surviennent en mer et les autorités maritimes disent que, souvent, la faute en est à la sécurité, qui laisse à désirer sur les petits bateaux à bord desquels ces personnes embarquent.

Généralement connues sous le nom de « boto », ces petites embarcations sont la norme dans nos communautés car elles sont d'un prix abordable et faciles à manier. Après un accident ou la notification de pêcheurs portés disparus en mer, les gens ont tôt fait de juger de la sécurité et de la fiabilité de ces petits bateaux. On parle beaucoup pour trouver un responsable, mais un groupe de femmes a décidé de prendre les devants et d'agir pour améliorer la sécurité des petits bateaux.

L'Association des Océaniennes du secteur maritime (PacWIMA) a été mise sur pied pour examiner et débattre des questions, et surtout, pour promouvoir des solutions et examiner ce qu'il est possible de faire dans ce domaine. Bien qu'il s'agisse d'une organisation non gouvernementale, le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique s'occupe de son secrétariat et fait office de trésorier.

Viti Whippy, âgée de 60 ans, qui travaille dans le secteur maritime depuis bientôt trente ans, dirige cette association. Elle a grandi sur une propriété où l'on produit le coprah à Savusavu, et passé sa vie au bord de la mer. « Dès mon plus jeune âge, j'ai compris ce que signifiait recevoir un appel d'un bateau et je me souviens avoir dormi sur la jetée sur mon île avec d'autres étudiants avant l'arrivée des bateaux qui allaient nous emmener en voyage », dit Mme Whippy. Cette expérience lui a appris que, quelles que soient les circonstances ou la durée d'un voyage, les gens voyagent s'ils ont une bonne raison de le faire. Bien qu'elle sache que ce sont surtout les hommes qui manœuvrent les bateaux, elle a axé tous ses efforts sur les femmes et les enfants, car elle sait qu'en enseignant la sécurité aux femmes, toute la famille en profitera.

Forte de cette conviction, l'Association a décidé de mettre à exécution son programme pilote dans les îles et a choisi Koro, où de nombreux villageois continuent de voyager sur leur petit boto en fibre de verre, sans aucun matériel de sécurité. « Nous voulions informer les femmes et les enfants des villages au sujet de la sécurité en mer et leur dire qu'il est nécessaire d'avoir des gilets de sauvetage quand ils sortent en mer », dit Mme Whippy. « Lorsque vous expliquez aux femmes quelle est l'importance et l'utilité des gilets de sauvetage, vous pouvez être sûrs qu'elles inciteront leur mari et leurs enfants à en mettre un lorsqu'ils monteront à bord. »

Tirant parti de l'expérience de Rebecca Soko, 27 ans, femme pêcheur étrangère qui étudie pour devenir capitaine, l'Association a enseigné à 45 hommes et 35 femmes comment utiliser les gilets de sauvetage dans un accident. Tous les participants au programme de formation d'une journée ont passé deux heures dans l'eau, pendant lesquelles Rebecca a essayé de simuler de la façon la plus réaliste possible un accident de mer. « C'était vraiment bien car vous compreniez d'emblée le sentiment de sécurité et l'assurance que vous donne un gilet de sauvetage », remarque Mme Whippy.

Forte du succès remporté par le projet de Koro, l'Association retournera sur l'île pour répondre à la demande des chefs, à savoir former davantage de personnes. Cette PacWIMA n'a pas les fonds nécessaires pour mener ce programme de formation, mais, selon Mme Whippy, l'association a eu la chance de bénéficier de l'aide de deux entreprises de l'île, Consort Shipping et Dere Bay Resort, qui avaient déjà appuyé leur premier projet.

Une autre histoire nous arrivant de Kiribati: des survivants ont besoin d'aide

Extrait du National Newspaper, avril 2005

Le marin-pêcheur Dickson Kondaula lança un appel aux habitants de Rabaul et de Kokapo de la Nouvelle-Bretagne orientale, pour qu'on l'aide à s'occuper de quatre pêcheurs i-Kiribati trouvés par des bateaux de pêche étrangers après avoir dérivé en mer pendant plus de deux mois.

M. Kondaula a annoncé hier au journal *The National* que, sur les quatre survivants, Batteta Ubaia et Toukai Baikia, 35 ans, paraissaient en bonne santé. Les quatre survivants avaient bu de l'eau de pluie et de l'eau de mer et s'étaient nourris des poissons qu'ils attrapaient. M. Kondaula a ajouté que les pêcheurs avaient été vus par des médecins et des agents des services de contrôle sanitaire avant d'être autorisés à mettre pied à terre à Rabaul, et on leur a appris qu'ils devaient laisser à Rabaul leurs pirogues, qui leur avaient servi de maison pendant deux mois.

Les pêcheurs logeaient tous chez M. Kondaula en attendant que des dispositions soient prises pour leur retour à Kiribati. Le Bureau provincial de gestion des crises à Kokopo a été informé de la situation des survivants et a demandé aux autorités des Îles Salomon de notifier aux hauts responsables de Kiribati que les quatre pêcheurs avaient été retrouvés sains et saufs et qu'ils attendaient à Rabaul d'être rapatriés.

Les pêcheurs avaient quitté les côtes de Kiribati en deux groupes, plus de deux mois auparavant, et leurs pirogues motorisées avaient eu des problèmes de moteur. Les deux embarcations ont été retrouvées séparément par deux bateaux de pêche étrangers. Baiki et Baia avaient été repêchés par le *Cape Cod*, appartenant à un armement des États fédérés de Micronésie, le 4 avril, près du récif Lyera, au nord-ouest de la Nouvelle-Irlande, et ramenés à Rabaul la semaine dernière. Leurs deux compatriotes, Ubaia et Baikia, ont été sauvés par un bateau de pêche chinois, le *Sin Shi Z102*, dans les eaux internationales situées entre la Papouasie-Nouvelle-Guinée et Nauru.

Secours en mer : l'inquiétante augmentation des interventions

Source Les Nouvelles Calédoniennes, 11 mars 2005

"Ca ne peut pas continuer comme ça !", tempête le capitaine de vaisseau Eric Abadie, commandant de la marine en Nouvelle-Calédonie. "Si les interventions augmentent, c'est que les risques augmentent, et que le nombre des victimes augmentera. C'est une certitude statistique". La prédiction a été faite par le haut-commissaire Daniel Constantin lors de la présentation des chiffres 2004 du secours en mer en Nouvelle-Calédonie. De mauvais chiffres. Une hausse de 39 % du nombre d'interventions par rapport à 2003; 140 heures d'avion ou d'hélicoptère contre 63 heures l'année précédente; 166 déclenchements intempestifs de balises contre 110 seulement un an plus tôt; cinq personnes décédées ou disparues contre une seule lors de l'exercice antérieur.

Méconnaissance des plaisanciers

Au jeu des comparaisons, le constat est tout aussi accablant. Trois cent treize interventions en Nouvelle-Calédonie, c'est presque deux fois plus qu'en Polynésie (179 en 2004). C'est une intervention pour 62 bateaux immatriculés. En Méditerranée, bassin maritime qui présente des conditions de navigation assez proches, le taux est d'une intervention de recherche ou secours par tranche de 147 navires. Pour les professionnels du secours en mer, il y a deux grandes causes à cette situation peu reluisante: d'une part le manque de formation et de prudence des plaisanciers; le manque d'entretien des bateaux d'autre part, imputable lui aussi à l'impréparation des plaisanciers. "Tous ceux qui prennent la mer et conduisent un bateau n'ont pas une connaissance suffisante des règles de sécurité indispensables",

martèle Daniel Constantin. "Trop d'accidents sont liés à la méconnaissance des plaisanciers", renchérit le "Comar".

"Le lagon, un faux ami"

Les plus fautifs sont, à en croire les autorités, les pilotes de motos-marines. "Une proportion significative d'entre eux ne respecte pas les limitations de vitesse sur la bande côtière, pénètre dans les zones réservées aux baigneurs, et va naviguer au-delà des deux milles nautiques des côtes auxquels sont autorisés leurs engins." Mais d'une façon générale, tous les plaisanciers sont pointés du doigt. Pannes d'essence, avaries moteurs liées à un entretien laxiste, sorties en mer qui tournent mal parce qu'on n'a pas pris la météo et que le temps s'est dégradé en cours de journée... "Le lagon donne un faux sentiment de sécurité à des gens, qui, de surcroît, n'ont pas forcément une connaissance des règles de navigation puisqu'il n'y a pas de permis obligatoire en Nouvelle-Calédonie. Avec ceux qui pratiquent le lagon depuis vingt ans, pas de problème. Mais pour ceux qui le découvrent en se croyant sur un lac, les ennuis peuvent très vite arriver", explique un officier de marine. D'où la volonté clairement affichée par les autorités de reprendre les choses en main en 2005. Par l'information et la sensibilisation accrue des usagers de la mer, mais également par une intensification des contrôles et de la répression des comportements à risques.

Le B.A.- BA de la sécurité en mer

Les chiffres 2004 sont tellement inquiétants que les autorités croient bon de rappeler quelques règles qui apparaîtront comme des évidences à la plupart des plaisanciers.

- D'abord, toujours s'enquérir des prévisions météorologiques avant de prendre la mer. Une journée qui commence sous un soleil radieux peut très vite tourner au cauchemar une fois au large. On peut se trouver à quelques milles de Nouméa et n'avoir plus aucune visibilité dans une mer démontée. Dans ce cas, on se sent loin, et seul...
- Toujours faire le plein d'essence.
- Connaître l'état de son bateau et son niveau d'entretien.
- Avoir à bord le matériel de sécurité et de survie adapté au nombre d'occupants et à la configuration de la sortie: au minimum gilets de sauvetage, fusées de détresse, écopes, bouts, compas, réserves d'eau.
- Se munir d'un moyen de communication. Un téléphone portable peut dépanner si l'on ne s'éloigne pas trop. Mais l'idéal reste la VHF, capable de joindre tous les bateaux alentour en même temps que la terre ferme sur le canal 16. Aujourd'hui, les licences d'utilisation des VHF sont gratuites.

Une nouvelle vedette pour renforcer les contrôles

Rapide, dotée d'un grand rayon d'action, la nouvelle vedette de la gendarmerie maritime va permettre d'optimiser les secours en mer... mais aussi d'intensifier les contrôles sur le lagon. Embarquement. "Bonjour Messieurs, gendarmerie nationale, nous allons effectuer un contrôle de votre bateau." "Oh ça, on vous avait bien vus arriver" Effectivement, elle se voit de loin, la nouvelle vedette de la gendarmerie maritime. Impossible de manquer sa haute silhouette quand elle patrouille sur le lagon. Et difficile d'échapper à sa vitesse de pointe de 27 nœuds qu'elle peut aligner même quand la mer est agitée. Baptisée *La Dumbéa*, elle remplace depuis quatre mois la vieillissante *Pétulante*. Avec ce nouveau navire, autrement plus performant que l'ancien, les pouvoirs publics font un bond en avant en matière de secours en mer, mais aussi en matière de contrôle.

Présence rassurante

Et ça tombe très bien puisque l'objectif affirmé de l'État est, cette année, de renforcer les contrôles et de sanctionner plus fermement les comportements à risques. Vingt mètres de long, 2 000 chevaux, une tourelle de surveillance, un canot pneumatique rapide qui peut être mis à l'eau en marche grâce à un plan incliné à l'arrière, une autonomie suffisante pour faire le tour complet de la Grande Terre sans ravitailler... *La Dumbéa* fait manifestement la fierté de son patron, l'adjudant-chef Le Vey, et de son équipage. "Avec un tel bateau, on peut rejoindre les Loyauté en quatre heures", insiste l'adjudant-chef Le Vey. "Avec plusieurs jours d'autonomie, on peut également faire des patrouilles dans le lagon Nord et marquer ainsi la présence de la gendarmerie maritime sur l'ensemble du pourtour calédonien." Une présence généralement bien perçue, comme en témoigne l'accueil fait par les premiers plaisanciers, contrôlés hier matin. Trois personnes qui pêchent tranquillement dans un hors-bord. Le gendarme Manfredi demande l'autorisation de monter à bord pour vérifier les papiers et le matériel de sécurité. Il l'obtient sans problème. Tout se passe sur un ton jovial. Les contrôles faits, la discussion dérive aussitôt sur la vedette des gendarmes, ses performances. Après tout, c'est plutôt rassurant de savoir qu'un tel engin est là aussi pour porter secours.

Obligations au titre de conventions internationales – Rappel

D'après les informations fournies par Les Clarke

Imaginez-vous dans la situation où, perdu au milieu de l'océan, vous dérivez depuis quarante jours dans une petite pirogue. Un bateau de pêche apparaît à l'horizon. Ça y est, vous allez être sauvé. Quelle n'est pas votre déception lorsque vous voyez qu'intentionnellement le bateau change de cap pour vous éviter. Pire encore, en dérivant vous apercevez une palangre mouillée. Vous attachez votre bateau à l'un de ses flotteurs, sûr que l'on va vous repérer. N'y comptez pas! Regardez ce qui est arrivé à Koraubara de Kiribati: après 50 jours à la dérive, c'est ce qu'il avait fait, seulement pour se voir détaché par le palangrier. La solidarité ancestrale des gens de mer a-t-elle déposé les armes devant la dure loi du profit et le risque de perdre des jours de pêche s'il fallait faire des recherches en mer ? Cela semble être parfois le cas. Même face aux impératifs économiques ou à l'incertitude quant au succès d'une intervention, il importe de se rappeler l'obligation qui incombe aux gens de mer de prêter assistance et qui est formulée à l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Cet article 98 énonce l'obligation suivante:

« 1. Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers:

a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer;

b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte;

c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.

2. Tous les États côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux. »

Pour promouvoir l'observation de cette importante obligation internationale, il serait utile de recueillir auprès de tous les pays de la région d'autres

histoires de pêcheurs en péril ayant été ignorés par des bateaux passant à proximité et, surtout, si c'est possible, de connaître les noms de ces bateaux, et d'incorporer ces informations dans le SIG. Aussi, si vous avez entendu des récits de ce genre, ne manquez pas de nous les signaler.

L'intérêt d'un registre répertoriant les bateaux disparus

En rapport avec l'histoire malheureuse du pêcheur de Kiribati abandonné en mer, l'une des questions qui mérite attention concerne l'absence de moyens de communiquer aux bateaux de pêche en mer les renseignements sur les petites embarcations dont on n'a pas de nouvelles. Cela soulève la question de l'opportunité de tenir un registre des bateaux qui ne sont pas rentrés au port.

C'est peut-être une tâche que l'on pourrait confier à la l'Agence des pêches du Forum ou à la CPS, ce qui permettrait aux sociétés nationales de sauvetage en mer ou aux organismes de secours de communiquer des renseignements sur les bateaux manquants à un organisme central, lequel retransmettrait l'information aux bateaux de pêche. Il faudrait aussi, bien évidemment, prévoir de supprimer du registre les navires qui ont été retrouvés.

Nous aimerions connaître l'avis des lecteurs à ce sujet. Nous vous remercions d'envoyer vos observations à la rédaction de ce bulletin.

Excuses

Note du rédacteur en chef: En publiant dans le bulletin n°1 l'article sur les risques et dangers de la pêche à petite échelle, j'ai oublié de citer le nom de l'auteur après avoir dit que cet article contenait des extraits d'un article de l'Organisation internationale du travail sur ce sujet (SAP 3.6/WP.147). Je prie l'auteur, Menakhem Ben-Yami, de bien vouloir m'en excuser.

Il est possible de consulter le rapport complet en anglais de M. Ben-Yami à l'adresse suivante et de le télécharger entièrement ou en partie:

http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/fishrisk/index.htm. C'est un document de fond complet et qui mérite d'être téléchargé. En voici la table des matières.

Préface
Sigles et acronymes
1. Introduction
1.1Généralités
1.2 Les petits pêcheurs
1.3 Pêches artisanales et à petite échelle
Définition
2. Bref rappel des risques et des dangers les plus courants
2.1Mauvais temps
2.2 Panne de moteur
2.3 Feu à bord
2.4 Construction du bateau ne satisfaisant pas aux normes
2.5 Embarcations inadaptées
2.6 Gestion de la pêche
2.7 Difficultés économiques
2.8 Défaut de communication
2.9 Opérations de pêche
2.10 Manque d'abris accessibles
3. Application des règles de sécurité à la pêche à petite échelle
3.1 Mesures régionales et internationales
3.2 Application dans certains pays en développement
3.2.1 Inde
3.2.2 Antilles
3.2.3 Sénégal
3.2.4 Guinée
3.3 Application dans certains pays développés
3.3.1 Nouvelle-Zélande
3.3.2 Canada
3.3.3 Royaume-Uni
3.3.4 Japon
3.3.5 République d'Afrique du Sud
3.3.6 États-Unis d'Amérique
3.3.7 Israël
3.3.8 Uruguay
4. Accidents associés au milieu marin
4.1 Houle de travers
4.2 Mauvais temps
4.2.1 Manque de visibilité
4.2.2 Tempête
5. Accidents associés à la navigation
5.1 Panne de moteur en mer
5.2 Se perdre
5.3 Heurter le fond et s'échouer
5.4 Abordages
5.5 Feu à bord
6. Accidents associés aux opérations de pêche
6.1 Blessures causées par des poissons et d'autres animaux, et intoxication
6.1.1 Dans l'eau
6.1.2 À bord d'un bateau de pêche
6.1.3 Empoisonnement dû à des toxines marines
6.2 Blessures causées par les machines de pont et l'équipement
6.3 Tomber par-dessus bord et risquer l'hypothermie
6.4 Chavirage et autres accidents dus au maniement de l'engin de pêche
6.5 Risques de la plongée en bouteilles et de l'utilisation d'explosifs
7. Problèmes associés à la conception et à la construction du bateau
7.1 Généralités
7.2 La petite pêche dans les pays en développement
7.3 La petite pêche dans les pays développés
8. Autres risques et dangers
8.1 Savoir-faire et comportement des pêcheurs
8.1.1 Emploi de techniques modernes dans la pêche traditionnelle
8.1.2 Méfiance
8.1.3. Formation technique insuffisante
8.1.4 Considérations liées au prestige

8.2 Mesures de gestion de la pêche et facteurs économiques
8.2.1 Contraintes financières et économiques
8.2.2 Gestion fondée sur un total admissible des captures (TAC)
8.2.3 Systèmes de quotas
8.3 Guerres, pirates et autres conditions hostiles
8.4 Conditions de travail
9. Évaluation
9.1 Réglementation, codes de sûreté et application des règles par les petits pêcheurs
9.2 Les services de sauvetage en mer et les petits pêcheurs
9.3 Prévention et systèmes d'alerte
9.4 Évaluation de la sécurité de la pêche à petite échelle
10. Recommandations
10.1 Généralités
10.2 Conception et construction des bateaux
10.3 Équipement de survie, prévention des incendies
10.4 Alertes météorologiques, communication, sauvetage en mer et survie dans l'eau
10.4.1 Éducation et formation
10.4.2 Stations radio civiles
10.4.3 Lancement d'avis de tempête par l'armée
10.4.4 Sauvetage en mer et associations locales de secours des pêcheurs en cas de gros temps
10.4.5 Survie dans l'eau
10.5 Prévention des accidents de navigation
10.5.1 Abordages
10.5.2 Atterrissage
10.6 Préparation aux accidents survenant lors de l'atterrissage, évacuation et protection
10.7 Premiers secours et services médicaux
10.7.1 Piqûres et poisons
10.7.2 Hypothermie
10.8 Opérations de pêche
10.8.1 Surveillance par les bateaux de pêche
10.8.2 Pêche en plongée
10.9 Réduire les incitations à prendre des risques
10.10 Formation et certification
10.10.1 Manuels et cartes
10.10.2 Cours et ateliers de formation
10.10.3 Qualifications
10.11 Législation et réglementation
10.12 Assurances
10.13 Rôle de la coopération intergouvernementale et des organisations internationales
10.13.1 Normes internationales de conception et de construction d'embarcations propres à une petite pêche
10.13.2 Systèmes d'alerte et sauvetage en mer
10.13.3 Formation à la prévention des accidents, aux comportements à avoir en cas de situation critique et à la survie en mer
10.14 Le rôle des ONG
11. Références
11.1 Communications privées et par Internet

Bibliographie
Adresses de sites Web utiles
Documents de travail concernant ce secteur

Du nouveau sur les radiobalises de détresse

Par Hugh Walton

Après une série d'accidents dans les eaux baignant la Nouvelle-Bretagne et la Nouvelle-Irlande au nord de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le directeur d'une société de navigation, M. Peter Sharp, a lancé un appel en Papouasie-Nouvelle-Guinée pour que les petites embarcations soient équipées de radiobalises de détresse.

M. Sharp, patron de Rabaul Shipping, a été rejoint, dans sa campagne de promotion des radiobalises de détresse et de l'équipement des bateaux sortant des chantiers de construction navale en dispositifs de sécurité, par une équipe reconnaissante de représentants de l'UNICEF.

Cette équipe de l'UNICEF se rendait de Kimbe à Bali pour faire une étude de la situation nutritionnelle des populations lorsque le moteur de leur petit bateau flancha et ne voulut plus repartir. Après une nuit à la dérive, l'équipe a eu la chance d'être sauvée par le bateau de M. Sharp, le *Kondor*, à plus de vingt milles de la côte.

Dans une déclaration faite depuis le bureau de l'UNICEF à Port-Moresby, l'UNICEF a remercié M. Sharp et l'équipage du *Kondor* pour les efforts qu'ils ont déployés pour venir au secours de son équipe. L'Organisation humanitaire a également appuyé l'appel lancé par M. Sharp pour que les petites embarcations soient équipées de gilets de sauvetage et de radiobalises de détresse, et a demandé aux gouvernements national et provinciaux de rendre obligatoire la présence d'un équipement de sécurité à bord des petits bateaux destinés à être loués.

Kiribati, le porte-drapeau de la sécurité?

Une réunion rassemblant toutes les personnes concernées par la sécurité des bateaux de petite taille a eu lieu récemment à Tarawa, Kiribati. Il y a été débattu, notamment, de la nécessité de légiférer et de faire respecter la réglementation pour les bateaux de moins de sept mètres, c'est-à-dire la grande majorité des bateaux naviguant dans les eaux de Kiribati. Les participants à cette réunion (qui comprenaient des représentants des associations locales de pêcheurs) sont convenus que les radiobalises de détresse portables de 406 MHz pourraient sauver beaucoup de pêcheurs i-Kiribati et éviter de puiser dans les deniers publics pour mener de coûteuses opérations de recherche et de sauvetage. Vu la baisse constante des prix des radiobalises de détresse que l'on constate chaque année (au prix de gros, 50 dispositifs ne coûtent plus que 350 dollars australiens), un équipement technique moderne de sécurité en mer est maintenant à la portée de la bourse d'un pêcheur i-Kiribati!

En faisant des radiobalises de détresse un élément obligatoire de l'équipement de sécurité des petits bateaux, Kiribati serait le premier pays insulaire du Pacifique à prendre cette initiative pour la sécurité de ses pêcheurs.

La Papouasie-Nouvelle-Guinée prend aujourd'hui la sécurité maritime très au sérieux

Par Hugh Walton

Le gouvernement de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et la Banque asiatique de développement vont travailler de concert au renforcement de la sécurité des petits bateaux en Papouasie-Nouvelle-Guinée en accordant une grande part à la sécurité en mer dans un nouveau projet d'intérêt collectif concernant les transports par eau. Ce projet devrait démarrer en 2006 et porte principalement sur la rénovation des quais et des débarcadères se trouvant le long des voies maritimes côtières. Cependant, ce projet intéressera aussi la sécurité en mer du fait qu'il comprendra diverses activités telles que l'élaboration de directives concernant la sécurité des petites embarcations et, surtout, la fixation de normes de sécurité minimales à respecter. Le projet prévoit également l'établissement d'un système d'immatriculation des bateaux qui ne sont pas encore soumis à cette obligation (les bateaux de moins de 10 mètres de long) et d'un permis pour les exploitants de navires.

Dans le cadre du projet, il s'agira de déterminer les dispositifs de sécurité à inclure dans l'équipement obligatoire des bateaux, nouveaux et anciens, et de créer un réseau de radio maritime à l'échelle du pays, pour garantir une couverture minimale des communications au profit des populations côtières et riveraines.

Pour mieux faire connaître les enjeux de la sécurité en mer, il est prévu de tenir des réunions d'information sur l'entretien, l'exploitation et la sécurité des petits bateaux. Les employés des gouvernements locaux, les chefs de villages, et les responsables des collectivités locales y apprendront à inspecter les bateaux mouillant habituellement près de chez eux. Des actions de sensibilisation seront également menées dans les villages au sujet des précautions à prendre à bord de petites embarcations, des listes de contrôle à cocher pour la vérification des bateaux, des procédures à suivre en cas de péril en mer, et d'autres mesures de sécurité. En outre, la réalisation de ce projet permettra d'accroître les compétences et de renforcer les mécanismes de coordination pour ce qui touche aux services et aux opérations de recherche et de sauvetage en mer, et aidera le nouveau service de sécurité maritime de Papouasie-Nouvelle-Guinée à établir un plan d'intervention pour le sauvetage en mer en concertation avec les parties prenantes concernées, publiques et privées, dans le cadre de séminaires et d'ateliers. Ce plan comprendra, par exemple, une procédure officielle de rapport et d'enquête en cas d'accident en mer, à suivre par les autorités locales et provinciales, et sous la supervision de l'autorité maritime qui va se mettre en place.

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 26 20 00
Télécopieur: +687 26 38 18
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

© Copyright, Secrétariat général de la Communauté du Pacifique(CPS), 2006
Tous droits réservés de reproduction ou de traduction à des fins commerciales/lucratives, sous quelque forme que ce soit. Le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique autorise la reproduction ou la traduction partielle de ce document à des fins scientifiques ou éducatives ou pour les besoins de la recherche, à condition qu'il soit fait mention de la CPS et de la source. L'autorisation de la reproduction et/ou de la traduction intégrale ou partielle de ce document, sous quelque forme que ce soit, à des fins commerciales/lucratives ou à titre gratuit, doit être sollicitée au préalable par écrit. Il est interdit de modifier ou de publier séparément des graphismes originaux de la CPS sans autorisation préalable.
Texte original: anglais
Secrétariat général de la Communauté du Pacifique (CPS)
Division Ressources marines
Section Formation halieutique
BP D5, 98848 Nouméa Cedex, Nouvelle-Calédonie
Téléphone: +687 26 20 00, télécopieur: +687 26 38 18
Mél: spc@spc.int – Site Web: www.spc.int/coastfish