SÉCURITÉ EN MER

BULLETIN D'INFORMATION

Numéro 6 - Novembre 2011

2009 : année noire pour les ferries, et pas seulement en Océanie

Dans la nuit du 14 avril 1912, le plus gros paquebot de luxe de l'époque, l'insubmersible RMS *Titanic*, heurte un iceberg dans l'Atlantique Nord et commence à sombrer. Il s'engloutit le lendemain, ne laissant que 705 survivants sur les 2 228 passagers et membres d'équipage qui avaient embarqué pour son voyage inaugural. Le naufrage du *Titanic* est souvent présenté comme la plus grave tragédie maritime ayant jamais eu lieu en temps de paix. Or, ce n'est malheureusement pas le cas, car cette triste distinction revient à un événement beaucoup plus récent : la collision, l'incendie et le naufrage du ferry philippin M/V *Doña Paz*. Le 20 décembre 1987, au cours d'une de ses deux dessertes hebdomadaires, le *Doña Paz*, rattaché au port de Manille, entre en collision avec un pétrolier, le M/T *Vector*. Le choc provoque un incendie à bord du *Vector* et le feu se propage rapidement au *Doña Paz* : les deux navires s'abîment dans les flots. On ne dénombre que 26 survivants : 24 passagers du *Doña Paz* et deux membres d'équipage du *Vector*. La liste des passagers du *Doña Paz* comporte 1 583 noms, mais de nombreux passagers n'y figurent pas. On découvre en effet à la stupéfaction générale que plus de 2 000 passagers n'étaient pas inscrits sur le manifeste. Selon les estimations, le naufrage du *Doña Paz* aurait fait entre 3 000 et 4 375 victimes. Ce qui est plus incroyable encore, c'est que les catastrophes impliquant des ferries sont loin d'être des cas isolés. Ces navires, et en particulier les ferries rouliers (roro) constituent tout à la fois l'un des modes de transport les plus courants et les plus dangereux qui soient.

Les ferries rouliers ont par nature une navigabilité médiocre par gros temps, car ils sont susceptibles de prendre l'eau rapidement par les portes avant et arrière, puis de chavirer. Ceci est particulièrement vrai dans les pays en développement où ces navires sont souvent surchargés de marchandises et de passagers et ne disposent pas de suffisamment d'équipement de sauvetage. On passe souvent outre aux règlementations et de nombreux passagers sont autorisés à monter à bord sans billet : trop chargé en hauteur, le navire est instable. Par ailleurs la maintenance des ferries laisse souvent à désirer. Les pays développés ne sont cependant pas à l'abri des accidents de ferries, qu'ils soient causés par le mauvais temps, ou dans le cas d'une collision, par une erreur humaine ou une défaillance technique. Avant d'embarquer à bord d'un ferry maritime, les passagers ont tout intérêt à consulter les prévisions météo et à vérifier qu'il y a à bord suffisamment de gilets et de radeaux de sauvetage. En cas de doute, mieux vaut s'abstenir. L'article de fond du présent numéro de *Sécurité en mer* évoque deux naufrages de ferries ayant eu lieu tout près de chez nous en 2009.

Steve Beverly

Dans ce bulletin ...

Article de fond

Catastrophes maritimes impliquant des ferries ..... p. 2

Technologie et sécurité

Conception d'un nouveau système d'alarme d'homme à la mer au Royaume-Uni ..... p. 4

Nouvelle cotte à bretelles flottante ..... p. 4

Repérage lumineux au laser ..... p. 5

Supports didactiques

Notions élémentaires de sécurité nautique dans les eaux de Papouasie-Nouvelle-Guinée ..... p. 6

Fiche de calcul de la consommation d'un moteur hors-bord ..... p. 14

Nouveau guide de sécurité en mer pour les petits bateaux de pêche ..... p. 15

Autres ouvrages utiles du Programme de la Baie du Bengale et de la FAO ..... p. 16

Accidents et incidents

Un accident de navigation fait trois morts à Atafu, Tokelau – février 2010 ..... p. 17

Vanuatu, Tonga, Tokelau : accidents maritimes en série ..... p. 17

Quatre personnes repêchées après une semaine de dérive ..... p. 17

Français secourus à Tonga ..... p. 18

Trois adolescents de Tokelau survivent à 48 jours de dérive en mer ..... p. 19

Les espoirs s'amenuisent pour les 17 pêcheurs portés disparus après le naufrage d'un chalutier sud-coréen dans l'océan Austral, qui a fait au moins cinq morts ..... p. 19

PENSEZ SÉCURITÉ EN MER

SPC · CPS

Secrétariat général de la Communauté du Pacifique
Préparé par l'Unité information de la Division pêche, aquaculture et écosystèmes marins
Imprimé avec le concours financier de l'Australie, la France et la Nouvelle-Zélande

Catastrophes maritimes impliquant des ferries

Macabre lecture : les titres de la presse de 2009 consacrés à des naufrages, dont deux dans des pays membres de la CPS.

Janvier :
250 personnes portées disparues après le naufrage d'un ferry indonésien

Juillet :
33 morts à Kiribati après le chavirage d'un ferry

Août :
74 morts dans le naufrage d'un ferry aux Tonga

Septembre :
9 morts et 63 disparus dans le naufrage d'un ferry aux Philippines

Novembre :
29 morts et de nombreux disparus après le naufrage d'un ferry indonésien

Novembre :
Naufrage d'un ferry au Sierra Leone : beaucoup de femmes et d'enfants parmi les victimes

Décembre :
80 morts dans le naufrage d'un ferry au Bangladesh

Kiribati

Le 13 juillet 2009, le ferry qui assure la desserte inter-îles entre Tarawa et Maiana chavire, provoquant la mort de 33 des 55 passagers et membres d'équipage. La catastrophe se produit au moment où le capitaine du catamaran de 17 mètres à double coque en bois tente de faire demi-tour pour repêcher un membre de l'équipage emporté par un paquet de mer. L'armée de l'air néo-zélandaise envoie un avion C130 pour participer aux opérations de recherche et de sauvetage. Moins d'un mois plus tard, le M/V *Princess Ashika* chavire et coule à son tour alors qu'il assure la liaison entre Nuku'alofa et Ha'apai aux Tonga.

Tonga

Sorti des chantiers navals japonais en 1972, le M/V *Princess Ashika* porte d'abord le nom de M/V *Olive Maru*. Il est conçu pour de courts voyages dans des eaux abritées uniquement. En 1984, le navire est vendu à la société *North West Shipping* de Suva (Îles Fidji) et rebaptisé M/V *Princess Ashika*. À cette époque le Conseil des affaires maritimes des Îles Fidji se déclare préoccupé par la stabilité du navire et par l'insuffisance des dispositifs d'assèchement du pont réservé à la cargaison. En 1988, le bateau est racheté par la compagnie *Patterson Brothers Shipping* de Suva. Son état ne cesse alors de se détériorer et il ne fait l'objet d'aucune réparation substantielle. En 2005, une porte est percée dans la cloison étanche séparant la salle des machines du tunnel d'arbre, de sorte que si l'un de ces deux espaces est envahi par l'eau, l'autre le sera aussi. En juin 2009, le navire est racheté par les autorités tonganes pour assurer la desserte inter-îles, dans l'attente de la livraison d'un nouveau ferry en construction. Le M/V *Princess Ashika* lève l'ancre pour les Tonga en juin, mais doit bien vite revenir à Suva pour y subir des réparations. Il arrive aux Tonga à temps pour sa mise en service le 3 juillet. En tout il effectuera quatre liaisons.

Au cours de chacun de ces voyages, les flancs du navire sont battus par les flots. Il faut souder des tôles d'acier sur les tôles corrodées et trouées de la coque pour empêcher l'eau d'entrer dans le navire. Malgré les dégâts et les voies d'eau, le navire reste en service. Son dernier et fatal voyage a lieu le 5 août 2009, avec 96 passagers, 32 membres d'équipage et 100 tonnes de marchandises à bord. L'eau commence à pénétrer dans le bateau dès qu'il quitte les eaux abritées et elle s'accumule sur le pont de cargaison.

À 22 heures, le navire commence à donner fortement de la gîte à bâbord et, à 23 heures, l'eau a atteint la salle des machines. À 23h30, l'officier de quart réveille le capitaine resté insensible à l'inclinaison du navire. Il ne peut plus faire grand-chose, à part envoyer un message de détresse par radio. Submergé à 23h45, le moteur bâbord cesse de fonctionner. Le M/V *Princess Ashika* chavire et coule à 23h50. La radio-balise de localisation des sinistres (EPIRB) se déclenche. Équipés de mécanismes hydrostatiques, les radeaux de sauvetage sont largués automatiquement. Beaucoup d'entre eux resteront vides. Le M/V *Pulupaki* est le premier navire à arriver sur les lieux pour porter secours aux naufragés : il est 2h30 au matin du 6 août. À 4h50, la totalité des 54 hommes survivants ont été repêchés. Ce sont au total 74 passagers, pour la plupart des femmes et des enfants, qui ont disparu avec le navire. Ils se trouvaient dans les aires d'accueil des passagers, les hommes étant restés sur le pont. Comment expliquer un si grand nombre de victimes ? Une Commission d'enquête royale a été constituée pour répondre à cette

question. On peut consulter la synthèse de ses travaux à l'adresse suivante :

http://www.matangitonga.to/home/download/01_Summary&Intro_pi-xii_p1-14.pdf

La Commission d'enquête fait les constatations suivantes :

- L'équipage n'a pas su prendre la mesure de la gravité de la situation et n'a pas pris les dispositions nécessaires à l'abandon du navire.
- Aucun message d'urgence (PAN) n'a été envoyé pour alerter d'autres navires qui auraient pu aider à l'évacuation du M/V *Princess Ashika.*
- Aucun gilet de sauvetage n'a été distribué aux passagers ou aux membres d'équipage : si cette distribution avait eu lieu avant 20 heures, de nombreuses vies auraient pu être sauvées.
- La conception du salon des passagers en a ralenti l'évacuation.
- Le navire a chaviré et coulé rapidement.

La Commission d'enquête s'est aussi penchée sur les causes du naufrage en concluant notamment que :

- La catastrophe a été provoquée par des manquements structurels et individuels.
- Le navire n'était pas adapté au service de transport en haute mer.
- Le navire était dangereux et hors d'état de naviguer.
- Le navire n'aurait jamais dû être autorisé à prendre la mer.
- On n'a fait aucun cas d'un rapport établi en 2008 par l'Administration fidjienne de la sécurité maritime, faisant état du grand délabrement du navire. On peut y lire : « Ce navire a été construit il y a 36 ans et autoriser son exploitation dans son état actuel mènera à la catastrophe… ».

Aucun compte n'a malheureusement été tenu de cette déclaration prophétique. Reste à espérer que l'on saura à l'avenir entendre ce type de mise en garde et que les journaux ne feront plus jamais leurs gros titres sur le naufrage d'un ferry en Océanie. Pour terminer sur une note plus optimiste, signalons que les Tonga ont pris livraison en octobre 2010 d'un nouveau ferry, le M/V *'Otuanga'ofa*, en remplacement du M/V *Princess Ashika* de triste mémoire. Il s'agit d'un navire construit au Japon et financé par l'État nippon pour un montant de quelque 40 millions de dollars des États-Unis d'Amérique.

Équipement et techniques de sécurité

Conception d'un nouveau système d'alarme d'homme à la mer au Royaume-Uni

Le système d'alarme d'homme à la mer et de repérage de navire McMurdo MOB Guardian a été mis au point par la Royal National Lifeboat Institution (RNLI), et les sociétés McMurdo et Active Web Solutions (AWS).

C'est à la RNLI que l'on doit l'idée et le concept original du MOB Guardian, un système d'alarme d'homme à la mer et de suivi par satellite des navires. L'idée a ensuite été développée par McMurdo et AWS. Le système MOB Guardian est composé d'une unité centrale et de dispositifs portatifs individuels pour l'équipage. L'unité centrale émet automatiquement et à intervalles réguliers des informations sur la position, la trajectoire et la vitesse du navire, qui sont transmises par satellite à la station de contrôle de la RNLI. Dès qu'elle cesse de recevoir ces informations, la station de contrôle tente de rétablir le contact avec le navire et si elle ne reçoit toujours aucune réponse, elle alerte les gardes-côtes pour lancer des recherches. La dernière position connue du navire ayant été enregistrée, les opérations de sauvetage en sont facilitées d'autant et les naufragés peuvent être secourus beaucoup plus rapidement qu'avec les anciens systèmes.

Les dispositifs portatifs individuels peuvent être portés autour du cou ou glissés dans une poche. La chute d'un membre de l'équipage à la mer déclenche automatiquement une alarme au niveau de l'unité centrale du navire et de la station de contrôle de la RNLI. Par ailleurs, ces dispositifs sont également munis d'un bouton d'alerte pouvant être actionné en cas d'incident grave à bord.

Pour de plus amples informations :

www.mcmurdo.co.uk/news/news_article.html?news_id=40

Nouvelle cotte à bretelles flottante Stormline

Les nouvelles cottes à brettelles flottantes proposées par la société néo-zélandaise Stormline comportent une couche de mousse à alvéoles fermés au niveau des genoux ainsi qu'à l'avant et à l'arrière du vêtement. Ceci permet au pêcheur de flotter tout en lui donnant le temps de passer un gilet de sauvetage gonflable contenu dans un petit sac qu'il peut porter dans le dos attaché à une ceinture, afin de ne pas être gêné dans ses mouvements. Le pêcheur qui tombe à l'eau possède donc une flottabilité suffisante, même si sa tête n'est pas soutenue. Il a ainsi le temps de ramener vers l'avant le sac qui contient le gilet de sauvetage, de l'enfiler puis de le gonfler.

Pour de plus amples informations :

www.stormlinegear.com/Stormline-International-Plaquette.pdf

Repérage lumineux au laser

Le *Rescue Laser Flare Magnum* RLFAA023-01 est un dispositif portable au laser pratique et efficace permettant de signaler sa présence aux équipes de secours de jour comme de nuit. Son étanchéité et sa solidité allient la sécurité d'un dispositif de signalisation au laser à la facilité d'utilisation d'une lampe torche. C'est le dispositif plébiscité par les marins.

Contrairement aux feux pyrotechniques, *le Rescue Laser Flare Magnum* est ininflammable, sans danger pour l'environnement et peut fonctionner pendant 72 heures d'affilée avec deux piles AA facilement remplaçables. (http://www.greatlandlaser.com/rescue-laser-flare-magnum.html).

Pour de plus amples informations :

www.greatlandlaser.com/rescue-laser-flare-magnum.html

Caractéristiques du produit :

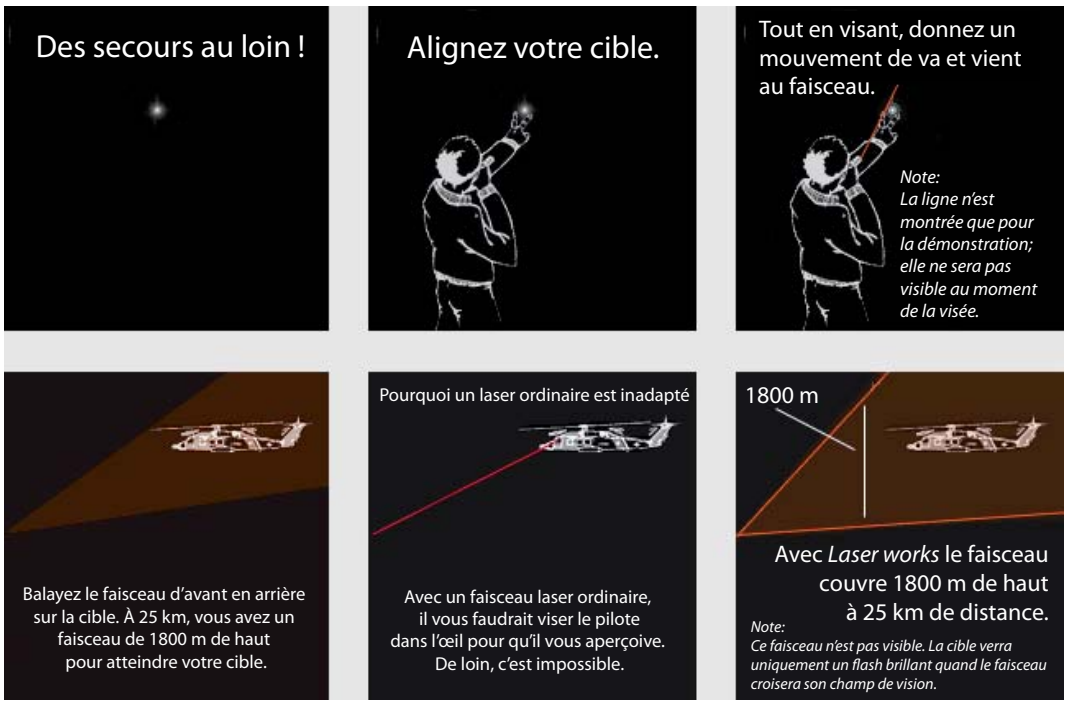
Visibilité : 32 km de nuit dans des conditions optimales ; 1,6 – 4,8 km de jour

Étanchéité : jusqu'à 24 mètres de profondeur

Diode laser : durée de vie moyenne de 10 000 heures

Durée de vie : 72 heures en utilisation continue sans changer les piles

Alimentation : deux (2) piles AA



Comment utiliser le *Rescue Laser Flare*

Notions élémentaires de sécurité nautique dans les eaux de Papouasie-Nouvelle-Guinée

Direction nationale de la sécurité maritime, Port-Moresby (Papouasie-Nouvelle-Guinée)

Préface

La présente plaquette a pour but d'aider tous ceux qui naviguent dans les eaux de Papouasie-Nouvelle-Guinée à bord de petits bateaux et de pirogues à pratiquer cette activité en toute sécurité.

À l'initiative de la Direction nationale de la sécurité maritime (NMSA), on trouvera ici des conseils élémentaires sur la sécurité de la navigation en Papouasie-Nouvelle-Guinée.

La NMSA espère que ce document sera utile aux adeptes de la navigation.

Avant-propos

La présente plaquette propose des conseils élémentaires de sécurité pour la navigation à bord de petits bateaux ou de pirogues. Publiée pour la première fois en 1990, elle a été mise à jour en 2008. En Papouasie-Nouvelle-Guinée, la majorité des opérations de recherche et de sauvetage concernent des petits bateaux et la NMSA est très préoccupée par les pertes en vies humaines qui en résultent. La plupart de ces incidents pouvant être facilement évités, la NMSA s'inquiète également du coût et de l'ampleur de ces opérations de recherche.

Quand on décide d'aller pêcher au large ou de rendre visite à sa famille ou à ses amis, il faut avant tout disposer d'un bateau fiable transportant un équipement adapté. Il faut également apprendre à comprendre et à respecter la mer et être prêt à faire face à toutes les situations d'urgence possibles.

La plaquette *Notions élémentaires de sécurité nautique dans les eaux de Papouasie-Nouvelle-Guinée* a donc été élaborée par la NMSA pour donner des conseils simples sur ces questions. Lisez-la attentivement pour bien en comprendre tout le sens.

Pour éviter des pertes inutiles de vies humaines, pensez D'ABORD À LA SÉCURITÉ quand vous prenez la mer. Assurez-vous que votre bateau est correctement préparé et dans la mesure du possible déplacez-vous en groupe de plusieurs bateaux. Annulez votre sortie si on annonce du mauvais temps.

Voilà le principal message qu'il faut retenir. La NMSA espère que cette plaquette suscitera une prise de conscience sur l'importance de la sécurité à bord des petits bateaux.

Introduction

Les habitants des zones côtières et des îles sortent souvent en mer à bord de petits bateaux ou de pirogues sans connaître suffisamment les mesures de sécurité à respecter. Il est fondamental d'apprendre à équiper et à manœuvrer correctement son bateau.

Dans un pays comme la Papouasie-Nouvelle-Guinée, l'autonomie est le prix de la survie. Les moyens de recherche et de sauvetage sont restreints. En cas d'accident, les personnes tombées à la mer risquent la noyade avant l'arrivée des secours. Il est par ailleurs très difficile de les repérer. Les pannes peuvent avoir des conséquences graves. S'il s'écoule plusieurs jours avant que la disparition du bateau ne soit signalée, la zone des recherches peut être très étendue et les passagers du bateau risquent de ne jamais être retrouvés, même au prix de longues et couteuses recherches.

L'objectif de la présente plaquette est de vous faire PENSER À LA SÉCURITÉ AVANT TOUTE SORTIE EN MER. Il faut prendre les dispositions nécessaires pour éviter les problèmes, tout en étant correctement équipé pour survivre en cas d'accident ou de panne.

1. Équipement de sécurité de base / Liste de contrôle :

Équipement de sécurité de base d'un bateau :

Des rames ou des pagaies ; un aviron unique peut être utilisé pour godiller à partir du tableau arrière.

De l'eau potable et des vivres : l'eau est essentielle à la survie. Toujours en emporter en large quantité pour tous les occupants du bateau.

Une ancre, une chaîne de mouillage et une corde.

Une lampe torche étanche de signalisation avec des piles et une ampoule de rechange.

Un seau ou une écope.

Des outils et des pièces de rechange pour le moteur.

Une voile ou une bâche : une petite bâche, de couleur orange vif de préférence, peut également servir de voile, permettre de se protéger des intempéries ou du soleil, et être utilisée pour attirer l'attention ou récupérer l'eau de pluie.

Un gilet de sauvetage pour chacun. Si vous n'en avez pas les moyens, emportez au moins des chambres à air gonflées.

Des fusées et un miroir de signalisation. Conservez les fusées dans un récipient étanche ou enveloppées dans du plastique.

Une trousse de secours dans une boîte étanche.

Moyens radio : une radio VHF portative ou fixe ou un téléphone portable (dans un sac en plastique) qui fonctionne dans la zone de déplacement.

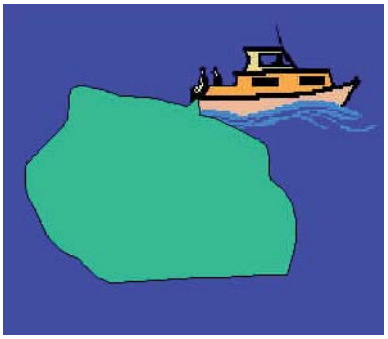
Tout bateau navigant hors de vue des terres doit être équipé d'un bon compas.

Signalisation sonore : un sifflet ou une corne de brume permettant d'attirer l'attention.

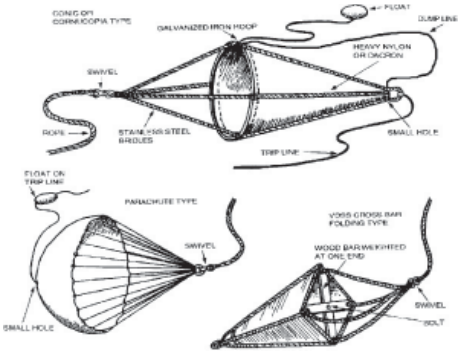
Tout bateau navigant de nuit doit également être équipé de feux de navigation adaptés ou d'au moins un feu blanc visible sur tout l'horizon.

Bateaux pontés propulsés par un moteur in-bord et munis de systèmes électriques : transporter au moins deux (2) extincteurs de type 2-A ; 20 BC montés sur des supports adaptés.

Petits bateaux pontés transportant des passagers : avoir à bord au moins deux bouées de sauvetage équipées chacune d'une corde d'au moins 15 mètres de long.



On peut également utiliser des colorants fluorescents PENDANT LA JOURNÉE pour signaler la présence d'un bateau en détresse. Il en existe en plusieurs couleurs, l'orange et le vert étant les plus courantes. On préférera l'orange. À utiliser quand un avion de recherche est à proximité.

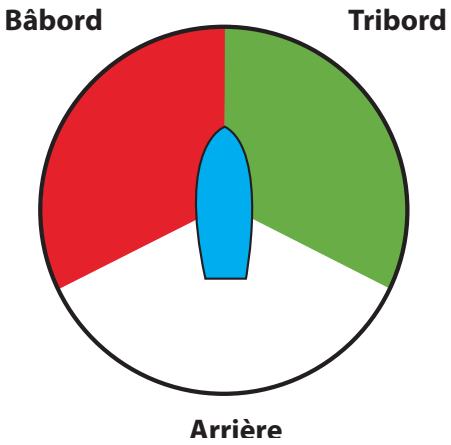


Sur les petits bateaux, il est recommandé de transporter une ancre flottante, dont on voit ci-dessus trois types courants et ci-dessous une ancre flottante en toile vendue dans le commerce.

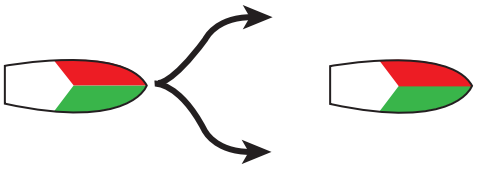
Tout ce qui peut créer une forte RÉSISTANCE à la marche du bateau peut également servir à ralentir la vitesse de dérive.

Quand on s'éloigne de plus de 2 milles marins de la côte, il faut emporter des hameçons et une ligne de pêche.

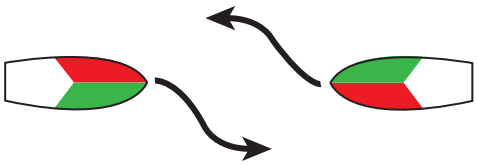
Règles de la navigation s'appliquant aux embarcations à moteur



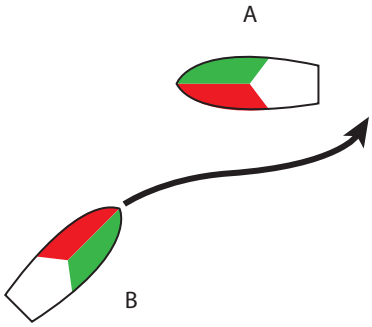
Bâbord : Si un bateau à moteur s'approche dans ce secteur, maintenez votre cap et votre vitesse en conservant toute votre vigilance.
Tribord : Si une embarcation quelconque s'approche dans ce secteur, écartez-vous de sa route.
Arrière : Si une embarcation quelconque s'approche dans ce secteur, maintenez votre cap et votre vitesse en conservant toute votre vigilance.



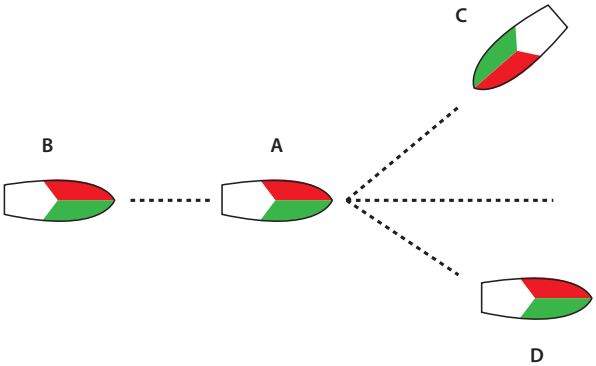
Tout navire en rattrapant un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.



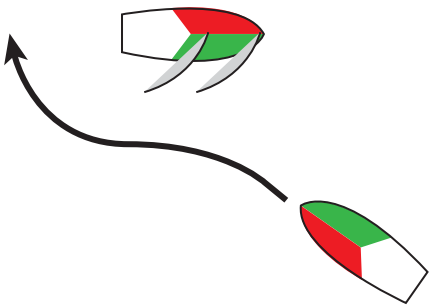
Les deux bateaux se dirigent à tribord.



B doit s'écarter de la route de A et éviter de croiser sa route sur l'avant.



A s'écarte de la route de D.
B s'écarte de la route de A et D.
C s'écarte de la route de A et B.
D ne change pas de cap pendant qu'il est rattrapé par A et B

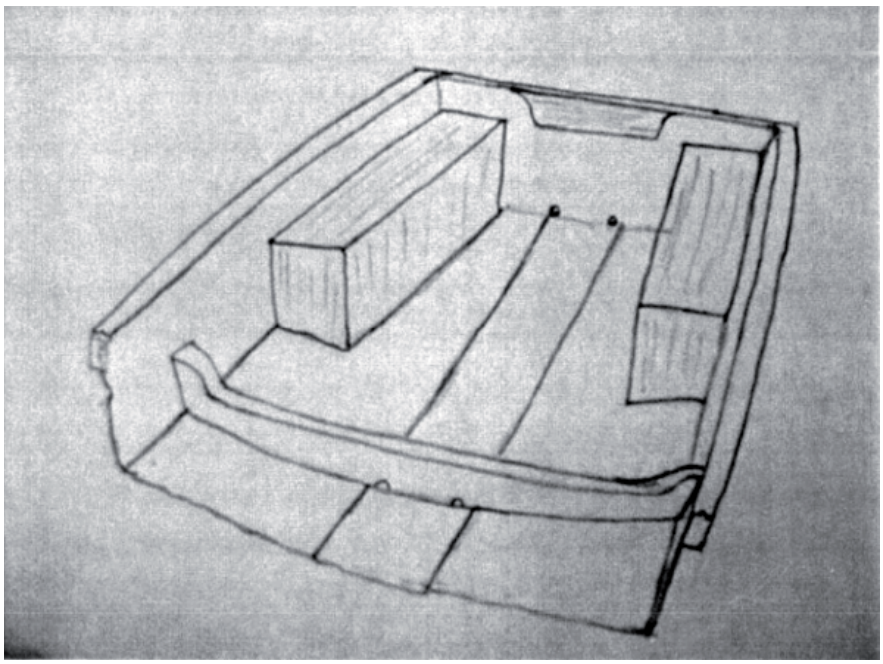


En eaux libres, un navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route de tout type de navire à voile.

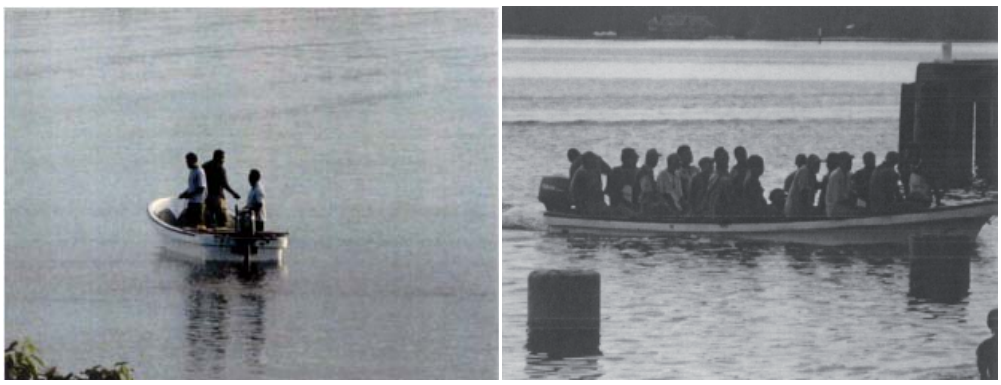
2. Préparation du bateau

Le bateau ou la pirogue avec lequel vous allez prendre la mer doit :

- Être de dimensions suffisantes pour le voyage et être en état de naviguer. La surcharge est à l'origine de nombreux accidents mortels. NE SURCHARGEZ PAS VOTRE BATEAU.
- Être doté d'une flottabilité intrinsèque qui lui permettra de rester à flot et de conserver sa stabilité s'il se remplit d'eau, même avec le moteur en place (voir illustration ci-dessous).
- Être correctement entretenu.
- Transporter l'équipement de sécurité de base répertorié au point 1.
- N'oubliez pas que si vous risquez de couler, il faut jeter à l'eau la cargaison : on peut racheter des marchandises, mais **il est impossible de racheter une vie perdue**.



Des caissons étanches peuvent être ajoués et servir de sièges



Un bateau peu chargé se prépare à prendre la mer (à gauche)
tandis qu'un bateau deux fois trop chargé met ses passagers en danger (à droite)

3. Préparation du moteur

Le moteur doit faire l'objet d'un entretien adéquat. Les moteurs hors-bord ne sont pas toujours fiables et vous risquez de dériver pendant des jours entiers en cas de panne.

- Si la taille du bateau le permet, transportez un petit moteur hors-bord de rechange dont vous contrôlerez régulièrement le bon fonctionnement.
- Transportez toujours une quantité de carburant bien supérieure à celle que vous comptez utiliser. Si le bateau est très chargé, en cas de mauvais temps ou si vous devez remorquer une autre embarcation, vous allez consommer beaucoup plus de carburant qu'en temps normal. Veillez donc à toujours avoir une bonne quantité de carburant en réserve.
- Veillez à ce que le carburant soit propre et correctement mélangé pour un moteur à deux temps.
- Vérifiez que le bateau est assez solide pour la puissance du moteur. Fixez solidement le moteur au moyen de vis ou d'écrous et vérifier fréquemment sa fixation. Prenez la précaution supplémentaire d'y attacher une corde solide ou une chaîne de sécurité pour éviter une perte accidentelle.
- Transportez des goupilles d'hélice, des bougies d'allumage et une corde de démarrage de rechange, ainsi que les outils appropriés.
- Organisez-vous pour sortir en mer avec au moins un autre bateau : en cas de panne, vous pourrez vous assister mutuellement.

Faire les pleins d'eau et de carburant

4. Vérifications préalables au départ

- Vérifiez que le bateau, le moteur et l'équipement sont prêts et qu'il y a à bord suffisamment d'eau et de carburant pour faire face aux imprévus.
- Vérifiez la météo et l'état de la mer ainsi que les prévisions météorologiques. Si la mer est agitée ou si l'on annonce des vents forts, ne sortez pas en mer dans un petit bateau.
- Vérifiez le chargement du bateau : la charge doit être répartie de manière homogène et dans le fond du bateau. Ne surchargez pas le bateau de marchandises ou de passagers. Voir à la page précédente la photographie d'un bateau surchargé.
- Pensez à communiquer les informations suivantes à un ami ou à un parent resté à terre :
  - Destination exacte et itinéraire.
  - Heure de retour prévue.
  - Description exacte du bateau et de l'équipement et numéro d'immatriculation.
  - Nombre et noms des personnes transportées.

  De cette manière si votre bateau disparaît, l'alarme pourra être donnée par une personne de confiance disposant des informations nécessaires pour vous retrouver.

5. Sécurité à bord

Le bon sens est la pierre angulaire de la sécurité en mer. Utilisez le bateau et l'équipement correctement. Transportez l'équipement et les provisions recommandés.

- Souvenez-vous qu'il est très dangereux de surcharger un bateau. Ne dépassez pas le poids maximal autorisé et la puissance pour laquelle le bateau a été conçu.
- Ne sortez pas en mer par mauvais temps ou si on annonce du mauvais temps.
- Dans un petit bateau, le comportement du pilote et des passagers est très important. Les passagers doivent rester assis : debout, ils compromettent la stabilité du bateau. Il faut s'asseoir à l'intérieur du bateau : il est risqué d'être assis sur le plat-bord et très dangereux d'être assis à la proue.
- Toutes les personnes se trouvant à bord doivent porter un gilet de sauvetage.
- L'alcool est à l'origine de nombreux accidents en mer. La navigation et une consommation excessive d'alcool ne font pas bon ménage.
- Le pilote du bateau doit être expérimenté et détenir les qualifications nécessaires.
- Soyez vigilant à tout moment et manœuvrez avec prudence dans les zones que vous ne connaissez pas bien ou aux alentours des récifs.
- Tenez-vous à bonne distance des nageurs et des plongeurs.
- Évitez les vagues déferlantes ou le ressac.
- La nuit, ralentissez et allumez vos feux. Restez toujours attentif à la présence éventuelle d'autres bateaux. Déplacez-vous en groupe d'au moins deux bateaux.
- **NE FUMEZ PAS pendant le ravitaillement en carburant.**

6. Survie à bord d'un bateau à la dérive

En Papouasie-Nouvelle-Guinée, on recense de nombreux cas de bateaux partis à la dérive suite à une avarie ou à une panne d'essence. Si vous tombez en panne et qu'aucun bateau ne se trouve à proximité, vous risquez de dériver pendant plusieurs jours, voire même plusieurs semaines si des opérations de recherche efficaces ne sont pas mises en œuvre très vite localement. Veillez à informer une personne restée à terre de votre itinéraire.

Économisez l'eau potable. Essayez de maintenir tous les occupants du bateau à l'ombre et au frais pour réduire leurs besoins en eau. Récupérez systématiquement l'eau de pluie. Ne buvez pas d'eau de mer.

- Ne tentez pas de rejoindre une côte éloignée à la nage sans y réfléchir à deux fois : il est généralement plus sûr de rester à bord. Il arrive souvent que les personnes qui tentent de gagner une île ou un rivage à la nage soient emportées par le courant et se noient.
- Ne gaspillez pas vos fusées de détresse. Attendez pour les déclencher de voir un avion, un navire ou un village et assurez-vous que la fusée aura de bonnes chances d'être vue.
- Pour un déplacement sur une longue distance en haute mer, emportez des leurres, des hameçons et une ligne de pêche pour pouvoir pêcher en cas d'urgence. Les poissons ont tendance à se rassembler autour des bateaux à la dérive.

Un taud ou une capote permet de collecter l'eau de pluie et de se protéger du soleil. Avec une ou deux perches de bois, on peut aussi s'en servir de voile.

7. Conclusion

À condition de prendre les précautions adéquates et d'entretenir correctement votre bateau, il ne devrait pas partir à la dérive, mais il faut bien penser à :

- Éviter les problèmes techniques ou les pannes de carburant. Toujours se déplacer en groupe d'au moins deux bateaux.
- Prendre localement des dispositions pour que la disparition du bateau soit signalée le plus tôt possible.
- Avoir à bord une voile ou des rames, ainsi que le matériel permettant de survivre pendant une longue durée et de faire signe aux bateaux et aux avions : fusées de détresse, miroirs ou lampes torches étanches. Transporter des piles et des ampoules de rechange pour la lampe.
- Transporter une radio VHF portable chargée à fond ou un téléphone portable qui fonctionnera dans la zone où vous vous déplacez. Le conserver au sec et chargé à fond.
- **Veiller à emporter une quantité suffisante de carburant** (voir ci-dessous).

Fiche de calcul de la consommation d'un moteur hors-bord

Une nouvelle fiche de sécurité en mer, permettant de calculer la consommation en carburant des moteurs hors-bord, a été conçue par la Direction de la sécurité maritime de Papouasie-Nouvelle-Guinée et mise en forme par la Section développement de la pêche côtière de la CPS. Cette fiche, unique en son genre, permettra aux personnes qui prennent la mer de calculer le nombre de litres de carburant dont elles ont besoin par voyage, en fonction de la puissance du moteur, en chevaux, et de sa durée d'utilisation. Le calcul est effectué pour des moteurs hors-bord à deux temps et à quatre temps. La fiche est disponible sur le site Web de la CPS, à l'adresse www.spc.int/Coastfish/en/publications, et il suffit de contacter Michel Blanc (michelbl@spc.int) pour en obtenir des exemplaires.

CONSOMMATION D'UN MOTEUR HORS-BORD (Litres / Nombre d'heures d'utilisation)

Moteur 2 temps	Nombre d'heures							
Puissance (CV)	1	2	3	4	5	6	8	10
15	8	16	24	32	40	48	64	80
25	11	22	33	44	55	66	88	110
30	12	24	36	48	60	72	96	120
40	21	42	63	84	105	126	168	210
60	26	52	78	104	130	156	208	260
75	35	70	105	140	175	210	280	350
Moteur 4 temps	**Nombre d'heures**							
Puissance (CV)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**8**	**10**
15	5.5	11	16.5	22	27.5	33	44	55
20	7	14	21	28	35	42	56	70
25	9.5	19	28.5	38	47.5	57	76.5	95
30	11	22	33	44	55	66	88	110
40	15	30	45	60	75	90	120	150
50	17.5	35	52.5	70	87.5	105	140	175
115	38	76	114	152	190	228	304	380

Décimale arrondie à l'unité supérieure. Ex. : 37,6 litres = 38 litres.

Remarque : Ces chiffres sont donnés à titre indicatif. La consommation réelle dépend de facteurs tels que la marque et l'état du moteur, l'état de la mer, la propreté de la coque ainsi que la charge et la vitesse du bateau.

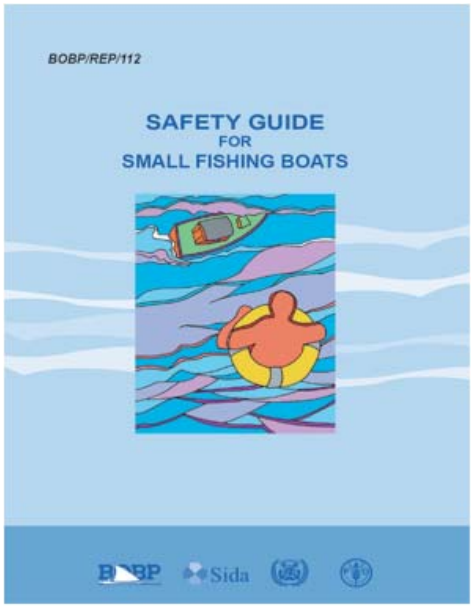
Soyez prévoyant et emportez une réserve de carburant équivalant à au moins 25 % de la consommation estimée.

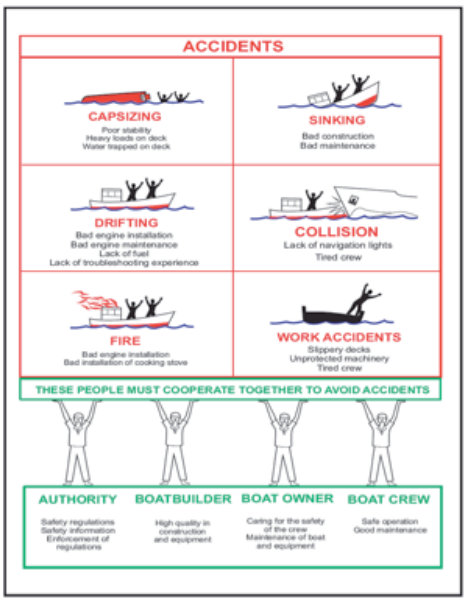
CPS Secrétariat général de la Communauté du Pacifique

Nouveau guide de sécurité en mer pour les petits bateaux de pêche

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a élaboré, en collaboration avec le Programme de la Baie du Bengale, un nouveau guide de sécurité pour les petits bateaux de pêche. Ce guide a été rédigé par Øyvind Gulbrandsen, architecte naval consultant de la FAO. Il peut être téléchargé depuis le site Web de la FAO. Le résumé ci-dessous est également extrait du site de l'Organisation.

www.fao.org/fi/oldsite/eims_search/1_dett.asp?calling=simple_s_result&lang=zh&pub_id=261572





Couverture et page intérieure du document *Safety guide for small fishing boats*

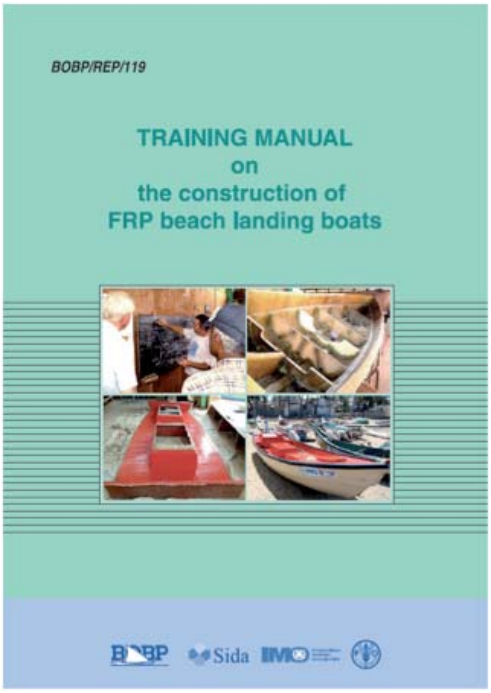
Résumé

La pêche est un métier particulièrement dangereux, où les risques d'accident sont élevés. L'expérience a montré que la transition de la pêche côtière pratiquée à bord d'embarcations traditionnelles propulsées à la voile à de nouvelles méthodes de pêche, pratiquées sur des bateaux motorisés plus au large, constitue souvent une période propice aux accidents. Dans de nombreux pays en développement, la fibre de verre, aussi appelée PRVT (plastique renforcé de verre textile), remplace progressivement les bateaux traditionnels en bois. Or, avec ce nouveau matériau de construction vient une nouvelle logique de calcul de la résistance, de la stabilité et de la flottabilité lorsque le bateau prend l'eau. Il est souvent difficile d'intervenir sur les bateaux déjà en activité, mais d'importantes mesures de sécurité peuvent être introduites à un coût relativement faible lors de la construction de nouveaux bateaux. Il est nécessaire que les services publics chargés de la législation en matière de sécurité et des ateliers de construction navale coopèrent étroitement. Ce guide sur la sécurité des navires présente une série de mesures simples, pour garantir la construction de nouveaux bateaux aux normes de sécurité internationalement reconnues. Il s'adresse aux architectes navals, aux constructeurs de bateaux, aux propriétaires, aux capitaines et aux responsables publics chargés de l'élaboration des nouvelles règlementations et de la surveillance de la sécurité. Ce guide ne se veut pas exhaustif : il souligne les principaux problèmes et propose des solutions pratiques pour les éviter. Il couvre essentiellement les petits bateaux de moins de 15 mètres de long, les plus exposés au risque d'accident. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI) travaillent de concert à l'élaboration de nouvelles recommandations de sécurité applicables aux bateaux de pêche pontés de moins de 12 mètres et aux bateaux de pêche non pontés de toutes dimensions. Ce travail devrait être achevé en 2010. Le présent guide est une version révisée du document BOBP/MAG/16, intitulé *A Safety Guide for Small Offshore Fishing Boats*, et publié en 1993 par le Programme de la Baie du Bengale. La version révisée porte non seulement sur les petits bateaux de pêche au large, d'une dimension de 10 à 13 mètres, mais aussi sur les bateaux côtiers de plus petite dimension.

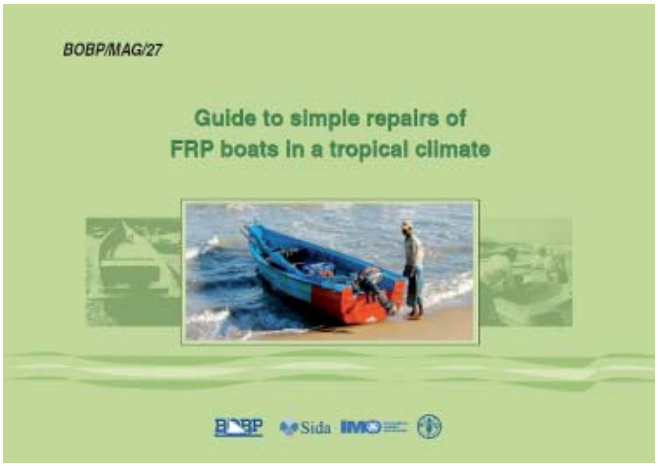
Autres ouvrages utiles du Programme de la Baie du Bengale et de la FAO

Le Programme de la Baie du Bengale, organisation intergouvernementale, et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) s'emploient à résoudre l'un des problèmes les plus courants touchant la sécurité des petits bateaux : l'absence de normes de construction pour les petites embarcations dans les pays en développement. Pour pallier ce manque, le Programme et la FAO ont récemment publié deux manuels de formation : *Training manual on the construction of FRP beach landing boats* (http://www.bobpigo.org/pdf/training_manual_bobp_rep119.pdf), qui porte sur la construction de bateaux échouables en PRVT, et *Guide to simple repairs of FRP boats in a tropical climate* (http://www.bobpigo.org/pdf/guidelines_FRPboats_bobpP_mag27.pdf), qui traite des réparations simples à apporter aux bateaux en PRVT en climat tropical.

Le manuel de formation sur la construction de bateaux échouables en PRVT a été élaboré par Tamil Nadu pour le contexte indien, mais il peut également servir de guide de fabrication de bateaux en fibre de verre de bonne qualité dans toute la région de la Baie du Bengale et dans d'autres régions similaires. Les recommandations sont, pour bon nombre d'entre elles, génériques et sont applicables à la plupart des catégories de bateaux en fibre de verre. Ce manuel doit être utilisé en complément d'autres manuels et publications sur la construction de bateaux en PRVT, disponibles à la FAO ou dans d'autres organisations internationales. Le manuel a été pensé pour des constructeurs de bateaux, qui ont déjà travaillé la fibre de verre et emploieront de bonnes pratiques. Les deux premières parties contiennent des informations générales sur la construction de bateaux en fibre de verre, et la fabrication d'une mère et d'un moule, respectivement. La troisième partie décrit le mode de construction d'une embarcation en PRVT échouable, destinée à la pêche. La quatrième partie traite des travaux de maintenance et de réparation. Enfin, le manuel comprend quatre annexes : bibliographie, glossaire, illustrations du modèle de bateau FAO IND-30, et projets de normes préconisées pour la construction de bateaux de pêche en PRVT.



Le guide de réparation a, quant à lui, été élaboré pour décrire les menues réparations que peuvent réaliser eux-mêmes les propriétaires de bateaux de pêche ou d'autres personnes non spécialistes. Une grande partie des travaux de réparation est effectuée par les propriétaires de bateaux, y compris les réparations qui nécessiteraient normalement l'intervention de spécialistes du PRVT, car il leur est difficile de trouver un constructeur de bateau compétent pour la fibre de verre ou d'emmener le bateau dans un atelier de réparation qualifié. Ce guide offre des conseils simples aux propriétaires ou aux fabricants de stratifiés pour effectuer de petites réparations du matériau PRVT sur la plage, y compris les pièges à éviter, les choses à faire et à ne pas faire. Le guide précise également pour quels travaux complexes un spécialiste qualifié de la fibre de verre devrait être contacté. Cet ouvrage a été élaboré dans le cadre du projet de la FAO intitulé Programme mondial sur la sécurité en mer des artisans-pêcheurs dans les pays en développement, financé par l'Agence suédoise de coopération internationale pour le développement et l'OMI.



Un accident de navigation fait trois morts à Atafu, Tokelau – février 2010

Un tragique accident de navigation a coûté la vie à trois jeunes hommes le 10 février 2010, à Atafu, dans l'archipel de Tokelau. D'après les déclarations, à environ 8h00, un petit bateau de service a chaviré en traversant une passe alors qu'il faisait route vers le M/V *Tokelau* pour débarquer les marchandises et les passagers à destination d'Atafu. Les conditions météorologiques étaient particulièrement difficiles, marquées par des vents violents et de fortes précipitations. Sur les sept hommes, quatre sont parvenus à rejoindre la rive à la nage sains et saufs. Le M/V *Tokelau* a immédiatement tenté de localiser les trois hommes portés disparus. À environ 11h00, deux des trois corps ont été retrouvés, l'un sur le récif et l'autre flottant au large. Les recherches ont été suspendues l'après-midi en raison de la dégradation des conditions météo.

Vanuatu, Tonga, Tokelau : accidents maritimes en série

SUVA, lundi 11 octobre 2010 (Flash d'Océanie) – Les opérations de secours se sont multipliées depuis la fin de la semaine dernière en vue de porter secours à des embarcations ayant rencontré des difficultés en mer, que ce soit à Vanuatu, à Tonga et, depuis près d'une semaine, à Tokelau.

En fin de semaine dernière, l'armée française basée en Nouvelle-Calédonie voisine a été sollicitée afin de tenter de retrouver des survivants parmi les treize passagers dont la petite embarcation en aluminium, de sept mètres, avait chaviré jeudi 7 octobre 2010 aux aurores (heure locale GMT+11) au Sud de l'archipel de Vanuatu, non loin de l'île de Tanna.

La moitié de ces passagers aurait été en mesure de rejoindre la rive la plus proche à la nage, mais les recherches se sont poursuivies ce week-end avec la mobilisation des moyens du PC Secours en Mer de Nouméa, qui a depuis mobilisé un avion CASA et un avion Gardian Jet Falcon pour des opérations de reconnaissance aérienne au-dessus de la zone de recherches.

Participe également à ces opérations le seul patrouilleur dont dispose le gouvernement de Vanuatu, le RVS Tukoro.

Un corps a été retrouvé et trois autres des passagers sont toujours portés disparus.

Entre-temps, les moyens déployés par le centre néo-zélandais de secours en mer, alerté en fin de semaine dernière par les autorités de Tokelau (territoire associé à la Nouvelle-Zélande), n'ont toujours pas permis de localiser trois adolescents portés disparus en mer depuis mardi 5 octobre 2010.

À l'issue de trois jours de recherche, aériennes à l'aide d'un avion militaire Orion et sur mer (à l'aide de patrouilleurs locaux), les opérations ont ce week-end été suspendues.

Quatre personnes repêchées après une semaine de dérive

TARAWA, lundi 8 novembre 2010 (Flash d'Océanie) – Une opération de secours en mer coordonnée toute la semaine dernière par le centre néo-zélandais de coordination des secours en mer a permis ce week-end de localiser puis de récupérer quatre personnes qui étaient portées disparues depuis plus d'une semaine, au large de Kiribati, à bord d'une petite embarcation en aluminium de quatre mètres.

En fer de lance de ces opérations, un Orion de l'armée néo-zélandaise avait été déployé ce week-end sur zone et avait rapidement effectué un véritable quadrillage de cette énorme superficie de près de 15000 km^2.

Les quatre personnes désormais saines et sauves sont un homme de 54 ans, une femme de 53 ans et deux enfants de sept et huit ans.

Ils étaient partis de Tarawa le 31 octobre 2010.

L'alerte avait été donnée à partir du 4 novembre par les autorités de Kiribati, qui avaient alors sollicité un appui de la part des autorités néo-zélandaises, compétentes en matière de secours dans cette zone.

Un petit bâtiment des garde-côtes américains, le Rush (avec un hélicoptère Dauphin HH-65 embarqué), qui se trouvait dans la zone, a été dérouté pour participer

à ces efforts de recherches et de secours, précisent les autorités néo-zélandaises.

Une fois recueillis, les quatre survivants ont été évacués vers un centre de soins, où ils ont été brièvement suivis pour des symptômes liés à l'hypothermie et à la sous-nutrition avant d'être raccompagnés à leur village de Butaritari, où ils ont été accueillis en héros par la population, ainsi que le ministre de l'éducation, le député local et le maire.

Une réception a été donnée en l'honneur du Capitaine James McCauliey, commandant du navire des garde-côtes.

Quelques jours auparavant, vendredi 5 novembre 2010, une autre opération régionale de secours en mer avait dû être avortée au large des côtes des Îles Cook.

L'armée néo-zélandaise avait annoncé l'abandon des opérations de recherche en vue de localiser un ressortissant néo-zélandais tombé à la mer la veille, alors qu'il se trouvait à bord du voilier « Wild Goose » en compagnie de deux autres personnes.

L'armée néo-zélandaise avait déployé jeudi 4 novembre 2010 un de ses avions Orion sur une zone maritime proche de la capitale des Îles Cook, où ce voilier d'une quinzaine de mètres avait envoyé quelques heures plus tôt un signal de détresse, évoquant la chute à la mer d'un des passagers. L'accident serait survenu à quelque cent cinquante miles nautiques à l'Ouest-sud-ouest de Rarotonga. L'homme à la mer serait de nationalité néo-zélandaise, précise le centre néo-zélandais de secours en mer.

Le Wild Goose venait d'appareiller de Rarotonga en direction de la Nouvelle-Zélande. Après une seconde journée de recherches infructueuses auxquelles a participé l'Orion, avec le concours d'un avion de reconnaissance (de type Jet Falcon, un Gardian, de la marine nationale) déployé depuis la Polynésie française toute proche et d'un porte-conteneurs de la marine marchande qui s'était dérouté, l'armée néo-zélandaise a estimé que les chances de survie du disparu, après plus de vingt quatre heures de séjour dans l'eau, étaient désormais « faibles ». Le disparu ne portait pas de gilet de sauvetage au moment de sa chute. « Nous n'avons eu aucun signe de ce disparu, malgré des recherches multiples au-dessus de cette zone (…) Après avoir soigneusement étudié notre effort de secours et en l'absence de nouvelles informations, il nous a fallu prendre la difficile décision de suspendre les recherches », a rappelé Kevin Banaghan, qui coordonnait la mission de recherche et sauvetage. L'Orion avait depuis rejoint sa base néo-zélandaise, tout comme l'avion français, qui a réintégré sa base de Papeete.

Français secourus à Tonga

En fin de semaine également, les autorités tongiennes ont dû se porter au secours de deux Français à bord d'un voilier qui aurait heurté un récif.

Les deux Français venaient de rejoindre et d'embarquer deux autres Français, déjà dans cet archipel.

Ils seraient ressortis indemnes du naufrage et ont été recueillis par les autorités locales à bord de leur canot gonflable, mais le voilier aurait sombré.

Un signal de détresse émanant du voilier « La Tortue » a été réceptionné vendredi 8 octobre 2010 aux environs de 18h15 locales (GMT+12), rapporte samedi la police maritime tongienne dans un communiqué de presse.

Cet accident a eu lieu au large de l'île de Kelefesia, dans le groupe des îles Ha'apai (situées entre l'île principale de Tongatapu et les îles de Vava'u – plus au Nord–).

Les Français ont d'abord utilisé leur téléphone satellitaire pour donner l'alerte au centre de secours régional de Nouvelle-Zélande, qui a ensuite relayé à destination de la police maritime tongienne, qui a alors mobilisé son vaisseau paramilitaire VOEA Neiafu.

Les quatre Français ont été dans un premier temps rapatriés sur la capitale Nuku'alofa, où ils devraient rapidement être entendus par la police, a précisé samedi le commandant adjoint Faletau de la police nationale.

Trois adolescents de Tokelau survivent à 48 jours de dérive en mer

Par Lance Polu et Unumoe Esera, Talamua, Samoa, novembre 2010 – Après 48 jours passés en mer, les trois adolescents tokelauans portés disparus depuis début octobre ont été retrouvés.

D'après les déclarations du chef du gouvernement de Tokelau, Kuresa Nasau, ses services ont été informés hier soir par le centre néo-zélandais de coordination des secours en mer que les trois garçons avaient été secourus par le San Nikunu, un navire de pêche battant pavillon néo-zélandais, à proximité d'Uvéa, à Wallis et Futuna, à environ 17h00 (heure locale).

« Nous sommes très heureux d'apprendre qu'après quelque 48 jours à la dérive dans notre vaste océan, les trois jeunes hommes sont en bonne santé, » a déclaré M. Nasau.

« L'équipe du navire de pêche San Nikunu leur a donné à boire et à manger, ainsi que soutien et réconfort. Nous avons été informés que le bateau doit rejoindre Fidji dans la journée de demain et nous cherchons à joindre les autorités fidjiennes afin de nous assurer qu'ils prendront en charge les trois garçons et d'organiser leur retour rapide à Tokelau, via le Samoa. »

« Ce serait merveilleux que les adolescents soient de retour avant Noël auprès de leur famille, de leurs amis et de leur communauté à Tokelau, » a-t-il ajouté.

Il a abordé l'importance de la sécurité en mer et l'attention urgente qu'il faut porter à cette question. Les pouvoirs publics de Tokelau planchent actuellement sur un cadre qui doit permettre de garantir la sécurité des citoyens qui prennent la mer.

« Au nom du gouvernement et des habitants de Tokelau, je tiens à remercier le capitaine du San Nikunu et son équipage, qui ont sauvé nos garçons. Vous avez ramené la joie dans notre cœur et c'est tout un peuple qui vous remercie, » a-t-il indiqué.

Il a également rendu hommage au travail de la Nouvelle-Zélande, en particulier de l'armée de l'air et du centre de coordination des secours en mer. Il s'est également dit reconnaissant du soutien apporté par le Samoa et ses forces de police, qui ont mis à disposition le MV Nafanua pour les recherches, ainsi que par le Gouverneur des Samoa américaines.

« Enfin, j'aimerais remercier tous les villages, et tout particulièrement Fakaofo et Nukunonu, pour leur soutien constant et leurs prières. Nous remercions aussi nos familles et ressortissants à l'étranger qui ont prié pour nous et nous ont soutenu pendant ces moments difficiles. *Fakafetai lahi lele*, » a-t-il ajouté.

Les habitants des villages à Tokelau et leur diaspora au Samoa, en Nouvelle-Zélande, en Australie, aux Samoa américaines et ailleurs étaient soulagés à l'annonce de la bonne nouvelle.

« Nos prières ont été entendues. Nous n'avons pas fini de remercier le Seigneur d'avoir protégé ces trois jeunes garçons, » a-t-il déclaré.

Source : http://www.talamua.com/index.php?option=com_content&view=article&id=922:tokeboys&catid=24:latestnews

Les espoirs s'amenuisent pour les 17 pêcheurs portés disparus après le naufrage d'un chalutier sud-coréen dans l'océan Austral, qui a fait au moins cinq morts

Par Amelia Wade, NZHerald – Trois navires de pêche coréens ont poursuivi les opérations de recherche la nuit dernière dans l'espoir de retrouver les disparus et une décision quant à la suite des opérations sera prise ce matin.

Le bateau a coulé dans des eaux internationales, alors qu'il naviguait dans la région de recherche et de sauvetage de la Nouvelle-Zélande. Le centre de coordination de recherche et de sauvetage néo-zélandais a ainsi pris la direction des recherches du N°1 Insung.

Deux bateaux de pêche néo-zélandais, travaillant pour l'entreprise de commercialisation de produits de la mer, Sealord, ont été appelés pour participer au sauvetage des 42 marins, avant de recevoir l'ordre de se retirer.

Cinq corps ont été retrouvés sans vie, vingt personnes ont pu être secourues et 17 sont toujours portées disparues. Mais les espoirs de retrouver des survivants s'amenuisent, le corps humain ne pouvant résister plus de dix minutes dans ces eaux glacées.

Le contrôleur des opérations de recherche et de sauvetage du centre néo-zélandais, Dave Wilson, a indiqué hier que la cause du naufrage était inconnue, de même que les raisons de l'absence de message de détresse avant l'incident.

D'après le navire de sauvetage et l'entreprise de pêche, le bateau a coulé rapidement et ceux qui ont pu abandonner le navire se sont immédiatement jetés à l'eau sans gilets de sauvetage, ni combinaisons d'immersion.

« Pour le moment, nous concentrons toutes nos forces pour sauver un maximum de personnes et retrouver tous les portés disparus. Les causes de l'accident feront l'objet d'une enquête plus tard, » a déclaré un porte-parole du centre de coordination néo-zélandais.

Les propriétaires du bateau ont déclaré qu'une collision avec un iceberg était possible.

Le porte-parole d'Insung Corporation, Ryan Kim, a indiqué que l'entreprise cherche à comprendre ce qui s'est passé.

« Le bateau a coulé en environ 30 minutes. Nous tâchons par tous les moyens de comprendre pourquoi il a sombré si vite, » a-t-il indiqué à l'AFP.

« Nous pensons que le navire est peut-être entré en collision avec un iceberg ou une forte vague, mais nous ne disposons pas encore de faits pour appuyer cette hypothèse. Nous interrogeons actuellement les membres d'équipage qui ont survécu. »

Le palangrier de 85 mètres de long a sombré à environ 6h30 hier, à 2 700 km au sud-est de Bluff.

Huit Sud-coréens, huit Chinois, onze Indonésiens, onze Vietnamiens, trois Philippins et un Russe étaient à bord.

Parmi les marins décédés, on compte deux Indonésiens, un Sud-coréen et un Vietnamien, d'après un représentant du Ministère des affaires étrangères.

Les vingt rescapés sont à bord du navire de pêche N°707 Hongjin et seraient en bonne santé, aucun ne nécessitant de traitement médical. Les cinq corps repêchés sont également à bord.

Les responsables des recherches ont envisagé un moment de déployer un Orion de l'armée néo-zélandaise sur les lieux, mais il lui aurait fallu, après son décollage de Nouvelle-Zélande, au moins huit heures de vol pour rejoindre les lieux de l'accident.

« Malheureusement, compte tenu de la faible espérance de vie dans des eaux à ces températures et du temps de trajet pour faire venir un Orion et Hercules dans la zone de recherche, ce n'était pas une option viable, » a déclaré M. Wilson.

Un léger vent d'ouest souffle à 10 nœuds sur la zone de recherche aujourd'hui, avec une houle d'un mètre.

Le chef des opérations des gardes-côtes néo-zélandais, Richard Bray, a déclaré qu'il s'agissait d'un sauvetage de catégorie deux.

« C'est le niveau le plus élevé et le plus grave d'alerte pour nos opérations de recherche et de sauvetage. C'est donc un très grave accident. »

C'est le deuxième accident mortel impliquant cette année un bateau de pêche coréen sombrant rapidement dans des eaux à proximité de la Nouvelle-Zélande. En août déjà, un bateau a coulé en à peine quinze minutes dans des eaux calmes à 400 milles marins de Dunedin, avec un bilan de six morts et de quarante-cinq rescapés.

Source : http://www.weatherwatch.co.nz/content/22-feared-dead-after-ship-sinks

© Copyright Secrétariat général de la Communauté du Pacifique, 2009

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

Texte original : anglais

Secrétariat général de la Communauté du Pacifique, division Ressources marines, Section Information
B.P. D5, 98848 Nouméa Cedex, Nouvelle-Calédonie
Téléphone : +687 262000; Télécopieur : +687 263818; Courriel : cfpinfo@spc.int
Site Internet : http://www.spc.int/coastfish/Indexf/index.html