

**Rapport de**

---

**l'ATELIER RÉGIONAL DE LA FAO/CPSOOI SUR LA SÉCURITÉ EN  
MER POUR LES PETITS BATEAUX DE PÊCHE ARTISANALE DANS  
LE SUD-OUEST DE L'OCÉAN INDIEN**

**Moroni, Union des Comores, 12-14 décembre 2006**



Les commandes de publications de la FAO peuvent être  
adressées au:

Groupe des ventes et de la commercialisation  
Division de la communication  
FAO

Viale delle Terme di Caracalla  
00153 Rome, Italie

Courriel: [publications-sales@fao.org](mailto:publications-sales@fao.org)

Télécopie: (+39) 06 57053360

Site Web: <http://www.fao.org/>

Rapport de

L'ATELIER RÉGIONAL DE LA FAO/CPSOOI SUR LA SÉCURITÉ EN MER POUR LES PETITS  
BATEAUX DE PÊCHE ARTISANALE DANS LE SUD-OUEST DE L'OCÉAN INDIEN

Moroni, Union des Comores, 12-14 décembre 2006

Les appellations employées dans ce produit d'information et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) aucune prise de position quant au statut juridique ou au stade de développement des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites. La mention de sociétés déterminées ou de produits de fabricants, qu'ils soient ou non brevetés, n'entraîne, de la part de la FAO, aucune approbation ou recommandation desdits produits de préférence à d'autres de nature analogue qui ne sont pas cités.

Les opinions exprimées dans la présente publication sont celles du/des auteur(s) et ne reflètent pas nécessairement celles de la FAO.

ISBN 978-92-5-205949-3

Tous droits réservés. Les informations contenues dans ce produit d'information peuvent être reproduites ou diffusées à des fins éducatives et non commerciales sans autorisation préalable du détenteur des droits d'auteur à condition que la source des informations soit clairement indiquée. Ces informations ne peuvent toutefois pas être reproduites pour la revente ou d'autres fins commerciales sans l'autorisation écrite du détenteur des droits d'auteur. Les demandes d'autorisation devront être adressées au:

Chef de la Sous-division des politiques et de l'appui en matière  
de publications électroniques  
Division de la communication,  
FAO  
Viale delle Terme di Caracalla, 00153 Rome, Italie  
ou, par courrier électronique, à:  
copyright@fao.org

© FAO 2008

## PRÉPARATION DE CE DOCUMENT

Ce document présente en détail la méthodologie, les résultats des débats et les conclusions et recommandations des groupes de travail réunis lors de l'Atelier régional de la FAO/CPSOOI sur la sécurité en mer pour les petits bateaux de pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien. Il contient également les présentations d'experts de sept États membres de la Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien (CPSOOI) qui ont participé à l'atelier.

**Distribution:**

Participants

Bureaux régionaux et sous-régionaux de la FAO

Département des pêches et de l'aquaculture de la FAO

Nations et organisations intéressées

FAO.

Rapport de l'Atelier régional de la FAO/CPSOOI sur la sécurité en mer pour les petits bateaux de pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien. Moroni, Union des Comores, 12-14 décembre 2006.

*FAO Rapport sur les pêches*. No. 840. Rome, FAO. 2008. 84p.

### RÉSUMÉ

L'Atelier régional de la FAO/CPSOOI sur la sécurité en mer pour les petits bateaux de pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien s'est tenu à Moroni, Union des Comores, du 12 au 14 décembre 2006. Quarante et un experts de la région du sud-ouest de l'océan Indien (SOOI) ainsi qu'un expert venant de Suède et des représentants de la FAO ont participé à l'atelier. Celui-ci a été organisé et mis en œuvre par le Service de la technologie de la pêche du Département des pêches et de l'aquaculture de la FAO, en étroite collaboration avec le Bureau sous-régional pour l'Afrique australe. Au cours de l'atelier, les résultats de l'Étude sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien, réalisée en mai 2006, ont été présentés. Sept experts d'États membres de la CPSOOI ont également présenté des contributions et des cas particuliers qui menacent la sécurité en mer dans leur pays. Des experts de la Grenade, de Suède et de la FAO ont présenté des études et abordé les aspects mondiaux et régionaux de la sécurité en mer, enrichissant ainsi les informations déjà mises à la disposition des délégués. Les informations fournies ont été débattues par les quatre groupes de travail qui se sont penchés sur différents thèmes relatifs aux opérations de pêche, à la collecte des données, au cadre légal et à la technologie.

## TABLE DES MATIÈRES

Préparation de ce document	iii
Résumé	iv
Liste des sigles et abréviations	vi
<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
Contexte général	1
Ouverture de l'atelier	1
Calendrier	2
Discours de clôture	2
Clôture de l'atelier	2
<b>2. ÉTUDE SUR LA SÉCURITÉ EN MER</b>	<b>3</b>
<b>3. AUTRES ÉTUDES</b>	<b>5</b>
Programme global de la FAO sur la sécurité en mer	5
La sécurité en mer dans l'île de la Grenade	6
La sécurité des petits bateaux de pêche artisanale comme une partie intégrante du développement durable	7
<b>4. EXPOSÉS NATIONAUX</b>	<b>9</b>
Union des Comores	9
Kenya	9
Madagascar	10
Maldives	11
Maurice	11
Seychelles	12
République-Unie de Tanzanie	12
Yémen	13
<b>5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>15</b>
Groupe 1: Opérations de pêche	15
Groupe 2: Collecte des données	15
Groupe 3: Cadre juridique	15
Groupe 4: Technologie	16
Recommandations finales	16
Mise en œuvre des recommandations finales	17
<b>ANNEXES</b>	
1. Discours d'ouverture	19
2. Calendrier de travail de l'atelier	25
3. Liste des participants	27
4. Étude sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien	31
5. Autres études	37
6. Exposés nationaux	47
7. Conclusions des groupes de travail	75
8. Recommandations des groupes de travail	79
9. Recommandations sur comment l'expérience de la Grenade en matière de sécurité en mer peut-être utilisée dans les pays du sud-ouest de l'océan Indien	83

## LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

<b>ASDI</b>	Agence suédoise pour le développement international
<b>CCRM</b>	Centre de contrôle de radio maritime
<b>CPSOOI</b>	Commission des pêches pour le sud-ouest de l’océan Indien
<b>CSP</b>	Centre de surveillance des pêches
<b>DCP</b>	Dispositif de concentration de poisson
<b>DMI</b>	Dar es Salaam Maritime Institute, République-Unie de Tanzanie
<b>FAO</b>	Organisation des Nations Unies pour l’alimentation et l’agriculture
<b>GIZC</b>	Gestion intégrée des zones côtières
<b>GPS</b>	Système mondial de localisation
<b>GZC</b>	Gestion des zones côtières
<b>IDC</b>	Island Development Company (Compagnie de développement des îles)
<b>KMFRI</b>	Kenya Marine Fisheries Research Institute (Institut kenyan de recherche halieutique)
<b>LHT</b>	Longueur hors tout
<b>OMI</b>	Organisation maritime internationale
<b>PIB</b>	Produit intérieur brut
<b>PRV</b>	Plastique renforcé de fibre de verre
<b>PNUD</b>	Programme des Nations Unies pour le développement
<b>RLS/EPIRB</b>	Radiobalise de localisation des sinistres
<b>SAR</b>	Recherche et sauvetage
<b>SCS</b>	Suivi, contrôle et surveillance
<b>SOLAS</b>	Safety of Life at Sea (Sécurité de la vie en mer)
<b>SFA</b>	Seychelles Fishing Authority (Administration seychelloise des pêches)
<b>SMA</b>	Seychelles Maritime Administration (Administration maritime des Seychelles)
<b>SMDSM</b>	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
<b>SOOI</b>	Sud-ouest de l’océan Indien
<b>SSN</b>	Système de surveillance par satellite des navires
<b>ZAC</b>	Zone d’aménagement concerté
<b>ZEE</b>	Zone économique exclusive



# Chapitre 1

## Introduction

### CONTEXTE GÉNÉRAL

En mai 2006, la FAO a entrepris de mener une étude sur la sécurité en mer des bateaux de pêche artisanale dans la région du sud-ouest de l'océan Indien. L'objectif de cette étude est d'aider à élaborer des stratégies régionales pour améliorer la sécurité des artisans-pêcheurs et de guider le Service de la technologie des pêches de la FAO (FIIT) dans son évaluation des initiatives mondiales dans ce domaine. L'étude a également pour objet de faire prendre conscience aux responsables politiques et aux administrations de la région de l'ampleur du problème et d'identifier les contraintes qui ont freiné les efforts d'amélioration de la sécurité. L'atelier a été organisé pour examiner les résultats de l'étude, revoir les problèmes de sécurité en mer et faire des recommandations pour promouvoir le problème à l'échelle régionale dans le contexte de la Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien (CPSOOI).

### OUVERTURE DE L'ATELIER

L'Atelier régional de la FAO/CPSOOI sur la sécurité en mer pour les petits bateaux de pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien s'est déroulé à Moroni, Union des Comores, du 12 au 14 décembre 2006. Monsieur Ben Allaoui Aboubacar, Directeur des pêches pour les Comores a souhaité la bienvenue aux participants à l'atelier. Monsieur Jeremy Turner, Chef, Service de technologie des pêches de la FAO, a pris la parole au nom du Directeur général de la FAO et du Sous-Directeur général du Département des pêches et de l'aquaculture, Monsieur Ichiro Nomura. Il a fait ressortir que la pêche est considérée comme le métier le plus dangereux au monde et, selon les estimations, est la cause d'au moins 24 000 décès par an. Les problèmes de sécurité en mer sont dus à plusieurs facteurs liés entre eux, mais les conditions socioéconomiques et la surexploitation des ressources côtières sont parmi les principaux obstacles aux efforts pour améliorer la sécurité en mer. Au cours des 50 dernières années, les débarquements des pêches de capture marines sont passés de 20 à 86 millions de tonnes ce qui a inexorablement contribué à accroître la pression sur les ressources halieutiques. Il a fait remarquer, qu'en général, les administrations des pêches sont plus concernées par la conservation à long terme et l'utilisation durable des ressources halieutiques que par le bien-être de ceux qui les exploitent. Pour conclure, il a déclaré qu'il ne sera pas possible d'obtenir des résultats durables sans volonté, motivation et engagement politique (annexe 1).

M. Aubrey Harris, Fonctionnaire principal des pêches, Bureau sous-régional de la FAO pour l'Afrique australe a adressé quelques mots au nom du représentant de la FAO pour les Comores, qui n'a pas pu assister à l'ouverture de cet atelier. Il a souligné que cet atelier présentait une excellente opportunité pour promouvoir un échange d'informations et d'expériences pratiques pour aborder les questions de sécurité en mer dans les pays membres du CPSOOI. L'Union des Comores a été choisie comme pays hôte pour cet atelier vu l'importance particulière de ce problème pour le pays (annexe 1).

Le Secrétaire permanent du Ministère de l'agriculture, de la pêche, de l'industrie, de l'artisanat et de l'environnement a ensuite officiellement ouvert l'atelier au nom de Madame la Ministre qui n'a pas pu être présente. Il a souligné qu'un objectif prioritaire de l'atelier était de préparer une proposition de projet afin d'établir un projet régional destiné à renforcer la sécurité en mer dans la région. Ce projet devrait s'intéresser au désir légitime des gouvernements membres qui est d'obtenir des solutions spécifiques aux problèmes et de mettre en place des actions à long terme au niveau régional. Il souhaite que l'atelier puisse servir à identifier les contraintes qui entravent les

efforts pour améliorer la sécurité des artisans-pêcheurs et promouvoir des stratégies régionales avec comme ultime objectif d'améliorer leur sécurité dans les pays respectifs de la région (annexe 1).

### **CALENDRIER**

L'atelier étant une consultation technique sur la sécurité en mer, Monsieur Jeremy Turner a présidé les séances. Les chapitres 2 à 5 résument les débats de l'atelier. Le calendrier et la liste des participants figurent en annexes 2 et 3.

### **DISCOURS DE CLÔTURE**

Au terme de cet atelier, le Président a prononcé un bref discours de clôture, au cours duquel il a remercié les participants de leurs contributions à cette réunion et a ajouté que les discussions avaient été animées et pertinentes.

Pour conclure, il a encouragé le Secrétaire de la CPSOOI à passer en revue et considérer le rapport ainsi qu'à étudier les voies et moyens pour exécuter les recommandations. Il a suggéré que le Comité scientifique examine les recommandations et présente des propositions à la prochaine réunion de la CPSOOI en décembre 2007, au cours de laquelle les meilleures façons de procéder à leur mise en application seront décidées.

### **CLÔTURE DE L'ATELIER**

Le Secrétaire permanent du Ministère de l'agriculture, de la pêche, de l'industrie, de l'artisanat et de l'environnement de l'Union des Comores a remercié les organisateurs de l'atelier et les pays participants et a déclaré l'atelier officiellement clos le 14 décembre 2006.

# Chapitre 2

## Étude sur la sécurité en mer

Monsieur Joël Nageon de Lestang, (consultant) a présenté les résultats de l'étude sur la sécurité en mer pour quatre pays de la région, à savoir l'Union des Comores, le Kenya, Madagascar et les Seychelles (annexe 4). Six thèmes majeurs ont été abordés en relation avec la sécurité en mer, ils concernent:

- la relation entre la gestion des pêches et la sécurité en mer;
- les programmes relatifs à la sécurité;
- l'enregistrement des données;
- la législation des pêches;
- la construction et la conception des bateaux;
- les diverses questions concernant les systèmes de communication, les équipements pour la navigation, les opérations de recherche et de sauvetage, les équipements de sécurité, et la disponibilité de pièces détachées.

Il a conclu que, dans la plupart des pays, les objectifs de gestion des pêches se limitent à la gestion durable des ressources et les questions de sécurité en mer ne sont pas considérées comme prioritaires. En d'autres termes, la plupart des lois sur les pêches s'occupent davantage de la survie des ressources halieutiques que de la sécurité des pêcheurs. Les petits bateaux de pêche, bien qu'ils soient plus vulnérables que les gros, interviennent pour une plus large part dans les débarquements nationaux de poisson. Or, dans la plupart des cas, ils ont bénéficié d'une moindre attention en termes de règlements de sécurité, normes de construction, mise en application et suivi des stratégies et programmes de formation pour leurs équipages, dans une perspective d'amélioration de la sécurité. Il a fait remarquer que dans les quatre pays examinés, les pièces de rechange pour moteurs et les équipements de sauvetage et de communication (radio, radiobalises de localisation de sinistre, etc.) ne sont souvent pas disponibles sur le marché local ou vendus à des prix excessifs. Finalement, le rapport a conclu que la plupart des pêcheurs ainsi que le grand public n'ont pas suffisamment conscience de l'importance des programmes de sécurité en mer et qu'ainsi l'éducation au moyen de campagnes de sensibilisation répétées, renforcées par une action à long terme et appuyées par une bonne disponibilité d'équipement de sécurité et de pièces détachées ainsi qu'une formation adéquate semble offrir les meilleures chances de voir s'améliorer la sécurité en mer pour les artisans-pêcheurs.

Les recommandations pour améliorer la sécurité en mer pour les petits bateaux traditionnels dans le sud-ouest de l'océan Indien stipulent que:

- les gestionnaires des pêches devront veiller à ce que les questions de sécurité représentent un objectif légitime et important dans la gestion des pêches;
- un registre national recensant tous les types de bateaux de pêche et tous les pêcheurs en activité devra être tenu et mis à jour annuellement;
- une plus grande attention devra être accordée aux différentes interventions portant sur la sécurité des petits bateaux de moins de 24 mètres LHT, dont le nombre et l'importance devraient s'accroître à l'avenir;
- chaque pays devra désigner un organisme qui aura pour mission d'enregistrer et d'analyser tous les accidents en mer;
- les pays devront considérer comme prioritaire la levée ou la réduction des droits d'importation et/ou l'octroi de subventions pour l'importation de pièces détachées et d'équipements de communication et de sauvetage de manière à rendre ces articles plus accessibles aux communautés de pêcheurs;

- l'effort de sensibilisation devra être axé sur les communautés de pêche locales qui devront être plus conscientes de l'importance des programmes de sécurité en mer.

Suite à la présentation, les quatre pays concernés ont fait savoir qu'ils avaient grandement apprécié le fait que l'étude avait abordé de façon adéquate les problèmes de sécurité en mer des artisans-pêcheurs dans leurs pays respectifs. Ils ont indiqué qu'ils fourniraient d'autres mises à jour dans leurs présentations nationales.

En outre, le participant du Kenya a fait remarquer qu'il était nécessaire que son pays soit doté d'une législation spécifique sur la sécurité en mer, en particulier pour ce qui concerne la pêche en eau douce. Le problème du VIH/SIDA fut mentionné comme un problème spécifique aux artisans-pêcheurs du lac Victoria, en raison de la grande mobilité de la communauté de pêcheurs.

Les participants malgaches ont souligné que la pêche artisanale traditionnelle utilisant les pirogues non motorisées était touchée plus directement par les problèmes de sécurité en mer, problèmes encore plus accentués par le manque de données relatives aux accidents en mer.

Ils ont aussi attiré l'attention sur la différence entre la configuration du littoral de la côte orientale et celle de la côte occidentale de Madagascar. Ce problème, qui a beaucoup d'influence sur les pêches artisanales, a déjà été souligné dans le rapport du consultant.

# Chapitre 3

## Autres études

Les études intitulées «Le programme global de la FAO sur la sécurité en mer pour les petits bateaux artisanaux dans les pays en développement», «Les initiatives de sécurité en mer pour les bateaux pratiquant la pêche artisanale dans l'île de la Grenade» et l'étude suédoise de SSPA/ASDI sur «La sécurité des petits bateaux de pêche comme partie intégrante du développement» ont été présentées et sont reproduites intégralement à l'annexe 5.

### **PROGRAMME GLOBAL DE LA FAO SUR LA SÉCURITÉ EN MER**

Cette étude a été présentée par M. Hans Bage, Fonctionnaire du Département des industries de la pêche (pêche artisanale).

L'objectif à court terme du programme est de réduire le nombre d'accidents en mer et les effets de tels accidents, tandis que l'objectif à long terme est d'améliorer le niveau de vie des populations côtières, en particulier des artisans-pêcheurs.

Le programme cible les groupes de personnes suivants:

- les gestionnaires et les responsables des politiques des pêches;
- les représentants de l'industrie;
- les organismes de pêcheurs;
- les autres parties prenantes;
- les ONG intéressées;
- les artisans-pêcheurs et leurs familles.

La première phase du programme porte sur: l'analyse des informations disponibles sur les causes d'accidents, les études de terrain et un atelier pour discuter des résultats obtenus et planifier la prochaine étape.

À ce jour, l'analyse des informations disponibles a été réalisée dans les trois principales régions, à savoir: l'Afrique de l'Ouest, les îles Caraïbes et le Pacifique Sud.

Les principales causes d'accidents dans les pays d'Afrique de l'Ouest dépendent des différents types de littoral. Dans les îles du Cap-Vert, le chavirage, les échouages et les incendies à bord des bateaux étaient les principales causes d'accidents, tandis que les problèmes mécaniques étaient le principal facteur contribuant. Dans l'archipel de Guinée-Bissau, les incendies et les blessures à bord étaient les causes principales d'accidents, tandis que le vent et les vagues étaient les facteurs contribuant. Finalement dans les cinq pays avec un littoral prolongé, les principales causes d'accidents étaient les conflits avec les navires de pêche industriels ayant comme résultats des collisions, des filets de pêche entraînés et empêtrés, tandis que le chavirage causé par les vagues et le vent étaient les facteurs contribuant.

Aux Caraïbes, les principales causes d'accidents sont: le déclin des normes d'entretien et des techniques de construction; et les petits bateaux de pêche s'aventurant trop au large, associé au non respect des règlements concernant les équipements de sécurité.

Dans le Pacifique Sud une étude comprenant une analyse des causes d'accidents a été effectuée en 1991. Les principaux problèmes comprennent le manque d'entretien des moteurs hors-bord et les mauvaises conditions atmosphériques réduisant la visibilité des petites îles.

D'autres études de terrain ont été conduites dans la région du Pacifique Sud en 2003, en Afrique de l'Est en 2006, comme d'écrit ci-dessus, et en Amérique latine en décembre 2006.

Les recommandations de l'étude de terrain dans le Pacifique Sud, en 2003, visent à:

- sensibiliser les gestionnaires des pêches à l'importance d'inclure la sécurité en mer dans les plans d'aménagement pour la pêche;
- accorder une plus grande attention à la sécurité des petits bateaux de pêche;
- améliorer le système d'enregistrement et d'analyse des accidents en mer;
- renforcer les programmes de sensibilisation.

En février 2003, une consultation d'experts dans la région du Pacifique Sud; en décembre 2006, un atelier aux Comores; et un autre en Amérique latine en juin 2007, tous portant sur la sécurité en mer, ont été organisés.

La phase de formulation du programme s'occupera de:

- la mise en œuvre des propositions de projets;
- les accords sur les activités de terrain;
- l'évaluation des besoins en matière de directives, de normes, d'ateliers, etc.

La phase de mise en œuvre du programme se concentrera plus particulièrement sur:

- la mise en œuvre du projet au niveau national/régional;
- la production de directives et de normes, etc.

Le résultat attendu sera des interventions spécifiques qui seront sensées améliorer la sécurité en mer des petits bateaux de pêche artisanale.

## **LA SÉCURITÉ EN MER DANS L'ÎLE DE LA GRENADE**

M. Roland Baldeo, Technologiste, Département des pêches, Grenade, a fait un exposé sur les initiatives pour améliorer la sécurité en mer dans la région de la Grenade.

M. Baldeo a fourni des détails sur les nombres et les types de bateaux qui pêchent à la palangre de surface à la Grenade. Il a expliqué le fonctionnement du réseau principal de communication en place. Le réseau inclus trois (3) tours de relais radio VHF qui sont installées sur les crêtes des plus hautes montagnes et qui permettent une communication radio émetteurs/récepteurs entre les bateaux de pêche jusqu'à une distance de 100 milles marins (185 km) en mer et des balises de radio récepteurs basées sur terre. Le réseau a permis aux pêcheurs d'exploiter des zones de pêche plus éloignées, vu qu'ils savent qu'en cas d'accidents, ils peuvent recevoir l'assistance des gardes-côtes. En plus des radios VHF, presque tous les bateaux de pêche à la Grenade sont équipés de GPS, de compas, de fusées de détresse, de gilets de sauvetage et de feux de navigation. En outre, le personnel de la Division des pêches organise régulièrement des programmes de formation pour les capitaines et les membres d'équipage dans tous les villages de pêche.

M. Baldeo a insisté sur l'importance des programmes de sensibilisation du public par l'intermédiaire de la radio et de la télévision, organisés par le Département des pêches et sur le fait que tous les bateaux de pêche doivent être soumis à et satisfaire un examen d'inspection qui attestera qu'ils sont en état de naviguer. Les pêcheurs dont les bateaux passent l'examen d'inspection bénéficient de concessions hors taxe lorsqu'ils importent des bateaux et engins de pêche, du matériel de navigation et de communication et bénéficient de remises sur le carburant. Le remboursement de ces remises sur le carburant a lieu tous les six mois à condition que le bateau ait passé l'examen d'inspection et que le permis de pêche ait été renouvelé.

Il termina en expliquant que ce programme avait contribué à réduire le nombre d'accidents du fait que les bateaux de pêche sont mieux équipés en matériel de sécurité en mer, et les pêcheurs sont plus experts dans l'art de manœuvrer les bateaux et dans le domaine de la navigation.

### **LA SÉCURITÉ DES PETITS BATEAUX DE PÊCHE ARTISANALE COMME UNE PARTIE INTÉGRANTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

M. Jim Sandkvist, représentant de SSPA/ASDI, Suède, a présenté cet exposé.

M. Sandkvist insista sur le fait que la sécurité des petits bateaux de pêche est une partie intégrante du développement durable de la zone côtière. Une approche élargie et compréhensive est attendue. L'amélioration de la sécurité dépend de la législation et des régulations, telles que la prochaine réglementation de la FAO sur la stabilité des bateaux.

Par ailleurs, la mise en application des lois et la revue des capacités doivent être examinées avant leur mise en œuvre. La gestion des pêches et les normes de qualité des poissons contribuent aussi à l'amélioration de la sécurité. La pêche a une contribution importante à jouer dans l'économie locale et le développement national. Dans beaucoup de parties du monde la pêche artisanale est la seule source de revenus de la famille. Afin d'améliorer la sécurité en mer et d'encourager les pêcheurs à adopter des méthodes de sécurité, d'investir dans les équipements, etc., il est indispensable qu'ils acquièrent le contrôle de leurs ressources (possession, possibilités de remboursement, etc.). Dans le développement durable des zones côtières, les questions liées aux spécificités de chaque sexe doivent être prises en compte.

M. Sandkvist a communiqué les résultats des études de terrain relatives à la construction de petits bateaux de pêche en République-Unie de Tanzanie et en Inde. L'introduction de nouveaux matériaux, comme la fibre de verre, a considérablement augmenté les possibilités d'améliorer la taille et la capacité des bateaux. Les nouveaux matériaux ont également placé de nouvelles exigences sur les aspects de sécurité en termes de conception, flottabilité et entretien des bateaux.

Il a également discuté l'efficacité et la conception des services de prévisions météorologiques pour la détection précoce. Il a précisé que communiquer les informations adéquates aux pêcheurs alors qu'ils sont encore sur la plage et les avertir à temps ne dépendait pas seulement des systèmes de diffusion. Les problèmes organisationnels jouent un rôle primordial. Tous les maillons de la chaîne de l'information, depuis le service national de météorologie par le biais de la municipalité et de la radio locale, jusqu'aux pêcheurs locaux et leurs familles doivent être cohérents et fonctionnels. L'information doit être appropriée et utile. Les prévisions météorologiques et les avertissements précoces varient selon la force des phénomènes naturels et les temps de transmission. Ils doivent faire partie d'un réseau intégré et fournir des indications en cas d'urgence et d'adoption de plans opérationnels au niveau local. M. Sandkvist a conclu en disant qu'une meilleure connaissance de l'importance des phénomènes naturels et des prévisions météorologiques et la prise de conscience de l'importance qu'il faut leur accorder ont un impact sur la planification à long terme, le renforcement de la capacité, la formation et le développement, le tout dans le but d'améliorer la sécurité des pêcheurs en mer.





# Chapitre 4

## Exposés nationaux

L'Union des Comores, le Kenya, l'île Maurice, Madagascar, les Maldives, les Seychelles, la République-Unie de Tanzanie et le Yémen ont fait des présentations sur la situation de la sécurité en mer dans leurs pays respectifs (annexe 6).

### UNION DES COMORES

La petite pêche artisanale aux Comores a considérablement évolué au cours des années 80 avec l'utilisation répandue du moteur hors-bord pour les pirogues traditionnelles ainsi que l'introduction des bateaux motorisés en fibre de verre.

Même si les pêcheurs considèrent la navigation entre les trois îles principales, c'est-à-dire Mohéli, la Grande Comore et Anjouan comme étant facile, elle est en fait risquée, puisque la plupart des bateaux ne sont équipés d'aucun matériel de sécurité et n'ont que les crêtes de montagne des trois îles comme point de repère.

Les bateaux équipés de moteur hors-bord sont utilisés pour la pêche à la traîne. Cependant ces moteurs ont tendance à surchauffer et tombent souvent en panne et ceci est à l'origine de la plupart des accidents en mer. Les données ci-dessous confirment la gravité du problème.

Année	Bateaux perdus en mer	Pertes en vies humaines
2003	41	100
2004	24	120
2005	21	105

Le pays est donc tenu de mettre les mesures en œuvre suivantes pour améliorer la situation actuelle de la sécurité en mer:

- recenser et enregistrer les bateaux de pêche;
- former des mécaniciens pour la réparation et l'entretien des moteurs hors-bord;
- fournir aux pêcheurs un appui technique pour améliorer la navigation et la manœuvre des bateaux;
- sensibiliser les pêcheurs aux problèmes de sécurité en mer;
- susciter une plus grande prise de conscience de l'importance du Code maritime et de la réglementation des pêches;
- former des pêcheurs pour la réparation et l'entretien des bateaux en fibre de verre.

### KENYA

Avec une capture annuelle de 140 000 tonnes, les pêches de capture fournissent la majeure partie de la production de poisson au Kenya. Seulement cinq pour cent des captures (7 000 tonnes) proviennent des pêches marines, le reste des lacs d'eau douce, des fleuves et des barrages.

Parmi les principales causes d'accidents en mer on note:

- les bateaux instables et non motorisés;
- un temps imprévisible (en particulier pendant la mousson du sud-est);
- le manque de feux de signalisation sur les petits bateaux la nuit;
- la construction de bateaux ne répondant pas aux normes requises;
- les bateaux surchargés.

Les organismes gouvernementaux suivants sont impliqués dans la sécurité des bateaux de pêche:

- Département des pêches;
- Autorité des ports kenyane;
- Administration maritime kenyane;
- Département de météorologie kenyane;
- Institut kenyan de la recherche halieutique (KMFRI).

Les principales contraintes et gageures sont:

- le manque de financements pour le suivi et la sécurité en mer;
- le manque de formation des spécialistes chargés des opérations de pêche et des pêcheurs en matière de sécurité en mer;
- le niveau d'alphabétisation peu élevé parmi les pêcheurs;
- le manque de pouvoir d'achat pour l'acquisition d'équipements de sécurité en mer;
- la nécessité d'améliorer la coordination entre les organismes qui gèrent la sécurité des petits bateaux de pêche en mer.

## **MADAGASCAR**

Les participants malgaches ont fourni des statistiques sur le nombre de pêcheurs impliqués dans la pêche traditionnelle; le nombre et les types de bateaux opérant dans cette pêcherie et le rayon d'action des bateaux.

Parmi les principaux problèmes de cette pêcherie on relève:

- les techniques de pêche rudimentaires;
- le manque d'équipement de sécurité;
- le manque d'organisation;
- un taux de pêcheurs analphabètes supérieur à 68 pour cent;
- des villages de pêcheurs complètement enclavés et éloignés des centres urbains et par conséquent sans aucun moyen de communication.

Plusieurs organismes nationaux ont le mandat de promouvoir la sécurité en mer mais aucun organisme particulier ne détient le mandat absolu. Les principales cause d'accidents en mer sont dues à:

- la vulnérabilité des pirogues traditionnelles;
- un temps imprévisible avec changements d'orientation des vents;
- les pêcheurs s'aventurant trop loin de la côte;
- le manque d'équipements de sécurité en mer;
- le manque de notions d'orientation de la part des pêcheurs.

Certaines mesures préventives utilisées par les pêcheurs consistent à prendre des membres d'équipage appartenant à différentes familles et d'autres pêcheurs qui aideront à traverser les passes dangereuses et les embouchures des fleuves au retour de la pêche.

Certains anciens et/ou projets en cours ont joué un rôle important dans l'amélioration de la sécurité en mer. Parmi les plus importants on notera:

- le projet subventionné par le Japon qui inclut des bateaux en fibre de verre équipés d'équipements de sécurité;
- la création du Centre de surveillance des pêches (CSP) qui est chargé de:
  - la surveillance côtière avec des vedettes rapides;
  - la surveillance aérienne;
  - les opérations de recherche et de sauvetage;
- le projet ZAC (Zone d'aménagement concerté) pour assister les divers partenaires dans la gestion des ressources crevettières et l'amélioration de la sécurité en mer.

## **MALDIVES**

Dans leur exposé les participants des Maldives ont souligné l'importance de la conception et de la bonne construction des bateaux afin d'améliorer la sécurité en mer.

Dans les années 80 les bateaux à voiles et à pagaies comme moyen de propulsion ont graduellement été remplacés par des moteurs diesel et les coques des bateaux ont été modifiées en conséquence. Dans les années 90, les navires équipés de moteurs diesel ont pratiquement remplacé tous les navires à voiles et une nouvelle génération de bateaux de plus grandes dimensions en fibre de verre a substitué tous les bateaux en bois. Les bateaux construits après le tsunami (2004) ont été conçus pour améliorer la stabilité et l'intégrité structurelle du pont.

En plus de ces améliorations conceptuelles, l'utilisation d'équipements électroniques de communication et de navigation comme les téléphones mobiles, les GPS et les sondeurs ont contribué à améliorer la sécurité en mer.

Les participants des Maldives ont conclu que s'ils voulaient maintenir les bons résultats qu'ils ont acquis en matière de sécurité il était impératif d'établir de bonnes normes de construction mais aussi qu'ils devaient se montrer prudents dans la construction de bateaux en fibre de verre d'une longueur supérieure à 30 mètres.

## **MAURICE**

Les participants de Maurice ont fourni des statistiques sur le nombre de pêcheurs pratiquant la pêche artisanale traditionnelle et les types d'opérations de pêche les plus importantes. Les principaux organismes qui s'occupent de la sécurité en mer comprennent le Service national chargé de la garde des côtes et le Département des pêches (formation en pêche, Centre de vulgarisation, le Fonds d'assistance aux pêcheurs et le Service de protection des pêches). La prise de conscience de l'attention qu'il faut accorder à la sécurité et la formation des pêcheurs ont été appuyées par des campagnes de sensibilisation (ateliers, réunions, démonstrations, publication de posters et de brochures) et la formation des pêcheurs au Centre de formation et de vulgarisation des pêches (FITEC).

Les mesures en vigueur pour combattre/réduire les accidents en mer comprennent:

- une indemnité pour décourager la pêche pendant la période de mauvais temps;
- la distribution gratuite des équipements de sécurité (gilets et bouées de sauvetage, fusées de détresse);
- les équipements et les concessions hors taxe;
- les indemnités en cas d'arrêt de travail et les plans d'assurance maladie.

Selon les participants de Maurice certaines de ces mesures sont très coûteuses et difficiles à soutenir. Dans les cinq dernières années, 33 pêcheurs ont disparu en mer, 397 se sont perdus et ont été retrouvés et 85 ont perdu la vie.

Les principales causes d'accident sont:

- les défauts de construction de bateaux;
- les problèmes mécaniques;
- les appels de secours tardifs ou tout simplement inexistants;
- l'incapacité de fournir des informations fiables et nécessaires aux centres de secours;
- le manque d'équipements de sécurité;
- les conditions météorologiques adverses;
- l'abus d'alcool.

Les nouvelles mesures pour améliorer la sécurité en mer comprennent:

- les règlements pour vérifier que le bateau est en bon état de navigation;

- les prescriptions pour les cartes d'enregistrement des pêcheurs et;
- les dispositions pour la formation des commandants à la barre de bateaux d'une longueur inférieure à 24 mètres.

## **SEYCHELLES**

Les participants des Seychelles ont fourni des informations et des mises à jour sur les systèmes de navigation (radiobalise de localisation de sinistre [RLS] et système de suivi de navires [SSN]) qui sont installés par la Seychelles Fishing Authority (SFA) sur les petits bateaux de pêche artisanale et les informations récentes sur l'agence nouvellement créée, La Seychelles Maritime Authority (SMA).

En résumé, ils ont communiqué à l'atelier que:

- les 20 RLS qui émettent sur 121,5 MHz qui avaient été installées sur les petits bateaux de pêche en 1995 vont graduellement être éliminées d'ici à 2007 et seront remplacées par 30 nouvelles balises (RLS) émettant sur 406 MHz. Ces balises peuvent être détectées par satellite;
- la SFA a équipé les bateaux de pêche artisanale d'émetteurs-récepteurs SSN et 110 autres bateaux avec une alimentation électrique autonome seront également équipés d'ici à 2007;
- le système de suivi des navires (SSN) a considérablement réduit et facilité les opérations de recherche et de sauvetage qui sont normalement effectuées par les garde-côtes.

La SMA est actuellement responsable de l'immatriculation des bateaux (à l'exclusion des bateaux de pêche) et de la délivrance des certificats de navigabilité. C'est le seul organisme (créé depuis octobre 2004) qui a mandat d'enregistrer et d'analyser tous les accidents en mer. La SMA travaille actuellement sur «la réglementation pour les petits bateaux de pêche» qui aura force de loi dans un proche avenir. Cette agence travaille en étroite collaboration avec les garde-côtes et la SFA pour la mise en œuvre des règlements de sécurité en mer pour les petits bateaux de pêche. La situation devrait pouvoir s'améliorer d'ici à 2007, date à laquelle la SMA sera également en mesure de vérifier et de certifier tous les bateaux de pêche artisanale aux Seychelles.

## **RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE**

Les participants Tanzaniens ont décrit le secteur traditionnel de la pêche artisanale et ont fourni des statistiques appropriées sur les types de bateaux et les engins de pêche utilisés, ainsi que sur le nombre de pêcheurs pratiquant cette pêche.

Les organismes responsables de la sécurité en mer comprennent, l'Autorité de réglementation des transports (SUMATRA); l'Autorité des ports tanzaniens (THA) et le Bureau de météorologie tanzanien (TMA). Le TMA joue un rôle clé puisqu'il fournit aux pêcheurs les prévisions du temps sur la base desquelles ils décideront de sortir ou de ne pas sortir en mer.

En outre, deux centres de formation pourvoient aux besoins de formation pour le personnel du secteur de l'industrie de la pêche, ce sont: le Centre de développement de Mbegani qui offre des cours en matière de navigation, de technologie des engins de pêche et de survie en mer et, l'Institut maritime de Dar Es Salam qui offre aux patrons de pêche et aux pêcheurs une formation sur la sécurité en mer et la navigation.

Les principales raisons qui expliquent que les pêcheurs ne se conforment pas aux normes de sécurité en mer sont que:

- les pêcheurs sont trop pauvres pour pouvoir s'acheter des équipements de sécurité ou des bateaux en bon état de navigation;
- les autorités n'imposent pas un suivi et l'application des règles de sécurité en mer;
- il n'y a aucun registre d'accidents ou de pêcheurs/bateaux perdus en mer;
- les pêcheurs ne communiquent pas les accidents en mer aux autorités concernées.

Les mesures suivantes ont été proposées pour améliorer la situation actuelle de sécurité en mer:

- sensibiliser les pêcheurs aux problèmes de sécurité en mer;
- contrôler que les lois sont respectées;
- accorder des subventions ou réduire les droits de douane sur l'équipement de sécurité pour en permettre l'acquisition par les pêcheurs;
- s'assurer de la disponibilité de bateaux de pêche de meilleure qualité en accordant des subventions pour l'acquisition de bateaux en fibre de verre et en abolissant les droits d'importation sur le matériel utilisé pour construire les bateaux.

## **YÉMEN**

Les participants yéménites ont décrit le secteur traditionnel de la pêche au Yémen et ont fourni des statistiques sur le nombre et les types de bateaux de pêche. Afin d'améliorer la sécurité des bateaux de pêche artisanale yéménites en mer, ils recommandent que les actions suivantes soient entreprises:

- mise en œuvre et application des lois sur la sécurité en mer, y compris le suivi et l'utilisation des équipements de sécurité;
- actions de sensibilisation auprès des artisans-pêcheurs pour susciter une plus grande prise de conscience de l'importance de la formation en matière de sécurité en mer, par le biais d'ateliers et de programmes de vulgarisation;
- mise en circulation d'un plus grand nombre de directives, d'affiches, de brochures etc., en insistant sur l'importance de la sécurité en mer;
- garantie que les équipements de sécurité sont disponibles sur le marché local à un prix réduit (subventionné);
- mise sur pied de stations météorologiques le long du littoral yéménite pour fournir des prévisions précises aux pêcheurs;
- implantation de plusieurs ateliers de réparation et d'entretien de moteurs le long du littoral yéménite.



# Chapitre 5

## Conclusions et recommandations

La deuxième moitié de l'atelier a été consacrée au travail de groupe. Quatre groupes ont été formés avec l'objectif de rédiger des conclusions et des recommandations sur les quatre thèmes présentés, c'est-à-dire: opérations de pêche; collecte des données; cadre juridique; et technologie. Les annexes 7 et 8 de ce rapport présentent un compte rendu complet des conclusions et recommandations des quatre groupes de travail.

Les principales conclusions et recommandations des quatre groupes de travail qui ont été présentées dans la session plénière sont les suivantes:

### **GROUPE 1: OPÉRATIONS DE PÊCHE**

Ce groupe a conclu que les bateaux de pêche devaient être bien entretenus et équipés du matériel de sauvetage et de communication adéquat recommandé. La responsabilité de fournir les équipements nécessaires incombe au propriétaire du bateau tandis que le capitaine du bateau est responsable de la vérification des équipements. Le capitaine et l'équipage devaient être bien formés pour l'utilisation du matériel de sécurité, de navigation et de communication. Le groupe a toutefois souligné que les normes de sécurité ne devaient pas obligatoirement toutes être identiques; tous les pays devraient être aidés en fonction de leur situation pour permettre à leurs normes de sécurité d'être en conformité avec les normes internationales.

Le groupe a recommandé que la loi soit amendée/améliorée/renforcée pour faciliter l'adoption d'une norme de sécurité statutaire pour tous les bateaux de pêche. Cependant les normes de sécurité ne devraient pas être trop contraignantes et être accompagnées d'octrois de subventions et de facilités de crédit pour l'achat d'équipement de sécurité. Les autorités des pêches, les gouvernements nationaux et les banques devraient être les agences responsables de l'acquisition des équipements de sécurité tandis que les bailleurs de fonds devraient être les principales sources de financement pour la fourniture d'infrastructures de soutien telles que les installations pour la réparation et l'entretien des moteurs.

### **GROUPE 2: COLLECTE DES DONNÉES**

Ce groupe a conclu qu'une agence principale chargée de la collecte et de l'analyse des données sur les accidents en mer était absolument nécessaire. Il était important cependant de décider quelles données devraient être collectées, toutefois, certaines informations concernant le nombre de bateaux, les équipements de sécurité à bord, les causes d'accidents, les certificats d'immatriculation des bateaux et d'enregistrement de l'équipage, les certificats d'inspection annuelle, etc., devraient toujours être inclus.

Le groupe a recommandé qu'à l'échelle nationale, chaque pays établisse un système à long terme, pour la collecte, le stockage et l'analyse des données sur la sécurité en mer. À l'échelle régionale, les pays doivent être prêts à fournir les données à un organisme régional tel que la CPSOOL. L'organisme régional devait être à même de distribuer cette information aux pays de la région sous forme de bulletin. Cette information devrait être revue périodiquement pour que les pays membres prennent conscience du statut de la sécurité en mer dans la région, tout en tenant compte de la sensibilité de l'information.

### **GROUPE 3: CADRE JURIDIQUE**

Ce groupe a conclu qu'en général il y avait un manque de volonté politique, qui s'est traduit par un manque de cadre logique pour le développement/la gestion des pêches, le contrôle de la qualité, etc.

Le groupe a souligné qu'en général, il y avait une lacune dans la législation sur la sécurité en mer dans la plupart des pays et quelle que soit la législation existante il y avait un manque de prise de conscience et de mise en œuvre de la législation existante en ce qui concerne la sécurité en mer.

Le groupe a fait les recommandations suivantes:

- générer suffisamment de volonté politique pour affronter les problèmes de la sécurité en mer en relation avec la pêche et plus particulièrement pour préserver les vies et les biens des pêcheurs;
- intégrer les programmes de sécurité en mer dans le programme de développement et de gestion d'une façon cohérente;
- développer et mettre en œuvre la législation appropriée/la politique des pêches, à différents niveaux mais en particulier dans le secteur de la pêche artisanale;
- développer la capacité au niveau régional, national et local afin de mettre en application les mesures de sécurité en mer;
- accorder des subventions aux pêcheurs afin de leur permettre d'acquérir les équipements de sécurité qui sont essentiels pour la sécurité en mer, et les aider à satisfaire leurs besoins en matière de formation;
- développer les programmes de sensibilisation sur la sécurité en mer parmi les communautés de pêcheurs artisanaux.

#### **GROUPE 4: TECHNOLOGIE**

Ce groupe a déduit qu'il faudrait:

- considérer les avantages et les contraintes des bateaux construits en fibre de verre par rapport aux bateaux construits en bois dans le contexte de la sécurité des bateaux tout en tenant compte de la disponibilité des matériaux de construction, de l'environnement et de la spécificité de la région;
- dresser une liste non exhaustive d'équipements pour les petits bateaux de pêche qui sortent en mer (par exemple: radios, gilets de sauvetage, fusées de détresse, ancres, cordages, etc.).

Le groupe a fait les recommandations suivantes:

- en ce qui concerne les bateaux en fibre de verre, les ateliers de travail traitant de l'entretien doivent être facilement accessibles à la communauté et aux coopératives de pêche. Les coopératives de pêche doivent participer au déroulement des ateliers et à la conception des bateaux. Des normes de conception et de construction de bateaux en plastique renforcé de fibre de verre (PRV) devraient être préparées pour différents types de conception de façon à satisfaire des environnements divers;
- en ce qui concerne les bateaux construits en bois, le groupe a recommandé que ces bateaux soient utilisés dans les endroits appropriés (par exemple les rivages rocheux, les récifs, etc.) et qu'un système de crédit soit organisé pour leur entretien;
- en ce qui concerne la formation, le groupe a recommandé qu'elle soit assurée pour l'entretien, la réparation et l'opération des bateaux ainsi que pour l'installation des feux de signalisation pour la navigation et des systèmes de communication. La formation doit aussi être assurée à tous les stades de la conception, de l'entretien et de la construction de bateaux en PRV;
- il est recommandé que les pêcheurs aient accès aux carburants et aux lubrifiants de bonne qualité, aux moteurs et aux pièces détachées.

#### **RECOMMANDATIONS FINALES**

Le Président a réitéré le fait que les pays du Sud-est de l'océan Indien présents à cet atelier reconnaissent que la pêche est un des métiers les plus dangereux et vulnérables et que les artisans-pêcheurs ont besoin d'être aidés. À son avis, la mise en œuvre des recommandations mentionnées pourrait contribuer à l'amélioration de la sécurité en mer ainsi que du niveau de vie des artisans-pêcheurs et de leurs familles.



Les 11 recommandations finales présentées sont:

- promouvoir l'engagement et la volonté politique au niveau national afin d'améliorer la sécurité en mer;
- mettre l'accent sur les programmes de sensibilisation et de sécurité en mer qui sont en cours d'exécution;
- identifier une agence spécifique qui prendra en charge les problèmes de sécurité en mer des artisans-pêcheurs;
- développer/adapter/mettre en œuvre la législation appropriée pour les petits bateaux de pêche, y compris la gestion et la réglementation des pêches qui ont un caractère obligatoire;
- établir une base de données convenable pour analyser, collecter et diffuser les informations sur la sécurité en mer;
- développer la formation institutionnelle et pratique, y compris les services de vulgarisation pour les artisans-pêcheurs, les communautés de pêche, et les autres parties prenantes concernées;
- associer l'immatriculation des bateaux de pêche à l'autorisation de pêche et aux certificats d'immatriculation;
- considérer la sécurité en mer comme partie intégrante de la gestion et du développement des pêches;
- donner accès au crédit pour l'acquisition de pièces détachées, d'engins de pêche et considérer l'éventuelle utilisation de subventions en rapport avec la certification du bateau;
- établir des plans d'assurance et des régimes de sécurité sociale en faveur des familles de pêcheurs victimes d'un décès suite à un accident en mer;
- en ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations mentionnées ci-dessus, il est important de tenir compte de la diversité des types d'opérations de pêche, suivant que les zones de pêche se trouvent sur la côte ou sont situées plus au large ainsi que des conditions météorologiques.

### **MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS FINALES**

Au cours de son dernier après-midi de travail, l'atelier s'est concentré sur la mise en exécution des recommandations finales.

Certaines des recommandations portent sur des thèmes qui reviennent souvent dans les discussions de groupe. Ces points importants soulignent que:

- plusieurs thèmes furent mentionnés à différentes reprises en relation avec la mise en exécution des recommandations, notamment le programme national de sensibilisation aux questions maritimes avec l'accent sur l'adoption d'une législation appropriée pour améliorer la sécurité en mer. À cet égard la motivation politique au niveau national et régional est importante, avec le concours des multimédias (presse, télévision, radio, etc.), pour transmettre le message. Il est nécessaire que chaque pays reconnaisse le besoin d'une telle législation pour améliorer la sécurité en mer et il est souhaitable d'utiliser comme modèle la législation internationale existante (Organisation maritime internationale [OMI], FAO) qui fait preuve de beaucoup de flexibilité afin de pouvoir être modifiée tout en tenant compte des exigences et des besoins nationaux;
- bien que les organisations internationales ou régionales (par exemple le CPSOOI) puissent aider à la mise en œuvre des recommandations sur la sécurité en mer, la responsabilité en fin de compte se situe toujours au niveau national et les efforts pour améliorer la sécurité en mer doivent être continus. De tels efforts doivent être formulés de sorte que toutes les ressources locales, qu'il s'agisse du gouvernement, du secteur privé ou des ONG, continuent à participer après l'aboutissement de toutes les initiatives d'assistance régionales ou internationales;
- les consultations sont d'une importance vitale, en particulier avec les pêcheurs et les communautés, pour mettre en application plusieurs des recommandations décrites ci-dessus. Les parties prenantes du secteur de l'industrie doivent être consultées et invitées à participer à toute campagne de sécurité en mer quelle qu'elle soit. La capacité locale existante

devrait être utilisée en insistant sur la formation sur les lieux de travail et dans la communauté plutôt que sur la formation institutionnelle. La formation informelle pourrait considérer des ONG, des services de vulgarisation, etc.;

- l'amélioration du niveau de sécurité en mer est un thème assez récent pour beaucoup de pays du Sud-ouest de l'océan Indien. Ce processus pourrait être accéléré en suivant l'exemple de certaines initiatives nationales, telles que la sécurité routière, les campagnes de prise de conscience sur le SIDA et autres campagnes de sensibilisation;
- le secteur privé qui comprend les constructeurs de bateaux, les distributeurs de hors-bord, les fournisseurs de carburant et de lubrifiants, pourraient jouer un plus grand rôle dans l'amélioration de la sécurité en mer. Ceci pourrait inclure la promotion de la formation, l'adhésion à des comités coordinateurs, le financement et l'assistance aux campagnes de sensibilisation.

L'annexe 9 présente les recommandations sur la manière dont l'expérience de la Grenade en matière de sécurité en mer peut être utilisée par les autres les pays.

# Annexe 1

## Discours d'ouverture

### **DISCOURS D'OUVERTURE PAR M. JEREMY TURNER, CHEF DU SERVICE DE LA TECHNOLOGIE DE LA PÊCHE, FAO**

«Monsieur le Ministre,  
Honorables délégués des États membres de la Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien,  
Mesdames et Messieurs,

C'est pour moi un grand plaisir d'ouvrir, au nom du Directeur général de la FAO et du Sous-Directeur général du Département des pêches et de l'aquaculture de la FAO, M. Ichiro Nomura, cet atelier sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale dans le Sud-ouest de l'océan Indien organisé conjointement par la CPSOOI et la FAO.

Considérée comme le métier le plus dangereux du monde, la pêche cause 24 000 décès par an. Les problèmes de sécurité en mer sont dus à plusieurs facteurs liés entre eux, mais les conditions socioéconomiques et la surexploitation des ressources côtières figurent probablement parmi les principaux obstacles aux efforts d'amélioration de la sécurité.

Au cours des 50 dernières années, les débarquements des pêches de capture marines sont passés de 20 millions à 86 millions de tonnes. Durant cette période, l'industrie de la pêche a été fortement affectée par les changements politiques, sociaux, économiques et technologiques qui ont inexorablement contribué à accroître la pression sur les ressources halieutiques. Aussi, les administrations des pêches ont-elles pris conscience de la nécessité de mieux connaître l'état de leurs pêcheries pour mettre en œuvre des politiques efficaces destinées à prévenir l'épuisement de la ressource et le gaspillage des moyens investis et visant, de plus en plus, à faciliter la reconstitution des stocks. Si l'ampleur et l'impact des interventions de ce type varient considérablement à travers le monde, les actions portent généralement davantage sur la conservation à long terme et l'utilisation durable des ressources halieutiques que sur le bien-être de ceux qui les exploitent.

Cependant, les administrations maritimes, qui considèrent la sécurité des marins comme l'une de leurs principales préoccupations, ont souvent des difficultés à apporter des solutions adéquates aux problèmes de sécurité des pêcheurs car la nature des opérations de pêche est très différente des activités de transport de marchandises, qu'elles connaissent mieux. Parmi les différences les plus évidentes on peut citer le fait que:

- les cargos chargent et déchargent leurs marchandises dans la sécurité d'un port alors que les bateaux de pêche recherchent et embarquent leurs cargaisons en mer, souvent dans des conditions dangereuses;
- les navires marchands gardent leurs cales solidement fermées en mer tandis que les bateaux de pêche sont souvent obligés de les laisser ouvertes;
- le chargement d'un navire de commerce reste relativement constant pendant le voyage alors que;
- les bateaux augmentent progressivement leur chargement tout au long de leur campagne de pêche et leurs caractéristiques de stabilité changent donc constamment.

Pour ces raisons, et bien d'autres encore, les navires de pêche se trouvent exclus de la grande majorité des conventions internationales relatives à la navigation élaborées par des organismes

comme l'OMI et, à ce jour, aucun traité international régissant la sécurité des navires de pêche ou la formation de leurs équipages n'a été mis en vigueur. Ces différences font que dans de nombreux pays, le problème de la sécurité à bord des navires de pêche relève à la fois de la responsabilité de l'administration des pêches et de l'administration des affaires maritimes et n'est convenablement traité par aucune des deux.

Ceci ne signifie pas que la sécurité des pêcheurs ne peut être traitée que par des conventions, des règlements de sécurité et la mise en application de dispositions réglementaires. Des améliorations peuvent être apportées sur plusieurs autres plans, par exemple, la fourniture et l'analyse de données identifiant les causes profondes et réelles des accidents (les problèmes ne peuvent être résolus qu'après avoir été identifiés); la formation des patrons et membres d'équipage et la délivrance de brevets (tout au plus, on pourrait exiger que l'un des membres de l'équipage ait reçu une formation et possède les qualifications nécessaires pour réparer les moteurs en cas d'urgence); une gestion plus efficace et plus globale des pêches tenant compte de l'impact des systèmes d'aménagement sur les opérations et la sécurité des navires de pêche. Toutes ces mesures peuvent se traduire par des améliorations. Mais le fait est que, même les pays qui appliquent ce type de dispositions constatent une augmentation des décès liés à l'activité de pêche. Cette recrudescence des accidents mortels n'est pas due à une augmentation du nombre de pêcheurs dans ces pays ou à une baisse de la qualité de la construction des embarcations – ce serait plutôt le contraire. Elle est plus probablement causée par les pressions économiques. Face à la diminution des ressources, les exploitants doivent être plus compétitifs et peuvent être ainsi amenés à investir davantage dans la puissance des moteurs et les détecteurs de poisson que dans l'équipage, l'entretien et les équipements de sécurité. Ils peuvent pousser leurs bateaux plus au large, même par mauvais temps. La réduction des effectifs entraîne une augmentation de la fatigue, du stress, du risque d'erreur et engendre, au bout du compte, un problème d'attitude – on accepte le risque élevé d'accidents mortels comme une partie intégrante du métier de pêcheur. Cette attitude peut être corrigée par un effort concerté au sein de la famille et de la communauté ainsi que dans le cadre d'institutions gouvernementales. Et en vérité, il est important qu'elle le soit. Les conséquences d'une disparition sont particulièrement lourdes pour les personnes à charge. Dans de nombreuses communautés asiatiques et africaines, la perte d'un époux peut avoir des effets dévastateurs: en l'absence de protection sociale et d'autres sources de revenus, la veuve et les enfants risquent de se retrouver dans la misère.

Le Code de conduite pour une pêche responsable note que chaque État devrait «s'assurer que les installations et l'équipement utilisés pour la pêche, ainsi que toutes les activités dans le secteur de la pêche, permettent des conditions de vie et de travail sûres, saines et équitables, et soient conformes aux normes internationalement convenues adoptées par les organisations internationales pertinentes».

Comment les États peuvent-ils s'acquitter de cette obligation? En exigeant, par exemple, la destruction des bateaux en mauvais état ou en imposant l'installation d'équipements de sécurité et des conditions d'entretien de ces matériels. Concernant la stabilité des embarcations, une sensibilisation à ce problème pourrait être assurée dans le cadre d'une formation obligatoire. Par ailleurs, tous les équipages pourraient être tenus de suivre une formation dispensée sur les plages pour apprendre à réagir aux situations d'urgence en mer et à utiliser les engins de survie. Bien qu'il existe de nombreux types d'interventions possibles, celles-ci ont peu de chances d'aboutir si l'on connaît mal les principales causes des accidents, d'où l'importance de disposer de données fiables.

Il est évident que toutes ces mesures et d'autres du même type ne peuvent être appliquées du jour au lendemain mais elles sont indispensables pour pouvoir améliorer sensiblement la sécurité des générations actuelles et futures des gens de la mer. De plus, sans ces actions, les pêcheurs ne pourront obtenir le respect ou le statut social que devrait leur conférer leur appartenance à un groupe professionnel dont les compétences, l'expertise, les normes et les responsabilités sont reconnues. Privés de ce respect ou statut social, les communautés de pêcheurs artisanaux

continueront d'exercer une influence réduite au sein de la société dans les domaines fondamentaux qui les concernent tels que la santé, l'éducation, le développement d'infrastructures et resteront ainsi marginalisées, à la merci de ceux qui ont les moyens de les exploiter.

Pour pouvoir progresser dans la mise en œuvre des mesures décrites dans les exemples cités, il faut tout d'abord créer un environnement propice. J'entends par là qu'il ne sera pas possible d'obtenir des résultats durables sans volonté, motivation et engagement politiques. L'un des objectifs de notre atelier porte sur cet aspect. À la fin de cette semaine, nous devrions avoir mieux compris, en tant que hauts responsables, l'ampleur, la nature et les conséquences du problème dans la région et avoir pris conscience que celui-ci n'est pas insurmontable. En outre, la FAO et la CPSOOI souhaitent que vous décidiez d'entreprendre cette tâche en jetant les bases d'un programme complet d'activités auquel seront associées toutes les parties prenantes. Pour certains pays ici présents, ce processus est sur le point d'être lancé; pour d'autres, des progrès ont déjà été réalisés et le partage d'expériences sera utile. Notre présence ici cette semaine signifie que nous avons accepté la lourde responsabilité de mettre à profit l'opportunité qui nous est offerte et je souhaite que nous ayons tous la détermination nécessaire pour réussir dans cette tâche».

#### **ALLOCUTION LUE AU NOM DU REPRÉSENTANT DE LA FAO AUX COMORES PAR M. AUBREY HARRIS, BUREAU SOUS-RÉGIONAL DE LA FAO POUR L'AFRIQUE AUSTRALE ET ORIENTALE**

«Madame la Ministre,  
Monsieur le Directeur des ressources halieutiques,  
Messieurs, Mesdames les Directeurs et Représentants du Ministère de l'agriculture,  
Messieurs, Mesdames les Représentants des Organisations internationales,  
Messieurs, Mesdames les Représentants et Participants des pays membres,  
Chers Collègues,

À l'occasion de l'ouverture de l'atelier sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale dans le Sud-ouest de l'océan Indien, j'ai l'honneur de vous adresser quelques mots au nom du Représentant de la FAO pour l'Union des Comores, qui réside à Madagascar, et qui a exprimé ses regrets et ses excuses de ne pas pouvoir être présent ce matin pour assister à l'ouverture de cet atelier important.

Il m'a demandé de féliciter les organisateurs pour l'initiative de tenir un atelier sur un thème qui a une importance particulière dans la région du Sud-ouest de l'océan Indien pour les pêcheurs et qui est la clé pour un développement durable et humain de la pêche artisanale. Le taux d'accidents parmi les pêcheurs est trop élevé et leur disparition cause une profonde détresse au sein des familles et des organisations de pêcheurs, comme en témoignent les études de cas portant sur les Comores et Madagascar.

Tenir l'atelier aux Comores représente une excellente opportunité pour promouvoir un échange d'informations et d'expériences afin de préconiser des solutions et une action concrète pour renforcer la sécurité en mer dans le pays membres du CPSOOI.

Sincères remerciements à l'endroit de Madame la Ministre de l'Union des Comores pour son accord et son intérêt personnel à recevoir les participants de la Région et à son équipe de la Direction des ressources halieutiques qui a assuré les préparatifs et l'organisation de l'atelier.

Les pays du sud-ouest de l'océan Indien (SOOI) constituent un groupe homogène qui partage des ressources marines communes et doit faire face aux mêmes problèmes d'aménagement des ressources halieutiques. La mise en place d'une structure régionale dans le Sud-ouest de l'océan Indien est facilitée par la FAO à travers un financement de la Suède.

Le travail de Commission des pêches pour le Sud-ouest de l'océan Indien (CPSOOI) a bien montré l'importance d'une plus étroite collaboration entre les pays riverains pour parvenir au développement durable des ressources halieutiques. Cet organisme régional a permis à ses pays membres de mieux harmoniser leurs stratégies et leur réglementation et servira de tribune pour la négociation d'instruments régionaux d'aménagement des pêches.

La Commission apportera une réponse directe aux enjeux d'aménagement que posent les nouvelles méthodes de pêche, et accordera une plus grande attention aux contributions potentielles à la pêche durable dans les zones marines protégées. Elle permettra aux États d'appliquer les techniques appropriées pour exploiter les ressources halieutiques d'une façon durable et d'effectuer un contrôle efficace de la pêche illicite et non déclarée, conforme au Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable. L'Atelier d'aujourd'hui contribuera directement à cet objectif.

Par le biais de son programme d'assistance technique, la FAO apporte une aide précieuse dans le secteur halieutique tant au niveau des régions que des pays. Une série de projets FAO ont contribué au développement de la pêche durable:

- pour les Comores à travers la formulation d'une stratégie nationale pour le développement des pêches comoriennes et le cadre juridique, en 2004;
- pour Madagascar par la formulation du plan directeur des pêches, depuis 1993;
- aux Seychelles et à l'île Maurice, récemment, à travers des études spécifiques sur l'exploitation durable des ressources halieutiques.

Monsieur le Représentant de la FAO pour Madagascar, l'Union des Comores, l'île Maurice et les Seychelles vous souhaite un échange fructueux d'expériences et attend avec intérêt les résultats de vos délibérations. Le Représentant et ses collègues dans les pays membres de la CPSOOI sont prêts à donner suite à vos recommandations.

Il vous remercie.»

**DISCOURS D'OUVERTURE LU AU NOM DU MINISTRE DE LA PRODUCTION, DU DÉVELOPPEMENT RURAL, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA PÊCHE PAR LE SECRÉTAIRE PERMANENT DU MINISTÈRE DES PÊCHES ET DE L'AGRICULTURE**

«Mesdames et Messieurs,

Son Excellence Madame la Ministre de l'agriculture, chargée des pêches, aurait aimé participer personnellement à cet atelier important, mais une obligation de dernière minute l'en a empêchée. J'ai ainsi le plaisir de la représenter et c'est en son nom que j'ouvre cet atelier.

Aujourd'hui nous avons l'honneur d'organiser cet atelier sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale sous l'égide de la Commission des pêches pour le Sud-est de l'océan Indien/la FAO en collaboration avec la Direction nationale des ressources halieutiques des Comores.

Le fait que cet événement important ait lieu aux Comores, démontre que le Gouvernement comorien est déterminé à renforcer les liens de coopération régionale dans le domaine de la pêche et en particulier dans celui de la sécurité en mer.

Permettez-moi au nom du Gouvernement comorien et de Madame la Ministre de l'agriculture, de la pêche, de l'industrie, de l'artisanat et de l'environnement de saisir cette occasion pour vous souhaiter la bienvenue, en espérant que vous passerez un séjour agréable dans notre pays.

Comme vous le savez, la sécurité des pêcheurs en mer représente pour nos pays et en particulier pour les Comores, un vrai défi qui mérite toute notre attention. C'est un problème avec lequel nous devons nous familiariser et dont nos décideurs et administrateurs régionaux doivent prendre conscience.

C'est la raison pour laquelle nous, les fonctionnaires des pêches, les techniciens marins et les professionnels de la pêche sommes réunis ici pour identifier les contraintes qui entravent nos efforts pour améliorer la sécurité de nos pêcheurs et pour promouvoir des stratégies régionales afin d'assurer leur sécurité dans nos pays respectifs ainsi que dans notre région.

La sécurité en mer et les problèmes concernés ont une importance capitale pour les artisans-pêcheurs dans le Sud-ouest de l'océan Indien. Dans certains pays tel que les Comores, les taux d'accidents parmi les pêcheurs sont très élevés et les pertes en vies humaines provoquent des bouleversements profonds au sein des familles, de la communauté et des organisations des pêcheurs.

La Commission du Sud-ouest de l'océan Indien (CPSOOI) a entrepris une étude sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale. Les principales conclusions et recommandations de cette étude seront présentée au cours de nos travaux.

Au cours de cet atelier vous vous familiariserez avec l'étude de la FAO/ASDI sur la sécurité en mer pour l'Afrique de l'Est qui a été réalisée en avril 2005. Cette étude représente une étape importante dans l'élaboration d'une stratégie pour la sécurité des artisans-pêcheurs. Se basant sur cette étude ainsi que sur vos réflexions pertinentes, votre travail consistera à:

- discuter la situation régionale de la sécurité en mer;
- partager les informations des programmes et des initiatives de sécurité en mer;
- augmenter la prise de conscience sur l'étendue du problème parmi les décideurs et les administrations;
- identifier les contraintes qui ont limité l'efficacité des initiatives qui ont été menées pour améliorer la sécurité en mer et les moyens d'éliminer ces contraintes;
- proposer des activités pour renforcer la sécurité en mer;
- préparer une ébauche de projet régional pour renforcer la sécurité en mer dans la région qui examinera tant le désir légitime de nos gouvernements de trouver rapidement des solutions spécifiques à ce problème que le besoin d'entreprendre des actions régionales à long terme.

Tout en insistant sur ce dernier point, permettez moi d'exprimer le vœu que vos délibérations et réflexions soient guidées par l'intérêt de développer des stratégies régionales afin d'assurer la sécurité en mer des artisans-pêcheurs.

Mesdames et Messieurs, j'espère que toutes les conditions sont propices pour permettre à vos délibérations d'être aussi fructueuses que possible et je vous souhaite moi aussi un agréable séjour à Moroni.

Je vous remercie pour votre aimable attention et vous souhaite un bon travail.

Je déclare ainsi l'atelier sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale officiellement ouvert.

Merci.»





# Annexe 2

## Calendrier de travail de l'atelier

### Mardi 12 décembre 2006

Heure	Activité	Thème de la session et intervenants
7h30-9h00	Bureau des inscriptions ouvert	
9h00-10h30	Séance d'ouverture	Souhaits de bienvenue
10h30-11h00	Pause	
11h00-12h30	Présentations	Étude sur la sécurité en mer en Afrique de l'Est
12h30-13h45	Pause déjeuner	
13h45-15h15	Présentations	3 intervenants FAO, Grenade, Asie
15h15-15h45	Pause	
15h45-17h15	Présentations	3 intervenants

### Mercredi 13 décembre 2006

Heure	Activité	Thème de la session et intervenants
8h00 -9h00	Bureau des inscriptions ouvert	
9h00-10h30	Présentations des pays	3 intervenants
10h30-11h00	Pause	
11h00-12h30	Présentations des pays	3 intervenants
12h30-13h45	Pause déjeuner	
13h45-15h15	Présentations des pays	3 intervenants
15h15-15h45	Pause	
15h45-17h15	Présentations des pays	2 intervenants

### Judi 14 décembre 2006

Heure	Activité	Thème de la session et intervenants
8h00-9h00	Bureau des inscriptions ouvert	
9h00-9h30	Présentation	Visiteur
9h30-10h30	Présentations	Synthèse des présentations, définition des travaux de groupe
10h30-11h00	Pause	
11h00-12h30	Présentations	Travaux de groupe
12h30-13h45	Pause déjeuner	
13h45-15h15	Présentations	Présentations des groupes de travail, discussions sur les activités futures.
15h15-15h45	Pause	
15h45-16h45	Séance de clôture	



# Annexe 3

## Liste des participants

### COMORES

Aboubacar Ben Allaoui  
 Directeur  
 Direction nationale des ressources halieutiques  
 BP 289m, Moroni  
 Tél.: (+269) 73 5630 or 333006  
 Télécopie: (+269) 450013  
 Courriel: dg.peche@comorestelecom.km

Aboubacar Wardi Zahir  
 Directeur de l'école nationale de la pêche  
 Ministère de la production  
 BP 41, Moroni  
 Tél.: (+269) 32 1232  
 Télécopie: (+269) 71 0246  
 Courriel: centre.peche@snpt.km  
 Ou centre.peche@comorestelecom.km

Msaidle Soihili Kassimo  
 Secrétaire général  
 Ministère de l'agriculture, de l'élevage, de la  
 pêche et de l'environnement  
 BP 293, Moroni  
 Courriel: kassim\_msaidie@yahoo.fr

Mahamoud, Saifillah  
 Directeur Pêche  
 BP 476, Moroni  
 Tél.: (+269) 73 12 07 / 32 26 22

Ali Mohamed Ali  
 Officier de la Gendarmerie nationale  
 BP 74 , Moroni  
 Tél.: (+269) 347354 / 744893  
 Courriel: Msomafils@yahoo.fr

Mohamed Issa Msoili  
 Gendarmerie nationale  
 BP 74, Moroni  
 Tél.: (+269) 73 81 46/73 08 87  
 Télécopie: (+269) 73 09 81

Williams James  
 Chef du Service Pêche  
 BP 330, Mustamudu Anjouan  
 Tél.: (269) 32 58 12  
 Courriel: williamsdejames@gmail.com

Iromli Afretane  
 Directeur régional de la pêche  
 Fomboni Mohéli  
 Tél.: (+269) 35 78 23

Darousse Houmadi  
 Secrétaire général  
 Ministère de la Production-Pêche  
 Mutsamudu, Anjouan  
 Tél.: (+269) 71 01 76  
 Télécopie: (+269) 71 03 24  
 Courriel: Attabdal@yahoo.fr

Ismail Mahamoudou  
 Stagiaire ONRH  
 BP 836, Moroni  
 Tél.: (+269) 34 61 03  
 Courriel: mzesoule@yahoo.fr

Abdou Salami Mihidjay  
 Chef de service Encadrement et formation  
 Djoiezi Mohéli  
 Tél.: (+269) 72 04 23  
 Courriel: mihidjay.salami@yahoo.fr

Abdou Ahamada Ahamada  
 Secrétaire général, Syndicat national pour  
 le développement de la pêche aux Comores  
 (SNDPC)  
 Chambre de Commerce  
 BP 763, Moroni  
 Tél.: (+269) 73 09 58

Abdou Mohamed  
 Syndicat national pour le développement de la  
 pêche au x Comores (SNDPC)  
 Commissaire aux comptes  
 Chambre de Commerce Moroni  
 Tél.: (+269) 73 09 58

Said Boina  
 Responsable de la sécurité  
 BP 41, Moroni  
 Tél.: (+269) 73 56 30  
 Télécopie: (+269) 75 00 13  
 Courriel: saidboina@hotmail.com

Daniel Issouffou  
 Chef du service statistique  
 Fomboni, Mohéli  
 BP 04, Fomboni  
 Tél.: (+269) 72 06 33  
 Courriel: danieltoybina2000@yahoo.fr

Abdouchakou Mohamed  
 Institut national de recherche agricole – pêche  
 et environnement  
 BP 41, Moroni  
 Tél.: (+269) 33 07 23  
 Télécopie: (+269) 73 56 30  
 Courriel: abdouchamed@yahoo.fr

Ali Abdou Razak  
 Directeur général de la pêche, Elevage et  
 Agriculture  
 BP 532, Moroni  
 Tél.: (+269) 73 68 81 / 33 06 00  
 Courriel: mbaeali2003@yahoo.fr

Bakri Oumouri  
 Membre du Transport  
 Directeur du Transport  
 BP 97, Moroni  
 Tél./Télécopie: (+269) 738166  
 Courriel: Oumouribakri@yahoo.fr

Hassani Ahamada Soilihi  
 Conseiller juridique (Legal Advisor)  
 Ministère de la pêche  
 BP 2027, Moroni  
 Tél.: (+269) 750003 ou 346321  
 Courriel: dsRassani@yahoo.fr

Rachid Abdullah  
 Conseiller technique chargé du transport  
 Ministère des transports  
 BP 97, Moroni  
 Tél.: (+269) 322302  
 Télécopie: (+269) 738166

## **KENYA**

Ms Njoroge Wanjika Hilda  
 Senior Fisheries Officer  
 Fisheries Department  
 PO Box 58187, 00200  
 Nairobi  
 Tél.: (+254) 0723 484315  
 Courriel: smaki@saamnet.com

Komu Simon  
 Senior Fisheries Officer  
 Department of Fisheries  
 PO Box 47, Lamu  
 Tél.: (+254) 42 633267 ; 0721 348420  
 Télécopie: (+254) 42 633267  
 Courriel: SimonKomu@yahoo.com

## **MADAGASCAR**

Randriambololona Chrysante Jules  
 Chef de division pêche traditionnelle/SRPRH  
 BP 139, Mahavatsé II Toliara (610)  
 Tél.: (+261) 94 42 364  
 Courriel: randrialala\_nir@yahoo.fr

Rabearintsoa Simon  
 Responsable pêche artisanale/DPRH  
 BP 1699, Antananarive (+101)  
 Tél.: (+261) 22 40650

## **MALDIVES**

Abdulla Saeed  
 Project Officer  
 Ministry of Fisheries, Agriculture & Marine  
 Resources  
 Tél.: (+960) 3322625  
 Télécopie: (+960) 3326558

Ahmed Hassan  
 Ministry of Fisheries, Agriculture & Marine  
 Resources  
 Tél.: (+960) 3322625  
 Télécopie: (+960) 3326558

## **MAURICE**

Dussooa Neermal  
 Technical Officer  
 Fisheries Division  
 Royal Road, Bois Pinole  
 Terre Rouge  
 Tél.: (+230) 234 6858  
 Télécopie: (+230) 234 6967  
 Courriel: fitec@mail.gov.mu

Sreekeessoon Poornah Singh  
 Ministry of Agro Industry and Fisheries  
 Fisheries Training and Extension Centre  
 Royal Road, Pte aux Sables  
 Tél.: (+230) 234 6858  
 Télécopie: (+230) 234 6967  
 Courriel: fitec@mail.gv.mu

#### **SEYCHELLES**

Payet Ray  
 Ship Inspector  
 Marine Safety Administration  
 PO Box 47, Victoria, Mahé  
 Tél.: (+248) 723102/224866  
 Télécopie: (+248) 224829  
 Courriel: ray690@hotmail.com or surveys@msa.sc

Talma Jude Martin  
 Seychelles Fishing Authority  
 PO Box 449, Victoria  
 Mahé  
 Tél.: (+248) 670341  
 Télécopie: (+248) 225957  
 Courriel: Jtalima@sfa.sc

#### **TANZANIE (RÉPUBLIQUE-UNIE DE)**

Mndeme Yason  
 Principal Fisheries Officer  
 Fisheries Division  
 PO Box 2462  
 Dar-Es-Salaam  
 Tél.: (+255) 22 2122930  
 Télécopie: (+255) 22 2110352  
 Courriel: mndemem@yahoo.com

Haji Shomari Haji  
 Head of Patrol  
 Fisheries Division  
 PO Box 774, Zanzibar  
 Tél.: (+255) 777 487413  
 Courriel: wwfmennai@zitec.org

#### **YÉMEN**

Rajaa Jamal Ahmed  
 Training Manager /GIS Consultant  
 Ministry of Fish Wealth  
 PO Box 19179, Sanaa  
 Tél.: (+967) 268 584  
 Télécopie: (+967) 268588  
 Courriel: Jamal-rajaa@yahoo.com

Aldulaei Abdul Salam Hussein  
 Employee in the Presidential Office  
 Ministry of Fish Wealth  
 PO Box 19179, Sanaa  
 Tél.: (+967) 268 584  
 Télécopie: (+967) 268588  
 Courriel: aldulaei68@yahoo.com

#### **INTERNATIONAL COLLECTIVE IN SUPPORT OF FISHWORKERS**

Sebastian Mathew  
 Programme Adviser, ICSF  
 27 College Road  
 Chennai 600 006, India  
 Tél.: (+91) 44 28275303  
 Télécopie: (+91) 44 282 54454  
 Courriel: icsf@icsf.net

#### **SSPA SUÈDE AB/ASDI SUÈDE**

Sandkvist Jim  
 Vice President  
 SSPA/ASDI Suède  
 PO Box 24001, 40022  
 Gothenburg, Suède  
 Tél.: (+46) 31 7729028  
 Télécopie: (+46) 31 7729124  
 Courriel: jim.sandkvist@SSPA.se

#### **ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE (FAO)**

Harris Aubrey  
 Fonctionnaire principal des pêches  
 Bureau sous-régional pour l'Afrique australe  
 PO Box 3730  
 Harare, Zimbabwe  
 Tél.: (+263) 4 253655, 253657  
 Télécopie: (+263) 4 700724, 70349  
 Courriel: aubrey.harris@fao.org

Bage Hans  
 Spécialiste des industries de la pêche (pêche artisanale)  
 Viale delle Terme de Caracalla  
 00153 Rome, Italie  
 Tél.: (+39) 06 57054218  
 Télécopie: (+39) 06 57055188  
 Courriel: Hans.Bage@fao.org

Turner Jeremy  
 Chef  
 Service de la technologie de la pêche  
 Viale delle Terme de Caracalla  
 00153 Rome, Italie  
 Tél.: (+39) 06 57054218  
 Télécopie: (+39) 06 57055188  
 Courriel: Jeremy.Turner@fao.org

Baldeo Roland  
 Technologist  
 Fisheries Division  
 St. George's  
 Granada WI  
 Tél.: (+1) 473 440 6613  
 Télécopie: (+1) 473 416 5643  
 Courriel: Rolandbaldes@hotmail.com

Nageon de Lestang Joël  
 Consultant de la FAO  
 Ministry of Environment Resources  
 PO Box 165, Union Vale  
 Mahé  
 Seychelles  
 Tél.: (+248) 611471  
 Télécopie: (+248) 51369  
 Courriel: jnageon@env.gov.sc ou jnageon@  
 yahoo.com

### **SECRETARIAT**

Ms Chagonda Grace  
 Programme Assistant  
 Bureau sous-régional pour l'Afrique australe  
 PO Box 3730  
 Harare, Zimbabwe  
 Tél.: (+263) 4 253655, 253657  
 Télécopie: (+263) 4 700724, 703497  
 Courriel: grace.chagonda@fao.org

Raemdonck Luc Pierre  
 Traducteur  
 5 rue du Collège  
 97442 Saint-Philippe, Réunion, France  
 Tél.: (+262) 262 37 16 98  
 Courriel: luc.raemdonck@wanadoo.fr

Sakina Sakane  
 Stagiaire  
 BP 41, Moroni  
 Comores  
 Tél.: (+269) 73 56 30  
 Télécopie: +(269) 75 00 13

Amina Ahmed Soilihi  
 Secrétaire  
 BP 41, Moroni  
 Comores  
 Tél.: (+269) 73 56 30  
 Télécopie: (+269) 75 00 13  
 Courriel: soilihi\_amina@yahoo.fr

Djaffar Ali Ismail  
 Chauffeur de la FAO  
 Mitsoudje Hombou  
 Comores  
 Tél.: (+269) 33 6575

# Annexe 4

## Étude sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien

*Présenté par Joël Nageon de Lestang, Consultant*

### OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Les principaux objectifs de cette étude étaient:

- d'aider à élaborer des stratégies régionales afin d'améliorer la sécurité en mer;
- de faire prendre conscience aux responsables politiques et aux administrations de la région de l'ampleur du problème;
- d'identifier les contraintes qui ont freiné les efforts visant à améliorer la sécurité en mer.

### DOMAINES D'APPLICATION

Les pays examinés dans la présente étude sont: les Seychelles, Madagascar, les Comores et le Kenya. Six thèmes majeurs sont abordés, à savoir:

- la relation entre la gestion des pêches et la sécurité en mer;
- les programmes relatifs à la sécurité;
- l'enregistrement des données;
- la législation des pêches;
- la construction et la conception des bateaux;
- les autres questions concernant la sécurité.

### RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

#### La gestion des pêches et la sécurité en mer

La sécurité en mer fait rarement partie des objectifs de gestion des pêches dans les pays étudiés, ceci pour les raisons suivantes:

- les principaux objectifs de la gestion des pêches ne sont pas considérés comme prioritaires dans les quatre pays concernés. Ainsi le concept de prendre des dispositions pour sauver les vies en mer n'est généralement pas inclus dans les plans de gestion des pêches (sauf aux Seychelles);
- la définition de la gestion des pêches est limitée à la survie des ressources halieutiques (quotas, licences, permis, etc.);
- la pression qu'exercent les pêcheurs sur les ressources halieutiques se fait de plus en plus forte et pour cette raison on portera plus d'attention, à l'avenir, à la gestion des pêches qu'à leur développement.

#### Programmes relatifs à la sécurité en mer

##### *Réussites*

Les programmes de sécurité proposés qui ont pu être menés à bien dans le secteur des pêches sont les suivants:

- passage progressif de la construction de bateaux en bois à la construction de bateaux en fibre de verre, qui sont plus robustes et en meilleur état de navigabilité;
- accroissement de la disponibilité de l'équipement de sécurité de base, parfois à des prix subventionnés (principalement financés par des bailleurs de fonds);
- immatriculation de tous les bateaux de pêche, un concept de plus en plus largement accepté, même parmi les pêcheurs;

- mise à jour et révision des règlements relatifs à la sécurité des petits bateaux de pêche, même si la loi proposée n'est pas toujours appliquée;
- tentatives pour installer ou moderniser l'équipement de sécurité lors de la construction et/ou de la modernisation des bateaux de pêche (feux de navigation, réservoirs de flottabilité, compas, bouées de sauvetage, réflecteurs radar, etc.);
- modernisation des systèmes de communication et de détection (émetteurs-récepteurs SSN, GPS, radios, radiobalises de localisation de sinistre, etc.).

### *Motifs d'échecs*

Les programmes de sécurité n'ont pas toujours donné de bons résultats, ceci pour plusieurs raisons:

- l'équipement de sécurité est distribué gratuitement aux pêcheurs sans plan d'acquisition personnelle ou de remplacement à long terme. Un équipement électronique perfectionné est mis à leur disposition sans avoir prévu une formation adéquate;
- dans les quatre pays concernés (mais en particulier dans les deux plus grands, Madagascar et Kenya), on constate l'absence de sensibilisation périodique au problème de la sécurité en mer, qui est par conséquent négligé;
- les règlements relatifs à la sécurité ne font pas l'objet d'une mise en application et d'un suivi adéquats;
- les gouvernements ne disposent pas de bateaux de recherche et de sauvetage appropriés ni de personnel qualifié pour organiser des opérations de recherche et sauvetage crédibles;
- les programmes de formation appropriés pour les pêcheurs (les écoles de formation maritime n'ont pas donné les résultats espérés dans la plupart des pays concernés) font défaut;
- les programmes de sécurité en mer relèvent de la responsabilité d'un trop grand nombre d'institutions publiques et leur mise en œuvre n'est pas supervisée par un organisme unique.

### **Enregistrement des données**

Jusqu'en 2005, aucun des quatre pays ne disposait d'une agence spécifiquement responsable de la tenue des statistiques relatives à tous les accidents en mer. Depuis l'année dernière, un organisme spécialisé a été créé à cet effet aux Seychelles, à Madagascar et au Kenya. Il semble néanmoins que cette fonction ne soit effective qu'aux Seychelles et peut-être à Madagascar, l'administration kenyane n'étant pas encore prête à l'assumer complètement. Quant aux Comores, bien que les différents services concernés soient tout à fait conscients des problèmes de sécurité en mer et que ce soit le pays qui enregistre le taux d'accidents le plus élevé, personne ne semble prêt à changer la situation.

### **Législation des pêches**

Seules les autorités seychelloises ont pris la question au sérieux. Un règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche a été élaboré et devrait être adopté avant la fin de l'année. Madagascar s'apprête à faire de même mais faute de volonté politique il faudra un certain temps pour que la législation soit adoptée.

Aux Comores, une loi est attendue depuis le début des années 80 mais rien de concret n'a été adopté et l'adoption d'une réglementation dans un avenir proche semble peu probable à moins que le nouveau gouvernement ne fasse un effort particulier en ce sens.

Au Kenya, le nouveau projet de loi sur la pêche fait l'objet de nombreux débats mais il semble qu'il n'ait pas été prévu d'y inclure des dispositions spéciales sur la sécurité en mer. Le problème vient surtout du fait que la pêche maritime au Kenya ne représente que 5 pour cent du total des débarquements et n'est pas considérée comme prioritaire par les autorités compétentes.



TABLEAU A4.1

**Types de bateaux, causes d'accidents et principales contraintes**

Pays	Techniques de pêche	Types de bateaux/LHT (mètres)	Nombre de bateaux/Matériaux de construction	Causes d'accidents	Principales contraintes/gageures
Seychelles	Lignes à main	Bateaux non pontés,	280, PRV	Mauvais temps	Disponibilité et coût des équipements de sécurité
	Casiers	5-7	91, Bois, PRV	Panne de moteur	Aucune norme de sécurité
	Palangres	Baleinières, 6-12	30, PRV	Mauvais état de navigation	Aucune réglementation pour les bateaux artisanaux
	Filets	Semi- pontés, 6-9	25, PRV	Manque d'équipements de sécurité	Aucune inspection des bateaux
	Plongée	Pontés, 9-10	16, Bois/PRV		7, PRV
		Goélettes, 10-15			Pas de recensement ni d'analyse des données
Madagascar	Lignes à main	Pirogues traditionnelles	22 000, bois	Brusques changements des conditions météorologiques	Manque de formation
	Filets (filets maillants/ chalutages)	non motorisées/3-4	500, PRV, bois	Aucun équipement de sécurité	Pas de recherches et de sauvetages
	Plongée	Bateaux artisanaux			Collisions
		motorisés <40 HP-		Manque de feux de signalisation	Villages de pêcheurs enclavés (pas de communication)
				Côte orientale inhospitalière	Bateaux de pêche non motorisés
				Bateaux non motorisés	Amélioration des prévisions météorologiques
			Pas de recherches et de sauvetages en mer	Amélioration des recensements	
			Pas de prévisions météorologiques		
Comores	Pêche à la traîne	Bateaux non motorisés, 4-7	3 500, bois, PRV	Panne mécanique	Meilleure formation dans les domaines de la réparation, la navigation et la sécurité en mer
	Pêche à la ligne	Bateaux motorisés non pontés	1 500, PRV	Manque d'équipements de sécurité	Immatriculation des bateaux /collecte des données.
	Casiers			Bateaux non motorisés	Amélioration en matière de recherches et de sauvetages
				Manque de formation pour la réparation des moteurs	Effort de sensibilisation concernant la sécurité en mer
			Manque de recherches et de sauvetages		
Kenya	Pêche à la ligne	Bateaux non motorisés, 3-5	2 233, bois	Conditions météorologiques imprévisibles	Disponibilité et coût des équipements de sécurité
	Casiers/Nasses	Bateaux motorisés non pontés, 5-10	135, bois, PRV	Construction des bateaux instable et inadéquate	Manque de facilités de crédit
	Filets maillants			Bateaux non motorisés	Pas de recherches et de sauvetages en mer
				Mauvaise illumination (collisions)	Immatriculation des bateaux/ Améliorations des données
				Bateaux surchargés	

**Construction et conception des bateaux**

Dans les quatre pays, des efforts considérables ont été faits pour améliorer la conception et la construction des bateaux, avec une tendance générale à l'abandon progressif du bois au profit de la fibre de verre (tableau A4.1). On ignore si cette évolution répond à un objectif d'amélioration de la sécurité en mer ou si elle vise simplement à améliorer la navigabilité pour permettre une pêche plus au large. Quoiqu'il en soit, les avantages de la fibre de verre sur le plan de la sécurité sont indéniables.

### **Autres questions concernant la sécurité**

Il faut améliorer la disponibilité des équipements de communication et de navigation, des pièces de rechange et des programmes de formation pour les artisans-pêcheurs. À cet effet, l'État devrait mener un effort concerté pour subventionner ou éliminer les droits d'importation sur ce type d'équipements afin de les rendre plus accessibles aux artisans-pêcheurs.

Le besoin d'organiser un plus grand nombre de campagnes publicitaires/de sensibilisation destinées au public pour l'encourager et lui faire prendre conscience de la nécessité de concevoir des programmes pour la sécurité en mer à long terme se fait de plus en plus pressant.

### **ACCIDENTS**

Les accidents en mer sont principalement causés par:

- de brusques changements des conditions météorologiques avec des vents et des courants forts pendant certaines périodes de l'année (mousson du sud-est). Les bateaux non motorisés sont particulièrement vulnérables à cette période;
- des pannes de moteur dues principalement à un manque d'entretien, au manque de pièces détachées et de formation (problèmes de batteries ou du système électrique);
- des collisions en mer entre les bateaux pratiquant la pêche artisanale et ceux pratiquant la pêche industrielle. Les thoniers senneurs à senne coulissante/chalutiers crevettiers exploitent les mêmes fonds marins que les bateaux pratiquant la pêche artisanale. Les petits bateaux souvent ne font pas usage de lumière pour signaler leur présence lorsqu'ils pêchent de nuit;
- pas de compartiment de flottabilité (les bateaux coulent rapidement);
- les bateaux ne sont pas sujets à un contrôle annuel (pour des raisons d'assurance).

L'incapacité de faire face aux accidents en mer est due aux facteurs suivants:

- insuffisance/prix élevés des équipements de communication (radio, téléphone mobile, radiobalises de localisation de sinistre, etc.);
- carence d'équipements de navigation (compas, GPS);
- carence d'équipements de sécurité en mer (fusées de détresse, gilets de sauvetage, bouées de sauvetage);
- manque d'organisation pour les opérations de recherche et de sauvetage (les pêcheurs ne signalent pas leur exacte position en mer et les opérations de sauvetage démarrent souvent trop tard);
- équipage insuffisamment formé pour faire face aux situations d'urgence.

La situation actuelle de sécurité en mer peut être améliorée par:

- des programmes d'éducation et de formation;
- une meilleure prise de conscience du problème de la part du public;
- le recensement et l'enregistrement des bateaux de pêche et des pêcheurs;
- l'amélioration de la législation relative à la sécurité en mer (pour les petits navires);
- une plus grande disponibilité de pièces détachées et d'équipements de sécurité en mer.

### **PROBLÈMES SPÉCIFIQUES DES PAYS**

Les petites îles insulaires (Seychelles, Comores) souffrent des problèmes spécifiques suivants:

- les pêcheurs doivent aller pêcher de plus en plus loin et faire de plus longues marées à cause de l'épuisement des stocks côtiers;
- dans le cas des Seychelles les pêcheurs doivent pêcher jusqu'au tombant du plateau (150 km);
- dans le cas des Comores les pêcheurs pêchent jusqu'à la limite des eaux territoriales du Mozambique (80-100 km);
- ces deux pays ont à faire face aux problèmes spécifiques suivants:
  - accroissement de la population concentrée dans la zone côtière;
  - manque de prévisions météorologiques fiables;

- ils sont plus exposés à des désastres naturels comme les cyclones, tsunamis, inondations, etc.

Les pays côtiers avec un littoral très étendu, tels que Madagascar et le Kenya, sont confrontés aux problèmes spécifiques suivants:

- les systèmes de communication sont plus compliqués du fait que la population est plus dispersée et loin des centres urbains;
- les infrastructures côtières (ports, engins de pêche, équipements de sécurité, débouchés commerciaux) et emplacements couverts font cruellement défaut;
- les petits pêcheurs sont plus dépendant des bateaux non motorisés (voiles/pagaies). À Madagascar 99,4 pour cent et au Kenya 94 pour cent des bateaux de pêche ne sont pas motorisés;
- difficultés au niveau de l'application de la loi, de l'enregistrement des bateaux, des opérations de recherche et de sauvetage en mer et de la collecte de données;
- en général les pêcheurs ont un accès limité aux facilités de crédit.

### **AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ EN MER**

Les mesures suivantes permettraient d'améliorer la sécurité en mer avec des moyens limités:

- production locale d'équipements de sécurité (radeaux de sauvetage, lumières, ancres, cordes de mouillage, etc.);
- utilisation d'équipement de base (radios à ondes courtes et téléphones portables);
- ne pas prendre de risques injustifiés (distance du port de base et durée des marées);
- les pêcheurs doivent respecter les règlements de sécurité et s'informer des prévisions météorologiques;
- il est important que les pêcheurs connaissent les limitations de leurs bateaux de pêche.



# Annexe 5

## Autres études

### **PROGRAMME GLOBAL DE LA FAO SUR LA SÉCURITÉ EN MER POUR LES PETITS BATEAUX PRATIQUANT LA PÊCHE ARTISANALE DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

*Hans Bage, Fonctionnaire du Service de l'industrie de la pêche (pêche artisanale), FAO, Rome, Italie*

Le programme cible les groupes de personnes suivants:

- les gestionnaires et les responsables des politiques des pêches dans les pays en développement et dans les organismes de pêche régionaux;
- les représentants de l'industrie, les organisations de pêcheurs, les autres parties prenantes et les ONG intéressées;
- les artisans-pêcheurs et leurs familles.

#### **OBJECTIFS DU PROGRAMME**

Les objectifs à long terme sont d'améliorer le niveau de vie des populations en particulier celui des communautés pratiquant la pêche artisanale.

L'objectif à court terme est de réduire le nombre d'accidents en mer et les effets de tels accidents.

La 1<sup>ère</sup> phase du programme aura pour tâche:

- d'analyser les informations disponibles sur les causes d'accidents en mer;
- d'effectuer des études de terrain;
- d'organiser un atelier pour discuter les résultats obtenus et planifier la prochaine étape.

À ce jour, l'analyse des informations disponibles a été entreprise dans les trois régions principales, c'est-à-dire:

- l'Afrique de l'Ouest;
- les îles des Caraïbes;
- le Pacifique Sud (Étude de 1991).

Le programme de l'Afrique de l'Ouest couvrira les pays suivants: les îles du Cap-Vert (État insulaire), la Gambie, la Guinée, la Guinée-Bissau (un archipel), la Mauritanie, le Sénégal et la Sierra Leone (littoral libre).

Les principales causes d'accidents pour les petits bateaux pratiquant la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest varient selon les différents types de littoral. Dans les îles du Cap-Vert, le chavirage, les échouages et les incendies à bord étaient les principales causes d'accidents, tandis que les problèmes mécaniques (44%) suivis par la brume et les vagues étaient les principaux facteurs contribuant. Dans l'archipel de la Guinée-Bissau, les incendies à terre suivis des incendies à bord et les blessures étaient les causes principales d'accidents, tandis que le vent et les vagues étaient les facteurs contribuant. Finalement, dans les cinq pays (Gambie, Guinée, Mauritanie, Sénégal et Sierra Leone) avec un littoral libre, les principales causes d'accidents étaient les conflits avec les navires pratiquant la pêche industrielle (collisions, filets de pêche entraînés et empêtrés) tandis que le chavirage causé par les vagues était le facteur contribuant.

Dans les îles des Caraïbes, les principales causes d'accidents en mer sont:

- un fléchissement des normes d'entretien, des techniques de construction et des compétences en la matière;

- les petits bateaux de pêche s'aventurant trop au large;
- le manque de conformité avec les exigences des équipements de sécurité;
- des défauts dans la conception, la construction et les équipements de sécurité des nouveaux bateaux;
- les pêcheurs qui n'informent pas les autorités de la zone de pêche où ils opèrent;
- les bateaux ne répondant pas aux normes requises mais qui malgré tout sont autorisés à sortir en mer;
- le manque de formation en matière de sécurité en mer et de communications.

Dans le Pacifique Sud, une étude comprenant une analyse des causes d'accidents a été effectuée en 1991. Parmi les principaux problèmes on note:

- le manque d'entretien des moteurs hors-bord;
- le mauvais temps, avec d'abondantes précipitations qui inondent les bateaux et empêchent la bonne visibilité des petites îles;
- certains bateaux pêchent sur les hauts-fonds et la campagne de pêche dure de 5 à 6 jours;
- une sous estimation par le pêcheur, résultant en un manque de carburant et l'obligeant à changer ses plans sans préavis et à pêcher autour des DCP qui sont situés trop loin au large;
- les ancres qui draguent et font dériver les bateaux sur les récifs;
- les bateaux de pêche qui sont submergés.

D'autres études de terrain ont été conduites dans le Pacifique Sud en 2003, en Afrique de l'Ouest en 2006, comme décrit ci-dessus, et en Amérique latine en décembre 2006.

Les recommandations de l'étude de terrain effectuée en 2003 dans le Pacifique Sud suggèrent:

- de renforcer la sensibilisation des gestionnaires de la pêche sur l'importance d'inclure la sécurité en mer dans les plans d'aménagement pour la pêche;
- d'accorder plus d'attention à la sécurité des bateaux pratiquant la pêche artisanale;
- d'améliorer le système d'enregistrement et d'analyse des accidents en mer et d'utiliser les résultats;
- d'insister sur les programmes de sensibilisation;
- d'organiser un atelier régional sur la sécurité en mer.

Les ateliers suivants sur la sécurité en mer, dans le but de regrouper les résultats des études et de planifier les mesures à prendre, ont été et/ou vont être organisés:

- au Pacifique Sud, une consultation d'experts (février 2003);
- aux Comores, un atelier (décembre, 2006); et
- en Amérique latine, un atelier (2007).

La phase de formulation du programme comprend:

- l'élaboration de propositions de projets;
- des accords sur les activités de terrain;
- l'évaluation des besoins en matière de directives, de normes, d'ateliers, etc.

La phase de mise en œuvre du programme comprendra:

- la mise en œuvre du projet au niveau national/régional;
- la production de directives et de normes, etc.

Les résultats attendus seront des interventions spécifiques destinées à améliorer la sécurité en mer des opérateurs pratiquant la pêche artisanale.

## INITIATIVES ENTREPRISES POUR ASSURER LA SÉCURITÉ EN MER DANS L'ÎLE DE LA GRENADÉ

*Roland Baldeo, Technologiste, Département des pêches, la Grenade*

### Contexte général

L'île de la Grenade fait partie de l'archipel des Caraïbes et se trouve approximativement à 61° 40' O et 12° 40' N, (ou approximativement à 90 milles marins [environ 170 km] au nord de Trinidad et Tobago et juste au sud de Saint-Vincent-et-les Grenadines). La Grenade est d'origine volcanique et sa topographie est montagneuse – elle est caractérisée par une chaîne de montagnes au centre, suivant grosso modo la direction nord-sud.

La Grenade a une superficie terrestre de 340 km<sup>2</sup>, un littoral long de 121 kilomètres et une zone économique exclusive (ZEE) de 7 700 km<sup>2</sup>. Sa population compte 103 000 habitants.

### Activités de pêche

La principale technique de pêche est la palangre de surface pour les grands pélagiques, tels que le thon, les poissons épées et la dorade coryphène.

Le tableau A5.1 énumère les caractéristiques des bateaux de pêche et leur rayon d'action.

TABLEAU A5.1  
Caractéristiques des bateaux de pêche et plage de fonctionnement

Palangriers	Moteurs	Nombres	Construction	Rayon d'action (milles marins)
4-7 mètres	25-40 MHB	210	Bois	5-15
5-10 mètres	60-85 MHB	175	Bois	10-50
7-9 mètres	40-75 MHB	210	Fibre de verre	10-50
11-16 mètres	130-300MIB	75	Fibre de verre	20-1 000

Note: 1 mille marin = 1,852 km.

### Accidents en mer

Le tableau A5.2 énumère les principales causes d'accidents en mer survenus au cours des 25 dernières années.

TABLEAU A5.2  
Causes d'accidents en mer survenus au cours des 25 dernières années

Causes d'accidents	Pourcentage	Décès
Panne de moteur	34	5
Manque de carburant	12	4
Batteries déchargées	12	3
Désorientation	5	4
Collisions	8	8
Mer agitée	15	15
Inconnus	14	11

### Système de communication maritime pour la pêche

L'établissement du système de communication maritime est sans aucun doute l'accomplissement le plus important de la Division des pêches à la Grenade au cours des 20 dernières années.

En 1995, le Département des pêches de la Grenade a acheté et mis en place trois (3) tours de relais VHF qui ont été installées sur les sommets des plus hautes montagnes de l'île. Ce système de relais terre-mer a permis une communication radio bidirectionnelle entre les bateaux de pêche situés à 100 milles marins (185 km) de la côte et des radiobalises sur terre. Grâce à ce réseau, les pêcheurs

sachant qu'en cas d'accident ils pourraient communiquer avec les gardes-côtes, ont pu s'aventurer et exploiter des zones de pêche plus au large. En 2004, un cyclone a détruit presque tout le réseau de communication maritime mais avec l'assistance financière de la FAO de nouveaux équipements ont été achetés et ont été mis en place. En février 2007, le réseau de communication maritime sera de nouveau fonctionnel et, en plus, une station à terre sera établie pour le suivi de la pêche.

Les principales fonctions de cette station sont:

- de fournir un service d'écoute 24 heures sur 24 à tous les bateaux en détresse;
- d'émettre les prévisions météorologiques maritimes afin de tenir les bateaux informés;
- de servir comme réseau de communication entre les bateaux de pêche locaux et la Division des pêches;
- de diffuser les annonces spéciales et les bulletins de la Division des pêches, concernant les saisons de fermeture de la pêche, et autres questions d'intérêt, à tous les bateaux de pêche;
- de faciliter la transmission de toute communication entre un bateau en détresse et les gardes-côtes afin de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage;
- de faciliter la communication à distance entre les bateaux en mer et les propriétaires à terre par le réseau téléphonique VHF/SSB;
- de marquer manuellement les positions GPS des bateaux de pêche sur un tableau magnétique de 2 m x 2 m et de mettre leurs positions à jour toutes les six heures;
- de servir de base au centre de fonctionnement pour le réseau SSN qui va bientôt être inauguré à la Grenade.

Cette nouvelle station de communication maritime, qui sera basée sur terre, va non seulement bénéficier aux bateaux de pêche mais aussi à tous les autres bateaux qui naviguent en dehors des eaux de la Grenade.

Les équipements qui ont été installés comprennent le matériel suivant:

- Radio digitale VHF sélectrice d'appel (DSC) (1);
- Radio marine VHF (1);
- Radio marine SSB DSC (1);
- Radio amateur HF (1);
- Radio guidage automatique (2);
- Système mondial de localisation (GPS) (2);
- Téléphone de communication VHF (1);
- Téléphone de communication HF/SSB (1);
- Amplificateur linéaire VHF de 500 watts (1);
- Amplificateur linéaire HF de 100 watts (1);
- Radio UHF (2);
- Alimentation électrique 50 ampères (2);
- Répétiteur de signal canal 16 (1);
- Répétiteur de signal canal 14 (1);
- Tour de rediffusion de 100 pieds (30,5 m) (2);
- Répétiteurs de signal VHF (5).

Les équipements énumérés ci-dessus permettront à la station de communiquer avec les bateaux jusqu'à une distance de 100 milles marins de la Grenade et de diffuser des messages qui pourront être captés jusqu'à 150 milles marins de la Grenade.

Les cinq répétiteurs de signaux permettront une communication bidirectionnelle avec un navire situé à 100 milles marins de la côte. La station sera opérationnelle 24 heures sur 24 et sera dirigée par quatre opérateurs qui travailleront à temps complet.



### **Démonstrations de sécurité en mer**

La Division des pêches est responsable de l'instauration d'un programme de prise de conscience afin d'éduquer les pêcheurs et de sauver les vies en mer. Une campagne médiatique nationale ciblant le grand public ainsi que les pêcheurs directement a contribué à atteindre cet objectif.

Tous les trois ans une campagne de sécurité en mer d'une durée d'un mois est organisée par la Division des pêches pour créer et promouvoir la prise de conscience sur la sécurité en mer. Une exhibition/démonstration publique est organisée chaque soir dans tous les villages du pays.

Cette exhibition/démonstration publique se déroule comme suit:

- les différents types d'équipement de sécurité sont exposés sur une table située dans la rue principale du village;
- dans la soirée précédente, des annonces sont diffusées par un haut-parleur fixé sur un véhicule, invitant les villageois à participer à l'évènement à l'endroit désigné;
- un animateur est engagé pour jouer de la musique populaire pendant l'exhibition;
- le représentant local du Parlement, le ministre de la pêche et les autres personnalités importantes de la ville sont invitées à mettre l'accent sur l'importance du message à passer;
- des banderoles et des posters sont exhibés partout dans le village pour promouvoir la sécurité en mer;
- des tracts énumérant les équipements de sécurité pour les bateaux de pêche sont distribués;
- les écoliers du village sont invités à contempler et certifier les événements et;
- un pêcheur qui a déjà été en situation de détresse est invité à participer et à témoigner de son expérience;
- un responsable des pêches explique l'utilisation de chaque article de sécurité au cours de l'exposition (de 14 heures à 20 heures) avec une démonstration des différents types de fusées;
- des programmes de radio et de télévision ciblant les problèmes de sécurité sont diffusés.

### **Formation pour patrons pêcheurs**

Le Département des pêches a organisé un cours de «formation des capitaines» pour toutes les personnes responsables des bateaux de pêche. Le programme est dispensé dans toutes les régions d'une certaine importance où la pêche est la principale occupation et exige une semaine de formation en classe.

Les sujets couverts comprennent:

- la navigation;
- le matelotage;
- la sécurité en mer;
- les procédures de détresse;
- les procédures de fonctionnement de la radio;
- les règlements de navigation;
- les premiers secours;
- la lutte contre les incendies;
- la détection des pannes des moteurs diesel situés à l'intérieur de la coque;
- la détection des pannes des moteurs hors-bord;
- les lois et réglementations sur la pêche;
- les procédures de recherche et de sauvetage.

Suite au cours de formation des patrons pêcheurs, la Division des pêches a confirmé une diminution du nombre d'accidents en mer. À la fin du cours de formation, les participants qui sont jugés idoines reçoivent un permis de Patron de pêche Classe II.

### Réglementation sur la sécurité en mer

En vue de l'importance du suivi des mesures de sécurité en mer, en 1990, le Département des pêches a promulgué la loi sur la sécurité en mer, qui exigeait que les bateaux de pêche soient équipés de certains équipements de sécurité. Cependant, la mise en application de ces règlements n'est devenue effective qu'au cours de l'année 2000.

Ces règlements s'appliquent à tous les bateaux de pêche locaux qui opèrent à une distance d'un mille marin du rivage. Pour les bateaux de pêche ouverts, les équipements de sécurité obligatoires à bord comprennent:

- des écopés;
- un compas;
- deux gallons (9 litres) d'eau potable pour chaque membre d'équipage;
- cinq gallons (environ 23 litres) de carburant de réserve;
- une lampe de poche;
- un gilet de sauvetage pour chaque membre d'équipage;
- un capteur VHF portable ou fixe;
- des provisions alimentaires pour cinq jours;
- un miroir;
- des fusées de détresse (6);
- trois rames;
- les outils pour la réparation des moteurs;
- un SSN portable et une trousse de premiers secours.

En plus des équipements mentionnés ci-dessus, les bateaux d'une longueur supérieure à 25 pieds (7,5 m) avec cabines à bord doivent être équipés du matériel suivant:

- un émetteur-récepteur de marine VHF fixe, capable de transmettre sur toutes les fréquences internationales et doté d'un système d'appel numérique;
- deux extincteurs;
- deux pompes de cale;
- des feux de navigation;
- un radeau ou canot de sauvetage suffisamment grand pour embarquer tout le monde;
- des pièces détachées pour le moteur y compris des pompes, une courroie de ventilateur, des filtres à carburant et à huile et des fusibles;
- une ancre de mouillage avec cordage;
- un réflecteur radar;
- une batterie de secours.

Un manque de conformité à ces règlements pourrait conduire à l'imposition d'une amende et de pénalités pouvant aller jusqu'à 2 000 dollars EU. La police, les gardes-côtes et les officiers de pêche responsables sont tous autorisés à faire appliquer ces règlements.

### Programme d'inspection des bateaux de pêche

Une révision annuelle sera imposée à tous les bateaux auxquels, si jugés idoines, un permis de pêche et de navigation sera délivré. Les bateaux de pêche qui sont en conformité avec les exigences du programme d'inspection apposent un autocollant portant la mention «révisé» sur le côté du bateau. Les pêcheurs qui se sont soumis à cette formalité et ont reçu les approbations nécessaires peuvent bénéficier de concessions hors taxe pour l'importation de bateaux et d'engins de pêche, d'équipements de navigation et de communication ainsi que pour le carburant qu'ils achètent.

Les principaux obstacles au respect de la législation pour la sécurité en mer sont:

- les pêcheurs trouvent que les articles de sécurité sont trop coûteux;
- les équipements de sécurité ne sont pas toujours disponibles pour la pêche locale;

- les pêcheurs ne se sentent pas obligés de se conformer à la loi puisqu'il n'y a pas de sanctions pour ceux qui ne la respectent pas.

### **Conclusions**

Dans l'ensemble, l'adhérence aux règlements de sécurité a été un succès. Ceci peut être attribué aux facteurs suivants:

- la publicité à la radio et à la télévision a sensibilisé les pêcheurs et le public sur les problèmes de sécurité en mer;
- la famille et les amis des pêcheurs font pression sur eux pour que leurs bateaux soient équipés de matériel de sécurité;
- les programmes de formation sur la sécurité en mer organisés par le Département des pêches;
- les équipements de sécurité sont périodiquement disponibles dans trois points de vente sur l'île à des prix abordables;
- un autocollant très visible portant la mention 'révisé' est fixé sur la coque du bateau qui a passé l'inspection. Les capitaines de bateaux n'exhibant pas cet autocollant ont tendance à se sentir inférieurs;
- la décision de ne pas accorder les bénéfices aux pêcheurs non possesseurs du certificat d'inspection les contraint à respecter les règlements de sécurité afin de ne pas encourir de telles sanctions.

Depuis l'introduction des règlements sur la sécurité en mer il y a cinq ans, la Grenade a constaté une nette diminution du nombre d'accidents en mer impliquant les bateaux de pêche. Ceci est principalement dû au fait qu'ils possèdent de meilleurs équipements de sécurité et que les pêcheurs sont plus compétents en matière de navigation et de techniques de maniement des bateaux.

### **LA SÉCURITÉ DES PETITS BATEAUX PRATIQUANT LA PÊCHE ARTISANALE COMME UNE PARTIE INTÉGRANTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

*Jim Sandkvist, Représentant, SSPA/ASDI Suède*

La sécurité des petits bateaux de pêche est une partie intégrante du développement durable de la zone côtière. Il résulte qu'environ 24 000 décès annuels sont imputables à des accidents impliquant des petits bateaux de pêche et ont un impact sérieux sur la famille et la communauté locale. Les accidents en mer pour les petits bateaux de pêche surviennent la plupart du temps pour les raisons suivantes:

- les pêcheurs s'aventurent trop loin de la côte;
- le carburant fait défaut;
- les moteurs tombent en panne;
- les bateaux ne sont pas entretenus comme il le faudrait;
- les équipements de sécurité ne sont pas connus des pêcheurs;
- les équipements de sécurité ne sont pas disponibles;
- les conditions météorologiques sont très défavorables;
- les accidents en mer ne sont pas déclarés.

Une vaste et compréhensive approche pour améliorer la sécurité en mer est souhaitée. L'amélioration de la sécurité dépend de la législation et des régulations telles que les prochaines réglementations de la FAO sur la stabilité des bateaux. Les exigences minimales pour les petits bateaux de pêche artisanale de longueur inférieure à 10 mètres sont:

- ne doivent pas couler à pic même si surchargés ou complètement submergés;
- doivent être équipés de matériel de sécurité adapté au type de climat;
- doivent être équipés du matériel de navigation essentiel;

- doivent posséder les équipements de communication de base;
- les pêcheurs doivent avoir reçu une formation élémentaire de sécurité en mer.

Cependant, les capacités de mise en application et d'inspection doivent être envisagées avant la mise en œuvre. Certains aspects de la gestion des pêches et de la qualité du poisson contribuent à améliorer la sécurité. L'industrie de pêche artisanale joue un rôle important dans le développement de l'économie locale et nationale et dans beaucoup de parties du monde, cette industrie est la seule source de revenus pour la famille. Afin d'améliorer la sécurité en mer et d'encourager le pêcheur à adopter les méthodes de sécurité, à investir dans les équipements, etc., les pêcheurs doivent exercer un contrôle sur la ressource, y compris la possession, la possibilité de remboursement, etc. Dans le développement durable des zones côtières, les questions liées aux spécificités de chaque sexe doivent être prises en compte car:

- les femmes pêchent aussi et doivent être comptées parmi les pêcheurs;
- les femmes jouent le rôle d'acteurs politiques et peuvent contribuer dans l'organisation de la sécurité en mer;
- il est nécessaire d'avoir une approche compréhensive car la sécurité en mer est liée à des problèmes sociaux et économiques.

La conception traditionnelle a été développée et peaufinée tout en tenant compte de l'objectif original, cependant, de nos jours cette conception est très tendue étant donné l'introduction de nouveaux matériaux, moteurs, et d'autres exigences. La construction traditionnelle des bateaux était basée sur les facteurs suivants:

- l'expérience traditionnelle;
- un lien très rapproché entre l'utilisateur et le constructeur;
- un débouché facile sur les marchés locaux;
- une dextérité inhérente/transmise d'homme en homme et un entretien sur place.

Cette approche simple et traditionnelle de la construction de bateaux évolue rapidement comme il a été démontré dans les études de terrain en République-Unie de Tanzanie et en Inde.

Selon des études de terrain portant sur la conception et la construction des petits bateaux menées en Inde et en République-Unie de Tanzanie les critères suivants ont été recommandés:

- en ce qui concerne la stabilité du bateau, il est important de prendre en compte le centre de gravité, la poutre centrale et de limiter les surfaces libres du navire;
- le bateau doit être conçu avec des matériaux/dispositifs de flottaison appropriés, afin d'améliorer la flottabilité;
- le bateau doit être soumis à une procédure simple – la formation et les essais/prises de conscience;
- une connaissance de base des nouveaux matériaux de construction telle que la fibre de verre est nécessaire, c'est-à-dire ses propriétés et les normes d'entretien.

À Chennai (Inde) les études de terrain sur la sécurité des petits bateaux de pêche ont indiqué que les facteurs suivants doivent être pris en considération afin d'optimiser la conception des coques des bateaux:

- une bonne capacité de chargement;
- des plates-formes de travail effectives;
- les bateaux doivent être rapides et avoir une bonne tenue de mer;
- les bateaux doivent pouvoir être facilement remorqués sur la plage;
- il est important que le prix du bateau soit abordable pour les pêcheurs locaux et soit compatible avec l'économie locale.

Après le tsunami qui a causé des pertes de vies humaines et des dégâts matériels considérables, les donateurs de fonds ont financé la reconstruction et la modernisation de la flotte côtière en Inde.

Initialement, il y a eu un effort massif de reconstruction mais en raison du manque de contrôle de la qualité, les navires construits avant le tsunami ont été mieux construits que les navires de l'après tsunami et les nouveaux navires représentent un risque pour la sécurité. Par exemple, bien que certains bateaux aient été fabriqués avec une double coque, cette technique exige la parfaite étanchéité de la construction, un traitement de la fibre de verre par des experts et un meilleur entretien.

Ainsi certaines leçons peuvent être tirées de ces deux études de terrain en République-Unie de Tanzanie et en Inde. L'introduction de nouveaux matériaux, comme la fibre de verre, a considérablement augmenté les possibilités d'améliorer la taille et la capacité des bateaux. Toutefois, les matériaux de dernière génération ont également placé de nouvelles exigences sur les aspects de sécurité en termes de conception, flottabilité et programmes d'entretien des bateaux plus poussés.

L'efficacité et la conception des services de prévisions météorologiques en tant que détection précoce sont importantes mais communiquer aux pêcheurs, sur la plage, les informations adéquates et les avertir à temps ne dépend pas seulement des informations diffusées. Les questions organisationnelles jouent un rôle primordial et l'heureux aboutissement d'une détection précoce dépend des facteurs suivants:

- de bons indicateurs, des prévisions exactes et une vigilance soutenue;
- un bon réseau de communication;
- une plus grande prise de conscience;
- une technologie appropriée.

Toutes les parties sont des maillons de la chaîne de l'information, depuis le service national météorologique à travers la municipalité et la radio locale jusqu'aux pêcheurs locaux et leurs familles, le réseau doit être relié et fonctionnel. L'information doit être appropriée et utile. Les prévisions du temps et les avertissements précoces dépendent du développement des phénomènes naturels et du temps de transmission. Parmi les technologies qui peuvent être utilisées pour transmettre les informations à un système d'avertissement précoce on peut citer:

- la radio, les téléphones mobiles, les services publics, la radio nationale, la télévision;
- les messages SMS;
- Internet;
- les centres de communication, les églises, les minarets, etc.;
- les haut-parleurs;
- les méthodes visuelles comme les pavillons et les signaux.

Les prévisions et les avertissements météorologiques devraient être vus comme des parties intégrantes et des apports dans les plans d'urgence et opérationnels au niveau local. L'amélioration des connaissances et la prise de conscience des phénomènes naturels et des prévisions météorologiques ont un impact sur la planification à long terme, le renforcement des capacités, la formation et le développement, le tout dans le but d'améliorer la sécurité du pêcheur en mer.



# Annexe 6

## Exposés nationaux

### PROBLÈMES DE SÉCURITÉ EN MER POUR LES PETITS BATEAUX DE PÊCHE ARTISANALE AUX COMORES

*Wardi Zahir Aboubacar*

#### Contexte général

La pêche artisanale aux Comores a considérablement évolué au cours des deux dernières décennies. Elle est marquée par le remplacement des pirogues traditionnelles par des embarcations équipées de moteurs hors-bord dans les années 70, par l'adoption de nouveaux types de bateaux en fibre de verre et par la motorisation de plus en plus répandue dans le milieu des années 80, en même temps que le démarrage des activités de l'école de pêche financée par le Japon. En plus, des nouveaux types de vedettes sur le modèle de la pirogue traditionnelle ont été introduits par la JICA, Japon, en 1985 et 1987. Il a fallu attendre le Projet de développement de la pêche artisanale pour voir le secteur prendre de l'importance grâce à : l'introduction de vedettes en FRP de petite taille, mesurant entre 5,5 et 6,5 m, fabriquées localement; l'usage plus répandu des moteurs hors-bord et l'approvisionnement en matériel de pêche adapté à la pêche des espèces pélagiques (thonidés). Actuellement, plusieurs dizaines d'embarcations sont fabriquées chaque année par trois (3) chantiers à Anjouan et trois (3) chantiers à la Grande Comores, toutes inspirées des modèles introduits par ledit projet.

Avec cette modernisation, considérée comme très positive, les pêcheurs doivent désormais pouvoir compter sur l'approvisionnement en pièces détachées et le matériel répondant aux normes de sécurité vu que ces embarcations motorisées s'aventurent de plus en plus loin des côtes. Elle leur a aussi dicté la nécessité de se perfectionner dans le domaine de la réparation, l'entretien des moteurs, la maîtrise de la navigation et des manœuvres à bord.

#### Situation actuelle

La navigation entre les îles est considérée à tort par les pêcheurs comme sans risque du fait qu'on peut voir d'une île à l'autre. De ce fait, les pêcheurs prennent trop de risques en s'éloignant très loin des côtes à la recherche des bancs de thons et de bonites, sans un minimum de matériel de sécurité à bord et avec comme seul point de repère le sommet du Ntringui pour les anjouanais et le sommet du Karthala pour les grands comoriens. En cas de mer agitée ou de visibilité nulle, ces embarcations dépourvues de tout équipement de sécurité notamment: gilets de sauvetage, torches, miroirs, bouées, feux de détresse, fumigènes et instruments de navigation tels que compas portable, GPS, etc. pour s'orienter n'atteignent pas la destination qu'ils s'étaient fixée.

Les Comores sont caractérisées par un climat tropical sec et humide et les principaux schémas météorologiques, qui correspondent à des zones de haute ou basse pression et aux variations des différentes masses d'air. Les coups de vent jusqu'à force 7 ou 8 peuvent surprendre et durer pendant deux ou trois heures. Ceci est une situation presque normale mais qui met les petites embarcations en danger. En effet, une vedette peut être entraînée au large par un vent soufflant à une vitesse approchant 8 km/h et peut chavirer ou par le courant en cas de panne de moteur. Des pêcheurs à court de carburant, opérant au large, se sont trouvés dans une telle situation à plusieurs reprises.

La pêche à la traîne motorisée loin des côtes, durant plusieurs heures sans pause, chauffe anormalement certaines pièces sensibles et augmente les risques de panne de moteur, qui est l'une

TABLEAU A6.1

**Résumé de la situation à Mayotte**

Période	Nombre d'embarcations saisies	Reconduites	Décès enregistrés (en moyenne)
2003	21	5 000	100
2004	31	8 600	120
2005	48	600	105

Source: Données de la police de frontière de Mayotte

des principales causes de la disparition de pêcheurs en mer. En effet, certains ont profité de leur expérience de pêcheurs pour se transformer en commandants de barques (kwassa kwassa) pour convoier des clandestins à Mayotte qui vont soit rendre visite à la famille, soit à l'hôpital ou qui sont à la recherche d'un emploi. Ces embarcations de petite taille (entre 6 et 7,5 m) souvent surchargées, manœuvrées par de faux marins se déplacent aussi sans équipements de sécurité. Les commandants sans aucune notion de navigation maritime et de mécanique mettent leur vie et la vie des passagers en danger (tableau A6.1).

Les cas d'embarcations en détresse les plus fréquemment enregistrés se produisent dans les zones côtières entre Anjouan et Mayotte où la profondeur de la mer diminue rapidement. Dans ces zones côtières colonisées par des récifs frangeants, en cas de mauvais temps, des vagues assez hautes forment une barrière qui rend difficile la navigation et souvent font chavirer les petites embarcations surchargées.

### Quelques réalisations

Quelques initiatives ont été entreprises pour réduire les pertes de vies humaines en mer.

Le Projet de développement de la pêche artisanale (FED) a introduit, dans le cadre de son programme de fusées de détresse, l'utilisation de fumigènes et l'installation d'un caisson de flottabilité sûr dans chaque embarcation construite.

Au titre du crédit d'urgence pour le redressement économique (CURE) un système GMDSS a été mis en place au niveau national pour permettre de contacter les pêcheurs à travers des radios VHF portables et vérifier leur localisation à travers des GPS.

Ces initiatives n'ont pas eu de succès à cause d'une insuffisance de campagnes de sensibilisation, du pouvoir d'achat très faible des pêcheurs et enfin du manque de financement pour pérenniser ces acquis.

### Recommandations

Afin de parvenir à l'amélioration des conditions de navigation et de sécurité des petites embarcations motorisées, la Direction des ressources halieutiques en collaboration avec l'École de pêche sont à la recherche d'un financement pour mettre en place un plan d'action pour le renforcement des capacités d'organisation du secteur de l'industrie et l'amélioration de la sécurité des pêcheurs en mer .

Le programme d'action proposé prend en compte l'urgence de la situation actuelle, et plus particulièrement dans le secteur de la sécurité en mer.

- Action 1: Poursuite de l'immatriculation des embarcations:
  - Recenser toutes les embarcations motorisées existantes sur le territoire national et les immatriculer dans les plus brefs délais. Ces informations constituent une base de données essentielle pour l'organisation du secteur et permettront aux autorités de donner rapidement l'identité des pêcheurs en difficulté aux autorités.
- Action 2: Formation en mécanique hors-bord:
  - Dispenser des cours de mécanique appropriés aux jeunes pêcheurs, améliorant ainsi leurs connaissances des embarcations motorisées;



- Aider les jeunes pêcheurs à développer des connaissances en matière de réparation des moteurs hors-bord et pour procéder à l'entretien et aux réparations des pannes mineures de leurs moteurs.
- Action 3: Navigation et manœuvre en mer:
  - Apporter tout l'appui technique nécessaire aux pêcheurs pour effectuer la navigation et les manœuvres en mer en toute sécurité.
- Action 4: Sécurité en mer:
  - Formation en alternance par des formateurs qualifiés dans le domaine de la sécurité en mer (avec des pannes simulées en mer);
  - Offrir aux jeunes pêcheurs des stages de secourisme en mer;
  - Proposer aux pêcheurs les moyens et méthodes de sécurité susceptibles d'améliorer sensiblement leurs conditions de vie et de faire baisser le taux de mortalité.
- Action 5: Appuyer l'effort de sensibilisation sur le code maritime et la réglementation de la pêche:
  - Fournir des informations au sujet du code maritime et de la réglementation de la pêche;
  - Amener les pêcheurs à comprendre de manière fondamentale les enjeux associés à l'environnement marin et leur expliquer son fonctionnement, ainsi que les moyens de prévenir les accidents;
  - Faire prendre conscience aux pêcheurs de la nécessité de prêter leur assistance dans des situations d'urgence relatives à un accident quelconque en mer.
- Action 6: Réparation des bateaux de fibre de verre:
  - Familiariser les élèves avec le polyester renforcé au verre textile, les informer de son potentiel d'action et de ses limites dans la construction des bateaux;
  - Permettre aux pêcheurs d'accéder aux équipements pour la navigation et les secours en mer par l'intermédiaire des centrales d'achat et de vente.

## Résultats

Les principaux résultats attendus sont:

- contrôle et suivi des activités du secteur de la pêche;
- amélioration de l'environnement du secteur de la pêche;
- encadrement des pêcheurs;
- formation et familiarisation avec les techniques de sécurité, de navigation et de fonctionnement des moteurs hors-bord;
- fourniture d'un éventail de matériel de pêche et de sécurité;
- centrale d'approvisionnement en matériel de pêche;
- contrôle et suivi des mouvements des embarcations;
- amélioration des conditions de sécurité en mer;
- baisse du taux de mortalité des pêcheurs et du trafic clandestin;
- entretien et réparation des moteurs hors-bord;
- amélioration des conditions de navigabilité et de sécurité;
- amélioration des conditions de vie des pêcheurs.

## SÉCURITÉ EN MER DES ARTISANS-PÊCHEURS AU KENYA

*Simon Komu*

### Introduction

Le Département des pêches kenyan, relevant du Ministère de l'élevage et du développement de la pêche, a le mandat d'explorer, d'exploiter, d'utiliser, d'organiser la gestion, de développer et de préserver les ressources halieutiques. Ce mandat est décrit dans les lois qui réglementent la pêche et les zones maritimes au Kenya.

La vision du gouvernement est de promouvoir une industrie de pêche dynamique avec la capacité de contribuer à la sécurité, à l'emploi et d'améliorer le niveau de vie des pêcheurs. L'objectif principal du Département des pêches est de faciliter un développement et une gestion durables des ressources halieutiques pour le développement socioéconomique dans un environnement écologiquement durable.

Les principales fonctions du Département des pêches comprennent:

- la gestion, le développement et la conservation des ressources des pêches de capture;
- la promotion du développement aquacole;
- la garantie de la sûreté et de la qualité du poisson;
- la promotion et la réglementation de la valeur ajoutée et de la commercialisation du poisson après traitement;
- la promotion de la technologie de pêche appropriée.

Les fonctions secondaires se résument à:

- encourager la pêche sportive;
- faciliter la production de glace et la conservation par le froid dans les points de débarquement de poisson;
- favoriser l'accès aux crédits pour le sous-secteur de la pêche en collaboration avec les institutions financières;
- offrir des bateaux de pêche bien construits à des prix abordables et des engins de pêche appropriés;
- promouvoir les technologies de pêche appropriées.

Les principaux objectifs/buts que se propose d'atteindre le Département des pêches sont:

- de renforcer le cadre institutionnel et le financement durable;
- de parvenir à une utilisation durable des ressources halieutiques;
- de réaliser une gestion des ressources durable et efficace;
- de promouvoir un développement aquacole durable et efficace;
- de promouvoir la pêche sportive et l'élevage de poissons d'aquarium;
- de promouvoir la qualité et la sécurité alimentaire du poisson, la consommation, les échanges commerciaux et l'investissement;
- d'améliorer les infrastructures de l'industrie de la pêche et le développement durable des ressources humaines;
- de promouvoir la coordination des recherches halieutiques;
- d'intensifier la diffusion d'informations sur la pêche et sur le service de vulgarisation;
- de promouvoir la coopération régionale et internationale.

### **Production de poisson**

Les pêches de capture fournissent la plus grande partie du poisson au Kenya, avec une capture annuelle de 140 000 tonnes. Seulement 5 pour cent des captures (7 000 tonnes) proviennent des pêches halieutiques, le reste provenant des lacs d'eau douce, des fleuves et des barrages.

Il y a environ 60 000 pêcheurs au Kenya dont 90 pour cent sont des petits artisans-pêcheurs qui utilisent 15 000 embarcations, le reste des pêcheurs étant employé dans la pêche industrielle. Le secteur marin est composé d'approximativement 9 000 pêcheurs utilisant 2 000 embarcations de pêche.

Les principaux engins de pêche sont: les filets maillants, les palangres, les casiers traditionnels et les lignes à main.

### **Sécurité en mer**

La majeure partie des accidents en mer sont imputables aux:

- bateaux instables et non motorisés;
- variations climatiques imprévisibles, pluies et forts vents océaniques (en particulier pendant la mousson du sud-est); et à:
- l'absence de feux de signalisation sur les petits bateaux la nuit;
- la construction de bateaux ne répondant pas aux normes exigées;
- les bateaux de pêche surchargés.

Les organismes gouvernementaux suivants sont impliqués dans la sécurité des bateaux de pêche:

- le Département des pêches: responsable de la construction et de la conception des bateaux, de la législation sur la sécurité en mer, du suivi et de la surveillance, des systèmes de communication et de détection des bateaux, de la gestion des pêches par rapport à la sécurité en mer et au renforcement des capacités;
- l'Autorité des ports kenyans;
- l'Administration maritime kenyane;
- le Département de météorologie kenyan;
- l'Institut kenyan de la recherche halieutique (KMFRI).

### **Contraintes et difficultés majeures à surmonter**

Les principales contraintes et difficultés qui entravent l'application des mesures de sécurité en mer pour le artisans-pêcheurs kenyans sont:

- le manque de financement pour les opérations de sécurité et de sauvetage en mer;
- le manque de formation en matière de sécurité en mer des responsables des pêches et des pêcheurs;
- le niveau d'alphabétisation peu élevé parmi les pêcheurs;
- le manque de pouvoir d'achat pour acquérir des équipements de sécurité en mer;
- le besoin d'améliorer la coordination parmi les organismes qui gèrent la sécurité en mer des petits bateaux de pêche.

Pour conclure, nous pouvons donc dire qu'au Kenya, une nouvelle stratégie pour aborder les questions de sécurité en mer des artisans-pêcheurs apparaît indispensable, qui tienne compte des majeures contraintes et difficultés auxquelles le secteur de l'industrie se trouve confronté.

### **SITUATION DE LA SÉCURITÉ EN MER POUR LA PÊCHE TRADITIONNELLE À MADAGASCAR**

*Chrysante Jules Randriambololona et Simon Rabearintsoa*

Il y a 57 600 pêcheurs traditionnels à Madagascar, pour la plupart utilisant des embarcations non motorisées avec un débarquement annuel de 70 000 tonnes de poisson destiné au marché local. En outre, il y a 450 artisans-pêcheurs qui utilisent des embarcations motorisées d'une puissance inférieure à moins de 50 CV. Les pirogues traditionnelles mesurent de 4 à 5 mètres et pêchent principalement dans les lagons et à l'intérieur des récifs à une distance non supérieure à 3 km de la côte (ces zones de pêche sont actuellement surexploitées).

Les principaux problèmes avec cette pêche sont:

- les techniques de pêche archaïques;
- le manque de système de sécurité en mer;
- le manque d'organisation avec plus de 65 pour cent de pêcheurs traditionnels analphabètes;
- les villages de pêche complètement enclavés et loin des agglomérations urbaines ne disposant d'aucun moyen de communication.

Il y a plusieurs organismes nationaux ayant le mandat de promouvoir la sécurité en mer, tous étroitement reliés avec le Ministère de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche, mais il n'y a aucun organisme en particulier avec un mandat absolu.

La réglementation actuelle dans le domaine de la pêche est plus concernée par la gestion et le développement des ressources halieutiques que par les problèmes de sécurité en mer.

### **Sécurité en mer**

La majeure partie des accidents en mer est due:

- à la vulnérabilité des pirogues traditionnelles (non motorisées);
- à l'absence presque complète d'informations sur les conditions météorologiques;
- aux brusques variations des conditions climatiques;
- au fait que les pêcheurs s'aventurent trop loin de la côte;
- au manque d'équipements de sécurité en mer;
- au manque d'orientation des bateaux de pêche.

Certaines mesures préventives qui sont utilisées par les pêcheurs préconisent:

- d'employer des membres d'équipage provenant de différentes familles (sur la côte est) et;
- des pêcheurs qui aideront les autres bateaux à traverser les passes dangereuses et les embouchures des fleuves au retour de la pêche.

Certains anciens et/ou projets en cours ont joué un rôle important pour améliorer la sécurité en mer. Parmi les plus importants on retiendra:

- Les projets d'assistance subventionnés par le Japon, qui ont alloué des bateaux en fibre de verre pourvus d'équipements de sécurité.
- Le projet Téléfood de la FAO, grâce auquel du matériel de pêche et des pirogues améliorées ont été octroyés.
- Le projet GTZ/FDHA basé au Centre de formation des pêcheurs de Nosy Be qui consiste à:
  - former des pêcheurs sur l'utilisation d'engins de pêche plus modernes et plus sélectifs;
  - assurer la formation en matière de sécurité en mer.
- Le projet FAO/TCP/MAG/0170, projet conçu comme un projet pour l'exploitation durable de la pêcherie langoustière. Ce projet comprend les éléments suivants:
  - formation en plongée sous-marine;
  - fourniture de matériel de sécurité (gilets de sauvetage).
- La création du Centre de surveillance des pêches qui a comme objectifs:
  - la surveillance côtière par vedettes rapides;
  - la surveillance aérienne;
  - les opérations de recherche et de sauvetage en mer.
- Le projet de la zone d'aménagement concerté (ZAC) pour aider les différentes parties intéressées à gérer les ressources crevettières de manière responsable et à améliorer la sécurité en mer.
- Le projet PACP (Projet d'appui aux communautés de pêcheurs de Toliara) qui s'occupe de:
  - la formation des pêcheurs en matière de réparations et d'entretien des moteurs hors-bord;
  - l'amélioration de la qualité de la construction des bateaux de pêche en introduisant des embarcations réalisées en fibre de verre.

## **SÉCURITÉ EN MER - LES BATEAUX DE PÊCHE AUX MALDIVES**

*Mohamed Shainee, Ahmed Hassan et Abdulla Saeed*

### **Contexte général**

La République des Maldives est un pays insulaire composé de petites îles coralliennes, les 99 pour cent de la superficie du territoire étant recouverts par la mer. La mer et les activités maritimes ont toujours joué un rôle clé dans la vie des habitants et ainsi le problème de sécurité en mer a toujours été considéré comme extrêmement important. Les Maldives sont situées dans la partie

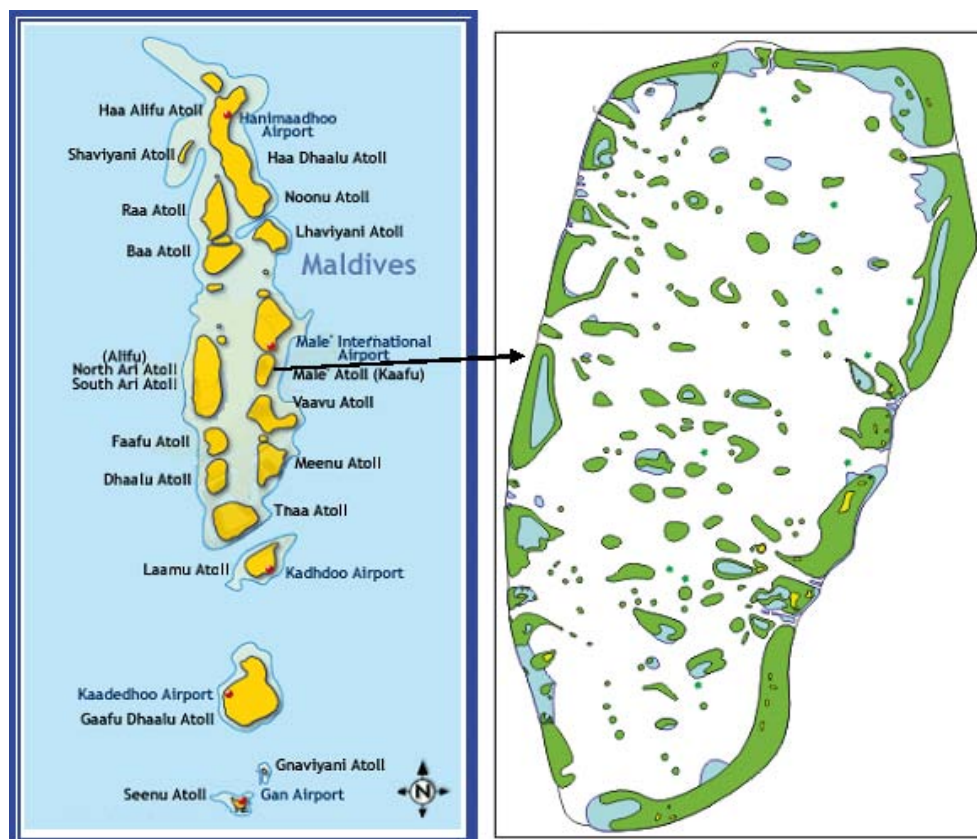
centrale de l'océan Indien. L'archipel est constitué d'environ 1 200 petites îles coralliennes, dont approximativement 200 sont habitées. Les îles sont composées de 26 atolls naturels et sont groupées en 20 zones administratives (figure A6.1).

Le territoire des Maldives, situé à environ 600 kilomètres au sud-est du Sri Lanka, a une superficie de 90 000 kilomètres carrés et mesure 820 km de long du nord au sud et 140 km de large d'est en ouest, avec les îles les plus méridionales situées au-dessous de l'équateur. Le pays a une zone économique exclusive de 859 000 kilomètres carrés, et une zone de pêche côtière s'étendant de l'extrémité des atolls jusqu'à environ 140 km au large. Cette zone est réservée exclusivement aux pêcheurs maldiviens. Ceci signifie qu'aucun navire étranger (autorisé à pêcher dans la ZEE des Maldives) ne peut entrer à l'intérieur de cette zone protégée tandis que les pêcheurs maldiviens ont un droit d'accès illimité à toutes les zones de pêche.

Les principales activités économiques du pays sont le tourisme et la pêche, le tourisme ayant contribué à 29 pour cent du PIB en 2004. Selon les données du Ministère de la planification et du développement national (MPND, 2005), la contribution de la pêche au produit intérieur brut (PIB) des Maldives était de 8,7 pour cent en 2004. En 2004, 73,48 pour cent de toutes les exportations des Maldives provenaient de la pêche et des produits en dérivant. En outre, basé sur le recensement de l'année 2000, environ 11 pour cent des emplois étaient directement liés à l'industrie de la pêche. En fait, chacun des 290 000 habitants compte au moins un membre de sa famille immédiate qui est impliqué ou a été impliqué dans des activités liées au secteur de la pêche.

FIGURE A6.1

Carte de la République des Maldives (sur la gauche, d'après la «Canadian Fishery Consultants Limited» (2002) montrant les 26 atolls naturels et les 20 zones administratives; et l'amplification d'un atoll (sur la droite, pris de la carte de navigation de la Marine anglaise numéro 1013) montrant des îles individuelles (en jaune), la présence de récifs (en vert), et les lagons (en bleu).



La pêche thonière qui représente la plus importante pêcherie est pratiquée exclusivement par les pêcheurs locaux. Le rôle du gouvernement dans l'industrie de la pêche thonière se résume à la collecte et l'exportation du thon frais et des produits en conserve. Récemment, le rôle du secteur privé ayant pris un grand essor, et afin de promouvoir la valeur ajoutée, le gouvernement a décidé d'encourager le secteur à renforcer sa participation dans l'industrie de la pêche. Suivant la politique de privatisation du gouvernement, le secteur privé a l'opportunité de pêcher et de commercialiser le thon frais et d'autres produits thoniers à valeur ajoutée. La politique de privatisation a pour objectif d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de l'industrie de la pêche. Le deuxième type de pêche est la pêche côtière ciblant les poissons coralliens, tels les bénitiers géants, les concombres de mer, les mérus, les poissons d'aquarium et les langoustes. Cette pêcherie est entièrement privatisée mais ne se pratique pas d'une façon durable puisque jusqu'à il y a très peu de temps, ces espèces n'étaient pas exploitées commercialement et les mesures de gestion adéquates n'ont pas été mises en place.

Selon les statistiques du Ministère de la planification et du développement national (MPND) (2005) la pêche du thon à la canne constitue environ 87 pour cent de la totalité des débarquements de poisson aux Maldives. Ceci est la plus ancienne activité économique du pays et une source de nourriture et de revenu important pour la population. La pêche au filet est interdite ou du moins n'a jamais été pratiquée aux Maldives, cependant la technique de pêche à la canne avec appâts vivants est une technique de pêche respectueuse de l'environnement. En bref la pêche au thon consiste à localiser les bancs de thon en surface en suivant les mouvements des bandes d'oiseaux de mer, à les attirer avec des appâts vivants et à les retenir à proximité du bateau pour les pêcher à la canne pendant qu'ils sont en état de frénésie.

Les femmes jouent un rôle très important dans l'industrie de la pêche maldivienne, comme dans toutes les communautés. Les femmes sont responsables de la transformation du poisson pêché par les hommes aussi bien dans la seule conserverie de thon existant aux Maldives que dans les petites unités familiales de transformation du thon. Aux Maldives, les hommes et les femmes ont une relation symbiotique dans l'industrie de la pêche.

Le gouvernement a joué un rôle clé dans le développement de l'industrie de la pêche aux Maldives, en particulier pour la pêche au thon qui, jusqu'à tout dernièrement, était considérée comme la seule pêcherie viable. Le gouvernement a établi et intensifié les infrastructures d'appui fondamentales et l'investissement de capitaux tels que:

- la mécanisation de la flotte de pêche;
- les facilités pour la collecte du thon;
- la chaîne du froid pour la conservation;
- les conserveries;
- les bateaux de pêche;
- la construction des ports de pêche; et
- la distribution de carburant.

En outre, le Ministère de la pêche, de l'agriculture et des ressources marines (MOFAMR), qui est l'organisme gouvernemental responsable du développement de la pêche et des activités connexes, a entrepris plusieurs projets pour aider la communauté locale à renforcer ses capacités et plus spécifiquement à augmenter la participation des femmes et à stimuler leur efficacité dans l'industrie de la pêche.

### **Le transport maritime et la pêche**

Comme spécifié ci-dessus, 99 pour cent de la superficie totale des Maldives sont constitués d'eau, et la plupart du transport maritime se fait par bateaux, ce qui explique leur nombre élevé. Beaucoup de Maldiviens sont directement liés à l'industrie croissante de la pêche qui contribue dans une grande mesure à satisfaire les besoins de la population en protéines animales et les besoins

essentiels d'un grand nombre de communautés rurales. Ainsi, les bateaux de pêche (*masdhoni*) représentent plus de 80 pour cent de tous les bateaux enregistrés opérant dans les zones littorales. Les Maldiviens ont fait des progrès considérables dans la construction et la conception des bateaux de pêche et de transport de passagers, contrairement aux pays voisins.

Autrefois, le transport maritime était le seul moyen pour se déplacer d'une île à l'autre, ainsi la construction de bateaux a toujours joué un rôle important dans les traditions ancestrales. Dans les premiers temps, le bois de cocotier, un des bois les moins adaptés pour la construction de bateaux, mondialement réputé pour être extrêmement difficile à travailler, et d'autres arbres indigènes ont été utilisés pour construire les bateaux. Par le passé, les bateaux étaient fabriqués sans aucune conception préalable. Les constructeurs de bateaux expérimentés ont réalisé des bateaux aux formes parfaites et possédant de bonnes caractéristiques de stabilité. L'ingéniosité que nos constructeurs ancestraux ont démontré en construisant ces bateaux est un témoignage de leurs talents dans ce domaine. Aucun accident sérieux dû à la conception et la construction des bateaux n'a jamais été enregistré, ce qui est une preuve de leur maîtrise de la profession.

Ainsi, comme mentionné ci-dessus, les Maldives ont fait d'énormes progrès dans la construction de bateaux depuis les premiers temps. Les années 80 ont marqué le début d'une nouvelle ère dans l'industrie de la construction de bateaux. Des bateaux de conception moderne, considérablement différents de l'ancienne version, ont été adoptés dans les années 80. Les voiles et les pagaies qui étaient auparavant utilisées ont été remplacées par les moteurs diesel, ce qui a nécessité une modification du bateau pointu aux deux bouts (photo A6.1) pour incorporer une traverse à l'arrière (photo A6.2). Les moteurs diesel étaient le tremplin pour l'industrie de la pêche de l'ère moderne. Les bateaux construits avec le nouveau concept sont devenus très populaires parmi les pêcheurs qui utilisent souvent les transports maritimes et il semble que ce soit la raison pour laquelle la construction de bateaux et le transport maritime se développent rapidement.

### **Le progrès vers des bateaux de pêche plus sûrs**

Pendant les années 90 les bateaux équipés de moteurs diesel ont pratiquement remplacés tous les bateaux à voiles et une nouvelle génération de bateaux de pêche a dominé la mer des Maldives. En outre, au cours des années 90, l'emploi de nouveaux matériaux par l'industrie a permis la construction de bateaux de plus grandes dimensions. L'utilisation de la fibre de verre pour la



**Photo A6.1**  
*Bateaux de pêche maldiviens avec les deux bouts pointus.*



**Photo A6.2**  
*Bateau de pêche avec une traverse à l'arrière*



**Photo A6.3**

*Bateau en fibre de verre construit selon les nouvelles conceptions (notez le franc-bord assez bas à l'arrière du bateau).*

construction des bateaux a permis d'accroître leur taille par rapport à celle des bateaux réalisés en bois. Les bateaux ainsi conçus ont adopté de nouvelles technologies qui ont amélioré le confort et les facilités à bord. Cela a aussi encouragé une nouvelle génération de pêcheurs maldiviens avec une meilleure formation académique à choisir la pêche comme métier.

Les nouveaux bateaux en fibre de verre (photo A6.3) sont construits à partir de plans détaillés avec des appréciations sur la structure et la conception. Les nouveaux bateaux ont des cales à poisson plus larges et quelquefois même calorifugées, permettant ainsi une amélioration de la qualité des prises. Les bateaux ont toujours une plate-forme de grande superficie à l'arrière avec un franc-bord peu élevé qui est typique des canneurs (voir figure 4). Cependant le franc-bord relativement peu élevé des bateaux maldiviens peut être un problème pour la sécurité. Les bateaux construits récemment sont tous pontés et ceci est une amélioration considérable pour la sécurité de l'équipage et pour faciliter les opérations de pêche. Les anciens bateaux constituaient un danger pour l'équipage particulièrement en cas de mer agitée. En outre, la nouvelle génération de bateaux de pêche en fibre de verre a au moins quatre cloisons étanches qui sont indispensables pour assurer la stabilité en cas d'accident.

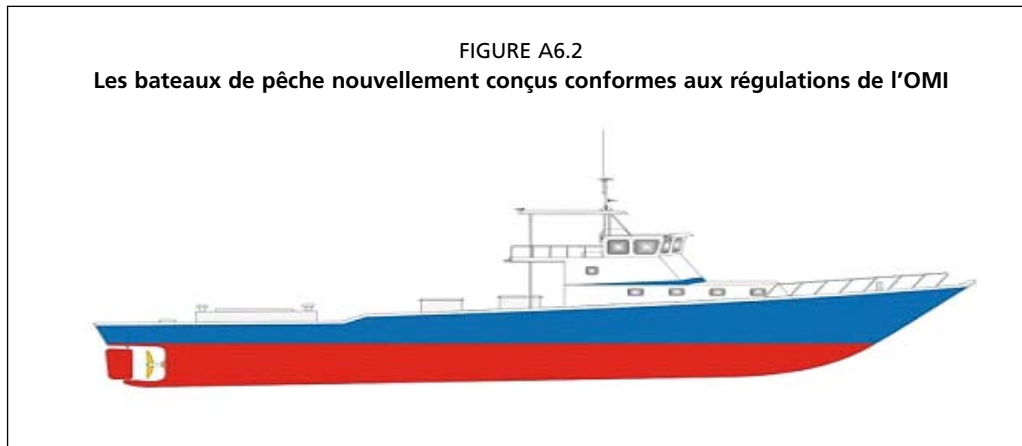
Il doit être noté que les bateaux de pêche maldiviens ont un rapport hauteur-largeur très élevé (environ 4-6) et par conséquent leur stabilité est excellente. Des études (Shainee, 2000 et MOFAMR/FAO, 2003) ont confirmé cette déclaration et démontrent une bonne stabilité statique du bateau. Les seuls critères que les bateaux de pêche maldiviens ne peuvent satisfaire sont ceux du «Code de sécurité des pêcheurs et des bateaux de pêche» de l'Organisation maritime internationale (OMI) relatifs à la stabilité à grands angles de roulis. En bref, l'angle d'inondation est inférieur à celui recommandé par les règlements.

### **Les développements récents**

Comme décrit ci-dessus les bateaux maldiviens sont en bon état de navigation. Cependant, le franc-bord peu élevé, la discontinuité des poutres longitudinales du pont, à cause des écoutilles sur les ponts qui sont larges et très basses, et la subdivision des réservoirs à appâts (qui contiennent une grande quantité d'eau de mer) sont autant de préoccupations pour la sécurité du bateau en mer. Par conséquent, un projet récent conçu pour remplacer les bateaux détruits par le Tsunami en décembre 2004, s'est penché sur les lacunes décrites ci-dessus et a conçu un bateau de pêche (figure A6.2) conforme aux normes de sécurité internationales. À cet égard, les caractéristiques suivantes ont été incorporées dans les nouveaux bateaux en fibre de verre de 85 pieds (26 m) qui sont actuellement en construction:

- un compromis a dû être trouvé en vue du franc-bord peu élevé et de l'angle d'inondation assez bas car un franc-bord peu élevé est absolument nécessaire pour permettre la pêche à la canne et l'accroissement de l'angle d'inondation est important pour la sécurité du bateau. Ainsi, le bateau a été conçu avec un franc-bord très bas (mais plus haut que celui des bateaux précédents) tout en diminuant l'ouverture de la cale. Le compartiment des machines et son entrée ont été surélevés par rapport au pont, avec des panneaux d'accès étanches en prévision du mauvais temps. De même, les panneaux d'écouille des cales à poisson ont été surélevés et munis de dispositifs de protection étanches montés sur gonds et pourvus d'une garniture pour





en assurer la parfaite étanchéité. Ces mesures permettront au bateau de gîter sans prendre l'eau et le rendront ainsi conforme aux normes de stabilité à grands angles de roulis;

- dans les bateaux de pêche conçus précédemment, le réservoir d'appâts avait une ouverture suffisamment large pour permettre de les prendre assez facilement. Du reste, la circulation de l'eau dans le réservoir était établie de façon à ce que l'eau passe par des ouvertures aménagées au-dessous de la ligne de flottaison. Cependant, dans la nouvelle conception, l'eau pompée est refoulée par un générateur et par conséquent il n'y a pas d'ouvertures au-dessous de la ligne de flottaison, ce qui empêche le bateau de prendre l'eau par accident ou par mauvais temps, à cause du desserrage des chapeaux de protection. Dans la nouvelle conception l'ouverture du réservoir à appâts est plus étroite (laissant une certaine distance entre l'extrémité du pont et l'ouverture) et fixée au-dessus du niveau du pont de façon à donner plus d'espace;
- puisque les réservoirs à appâts ont de plus petites ouvertures, cela permettra l'installation d'une poutre en longueur intégrale sur le pont et ainsi d'améliorer l'intégrité structurelle du pont;
- tous les compartiments sont entièrement isolés et subdivisés par des cloisons longitudinales et transversales, afin de maintenir l'équilibre du bateau.

Puisque la majorité des bateaux aux Maldives sont des bateaux de pêche et que presque tout le transport maritime est effectué soit par des bateaux de pêche, soit par des bateaux de pêche reconvertis; il serait souhaitable que ces nouvelles caractéristiques de construction soient adoptées par d'autres constructeurs de bateaux. Ceci permettra aux nouveaux bateaux de pêche maldiviens d'améliorer leurs conditions de sécurité en mer. En plus de ces particularités, la conception, la disponibilité et l'utilisation d'équipements électroniques tels que les téléphones portables, les GPS, les échosondeurs et autres systèmes de navigation, contribuent sans aucun doute à améliorer la sécurité en mer. D'ailleurs, tous les bateaux qui opèrent dans les eaux maldiviennes doivent être immatriculés auprès du Ministère du transport et des communications. Les réglementations exigent également que les bateaux d'une longueur supérieure à 18 mètres soient pourvus d'équipements pour lutter contre les incendies. Tous les bateaux doivent aussi être équipés d'un gilet de sauvetage pour chaque personne à bord et d'un nombre spécifié de bouées de sauvetage. Les systèmes de vidange d'eau au moyen d'écopes et les équipements de premiers secours sont aussi obligatoires pour tous les bateaux immatriculés aux Maldives. Si la longueur d'un bateau est supérieure à 18 mètres, il doit être muni d'un canot ou radeau de sauvetage. Les bateaux immatriculés doivent être soumis à une inspection avant l'immatriculation.

### Conclusion

Bien que les bateaux maldiviens aient un bon niveau de sécurité en mer, il n'existe pas de normes précises pour leur construction. Le développement de l'industrie de construction des bateaux est uniquement basé sur l'expérience, la mise à l'épreuve et l'erreur. Il faut donc s'assurer que la conception des bateaux soit en accord avec les critères de construction établis par les organisations internationales et qu'elle soit conforme aux normes arrêtées. Si, par bonheur, les bateaux n'ont

**Photo A6.4**  
*Un bateau en fibre de verre d'une longueur de 100 pieds (30 m).*



pas été impliqués dans des accidents sérieux en mer, les Maldiviens doivent considérer qu'ils ont de la chance. Toutefois, si les bateaux sont mal conçus il pourrait y avoir une réduction des coûts considérable. De toute façon, les Maldiviens ont besoin de bonnes normes de sécurité de façon à pouvoir continuer de jouir du bon statut actuel de sécurité en mer mais ils doivent être extrêmement prudents dans les nouvelles tentatives de construction de bateaux, tels les bateaux en fibre de verre de plus de 30 mètres de long (photo A6.4).

### Références

- Shainee, M. 2000. *An Investigation into Static, Dynamical and Damage Stability of a Typical Maldivian Fishing Vessel*. Submitted as Hons. Project for B. Eng. Marine Systems Technology, University of Plymouth, U.K.
- Ministère de la planification et du développement national (MPND). 2005. *Statistical Yearbook of Maldives 2005*. Retrieved December 05, 2006.
- Ministère des pêches, de l'agriculture et des ressources marines (MOFAMR)/FAO. 2003. *Stability analyses of two typical masdhoni*, Étude coopérative effectuée par la FAO et la République des Maldives dans le cadre du projet TCP/MDV/2903(A).

## APERÇU DE LA SITUATION ACTUELLE DE LA SÉCURITÉ EN MER POUR LA PÊCHE ARTISANALE À MAURICE

*Neermal Dussoo*

### Contexte général

L'île Maurice, y compris l'île de Rodrigues, compte environ 5 000 pêcheurs travaillant dans l'industrie de la pêche. La majorité des pêcheurs pratiquent la pêche artisanale ou la petite pêche. Ils opèrent à l'intérieur des lagons peu profonds mais aussi en dehors des lagons, avec des pirogues (petites embarcations ouvertes de 5 à 8 mètres de longueur). Plus de 90 pour cent des pirogues sont équipées de petits moteurs hors-bord et les avirons et les voiles ne sont plus utilisés qu'en cas d'urgence.

Avec l'ancre des dispositifs de concentration des poissons (DCP) en haute mer autour de l'île de Maurice et de Rodrigues, de plus en plus de pêcheurs opèrent autour de ces dispositifs. Actuellement, environ 300 pêcheurs pêchent régulièrement autour des DCP au moyen de pirogues. Par ailleurs, la pêche autour des bancs océaniques situés au large est également effectuée en utilisant des embarcations du même type. La pêche dans les lagons et à l'extérieur des récifs étant surexploitée, les efforts de pêche sont de plus en plus concentrés vers ces deux secteurs. Cela va inévitablement créer de nouveaux problèmes de sécurité en mer auxquels il faudra accorder une attention particulière.

### Mesures de sécurité actuelles

Les mesures qui ont déjà été mises en application concernant la sécurité en mer peuvent être considérées comme étant très proactives, à savoir: la prévention; la survie et l'auto-sauvetage; la recherche et le sauvetage (R&S). Les sous-sections ci-dessous décrivent les mesures qui ont été mises en œuvre jusqu'à maintenant.

### *Organisation institutionnelle*

#### *La garde-côtes nationale*

La garde-côtes nationale (GCN) est la branche maritime de la police de l'île Maurice. Elle est l'organisme principal responsable de la sécurité en mer (application des lois de sécurité, la R&S, la sensibilisation, la formation, la collecte et l'analyse des données sur les accidents en mer). Les gardes-côtes sont équipés d'une vedette de surveillance de haute mer, de plusieurs bateaux de dimensions inférieures et de canots pour les interventions rapides ainsi que de deux avions légers pour la recherche et le sauvetage aériens. Les gardes-côtes nationaux ont également plusieurs stations le long de la côte, qui sont pourvues d'équipements de recherche et de sauvetage. Ils sont également présents dans les îles de Rodrigues, St. Brandon et Agalega.

#### *Le Ministère de l'industrie agro-alimentaire et de la pêche*

La Division des pêches est l'organisme, au sein du Ministère de l'industrie agro-alimentaire, responsable du secteur de la pêche. Les différentes unités de la Division s'occupent des problèmes spécifiques liés à la sécurité des pêcheurs. Ces unités sont:

- le Service de protection des pêches: Cette unité effectue les opérations de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS). Les stations de pêche qui sont situées le long du littoral de l'île Maurice et de Rodrigues, en étroite collaboration avec les gardes-côtes nationaux, s'efforcent de sensibiliser la population et de créer un climat propice pour les opérations de recherche et de sauvetage;
- le Centre de formation et de vulgarisation pour la pêche: Cette unité a été créée en octobre 2004, et pourvoit aux besoins en matière de sensibilisation/formation des pêcheurs;
- le Fonds d'assistance sociale des pêcheurs: Cet organisme, qui a été créé en l'an 2000 pour le bien-être des pêcheurs et de leurs familles fournit également une aide financière aux pêcheurs et à leurs familles en situations de détresse.

#### *Autres organisations*

Plusieurs autres organismes, gouvernementaux et ONG collaborent ou participent activement pour essayer de résoudre les problèmes liés à la sécurité des pêcheurs en mer. Ce sont le Département de l'aviation civile, l'Autorité du port et des transports maritimes, l'Autorité du tourisme et les associations de pêcheurs.

#### *Les accords juridiques*

La Loi de 1998 sur les pêches et les ressources marines est l'instrument juridique qui gère le secteur de la pêche et les activités professionnelles des pêcheurs. Elle constitue également le cadre juridique pour les réglementations régissant la sécurité des pêcheurs en mer. Les lois réglementant le fonctionnement des ports et de la marine marchande garantissent généralement la sécurité.

En l'absence de dispositions légales spécifiques, réglementant la sécurité des pêcheurs en mer, quelques mesures de sécurité sont incluses dans les conditions régissant l'octroi de licences pour certains types de pêche, par exemple la pêche sur les bancs et la pêche de poisson frais conservé sur glace. L'autorisation de quitter le port pour des navires mère pêchant sur les bancs exige certains équipements de sécurité (gilets de sauvetage, radio VHF, fusées de détresse, avirons et voiles) pour des pêcheurs opérant à partir de doris.

#### *Campagnes de sensibilisation et formation*

Les campagnes de sensibilisation et la formation ont lieu régulièrement et de différentes manières. Pour sensibiliser les pêcheurs aux problèmes, des ateliers, des réunions et des expositions sont organisés dans leurs villages et des affiches placardées dans tous les endroits fréquentés. Des affiches et des listes de contrôle sur la sécurité en mer publiées par la Communauté du Pacifique Sud ont été traduites dans la langue locale et distribuées aux pêcheurs.

La Formation itinérante de pêche est une école de formation mobile qui a été créée en 1985 pour la formation académique des pêcheurs sur la sécurité en mer. La Division des pêches, les gardes-côtes, l'école de formation maritime et les ONG ont plus tard exécuté plusieurs programmes de formation *ad hoc* pour les pêcheurs sur la sécurité en mer. Avec l'ouverture du Centre de formation et de vulgarisation, la formation des pêcheurs à l'aide d'équipements nouveaux et améliorés en matière de sécurité en mer gagne en efficacité.

#### *Services d'information sur la sécurité*

L'île Maurice est signataire de la Convention sur la sécurité de la vie en mer (SOLAS) et a la structure propre d'un système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) basé à terre. Tous les bateaux mauriciens sont maintenant équipés du système SMDSM.

L'Autorité des ports, par l'intermédiaire de sa station radio, communique toute les informations sur la sécurité en mer aux marins. Elle intercepte également et retransmet des messages dans des situations d'urgence/de détresse. Les gardes-côtes et le réseau de télécommunication de l'île Maurice sont également impliqués, par le biais de leurs réseaux et équipements de transmission respectifs. Ces organisations sont toutes des centres de coordination des secours.

Le service de météorologie, en collaboration avec la station de télévision nationale, les stations de radio nationales et privées et l'Autorité des ports de l'île Maurice fournissent quotidiennement des prévisions météorologiques aux pêcheurs et aux marins. Un bulletin météorologique spécial à l'intention des pêcheurs prévoit l'état de la mer à l'intérieur et en dehors du lagon. Le bulletin fait également état de la hauteur et de la direction des vagues, de la direction et de la vitesse du vent et des mouvements des marées. En périodes cycloniques, des bulletins météorologiques sont publiés plusieurs fois par jour et radio diffusés à intervalles plus rapprochés.

#### *Autres Mesures*

##### *L'allocation de mauvais temps*

C'est une allocation financière payée à chaque pêcheur enregistré pendant les périodes de mauvais temps. Le montant s'élève à 135 roupies (approximativement 5 dollars EU) pour chaque jour de mauvais temps qui contraint les pêcheurs à rester à terre. Une telle allocation est versée à titre de compensation pour le manque de revenus. L'allocation de mauvais temps encourage également les pêcheurs à rester à la maison et à ne pas prendre des risques injustifiés.

##### *Octroi d'équipements de sécurité*

Etant donné que la pêche est un métier dangereux et que les pêcheurs, plus que n'importe quel autre groupe de travailleurs, ont besoin de protection, le gouvernement de l'île Maurice a fait don à chaque pêcheur et propriétaire de bateau enregistré d'un gilet de sauvetage et d'autres équipements de sécurité, tels que des fusées de détresse, un réflecteur radar, une bouée de sauvetage et une bâche de protection de couleur orange de 3m sur 3m.

##### *Prêts et concessions hors taxe*

La Banque de développement de l'île Maurice concède des prêts aux pêcheurs à des conditions très avantageuses pour acheter des équipements de sécurité hors taxe (moteur hors-bord de secours, GPS, compas magnétique, etc.).

##### *Allocation maladie et assistance momentanée en cas de détresse*

La majorité des pêcheurs travaillent à leur compte et sont classés dans la catégorie de revenus inférieurs à la moyenne. La maladie prolongée d'un pêcheur peut être désastreuse pour sa famille. Dans de tels cas, les fonds d'assistance sociale aux pêcheurs accordent une aide financière équivalente à une allocation de mauvais temps de 14 jours. Une somme de 10 000 roupies est également payée au pêcheur au cas où son bateau ou son moteur serait endommagé par des cyclones, des montées soudaines de marée et des tsunamis. Ces mesures représentent une amélioration indirecte à la

sécurité du pêcheur. Lorsqu'un pêcheur meurt ou est porté disparu en mer, une somme de 10 000 roupies (300 \$EU) est payée en deux acomptes à la famille comme mesure transitoire. Ceci empêche la famille d'être dépourvue de toute ressource en attendant le paiement des primes d'assurance et d'autres aides sociales.

#### *Assurance collective pour les pêcheurs*

Le Gouvernement mauricien souscrit une assurance collective, sur une base annuelle, pour tous les pêcheurs enregistrés. En cas du décès d'un pêcheur, ses bénéficiaires reçoivent une somme forfaitaire de 200 000 roupies (6 000 dollars EU).

#### **Données sur les accidents et les fatalités en mer**

La garde-côtes nationale est responsable de la collecte et de l'analyse des données sur les accidents en mer. Les données communiquées par la GCN sur les accidents en mer pour les cinq dernières années sont les suivantes:

- nombre de personnes disparues en mer: 33;
- nombre de personnes perdues, retrouvées et sauvées: 397;
- nombre de décès: 85.

La majeure partie des personnes impliquées dans les cas ci-dessus étaient des pêcheurs.

#### *Causes d'accidents*

Les diverses causes d'accidents en mer établies par les équipes de secours sont:

- les défauts de construction des bateaux;
- les problèmes mécaniques;
- les appels d'assistance tardifs ou aucun appel;
- l'incapacité de fournir des informations au centre de secours concernant la position des bateaux, etc.;
- l'omission volontaire d'endosser des équipements de sécurité personnels;
- les conditions météorologiques défavorables rendant les opérations de secours difficiles et risquées;
- une dépendance élevée de l'alcool.

#### **Mesures additionnelles/nouvelles mesures pour améliorer la sécurité des pêcheurs**

Bien que le nombre d'accidents et de décès parmi les pêcheurs ne semble pas être très élevé à l'île Maurice, chaque accident est encore considéré comme un de trop. Le Gouvernement mauricien reconnaît que la sécurité en mer pour les pêcheurs est une question importante et un problème qui doit être abordé/traité correctement. Il admet également qu'une approche holistique est nécessaire en matière de gestion des pêches; ainsi la sécurité en mer doit être considérée comme un élément indispensable, faisant partie intégrante de la gestion des pêches. La sécurité des pêcheurs devrait être une préoccupation de toutes les parties prenantes. L'introduction d'une éducation en matière de sécurité dans l'industrie de la pêche est la meilleure façon de progresser. Diverses mesures ont déjà été initiées pour atteindre cet objectif. Les sections ci-dessous les décrivent brièvement.

#### *Règles de sécurité en mer*

En dépit des divers équipements de sécurité distribués gratuitement aux pêcheurs pour renforcer leur sécurité personnelle, certains d'entre eux s'aventurent toujours en mer sans ces équipements, allant ainsi à l'encontre de leurs objectifs. En outre, les enquêtes conduites sur les cas récents d'accidents se soldant par des décès ont révélé que cela était dû à la négligence aussi bien qu'aux défauts de construction des bateaux.

En tenant compte que les règlements appropriés agiront comme une force de dissuasion à la négligence, la Division des pêches a déjà ébauché des règlements pour la sécurité des pêcheurs

après avoir consulté les différentes parties prenantes, y compris les associations de pêcheurs. Leur publication est attendue très prochainement.

### *Navigabilité des bateaux*

Les pirogues qui sont construites localement ne sont pas sujettes au contrôle de qualité par des inspecteurs indépendants/architectes navals. De mauvaises conceptions et l'utilisation de matériaux en dessous de la norme peuvent avoir des conséquences graves et peuvent seulement être détectées à la suite d'un accident. Des règlements pour remédier à ces imperfections sont en cours d'élaboration. Ils permettront de s'assurer que les bateaux de pêche sont en conformité avec les normes imposées et sont en bon état de navigation.

### *Carte d'enregistrement des pêcheurs*

Les pêcheurs qui sont en possession de cartes d'enregistrement bénéficient de plusieurs incitations et de facilités accordées par le gouvernement. Le gouvernement a passé en revue les critères auxquels doit répondre le pêcheur pour obtenir la carte d'enregistrement. Il doit être âgé de moins de 50 ans et être médicalement et physiquement en bonne santé pour pouvoir travailler en mer. Il est également tenu de suivre le cours général à l'intention des pêcheurs (un cours de six semaines rétribué qui comporte un module de sécurité en mer) dispensé par le Centre de formation et de vulgarisation de la pêche. Cette mesure attestera que les pêcheurs professionnels ont reçu une formation adéquate et sont aptes à travailler en mer.

### *Formation des capitaines de bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres*

La pêche de poisson frais conservé dans de la glace et la pêche à la palangre semi-industrielle ont débuté il y a 15 ans. Ces deux types de pêche évoluent constamment et sont susceptibles de subir un développement rapide avec la promotion du «Sea Food Hub». La plupart des capitaines employés n'ont reçu aucune formation puisqu'il n'est pas obligatoire d'employer un capitaine qualifié pour des bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres LHT. Pourtant ces capitaines sont responsables de la sécurité des pêcheurs à bord. On estime qu'un nombre croissant de capitaines non formés et inexpérimentés seront utilisés par l'industrie de la pêche pour satisfaire la demande croissante. La Division des pêches se rendant compte de cette situation a, avec la collaboration de l'école de formation du personnel maritime, organisé un cours pour les capitaines de cette catégorie de bateaux. Les cours seront dispensés après que la Division de la marine marchande aura effectué les modifications nécessaires à son statut pour identifier cette catégorie de capitaines.

### *Équipement de sécurité technologiquement avancé*

Il est certain que la disparition de pêcheurs en mer cause beaucoup de souffrances, de détresse et de dénuement aux familles frappées par ce coup du sort. En outre, la recherche et les opérations de secours coûtent très cher et impliquent des sommes considérables. L'information communiquée par le GCN montre que les coûts s'élèvent à 215 000 roupies (6 450 \$EU) par jour pour la vedette *Vigilant* et 16 500 roupies (environ 500 \$EU) par heure de vol pour l'avion de surveillance. Il est donc bien évident que plus la victime est sauvée rapidement moindre sont les souffrances humaines et le coût de l'opération de sauvetage. Dans cette optique, des études sont en cours pour étudier la possibilité et la rentabilité d'utiliser les nouveaux équipements tels que les téléphones portables, les GPS, les RLS/EPIRB (radiobalises de localisation des sinistres) pour la pêche artisanale.

## PROGRAMME DE SÉCURITÉ EN MER PAR LA ' SEYCHELLES FISHING AUTHORITY' (SFA) POUR LES BATEAUX DE PÊCHE ARTISANALE AUX SEYCHELLES

*Jude Martin Talma*

### Introduction

#### *Contexte général*

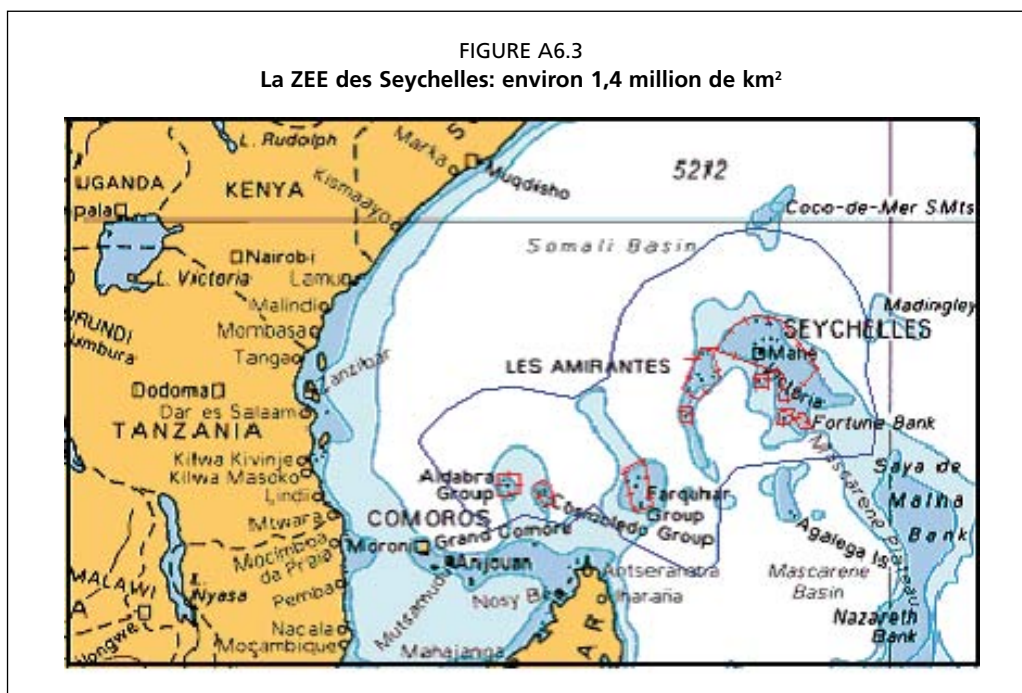
La République des Seychelles comprend plus de 100 îles dispersées sur une superficie d'environ 1,4 million de km<sup>2</sup> dans l'océan Indien occidental. Sa zone économique exclusive (ZEE) va de 0° 23' S à 12° 50' S et de 43° 08' E à 59° 27' E (figure A6.3).

Les activités de pêche dans la ZEE des Seychelles peuvent être divisées en trois sous-secteurs distincts, plus précisément:

- la pêche industrielle au thon par des bateaux de pêche étrangers sous licences (seines et palangriers) appartenant à des pays pratiquant la pêche hauturière (DWFN) qui ciblent le thon à l'intérieur et en dehors de la ZEE des Seychelles;
- la pêche semi-industrielle qui consiste en palangriers appartenant aux armateurs locaux, dont la longueur varie entre 14 et 22 mètres qui ciblent principalement le thon et l'espadon;
- la pêche artisanale effectuée par les pêcheurs locaux qui ciblent les espèces démersales, lesquelles sont strictement réservées aux ressortissants des Seychelles.

Depuis la première ébauche du document national sur la politique des pêches, au milieu des années 80, la sécurité en mer a toujours été considérée comme un problème important. La politique nationale des pêches déclare que le Gouvernement des Seychelles viendra en aide aux armateurs locaux pour acquérir des équipements de sécurité en mer à des prix accessibles et intensifiera ses efforts pour éduquer les pêcheurs et les propriétaires de bateaux sur l'importance de la sécurité en mer. Afin d'atteindre cet objectif la politique spécifie que le gouvernement favorisera l'acquisition d'équipements de navigation et de sécurité.

D'autre part, la nouvelle stratégie nationale de développement des pêches pour 2006-2011 prend des mesures pour promouvoir un programme de sécurité en mer pour le développement de la pêche dans les années à venir.



### *Rôle de l'Autorité des pêches (SFA) concernant la sécurité en mer*

Le rôle de l'Autorité des pêches des Seychelles (SFA) concernant la sécurité en mer est de:

- conseiller et donner des informations sur les différents équipements de sécurité que les bateaux doivent avoir à bord, selon leur taille;
- conseiller sur la conception et la construction fiables ainsi que sur le fonctionnement sûr des bateaux, y compris l'installation des moteurs (en particulier le système pour recharger les batteries) comme première étape pour s'assurer de la sécurité en mer;
- conseiller sur l'importance de l'entretien préventif des bateaux, des moteurs et des équipements (par exemple le programme d'entretien et de vérification).

Le SFA est également responsable de l'installation des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) et des émetteurs-récepteurs SSN (Système de suivi des navires) sur les bateaux de pêche artisanale.

Le Centre de surveillance des pêches (FMC) de la SFA reçoit les positions des bateaux (par le SSN) et transmet ces informations au Centre de coordination pour le sauvetage maritime (MRCC) des gardes-côtes pour guider les opérations de recherche et de sauvetage.

### **Différents types de bateaux**

Il y a actuellement plus de 200 types de bateaux de petite taille (6-24 mètres) équipés de moteurs situés à l'intérieur de la coque avec une alimentation électrique autonome qui pêchent au-delà des 60 milles marins (109 km) de l'île principale (Mahé) des Seychelles. L'installation des équipements de sécurité sur ces bateaux a été prévue lors de leur conception (tableau A6.2).

TABLEAU A6.2

#### **Caractéristiques des principaux types de bateaux de pêche**

Type de bateau	Longueur en mètres	Moteur	Rayon/distance de pêche spécifique (en milles)	Type de pont	Matériau	Équipage	Durée des sorties	Équipement (navigation, communication)
Baleinier	6-12	2-3 cylindres (26-44 CV)	Jusqu'au bord du plateau, 70-120	Non pontés pour sorties d'une journée, certains semi-pontés	Bois ou fibre de verre	6-8	Non pontés 1 journée; semi-pontés 6-8 jours	Radio AM, VHF, GPS, SSN
Lekonomi	6-8	1-2 cylindres (13-26 CV)	40-70	Semi-pontés	Fibre de verre	2-3	3-4 jours	GPS, sondeur acoustique, radio AM, SSN
L'avenir	9-10	3 cylindres (36 CV)	70-120	Pontés	Fibre de verre	3-4	6-8 jours	GPS, compas, sondeur acoustique, SSN
Goélette	10-15	3-4 cylindres (~55 CV)	70-150	Pontés	Fibre de verre (certains en bois)	6-7	8 jours	VHS, GPS, compas, SSN
Palangrier	16-24		> 120	Pontés	Fibre de verre	10-20	1 semaine à 1 mois	GPS, sondeur acoustique, radio AM
Pirogue	4-8	Aucun	1-2	Non pontés	Bois	1-2	2-5 heures	Aucun
Bateau non ponté	5-7	25-40 CV	3-25 (proximité des côtes)	Non pontés	Fibre de verre	2-3	1 journée	Aucun

### **RLS/EPIRB**

En 1995 la SFA a reçu gratuitement 20 balises RLS (radiobalises de localisation des sinistres) de 121,5 MHz pour la flottille artisanale de façon à améliorer la sécurité des bateaux en mer. Toutes les unités ont été installées sur les plus grands bateaux et une balise de localisation (radiogoniomètre) a été installée sur l'avion *Caravane* qui dessert régulièrement les îles les plus distantes des Seychelles.



Le système a rencontré plusieurs problèmes, bien qu'il ait atteint son but qui était d'améliorer la sécurité en mer pour certains pêcheurs. Les principaux problèmes rencontrés étaient les batteries qui se déchargeaient et leur remplacement, le système qui se déclenchait sans que la situation soit un véritable cas de détresse. D'ailleurs, en 2009, la fréquence de 121,5 MHz sera progressivement éliminée à l'échelle internationale.

Durant la réunion de la 23<sup>e</sup> Session du programme d'accord COSPAS-SARSAT en juin 2000 (avec la participation de 32 pays) un consensus a été atteint pour que les alertes par satellites émettant sur 121,5/243 MHz cessent à partir du 1<sup>er</sup> février 2009. La réunion a décidé que les Russes devraient renoncer à installer des répéteurs de 121,5/243 MHz sur leurs satellites au début de l'année 2006. Ainsi en 2003, la vente et la fabrication des balises RLS émettant sur 121,5 MHz sont devenues illégales et en 2006 l'interdiction de les utiliser a été décrétée.

À la lumière de ce qui vient d'être dit, le Programme international de COSPAS-SARSAT a annoncé qu'en 2009 il mettrait fin à l'acheminement des signaux de détresse par satellites émettant sur 121,5 et 243 MHz. Bien que l'utilisation des balises de secours fonctionnant sur ces fréquences ne tombe pas sous la responsabilité du programme COSPAS-SARSAT, les marins, s'ils veulent être détectés par satellite, devront avoir recours aux balises de secours fonctionnant sur 406 MHz.

Aux Seychelles, le Département de l'information, de la technologie et de la communication a annoncé que les balises RLS émettant sur 121,5 MHz cesseraient d'être licenciées en vue du programme d'élimination et a recommandé que toute personne qui projeterait d'acheter une nouvelle balise de détresse devrait être au courant du problème et tenir compte de la décision de COSPAS-SARSAT. Par conséquent la SFA a commencé à retirer les balises RLS émettant sur 121,5 MHz qui étaient installées sur 20 bateaux et à les remplacer par des émetteurs-récepteurs SSN.

La SFA a 30 balises RLS 406 en stock qu'elle prévoit d'installer sur 30 bateaux de pêche. Mais avec le projet SSN qui est toujours dans sa phase d'exécution, une décision doit encore être prise pour décider à quels navires les balises RLS seront assignées.

### **Système de suivi des navires**

Le Système de suivi des navires (SSN) a été introduit aux Seychelles en décembre 2001, date à laquelle le système a été commissionné, puis est devenu totalement opérationnel en mars 2002. La technologie permet de communiquer les informations sur la position des navires à la SFA par l'intermédiaire d'un communicateur automatique de location d'un navire (ALC) ou par émetteur-récepteur au Centre de surveillance des pêches (CSP) de la SFA par le canal d'un réseau de satellites. Les rapports sont transmis électroniquement (messages électroniques) selon les directives du protocole SSN.

En accord avec la politique du gouvernement qui s'efforce d'améliorer la sécurité en mer des pêcheurs locaux, la SFA s'est engagée, depuis juillet 2003, dans un projet SSN pour la flotte de pêche artisanale. À ce jour, 110 petits bateaux pratiquant la pêche artisanale ont été équipés d'émetteurs-récepteurs SSN. Cent quarante (140) autres bateaux ont été retenus dans le cadre de ce projet. Puisque le SSN pour les bateaux de pêche locaux n'est pas imposé par la Loi et n'est pas une condition exigée par la licence, les propriétaires de bateaux participent volontairement au projet en vertu d'un accord signé conjointement avec la SFA.

En attendant une révision de la Loi sur la pêche, en 2007, les règlements sur le SSN deviendront lois et les propriétaires de bateaux qui étaient peu disposés à se joindre au projet devront se conformer aux nouveaux règlements.

En 2003, la 1ère phase du projet a été lancée en utilisant le modèle TT3022D. Cinquante unités ont été installées sur différents types de bateaux allant des bateaux en fibre de verre semi-pontés d'une longueur de 6,2 mètres aux plus grand palangriers pontés d'une longueur de 22 mètres. Il a été constaté que les modèles TT3022D étaient plus adaptés aux bateaux de grandes dimensions et étaient trop exposés aux conditions météorologiques adverses sur les petits bateaux.

Au cours de l'année 2005, la SFA a travaillé en étroite collaboration avec son fournisseur d'émetteurs-récepteurs Inmarsat-C et avec Satellite Airtime et Thrane Thrane, les fabricants des émetteurs-récepteurs, pour produire une nouvelle version d'Inmarsat-C (TT 3026D) qui réponde aux exigences de tous les bateaux de pêche locaux. Le nouveau téléphone mobile d'Inmarsat-C peut servir tant en cas d'alerte que de détresse. L'alerte pour un cas de détresse est acheminée par l'intermédiaire du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), tandis que l'alerte pour une avarie est acheminée par satellite d'Inmarsat directement à la SFA suite à quoi l'alerte est sélectionnée par le logiciel développé à cette fin. L'alerte déclenchera une signalisation automatique, laquelle fournira l'identification du navire et les détails de positionnement en plus d'un signal acoustique et de messages SMS à un numéro de téléphone portable réservé à cet usage.

Avec l'introduction du projet de SSN locale, la SFA en collaboration avec les gardes-côtes des Seychelles et d'autres propriétaires de bateaux ont répondu à 30 appels de détresse et/ou d'alertes de panne de moteur qui, s'ils n'avaient pas été interceptés, auraient pu être à l'origine de disparitions humaines ou de bateaux de pêche.

Le projet local de SSN s'avère être un succès non seulement du point de vue du nombre d'alertes, de situations de détresse et de pannes de moteurs recueilli mais aussi en termes de coût-rentabilité en cas d'opérations de recherche et de sauvetage, vu que les données de positionnement précises réduisent les temps de recherche et de patrouille aérienne.

Dans le cas d'une alerte de détresse ou de panne de moteur, le Centre de suivi des pêches de la SFA est chargé de recevoir les données du SSN et de les communiquer aux gardes-côtes des Seychelles qui ont la responsabilité des opérations de recherche et de sauvetage.

### **Les gardes-côtes des Seychelles**

Les gardes-côtes des Seychelles sont responsables de toutes les opérations de recherche et de sauvetage et de la surveillance des eaux de la ZEE. Ils ont une flotte de 10 navires y compris une vedette de patrouille de 46 mètres, deux navires de 20-23 mètres et six patrouilleurs de 15 mètres. Ils ont un avion de patrouille exploité par la Compagnie de développement des îles (IDC) et selon l'étendue des zones à surveiller, il leur est possible de louer d'autres avions patrouilleurs à IDC pour les opérations de recherche et de sauvetage.

Les gardes-côtes ont un Centre de coordination du sauvetage maritime (MRCC) qui fonctionne 24 heures sur 24. En cas d'opérations de recherche et de sauvetage et de patrouille en mer, les données SSN du Centre de suivi des pêches de la SFA sont transmises au Centre de MRCC pour faciliter ces opérations.

La surveillance radio pour la recherche et le sauvetage en mer est également assurée par une station radio côtière dirigée par la société locale de télécommunication Cable and Wireless (câbles et sans fil). Les bateaux en détresse ou qui nécessitent une intervention en mer et sont dotés d'un équipement VHF ou HF peuvent communiquer directement avec la station côtière qui retransmet leurs appels soit à la SFA soit aux gardes-côtes.

La MRCC peut aussi recevoir des alertes de détresse qui sont retransmises à travers le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

### Opérations de recherche et de sauvetage

Les opérations de recherche et de sauvetage dépendent de trois facteurs principaux qui sont:

- lorsqu'un bateau de pêche dépourvu d'équipements de communication est porté disparu, après un ou deux jours de retard sur sa date de retour prévue, une patrouille aérienne et une patrouille maritime sont organisées;
- si le navire en difficulté est seulement équipé d'un système radio, le commandant appelle les gardes-côtes des Seychelles via la station côtière de Cable and Wireless. La SFA, à travers le centre de SSN, localise d'autres bateaux dans les environs du bateau en détresse qui pourraient éventuellement lui porter secours. Cette information est transmise aux gardes-côtes qui doivent décider quelle est la meilleure manière de procéder à l'opération de sauvetage;
- dans le cas d'un bateau équipé de SSN en situation de détresse ou victime d'une panne de moteur le commandant a le choix d'alerter soit les gardes-côtes, soit la SFA selon la nature du problème. La SFA et les gardes-côtes entrent en liaison comme décrit dans la procédure ci-dessus pour assister le bateau en détresse.

### Prochains développements envisagés

En 2007 la SFA a l'intention de lancer le processus de révision de la Loi sur les pêches et ainsi d'inclure le SSN. D'autres développements qui pourraient être envisagés dans un prochain futur sont:

- la possibilité d'acquérir un avion spécialisé pour la surveillance des pêches;
- un projet d'équiper les petits bateaux de pêche sans alimentation électrique autonome de SSN.

## SÉCURITÉ EN MER POUR LA PÊCHE ARTISANALE EN RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

*Yason Mndeme et Shomari Haji Haji*

### Introduction

La République-Unie de Tanzanie a une superficie de 945 087 km<sup>2</sup>. La zone aquatique accessible aux artisans-pêcheurs représente moins de 122 000 km<sup>2</sup> répartis ainsi: 64 000 km<sup>2</sup> de mer territoriale et 58 000 km<sup>2</sup> d'eau douce. La zone économique exclusive (ZEE) recouvre une superficie de 223 000 km<sup>2</sup>. Le littoral est long d'environ 1 424 kilomètres et s'étend de la frontière avec le Kenya au nord jusqu'au Mozambique au sud. Une grande partie du littoral est utilisée pour l'établissement des communautés de pêcheurs et des agglomérations urbaines.

La pêche en République-Unie de Tanzanie représente environ 3 pour cent du produit intérieur brut (PIB) et 13 pour cent des entrées de devises étrangères. Le nombre de pêcheurs qui exercent la profession de manière permanente s'élève à 144 755 desquels 29 754 pêchent en mer (2005, données de l'enquête cadre). Pour la majorité des artisans-pêcheurs, la pêche est la principale source d'emploi et les poissons et produits de la pêche constituent la principale source de protéines animales et de revenus familiaux.

Le potentiel de la production halieutique de la zone côtière de la République-Unie de Tanzanie (eaux territoriales) est estimé à 100 000 tonnes annuelles, production de la zone économique exclusive (ZEE) non comprise. La production annuelle de poisson en République-Unie de Tanzanie est de 375 534,6 tonnes dont 54 968 tonnes proviennent des pêches halieutiques. Les artisans-pêcheurs contribuent pour environ 90 pour cent de la production annuelle de poisson. On peut ainsi comprendre leur rôle important dans l'économie du pays et dans l'approvisionnement en protéines animales.

## Production de poisson dans les eaux maritimes de la République-Unie de Tanzanie

La pêche maritime en République-Unie de Tanzanie peut être subdivisée en trois principales catégories, à savoir:

- la pêche artisanale;
- la pêche semi-industrielle;
- la pêche industrielle.

### *Pêche artisanale*

Les pêcheurs locaux pratiquent ce type de pêche avec de petites embarcations pouvant mesurer jusqu'à 10 mètres. La plupart de ces embarcations sont construites en bois et ne sont pas motorisées. Ces embarcations comprennent des canots creusés dans des troncs d'arbres, des pirogues construites en bois, des pirogues avec balanciers, des boutres, etc. La plupart de ces embarcations sont propulsées par des voiles ou des pagaies. Etant donné le type d'embarcations utilisées, la pêche est effectuée dans les eaux peu profondes ciblant les espèces de poissons de récif, démersales et semi-pélagiques. En raison de l'exploitation continue du littoral et de l'augmentation du nombre de pêcheurs et, par conséquent, de la pression de l'effort de pêche, les ressources, dans ces zones, sont surexploitées. Il est donc nécessaire que les pêcheurs puissent aller pêcher au large afin d'améliorer leurs captures.

Les principaux engins de pêche utilisés comprennent les pièges, les filets maillants, les filets à requin, les épuisettes, les lignes à main, les palangres, les filets coulissants et les éperviers. Ce type de pêche, qui est effectuée avec des embarcations construites localement représente environ 90 pour cent de tous les débarquements annuels de poisson de mer en République-Unie de Tanzanie. Une enquête cadre, conduite en 2005, a indiqué une augmentation du nombre de bateaux aussi bien que de pêcheurs. Selon les informations recueillies, les débarquements de poisson ont graduellement augmenté depuis 2003 comme l'indiquent les tableaux A6.3 et A6.4.

### *Pêche semi-industrielle*

Cette pêcherie est composée de bateaux plus grands et plus sophistiqués appartenant aux armateurs locaux avec des longueurs allant de 11 à 24 mètres. Ces navires pêchent aussi bien dans les eaux territoriales que dans les eaux côtières. La plupart de ces bateaux pratiquent la pêche crevettière commerciale ainsi que la pêche d'autres espèces de poissons pélagiques. La flottille de pêche est composée en majeure partie de chalutiers, de senneurs et de palangriers. La contribution de cette pêche à l'économie nationale est importante puisque la presque totalité des captures est destinée au marché d'exportation. Actuellement, environ 12 chalutiers crevettiers pratiquent la pêche crevettière, et deux autres petits chalutiers ciblant les mêmes ressources viennent occasionnellement s'y ajouter. En 2004, le nombre total de grands chalutiers pratiquant la pêche crevettière dans les eaux côtières tanzaniennes se montait à 25 navires, y compris deux chalutiers de taille moyenne, alors qu'en 2005, le nombre de chalutiers/crevettiers a chuté à 15 y compris quatre bateaux de taille moyenne (tableau A6.5). L'explication de cette diminution du nombre des navires ciblant les ressources crevettières pourrait s'expliquer par une diminution des stocks de crevettes causée par le

TABLEAU A6.3  
Tendance des captures marines dans les eaux tanzaniennes (pêche artisanale)

Années	Captures (tonnes)
2001	52 934,9
2002	49 674,5
2003	49 270,0
2004	50 470,0
2005	54 968,6

TABLEAU A6.4  
Tendance progressive du nombre de pêcheurs et de bateaux, 1995-2005

Années	Nombre de pêcheurs	Nombre de bateaux
1995	13 822	3 768
1998	20 625	5 157
2001	19 071	4 927
2005	29 754	7 190

TABLEAU A6.5  
Tendances de l'effort de pêche sur les stocks de crevettes

Années	Nombre de bateaux
2000	25
2001	19
2002	23
2003	25
2004	27
2005	19
2006	12

changement de climat (sécheresse) ou une augmentation de l'effort de pêche résultant en un taux de renouvellement du stock très faible.

Les zones de pêche crevettière sont divisées en trois zones principales, à savoir: une zone au nord (zone 1), une zone centrale (zone 2) et une zone méridionale (zone 3). La pêche aux crevettes par les chalutiers est autorisée pendant le jour et interdite la nuit quand les navires doivent rester au mouillage. Les campagnes de pêche des grands chalutiers doivent durer un mois après quoi ils doivent retourner au port pour débarquer leurs captures avant d'exploiter une autre zone de pêche. Des observateurs des pêches maritimes sont normalement embarqués sur des navires sélectionnés afin de surveiller les opérations de pêche et de faire un rapport aux autorités des services de pêche.

### *Pêche industrielle*

Cette pêcherie est dominée par des thoniers senneurs étrangers et des palangriers ciblant le thon et les espèces de thonidés. Les navires appartiennent principalement à L'Union européenne et au Japon. En 2006, 85 navires en tout (47 palangriers et 38 thoniers senneurs) ont été autorisés à pêcher dans la zone économique exclusive (ZEE) (tableau A6.6). Parmi les bateaux pratiquant la pêche industrielle, six palangriers appartiennent à la République-Unie de Tanzanie. Les captures dans la ZEE tanzanienne sont inconnues car les navires étrangers (pêchant le thon) ne débarquent pas leurs prises en Tanzanie et sont peu disposés à fournir des statistiques.

TABLEAU A6.6

#### **Navires avec licences les autorisant à pêcher dans la ZEE tanzanienne**

Années	Palangriers	Senneurs	Chalutiers	Total
2002	10	-	-	10
2003	18	26	-	44
2004	40	41	4	85
2005	43	36	-	79
2006	47*	38	-	85*

Note: \* Six palangriers appartiennent à la flotte locale.

### **Législation**

La politique des pêches guide le secteur de la pêche en Tanzanie. Elle est mise en application par la Loi 22 de 2003 sur la pêche et les Règlements sur la pêche de 2005. Il y a, en plus, d'autres actes législatifs qui réglementent la pêche, à savoir:

- la Loi n° 3 de 1989 (Cap 238) régissant les eaux territoriales et la zone économique exclusive;
- la Loi n° 3 de 1998 (Cap 388) régissant la pêche en haute mer;
- la Loi n° 29 de 1994 régissant les parcs et les réserves marines.

La Loi sur la pêche s'applique à un certain nombre d'activités de pêche parmi lesquelles: le développement du secteur halieutique, la gestion des pêches, l'exploitation et l'utilisation des ressources marines, le développement de l'aquaculture et la conservation des ressources halieutiques. Dans les aires protégées la loi qui régit les parcs et les réserves marines est utilisée comme un outil pour la gestion et la conservation des diverses espèces. L'accès aux aires marines protégées est très limité et il y a aussi des restrictions quant au type d'engins de pêche utilisés. Actuellement, la République-Unie de Tanzanie a deux parcs marins, à savoir: le parc marin de l'île de Mafia et le parc de la baie de Mnazi et de l'estuaire de Rovuma, ainsi que plusieurs aires protégées.

La Loi n° 3 de 1998 de l'Autorité de la pêche hauturière avait pour objectif d'établir une institution appelée Autorité de la pêche hauturière chargée de s'occuper de toutes les questions relatives à l'exploitation des ressources dans la ZEE. Les fonctions de l'autorité consistaient à:

- encourager, réglementer et contrôler la pêche dans la ZEE;
- réglementer l'octroi des permis de pêche aux personnes et bateaux autorisés à pêcher dans la ZEE;
- initier, mettre en application et faire respecter la politique des pêches hauturières et contrôler les bateaux de pêche en eaux profondes;

- formuler la politique des pêches;
- négocier et signer les contrats ou accords de pêche ou tous autres accords de coopération de pêche de quelque nature qu'ils soient avec tout gouvernement, toute organisation internationale ou tout autre établissement concerné par l'application de la Loi.

Il avait été envisagé que l'Autorité soit composée des organismes suivants: un Comité de direction, un Comité consultatif et un Comité de gestion. Malheureusement cette autorité importante, qui avait été désignée pour gérer les ressources marines dans la ZEE, n'a pas encore été établie. Toutefois, le processus pour l'établir continue afin de développer la pêche industrielle et d'améliorer l'économie de la République-Unie de Tanzanie.

### **Statut de la sécurité en mer pour la pêche artisanale**

#### *Institutions et organismes impliqués dans l'application des règlements de sécurité*

##### *Ministères et agences responsables de la sécurité en mer*

Deux ministères du gouvernement sont directement impliqués dans l'application des lois et règlements de sécurité en mer. Ce sont le ministère du développement des infrastructures et le ministère des ressources naturelles et du tourisme. Deux départements de ces ministères sont responsables de l'application des lois et règlements concernant la sécurité en mer. Les deux départements sont: le Département des communications et des transports du Ministère du développement des infrastructures et le Département des pêches du Ministère des ressources naturelles et du tourisme. Au Ministère du développement des infrastructures, l'agence responsable de la sécurité en mer est l'Autorité de réglementation du transport sur terre et sur mer (SUMATRA). La SUMATRA exerce ses fonctions par le biais de la mise en application de la Loi n° 3 de 2003 de la marine marchande et les règlements de la marine marchande de 2005. Cette agence s'occupe de l'enregistrement, du licenciement des bateaux et de l'identification des membres de l'équipage. Les autres agences qui s'occupent des problèmes de sécurité sont: l'Autorité des ports (THA) et l'agence de météorologie de la République-Unie de Tanzanie (TMA). La TMA joue un rôle clé car elle fournit des informations sur les prévisions météorologiques que les pêcheurs peuvent consulter pour connaître les conditions de navigabilité. L'agence agit comme un système de détection précoce; les pêcheurs pouvant ainsi décider s'il est conseillé ou non de sortir en mer.

En outre, les établissements de formation sont très importants car ils permettent l'échange d'informations qui est essentiel à l'industrie de la pêche. Deux établissements sont actuellement impliqués dans la formation de personnel pour le secteur de l'industrie de la pêche. Ce sont: le Centre de développement des pêches de Mbegani (FDC) qui offre des cours approfondis dans le domaine de la navigation et de la technologie des engins de pêche ainsi que des cours de brève durée sur: la lutte contre les incendies, les opérations de sauvetage (survie en mer), les premiers soins d'urgence et encore d'autres cours connexes. Le Centre offre également des cours de formation en matière de conception et de construction des bateaux, et construit lui-même des bateaux en bois d'une longueur pouvant atteindre une longueur de 14 mètres. Le centre apporte également son soutien au perfectionnement des embarcations construites localement (ngalawa ou canots avec balanciers) afin d'améliorer leur stabilité et leur solidité. L'objectif est d'améliorer la sécurité des bateaux de pêche construits localement de sorte que les pêcheurs puissent rejoindre les zones de pêche au large. Bien que ces pêcheurs locaux soient encouragés et rassurés par la solidité et la stabilité des embarcations améliorées, le prix d'achat élevé fait que la plupart d'entre eux, ayant un pouvoir d'achat limité, n'ont pas les moyens de les acquérir.

Une autre institution qui offre une formation en matière de sécurité en mer est l'Institut maritime de Dar Es Salaam (DMI). Tout comme le FDC, la DMI offre des programmes de formation à court et à long terme qui sont importants pour garantir la sécurité des pêcheurs et des passagers en mer. Cependant le DMI est spécialisé dans la formation des capitaines qui commandent de plus grands navires tels que les cargos, les bateaux pratiquant la pêche industrielle ou les navires à passagers.

### *Chantiers navals*

Outre le chantier naval de Mbegani (FDC), le gouvernement possède trois autres chantiers navals qui sont situés dans diverses régions du pays. Les trois sites sont: le chantier de Mwanza sud (au nord), le chantier naval de Kigoma (à l'ouest) et le chantier naval de Mikindani (au sud). En raison de la pénurie de bois qui sévit actuellement en République-Unie de Tanzanie, la construction de bateaux en bois devrait graduellement cesser. Les pêcheurs devront trouver d'autres types de matériaux pour la construction des bateaux de pêche; cependant, les pêcheurs auront-ils les moyens d'acquérir ces nouveaux types de bateaux?

Deux chantiers navals privés, l'un construisant des bateaux en acier et l'autre en fibre de verre, ont été également ouverts en République-Unie de Tanzanie. Le chantier naval spécialisé dans la construction de bateaux en fibre de verre n'est actuellement pas opérationnel à cause de la carence de marchés potentiels pour ces bateaux. Leurs prix sont très élevés et largement au-dessus des possibilités de la plupart des pêcheurs et d'autres éventuels acquéreurs. Toutefois, il est évident que les bateaux construits par des constructeurs qualifiés sont plus sûrs et plus confortables que ceux construits par les constructeurs locaux qui ne possèdent pas les qualifications requises pour concevoir et construire des bateaux.

### *Statut de sécurité pour les navires opérant en mer*

Dans la majeure partie des cas, les pêcheurs de même que les autorités des régions auprès desquelles ils sont enregistrés et licenciés n'appliquent pas les mesures de sécurité auxquelles devraient être soumises les embarcations de la région. La section 11(1) des règlements des pêches 2005 stipule clairement qu'aucun bateau de pêche titulaire d'une licence ne devra pratiquer la pêche sans avoir préalablement rempli certaines conditions, comme par exemple l'installation d'un nombre minimum d'équipements de sécurité à bord. Les bateaux sont obligés d'avoir des provisions d'eau et de nourriture suffisantes et les récipients nécessaires pour leur conservation. Les autres équipements recommandés comprennent: un klaxon ou une trompette en bon état, au moins deux bouées de sauvetage, un gilet de sauvetage pour chaque membre de l'équipage et une chambre à air gonflable.

Pour la pêche semi-industrielle la sécurité n'est pas un problème important vu que les propriétaires de ces navires sont plus riches et peuvent financer les équipements de sécurité nécessaires. Les mesures de sécurité sont donc ainsi respectées. Ceci est dû au fait qu'avant qu'un navire ne soit immatriculé il doit être vérifié et inspecté. Une des conditions préalables pour l'immatriculation et l'obtention d'une licence de pêche est de posséder un certificat de navigabilité et les équipements et appareils de sécurité nécessaires à bord.

Les crevettiers sont inspectés mensuellement pour s'assurer qu'ils se conforment aux normes de sécurité. Du fait que les inspections sont effectuées fréquemment et que les navires sont bien équipés, en cas de détresse, les navires peuvent facilement communiquer par radio avec la station de signalisation la plus proche et le message sera envoyé à tous les navires opérant dans les environs pour les inciter à participer aux opérations de recherche et de sauvetage.

En ce qui concerne le problème de sécurité en mer, les artisans-pêcheurs sont confrontés à un sérieux problème puisqu'ils possèdent de très petites embarcations non motorisées. En effet, sur les 7 190 embarcations qui se trouvaient le long du littoral de la République-Unie de Tanzanie en 2005, seulement 564 étaient motorisées (7,8 pour cent). Les 3 715 autres embarcations sont des pirogues traditionnelles (environ 52 pour cent), ce qui est une bonne indication des risques encourus par les artisans-pêcheurs.

La plupart des embarcations construites localement utilisent des voiles ou des pagaies comme moyen de propulsion, les rendant ainsi vulnérables aux accidents particulièrement pendant les vents forts de la mousson du sud-est. Les navires ne sont pas équipés d'instruments de navigation

ou de systèmes de communication par radio et, en cas d'urgence, il est donc impossible de communiquer avec une station de radio voisine. La plupart des artisans-pêcheurs ne prévoient pas ou pas suffisamment de nourriture et d'eau potable lorsqu'ils sortent en mer. Les trousse de secours font défaut dans la plupart de ces embarcations, ce qui fait qu'en cas de blessure il est difficile de donner les premiers soins. La sécurité en mer est donc un problème très sérieux pour les artisans-pêcheurs.

Malgré l'importance que revêt le respect des mesures de sécurité pour tous les bateaux qui sortent en mer, les artisans-pêcheurs ne se conforment généralement pas aux règlements. Les principales raisons pour lesquelles les pêcheurs ne se conforment pas aux normes de sécurité peuvent se résumer comme suit:

- **Pauvreté parmi les pêcheurs:**
  - la plupart des artisans-pêcheurs sont pauvres et n'ont pas les moyens d'acheter des équipements de sécurité;
  - l'embarcation utilisée est trop petite pour contenir les provisions nécessaires;
  - les artisans-pêcheurs ne peuvent pas acheter des bateaux plus solides et plus sûrs tels que des bateaux en fibre de verre qui coûtent trop cher;
  - les pêcheurs étant généralement très pauvres, ils ne peuvent se permettre des postes de télévision et de radio pour écouter les prévisions météorologiques;
  - les pêcheurs artisanaux n'ont pas les moyens d'acheter les équipements de communication.
- **Inspection:** les Autorités devraient être tenues d'inspecter les bateaux de pêche qui sortent en mer pour s'assurer que les règlements de sécurité sont respectés. Cependant, dans bien des cas, l'application de ces règles de sécurité est négligée.
- **Mauvais enregistrement des données:**
  - aucun registre des pêcheurs qui ignorent les règlements de sécurité n'est tenu et par conséquent aucune sanction n'est appliquée pour avoir répété les mêmes délits;
  - aucun registre des pêcheurs qui sortent en mer chaque jour et de ceux qui retournent au terme des opérations de pêche n'est tenu (afin d'identifier ceux qui manquent). Cela est dû à l'insuffisance de personnel au niveau gouvernemental pour faire appliquer les règlements et maintenir un registre des principaux incidents survenant dans le secteur de l'industrie des pêches.
- **Ignorance:**
  - la plupart des pêcheurs ne sont pas conscients des obligations pour garantir la sécurité en mer et de leur importance;
  - les pêcheurs se basent sur leurs précédentes expériences ignorant que de nos jours les choses ont évolué et que des changements drastiques surviennent au cours des saisons;
  - la plupart des pêcheurs sont peu disposés à apprendre et adopter de nouvelles techniques.
- Les pêcheurs ne font aucun rapport aux autorités en cas d'accidents en mer, particulièrement quand cela implique seulement quelques pêcheurs.

### *Mesures proposées pour améliorer la sécurité en mer*

Les mesures proposées pour assurer la sécurité en mer sont:

- Sensibilisation des pêcheurs à la sécurité en mer.
- Faire en sorte que les autorités responsables de la sécurité en mer à différents niveaux (districts, ministères et agences) surveillent régulièrement le respect des règlements par toutes les embarcations, pour s'assurer qu'elles sont suivies même si dans une moindre mesure.
- Renforcer la mise en application de la Loi.
- Subventionner les achats d'équipements de sécurité afin qu'ils soient disponibles à tous les pêcheurs.
- Faciliter l'accès au crédit pour les artisans-pêcheurs de manière à:
  - convaincre les pêcheurs de la nécessité de créer des coopératives de pêche afin de pouvoir accéder aux prêts;
  - obtenir des bateaux plus solides et durables;



- acquérir des équipements de sécurité.
- S'assurer de la disponibilité d'équipements de sécurité à un prix raisonnable:
  - en encourageant l'importation des équipements de sécurité;
  - en supprimant les taxes d'importation sur les équipements de sécurité.
- S'assurer de la disponibilité de bateaux/embarcations de qualité en:
  - subventionnant les prix pour les bateaux en fibre de verre;
  - supprimant les taxes d'importation sur les bateaux en fibre de verre et les matériaux importés pour la fabrication des bateaux en fibre de verre.

## SÉCURITÉ EN MER POUR LA PÊCHE ARTISANALE DANS LA RÉPUBLIQUE DU YÉMEN

*Jamal Ahmed Rajaa et Abdul Salam Hussein Aldulaei*

### Introduction

La République du Yémen est située sur la péninsule Arabique dans le sud-ouest de l'Asie. La République du Yémen se compose de l'ancien Yémen du Nord et du Yémen du Sud. Elle est encadrée par la mer d'Arabie et le golfe d'Aden au sud et la mer Rouge à l'ouest, Oman au nord-est et le reste du pays confine avec L'Arabie Saoudite. Son territoire inclut l'île éloignée de Socotra, environ 350 km au sud, à l'écart de la côte d'Afrique de l'Est.

Le Yémen a une superficie de 527 968 km<sup>2</sup> et une population d'environ 21 millions d'habitants ce qui revient à dire que sa densité de population est de 40 personnes par km<sup>2</sup>.

### Gestion des pêches et sécurité en mer au Yémen

Le secteur des pêches au Yémen peut être classifié selon le type d'activités de pêche et divisé en deux secteurs, à savoir:

- le secteur de la pêche traditionnelle, qui peut être sous-divisé en deux sous-secteurs: (i) les pêcheurs membres de coopératives et, (ii) les pêcheurs individuels. La zone de pêche pour ce secteur s'étend jusqu'à 5 milles marins de la côte;
- le secteur de la pêche industrielle, qui peut être sous-divisé en deux sous-secteurs comme suit: (i) la pêche côtière et, (ii) la pêche contrôlée par les pêcheurs étrangers. La zone de pêche côtière se situe entre 5 et 12 milles marins tandis que le secteur industriel va des 12 milles marins jusqu'au bord de la ZEE du Yémen.

### Les pêcheurs artisanaux au Yémen

Il y a approximativement 50 000 pêcheurs artisanaux au Yémen dont la plupart sont membres de coopératives (tableau A6.7). Il y a 116 coopératives qui rendent des services aux pêcheurs, tels que la commercialisation de leurs prises, la fourniture de glace, etc.

Il y a entre 15 000 et 20 000 petits bateaux de pêche au Yémen, la plupart construits en fibre de verre (qui remplacent progressivement tous les bateaux construits en bois). Ces bateaux de pêche peuvent être classifiés en trois catégories comme décrit dans le tableau ci-dessous (tableau A6.8).

### Recommandations pour améliorer la sécurité en mer des petits bateaux de pêche au Yémen

Les recommandations pour améliorer la sécurité en mer des petits bateaux de pêche au Yémen sont:

TABLEAU A6.7

#### Coopératives de pêche

Artisans-pêcheurs	Pourcentage approximatif (%)
Pêcheurs appartenant à une coopérative	70
Pêcheurs individuels (n'appartenant pas à une coopérative)	30

TABLEAU A6.8

#### Bateaux de pêche, par catégorie

Longueur des bateaux (mètres)	Pourcentage approximatif
3-7	80
8-15	15
16 et plus	5

- la mise en place et l'application des lois actuelles sur la sécurité en mer pour la pêche traditionnelle;
- la révision et la mise à jour des règlements concernant la sécurité en mer;
- le lancement de campagnes pour sensibiliser les artisans-pêcheurs sur l'importance de la formation en matière de sécurité en mer, par le biais d'ateliers et de programmes de vulgarisation;
- une plus grande production de directives, d'affiches, de brochures, etc. en insistant sur l'importance de la sécurité en mer pour les artisans-pêcheurs;
- l'assurance que les équipements de sécurité sont disponibles sur le marché local à un prix raisonnable (subventionné);
- la mise en place de stations météorologiques le long du littoral yéménite qui pourront renseigner les pêcheurs sur le temps qu'il fera;
- l'installation de plusieurs ateliers de réparation et d'entretien des moteurs le long du littoral yéménite.

# Annexe 7

## Conclusions des groupes de travail

### GRUPE 1 - OPÉRATIONS DE PÊCHE

#### 1. Préparatifs avant la pêche

##### a) *Vérification du matériel:*

- trousse d'outils;
- ancre avec orin;
- radio/GPS/téléphone portable/compas;
- trousse de premiers secours;
- table de marée;
- pagaies/voile;
- pièces détachées (y compris des bougies d'allumage);
- carburant (quantité et qualité);
- nourriture et eau potable;
- pompe de cale (pompe, seau, écope, etc.);
- équipement de lutte contre les incendies;
- gilet de sauvetage;
- trousse de secours;
- carte de navigation.

La responsabilité de la vérification revient au capitaine du bateau. La responsabilité pour la disponibilité de matériel revient au propriétaire du bateau.

##### b) *Autres vérifications:*

- conditions météorologiques;
- entretien du bateau;
- notification (programme de travail);
- équipage adéquat.

La responsabilité incombe au capitaine du bateau.

##### c) *Formation:*

###### *Formation des capitaines en:*

- pratiques de navigation;
- interprétation des cartes;
- bonne connaissance des appareils de communication (VHF, GPS, téléphone portable, compas, etc.);
- interprétation des prévisions météorologiques;
- conception et stabilité des bateaux;
- premiers secours;
- aptitude à lutter contre les incendies;
- réparation et entretien des moteurs (ainsi que des machines si présentes).

Le capitaine devrait posséder un brevet d'aptitude professionnelle pour sa catégorie de bateau.

###### *Formation de l'équipage en:*

- technologie des engins de pêche;
- techniques de survie en mer;
- techniques de pêche.

Les fonctionnaires gouvernementaux devraient recevoir une formation en matière de tenue de registres.

*d) Disponibilité de matériel:*

- préférence accordée au matériel disponible sur le marché local;
- subventions de l'État;
- facilités de crédit.

**2. Au cours de la pêche**

- limitations du bateau; distances/conditions météorologiques;
- quantité de carburant, d'eau;
- capacité du bateau/chargement;
- communications;
- surveillance/vigilance.

**3. Différentes phases d'une sortie en mer**

- voyage aller pour se rendre sur les lieux de pêche;
- pêche;
- retour au débarcadère;
- au débarcadère.

Tous les pays ne sont pas au même niveau – ils devraient être aidés en fonction de leur situation actuelle pour permettre à leurs normes de sécurité d'être en ligne avec les normes internationales.

**GRUPE 2 - COLLECTE DES DONNÉES**

**1. Général**

- Il est d'une importance vitale d'obtenir les informations/données sur la sécurité en mer.
- Très peu de pays ont ces informations ou les ramassent de façon méthodique.
- Il est important d'avoir une structure au sein du Département des pêches pour assurer le suivi; il est indispensable d'avoir des personnes bien formées.
- Certains pays, par exemple l'île Maurice, ont déjà un système en place, mais il serait peut être bon de l'améliorer.
- Kenya: Les unités de gestion des plages ainsi que les syndicats et les associations rendent directement compte au Département des pêches.
- Union des Comores: la police remplissant des fonctions spéciales et les communications radio rendent directement compte au Département des pêches.
- Ces comptes rendus ne doivent en aucun cas être faits par des intermédiaires.
- Il est important de désigner une agence responsable de la collecte et du stockage des données.
- À l'heure actuelle il y a trop d'agences impliquées et aucune n'est vraiment responsable de la collecte et de l'échange des données.

**2. Informations requises et méthodologie**

- Données/informations aux pêcheurs – opérationnelles:
  - météorologie;
  - annonces radiodiffusées;
  - sensibilisation.
- Données/informations fournies par les pêcheurs – pour le suivi:
  - historique des cas d'accidents;

- les causes d'accidents;
- les analyses.
- Autres données/informations:
  - taille des bateaux;
  - immatriculation/licenciement;
  - équipements de sécurité à bord;
  - suivi ou rapport d'entretien des bateaux;
  - inspection annuelle.

### 3. Formation

#### GRUPE 3: CADRE JURIDIQUE

##### 1. Général

- Manque de volonté politique;
- Le secteur des pêches n'est pas pris en considération à sa juste valeur au niveau national;
- La sécurité des pêcheurs n'est pas prise en considération d'une manière équivalente au besoin de protéger les ressources et les habitats marins.

##### 2. Cohérence

- Trop d'organismes s'occupent de la sécurité en mer mais n'ont pas un mandat absolu;
- Absence d'un cadre cohérent pour le développement/la gestion de la pêche, le contrôle de la qualité, la sécurité en mer, etc.

##### 3. Législation et politique

- La législation est insuffisante par rapport à la sécurité en mer.

##### 4. Mise en application

- Mise en application d'un nombre insuffisant de mesures juridiques concernant la sécurité en mer;
- Manque de moyens pour la mise en application des mesures de sécurité en mer (par exemple, manque de main-d'œuvre);
- Manque de conformité avec les mesures de sécurité existantes;
- Attention peu soutenue consacrée aux mesures de précaution (vu le manque de moyens pour investir dans les gardes-côtes, etc.);
- Variations entre les régions et les pêcheries non reconnues à leur juste titre.

##### 5. Prise de conscience

- Peu ou pas d'actions de sensibilisation concernant les problèmes de sécurité en mer.

##### 6. Institutionnel

- Absence d'approche fondamentale (venant de la masse) en matière de sécurité en mer;
- Manque de reconnaissance de la sécurité en mer comme partie intégrante de la gestion des pêches;
- Médiocrité des organisations de pêcheurs (*inter alia*, cela conduit à un manque de réaction aux mesures de sécurité en mer).

#### GRUPE 4: TECHNOLOGIE

##### 1. Conception des bateaux

- Les bateaux en fibre de verre – avantages:
  - tiennent bien la mer;
  - sont: plus durables;
  - plus légers → plus rapides;

- plus faciles à réparer;
- faciles à entretenir;
- faciles à modifier;
- faciles à nettoyer;
- auto videurs;
- faciles à transporter; et
- code normatif applicable.
- Bateaux en bois:
  - le bois est devenu rare sur le marché et en forêt;
  - l'entretien est plus difficile;
  - l'art de la construction artisanale disparaît;
  - sont néfastes pour l'environnement;
  - les matériaux sont chers.
- Le bois par opposition aux fibres de verre:
  - la construction traditionnelle doit continuer/doit être permise tant que cela donne des bateaux en bon état de navigabilité;
  - les normes obligatoires doivent être définies en conformité avec les risques, il est préférable de se conformer volontairement;
  - la fibre de verre n'est pas plus sûre juste parce que c'est de la fibre de verre;
  - il est difficile de modifier les conceptions traditionnelles (installation de moteurs à l'intérieur de la coque);
  - le PRV offre beaucoup de nouvelles facilités mais les bateaux en PRV coulent s'ils sont submergés et si les compartiments étanches ne sont pas installés et correctement entretenus;
  - les projets sur la pêche font don de bateaux en PRV, mais l'entretien cesse au terme du projet et les bateaux se détériorent.
- Mécanisation:
  - les rames et les voiles sont préférées dans beaucoup de situations pour des raisons économiques;
  - quand les pêcheurs passent de la voile au moteur, ils sont très vulnérables.
- Formation en:
  - construction de bateaux;
  - communications, systèmes radio;
  - navigation;
  - installation des équipements;
  - techniques opérationnelles.

## 2. Matériel/préoccupations

- radio (VHF,GPS/AM/FM), fréquences radio;
- batteries → pannes de courant;
- miroir;
- réflecteur radar;
- ancre/orin;
- compas;
- risques à bord;
- changements climatiques;
- fusées de détresse;
- gilets de sauvetage;
- immatriculation du bateau;
- qualité du carburant;
- provision d'eau potable et une trousse de premiers secours à bord.

# Annexe 8

## Recommandations des groupes de travail

### GRUPE 1 – OPÉRATIONS DE PÊCHE

1. La loi doit être amendée/améliorée/renforcée afin de permettre l'élaboration et la promulgation d'un minimum de normes de sécurité obligatoires pour tous les bateaux de pêche et les pêcheurs.
  - L'agence responsable: les autorités de pêche.
  - Le support technique: la FAO.
2. Les autorités des pêches doivent être l'organisme responsable pour tous les problèmes de sécurité dans le domaine de la pêche.
3. Les structures et mécanismes appropriés pour faciliter l'acquisition d'équipement de sécurité, c'est-à-dire:
  - facilités de crédit;
  - réduction des taxes d'importation/concessions sur l'importation d'équipement de sécurité;
  - subventions.
    - L'agence responsable: les autorités des pêches.
    - Les sources de financement: le gouvernement et les banques de développement.
4. Transmission des prévisions météorologiques aux pêcheurs.
  - L'agence responsable: le gouvernement.
  - Les sources de financement: le gouvernement.
5. Une structure et un mécanisme appropriés doivent être mis en place pour renforcer les capacités des pêcheurs artisanaux en matière de sécurité en mer, ils comprennent:
  - la formation des formateurs, responsables de la vulgarisation, inspecteurs ou responsables de l'application des lois;
  - la formation des pêcheurs;
  - les programmes de sensibilisation.
    - L'agence principale: les autorités de pêche.
    - Les sources de financement: bailleurs de fonds/gouvernement.
6. Infrastructures d'appui prévues pour la sécurité en mer:
  - réparation des moteurs et facilités d'entretien;
  - système de relais VHF des communications maritimes:
    - L'agence principale: les autorités des pêches.
    - Les sources de financement: les bailleurs de fonds.

### GRUPE 2 – SYSTÈME DE COLLECTE DES DONNÉES

1. National
  - Chaque pays devrait établir un système à long terme pour la collecte, le stockage et l'analyse des données sur la sécurité en mer.
  - Puisqu'il s'agit de données sur les activités de pêche, il serait préférable que ce travail soit confié à la section des statistiques du Département des pêches.

- Un environnement propice devrait être établi pour faciliter l'échange harmonieux d'informations par les agences responsables pour la sécurité en mer. Cela pourrait être achevé par le biais de réunions régulières en collaboration avec les agences mobilisées par le Département des pêches.
- Il est important que ces informations soient non seulement stockées mais analysées et distribuées régulièrement au moins une fois par an.
- Le gouvernement et la communauté devront être sensibilisés sur l'importance de ces informations de façon à ce que cette tâche soit convenablement financée et appuyée.
- Les exigences: une section statistique fonctionnelle avec des responsables convenablement formés en matière de gestion des bases de données, d'analyses et d'élaboration de rapports; de méthodes d'évaluation et de systèmes de communication.

## 2. Régional

- Les pays devraient décider de l'importance de la sécurité en mer et mobiliser les ressources nationales ou établir un système de collecte de données sur la sécurité en mer avec leur Département des pêches (Section statistiques).
- Les pays devront être prêts à fournir ces données régulièrement à un organisme régional (par exemple, la CPSOOI ou une autre organisation régionale) de manière à ce qu'elles puissent être confrontées au niveau régional.
- La Commission ou tout autre organisme régional devrait être prête à distribuer ces informations aux pays de la région sous forme de bulletin annuel ou d'autres bulletins et à les entrer sur un site Internet. Il faudra tenir compte du caractère délicat des informations dans le processus de distribution.
- Un schéma uniformisé sur les informations requises devrait être fourni par la CPSOOI ou l'organisation régionale concernée.
- La Commission ou autre organisation doit vérifier ces informations périodiquement afin d'attirer l'attention des pays membres sur le statut de la sécurité en mer au niveau régional et leur permettre de décider si d'autres mesures appropriées s'imposent.

## **GROUPE 3 – CADRE JURIDIQUE**

### 1. Général

- Reconnaître l'importance de la pêche artisanale dans la région de l'océan Indien.
- Reconnaître l'importance de la sécurité des pêcheurs ainsi que la protection du secteur de la pêche et le maintien des mesures de gestion.
- Générer suffisamment de volonté politique pour aborder le problème de la sécurité en mer en rapport avec la pêche, en particulier la sauvegarde des vies humaines et les biens des artisans-pêcheurs, à différents niveaux.

### 2. Cohérence

- Mandater un seul organisme pour coordonner les mesures de sécurité en mer pour la pêche artisanale en insistant plus particulièrement sur la nécessité d'harmoniser les programmes existants et la coordination efficace des organismes concernés.
- Intégrer les programmes de sécurité en mer dans le programme de développement et de gestion d'une façon cohérente.

### 3. Législation et politique

- Développer et mettre en œuvre une législation/politique des pêches appropriée, qui aborde les questions de sécurité en mer propres à chaque opération de pêche de manière énergique, à différents niveaux, mais plus particulièrement au niveau du secteur de la pêche artisanale.



4. Mise en place des mesures de sécurité en mer pour les opérations de pêche artisanale
  - Renforcer les capacités aux niveaux régional, national et local afin de mettre en œuvre et de faire appliquer les mesures de sécurité en mer d'une façon adéquate et rentable en insistant sur la prévention.
  - Adopter une approche consultative en vue de développer des politiques et programmes de sécurité en mer dans le secteur des pêches avec le concours des parties prenantes concernées à différents niveaux.
  
5. Renforcement des capacités
  - Développer les programmes de formation appropriés en matière de sécurité en mer.
  - Mettre à disposition suffisamment de ressources financières pour les programmes de sécurité en mer.
  - Accorder des subventions aux pêcheurs afin qu'ils puissent acquérir les équipements de sécurité qui leur sont indispensables pour assurer la sauvegarde de leurs vies et de leurs équipements, et les aider financièrement pour leur permettre de suivre des cours de formation.
  - Impliquer les organisations de pêcheurs telles que les associations, coopératives et syndicats et les organisations communautaires, y compris les organisations de femmes, dans les programmes de sécurité en mer à différents niveaux.
  - Assurer la formation en matière d'évaluation des risques pour les différents types d'opérations de pêche dans des conditions atmosphériques diverses.
  - Organiser des programmes d'échange sur les initiatives réussies des programmes de sécurité en mer du secteur de la pêche artisanale qui peuvent être mises en pratique dans d'autres pays de la région.
  
6. Renforcement des actions de sensibilisation
  - Développer des programmes de sensibilisation sur la sécurité en mer parmi la communauté des artisans-pêcheurs tout en insistant sur la prévention d'accidents en mer.
  - Introduire des programmes de sécurité en mer pour la pêche artisanale dans les programmes scolaires.

#### **GROUPE 4 – DONNÉES SUR LA TECHNOLOGIE**

1. Conception, réparation et entretien des bateaux
  - Bateaux en fibre de verre (PRV):
    - meilleure accessibilité aux ateliers de travail sur l'entretien et les matériaux;
    - participation des coopératives de pêche et des communautés à l'organisation des ateliers, la conception des bateaux, etc.;
    - élaboration de normes, conditions régissant la conception et la construction des bateaux, y compris les compartiments de flottaison;
    - les projets ayant comme objectif l'introduction des bateaux en PRV doivent inclure une composante d'entretien de PRV;
    - introduction des normes standards de conception en PRV qui conviennent aux différents types d'environnement.
  - Bateaux en bois:
    - encourager l'utilisation de bateaux en bois dans les endroits appropriés (rivages rocheux, récifs, etc.);
    - organiser un système de crédit pour l'entretien de façon à améliorer la durée de vie des bateaux en bois.

- Mécanisation:
  - développer des directives en matière de vulgarisation pour l'entretien, la réparation et l'usage des moteurs.
- 2. Formation
  - La formation devrait porter sur:
    - l'entretien, la réparation et l'usage des moteurs;
    - l'installation et l'utilisation des équipements de navigation et de communication;
    - la conception, la construction et l'entretien des bateaux en PRV en tenant compte des conditions écologiques de la région.
- 3. Équipement
  - Développer des normes sur la longueur/les capacités/la puissance de moteurs et les zones d'opérations pour:
    - les équipements de communication;
    - les équipements de navigation;
    - les équipements de sécurité.
- 4. Matériaux
  - S'assurer de l'approvisionnement en:
    - moteurs et pièces détachées de bonne qualité;
    - carburant et lubrifiants de bonne qualité.

# Annexe 9

## Recommandations sur comment l'expérience de la Grenade en matière de sécurité en mer peut-être utilisée dans les pays du sud-ouest de l'océan Indien

*Roland Baldeo*

Les pays qui ont participé à cet atelier sont:

- l'Union des Comores,
- le Kenya,
- Madagascar,
- les Maldives,
- Maurice,
- les Seychelles,
- la République-Unie de Tanzanie,
- le Yémen.

Les exposés des pays participants à l'atelier sur la sécurité en mer ont été présentés dans le cadre de l'atelier à Moroni, Union des Comores, du 12 au 14 décembre 2006.

Des détails ont été fournis sur les programmes de sécurité en mer qui sont actuellement en cours dans chacun des pays concernés.

Certains pays avaient des programmes sur la sécurité en mer pour leurs pêcheurs tandis que la majorité en avaient un nombre très limité voire même aucun.

Les programmes de sécurité en mer qui ont été mis en application avec succès dans l'île de Grenade ne peuvent pas être adaptés tels quels dans chacun des pays participants, cependant chaque pays individuel peut développer certains de ces programmes et les adapter aux besoins et conditions de son pays.

Certains de ces programmes peuvent être réalisés avec très peu de support financier.

Certains des programmes de sécurité en mer qui ont été réalisés avec succès à la Grenade et qui peuvent être mis en application immédiatement dans les pays du Sud-ouest de l'océan Indien sont mentionnés ci-dessous:

- **Législation sur la sécurité en mer (pour tous):** La législation sur la sécurité en mer peut être promulguée dans chacun des pays concernés. Ceci est la première étape vers la préparation d'un programme valable pour la sécurité des pêcheurs dans tous les pays. Lors de l'élaboration de nouvelles lois dans un pays particulier, avant de les formuler, il est conseillable de se référer aux pays qui ont déjà fait une telle expérience.
- **Prise de conscience du public sur la sécurité en mer (pour tous):** Dans chaque pays, les Départements des pêches respectifs peuvent démarrer un programme pour sensibiliser et

créer une prise de conscience du public sur la sécurité en mer. Ce programme ne nécessite pas nécessairement un gros budget. Les stations de radio locales et les journaux seront disposés à publier les informations sur la sécurité en mer. Les parties prenantes du secteur de l'industrie, une fois contactées, prêteront volontiers leurs services pour créer des tracts, des posters, etc., pour promouvoir la sécurité des pêcheurs en mer.

- Les prévisions météorologiques à l'intention des pêcheurs (pour tous): Un programme pour communiquer les prévisions du temps aux pêcheurs est d'une importance capitale pour le pays. D'après les rapports fournis par chacun des pays, ceci semble être un des facteurs sous-jacents responsable de la disparition des pêcheurs en mer. Même dans les villages ruraux où sont utilisées les pirogues à voiles traditionnelles, un programme pour fournir les prévisions météorologiques devrait être accessible aux pêcheurs. Chaque pays devrait décider la manière la plus appropriée pour les diffuser, sur une base quotidienne, en particulier pendant les typhons et les cyclones.
- L'enregistrement des données relatives aux accidents en mer (pour tous): Un système d'enregistrement des données relatives aux accidents en mer peut d'ores et déjà être mis en route dans chacun des pays. Ce programme ne nécessite pas un gros investissement financier et pourrait être entrepris sans plus tarder par les départements des pêches. Des formulaires pour enregistrer ces données peuvent être conservés par les responsables des départements des pêches ou les chefs communautaires dans tous les sites de débarquements et peuvent être collectées mensuellement ou trimestriellement.
- Les concessions hors taxes pour les équipements de sécurité en mer (pour tous): Dans tous les pays participants, le gouvernement devrait approuver des concessions hors taxes sur l'importation de tous les équipements de sécurité utilisés par les pêcheurs. De ce fait ils seraient plus abordables pour les pêcheurs locaux.
- Désigner un organisme pour la sécurité en mer (pour tous): Chaque pays doit désigner un organisme gouvernemental qui sera responsable des programmes de sécurité en mer et de la mise en œuvre de ces programmes.
- Un atelier national sur la sécurité en mer (pour tous): Chaque pays devrait planifier l'organisation d'un atelier national sur la sécurité en mer. Les pêcheurs provenant des zones de pêche/des villages, les parties prenantes du secteur de l'industrie et les agences gouvernementales en charge de la sécurité en mer devraient se rencontrer pour adopter une stratégie sur la sécurité en mer pour le pays.
- Les programmes de formation en matière de sécurité en mer (pour certains): Chaque pays devrait décider le domaine de formation de sécurité en mer dont il a le plus besoin, en rapport avec les causes les plus fréquentes de détresse en mer. Les domaines de formation qui peuvent être considérés sont:
  - la navigation côtière de base;
  - une bonne utilisation des gilets de sauvetage, des émetteurs-récepteurs marins et autres équipements de sécurité;
  - le matelotage et le maniement des bateaux;
  - formation en commandement des équipages pour les opérateurs de bateaux de pêche.
- L'inspection des bateaux de pêche (pour certains): Certains des pays participants peuvent déjà commencer à préparer un formulaire pour l'inspection de leurs bateaux de pêche. Dans d'autres pays, par contre, ce processus pourra être introduit seulement après avoir initié certains des programmes mentionnés ci-dessus.
- Système de communication maritime (pour certains): L'établissement d'un système de répéteurs marins pour un réseau de communication radio terre-mer utilisé par les pêcheurs dans les pays participants est d'une importance capitale pour sauver des vies en mer. Les gouvernements peuvent solliciter et obtenir des gestionnaires des téléphones mobiles l'accès gratuit aux infrastructures existant dans leurs pays respectifs.

L'Atelier régional de la FAO/CPSOOL sur la sécurité en mer pour les petits bateaux de pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien s'est tenu à Moroni, Union des Comores, du 12 au 14 décembre 2006. Quarante et un experts de la région du sud-ouest de l'océan Indien (SOOI) ainsi qu'un expert venant de Suède et des représentants de la FAO ont participé à l'Atelier. Celui-ci a été organisé et mis en œuvre par le Service de la technologie de la pêche du Département des pêches et de l'aquaculture de la FAO, en étroite collaboration avec le Bureau sous-régional pour l'Afrique australe. Au cours de l'atelier, les résultats de l'Étude sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale dans le sud-ouest de l'océan Indien, réalisée en mai 2006, ont été présentés. Sept experts d'États membres de la CPSOOL ont également présenté des contributions et des cas particuliers qui menacent la sécurité en mer dans leur pays. Des experts de la Grenade, de Suède et de la FAO ont présenté des études et abordé les aspects mondiaux et régionaux de la sécurité en mer, enrichissant ainsi les informations déjà mises à la disposition des délégués. Les informations fournies ont été débattues par les quatre groupes de travail qui se sont penchés sur différents thèmes relatifs aux opérations de pêche, à la collecte des données, au cadre légal et à la technologie.

ISBN 978-92-5-205949-3 ISSN 1014-6555



9 789252 059493

TR/M/10050F/1/03.08/380