

ANNEXE 16**DIRECTIVES DESTINÉES À AIDER LES AUTORITÉS COMPÉTENTES À APPLIQUER LA PARTIE B DU RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ POUR LES PÊCHEURS ET LES NAVIRES DE PÊCHE, LES DIRECTIVES FACULTATIVES POUR LA CONCEPTION, LA CONSTRUCTION ET L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES DE PÊCHE DE FAIBLES DIMENSIONS, ET LES MESURES DE SÉCURITÉ RECOMMANDÉES POUR LES NAVIRES DE PÊCHE PONTÉS D'UNE LONGUEUR INFÉRIEURE À 12 MÈTRES ET LES NAVIRES DE PÊCHE NON PONTÉS****Table des matières**

Préface

Introduction

Chapitre 1 Les instruments

Chapitre 2 Exigences d'ordre administratif

Chapitre 3 Aspects juridiques

Chapitre 4 Renforcement des capacités

Chapitre 5 Contrôle de l'application

Chapitre 6 Sécurité de l'exploitation

Chapitre 7 Comprendre les dispositions techniques

Chapitre 8 L'élément humain à bord

Annexe 1 Évaluation des besoins en matière de services de visite et d'inspection des navires de pêche

Annexe 2 Exemple de certificat de sécurité

Annexe 3 Exemples de listes de contrôle pour la visite

Annexe 4 Exemple de liste de contrôle pour l'inspection

Annexe 5 Secteurs de la construction de navires et d'embarcations

Annexe 6 Code de conduite des inspecteurs de navires de pêche de faibles dimensions

Annexe 7 Exemples d'accords internationaux pertinents, tant obligatoires que facultatifs

Annexe 8 Liste annotée des publications mentionnées en référence

PRÉFACE

La nécessité de traiter la question de la sécurité des navires de pêche au sein du système des Nations Unies a été reconnue dès les années 50 par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), à la demande d'architectes navals, de la communauté maritime et des pêcheurs; de nombreux travaux concernant la conception et la sécurité des navires de pêche ont été entrepris, notamment pour les navires de faibles dimensions. Dans les années 60, en collaboration avec l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI) et la FAO, le Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche (ci-après dénommé le Recueil) a été élaboré. Le texte des Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions (ci-après dénommées les Directives facultatives) a été achevé en 1982.

Lors de l'adoption du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, la Conférence avait estimé qu'il serait nécessaire de réviser le Recueil. En conséquence, l'OMI avait entrepris cette révision et avait invité la FAO et l'OIT à y participer et elle avait aussi décidé de réviser en même temps les Directives facultatives.

La révision du Recueil et des Directives facultatives achevée, les textes révisés avaient été approuvés par le Comité de la sécurité maritime (MSC) à sa soixante-dix-neuvième session (1er-10 décembre 2004), puis par le Comité des pêches de la FAO à sa vingt-sixième session en mars 2005, lequel s'était félicité de ces révisions et avait recommandé que l'OMI publie rapidement ces textes. Enfin, le Conseil d'administration du BIT avait lui aussi approuvé les textes révisés à sa 293ème session en juin 2005.

À sa soixante-dix-neuvième session, le MSC a souscrit à la proposition de la FAO visant à inscrire au programme de travail du Sous-comité de la stabilité et des lignes de charge et de la sécurité des navires de pêche (Sous-comité SLF) une nouvelle question hautement prioritaire intitulée "Sécurité des navires de pêche de faibles dimensions", l'objectif étant de recommander des mesures de sécurité qui s'appliqueraient aux navires pontés d'une longueur inférieure à 12 m et aux navires non pontés, vu que la majorité des accidents mortels de la pêche se produisent à bord de tels navires.

Une fois achevées, les mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 m et les navires de pêche non pontés (ci-après dénommées Mesures recommandées) ont été approuvées par le MSC à sa quatre-vingt-septième session (12-21 mai 2010). Le Conseil d'administration du BIT a approuvé les mesures de sécurité recommandées à sa 309ème session en novembre 2010. Par la suite le Comité des pêches de la FAO, à sa vingt-neuvième session (31 janvier - 4 février 2011), les a accueillies avec satisfaction et a recommandé que l'OMI les publie rapidement.

En 2007, l'OIT a adopté la Convention sur le travail dans la pêche (No 188) et la recommandation correspondante No 199. Il s'agit d'instruments détaillés qui couvrent de nombreux aspects du travail à bord des navires de pêche, y compris des questions telles que les certificats médicaux, les effectifs, les heures de repos, les locaux d'habitation de l'équipage, l'alimentation et les services de table, la sécurité et la santé au travail, les soins médicaux en mer, la sécurité sociale et la responsabilité en cas de lésions corporelles ou de mort. Ces instruments soulignent en outre qu'il est important de consulter les propriétaires de navires de pêche et les représentants des pêcheurs lors de l'élaboration de lois, réglementations et autres mesures relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur de la pêche. Les prescriptions applicables au logement, en particulier, auront une incidence directe sur la conception et la construction des navires de pêche neufs et sur les navires

existants à bord desquels les locaux d'habitation sont reconfigurés ou modifiés de manière substantielle.

Lors de l'élaboration des Mesures de sécurité recommandées, il a en outre été reconnu qu'il était urgent de fournir une aide en vue de leur application. À sa quatre-vingt-troisième session, le Comité de la sécurité maritime a donc approuvé l'élaboration de directives destinées à aider les autorités compétentes à incorporer les dispositions du Recueil, les Directives facultatives et les Mesures de sécurité recommandées dans leur législation nationale et/ou leurs recueils de règles pratiques pour la sécurité ou d'autres mesures, en consultant toutes les parties prenantes du secteur maritime.

Du 10 au 13 novembre 2008, la FAO a tenu une consultation d'experts sur les meilleures pratiques en matière de sécurité en mer dans le secteur de la pêche, à laquelle ont participé l'OIT et l'OMI et qui visait à mettre au point un avant-projet de directives dans ce domaine. Il a été souligné à cette consultation que les directives devraient adopter une approche globale afin de s'assurer que tous les facteurs ayant une influence sur la sécurité sont abordés et qu'une priorité élevée devrait aller à la sensibilisation aux questions de sécurité. Les directives sur les meilleures pratiques tiendraient compte des résultats des réunions régionales de la FAO sur la sécurité en mer ainsi que des instruments mis au point par la FAO, l'OIT et l'OMI qui portent sur la sécurité et la santé dans le secteur de la pêche.

Les présentes Directives sont destinées aux ministères de la mer, du travail et des pêches et à tout autre organe ministériel compétent qui décident d'appliquer la partie B du Recueil et/ou les Directives facultatives et/ou les Mesures de sécurité recommandées. Elles ne visent pas à fournir une prescription unique pour améliorer la sécurité mais à favoriser la prise de conscience et à donner des indications sur une vaste gamme de questions qui doivent être abordées de manière efficace et globale. Par ailleurs, il est à espérer qu'elles feront ressortir la nécessité de créer un environnement dans lequel les communautés de pêcheurs, les propriétaires, les exploitants et les capitaines des navires de pêche seront à même de tirer parti des options et outils permettant d'améliorer la sécurité en mer dans le secteur de la pêche.

Une fois achevées, les Directives destinées à aider les autorités compétentes à appliquer la partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, les Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions et les Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 m et les navires de pêche non pontés (ci-après dénommées les "Directives d'application") ont été approuvées par le MSC à sa quatre-vingt-neuvième session (11-20 mai 2011). [Le Comité des pêches de la FAO, à sa [... session en ...] s'est félicité de ces directives d'application et a recommandé que l'OMI les publie rapidement et par la suite, le Conseil d'administration du BIT les a approuvées à sa [... session en ...].]

* Ci-après dénommées la partie B du Recueil, les Directives facultatives et les Mesures de sécurité recommandées.

INTRODUCTION

1 La pêche reste l'un des métiers reconnus comme étant les plus dangereux au monde, si ce n'est le plus dangereux. En 1999, le nombre de morts était estimé à 24 000 par an, pour la plupart à bord de navires de pêche de faibles dimensions. Au moment de l'élaboration des présentes Directives, les estimations établissent en outre à quelque 4 millions les navires de pêche exploités dans le monde : 1,3 million de navires pontés, dont probablement 96 % ont une longueur inférieure à 24 m et 2,7 millions de navires non pontés, dont au moins 1,7 million ne sont pas motorisés. Ces chiffres montrent qu'il est important de prendre des mesures pour améliorer la sécurité des navires de pêche de faibles dimensions.

2 Le secteur de la pêche se caractérise par l'absence de toute culture axée sur la sécurité, ce qui s'explique par de nombreux facteurs : le lien direct entre les recettes et le volume des captures, la formation, l'enseignement, la pauvreté, le caractère obsolète de la réglementation et le coût de la sécurité, jugé élevé dans un secteur qui voit les taux de capture diminuer et le coût des intrants augmenter sans cesse. La mise en place d'un cadre réglementaire constitue l'un des moyens d'instaurer une culture axée sur la sécurité; "le changement le plus efficace et le plus durable n'interviendra que lorsque le secteur lui-même conviendra de la nécessité d'adopter la culture axée sur la sécurité qui lui fait défaut depuis si longtemps".

3 Outre ce cadre réglementaire, d'autres mesures peuvent être envisagées au titre d'un programme global relatif à la sécurité, par exemple, des séminaires de sensibilisation à la sécurité organisés tant au plus haut niveau qu'au niveau de la communauté, le relèvement des niveaux de formation et d'enseignement et la détermination des effectifs minimaux requis pour assurer la sécurité de divers classes et types de navires de pêche.

4 Une coopération et une concertation sont importantes entre l'administration maritime et celle des pêches, en particulier lorsque les responsabilités concernant la sécurité des navires de pêche sont réparties en vertu de lois pertinentes. Lors de l'examen des questions relatives à la gestion des stocks, il faudrait prendre les décisions en tenant compte de leur incidence éventuelle sur la sécurité dans le secteur de la pêche.

5 Il est possible de recueillir auprès d'autres secteurs et d'experts de la sécurité et de la santé au travail et de disciplines connexes des enseignements précieux sur la façon d'améliorer l'ergonomie. La ou les administrations chargées d'améliorer la sécurité des navires et des équipages devraient s'efforcer, si possible, de tirer parti de ces connaissances et de ces données d'expérience lorsqu'elles cherchent à améliorer la conception des navires de pêche ou supervisent l'installation de matériel nouveau. Il ne faut pas oublier qu'il est important non seulement de rendre les navires sûrs mais aussi de veiller à la santé et au confort de l'équipage.

6 Par conséquent, les présentes Directives ont pour objet d'aider les administrations maritimes et/ou les ministères de la pêche à mettre en place ou améliorer le régime qui donnera effet à la partie B du Recueil, aux Directives facultatives et aux Mesures de sécurité recommandées, d'un point de vue pratique. Pour assurer une démarche holistique, les présentes Directives traitent de questions comme la sécurité de l'exploitation et l'élément humain. L'attention du lecteur est aussi attirée sur la partie A du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche. Les présentes Directives couvrent les domaines suivants :

1. élaboration d'une stratégie en matière de sécurité;
2. aspects juridiques;

3. exigences d'ordre administratif;
4. renforcement des capacités;
5. formation des membres de l'équipage;
6. contrôle de l'application des règles; et
7. sécurité de l'exploitation.

7 Toute référence, dans les présentes Directives, aux "instruments" renvoie au Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche (partie B), aux Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions et aux Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 m et les navires de pêche non pontés.

8 La terminologie employée dans les présentes Directives a, en général, la même signification que celle qui est utilisée dans les instruments. Aux fins des présentes Directives, les définitions ci-après sont importantes. Par conséquent, sauf indication contraire :

8.1 *Approuvé* signifie approuvé par l'autorité compétente.

8.2 *Autorité compétente* désigne le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. L'autorité compétente peut déléguer certaines de ses fonctions à des entités autorisées par elle et qu'elle juge suffisamment qualifiées pour exercer ces fonctions.

8.3 *Équipage* désigne le capitaine et toutes les personnes employées ou affectées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire à l'exploitation de ce navire.

8.4 *Navire existant* désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

8.5 *Navire de pêche* (ci-après dénommé navire) désigne un navire utilisé à des fins commerciales pour la capture de poissons, baleines, phoques, morses ou autres ressources vivantes de la mer.

8.6 *Inspecteur du navire de pêche* est un fonctionnaire désigné d'une administration maritime ou des pêches, quel que soit son grade.

8.7 *Inspection d'un navire de pêche* désigne une inspection effectuée pour vérifier que les dispositions des lois sur la marine marchande, le travail et/ou les pêches sont respectées.

8.8 *Longueur (L)* devrait être prise égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance de la ligne de quille égale à 85 % du creux minimal ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée devrait être parallèle à la flottaison prévue.

8.9 La *longueur hors tout (longueur HT)** devrait être égale à la distance, mesurée sur une ligne droite parallèle à la flottaison de référence, qui sépare l'extrémité avant de l'étrave et l'extrémité arrière de la poupe.

8.10 *Navire neuf* désigne un navire dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date de l'adoption des instruments indiqués au chapitre 1 ou après cette date.

8.11 *Organisation* désigne l'Organisation maritime internationale.

8.12 *Propriétaire* désigne toute personne ou entité ayant assumé la responsabilité de l'exploitation du navire.

8.13 *Organisme reconnu* désigne un organisme qui satisfait aux conditions applicables énoncées dans les Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration (résolution A.739(18)).

8.14 *Capitaine* désigne la personne chargée du commandement d'un navire.

8.15 *Inspecteur*, aux fins des présentes Directives, désigne un employé d'une société de classification des navires, une personne nommée inspecteur non exclusif par une société de classification, une personne désignée par un agent de la Lloyd's ou une personne agréée par un organisme professionnel comme inspecteur de navires.

8.16 *Navire inapte à prendre la mer* désigne un navire dont la coque, les machines, le matériel ou la sécurité de l'exploitation sont très inférieurs aux dispositions des lois sur la marine marchande et/ou les pêches pour ce qui est des normes applicables à la sécurité de la construction, au matériel de sécurité, à l'équipement et à l'exploitation d'un navire de pêche.

CHAPITRE 1

LES INSTRUMENTS

1.1 Objet

Les présentes Directives ont pour objet d'aider les autorités compétentes à donner effet aux dispositions des instruments (voir le paragraphe 7 de l'Introduction).

1.2 Partie B du Recueil

1.2.1 La partie B du Recueil a pour objet de fournir des renseignements sur la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche afin de renforcer la sécurité des navires et la sauvegarde et la santé des équipages. Le Recueil ne se substitue pas à la législation et la réglementation nationales, ni aux dispositions des instruments internationaux qui concernent la sécurité des navires de pêche et de leur équipage mais peut servir de guide à tous ceux qui s'occupent d'élaborer cette législation et cette réglementation nationales. Le Recueil a un caractère facultatif et sa portée est plus large que celle du Protocole de Torremolinos de 1993* et il ne contient que les prescriptions minimales visant à garantir la sécurité des navires de pêche et la sécurité et la santé des équipages qui sont applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m. Il appartient à chaque autorité compétente de prendre toutes les mesures possibles pour améliorer la sécurité des navires en question.

1.2.2 Il convient de noter que certaines sections de la partie B du Recueil font référence aux normes minimales énoncées dans les dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993. Lorsque cela est le cas, celles-ci sont considérées comme étant les normes minimales acceptables pour les catégories de navires, telles que prescrites dans le Protocole, et pour l'application de la partie B du Recueil.

1.2.3 Il convient de noter aussi que les directives ou normes uniformes régionales qui ont été communiquées à l'OMI conformément aux dispositions des paragraphes 4) et 5) de l'article 3 du Protocole, au sujet des navires de pêche immatriculés et exploités dans ces régions l'emportent sur les dispositions des chapitres IV, V, VII et IX de la partie B du Recueil. Dans le cas de tous les autres navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m mais inférieure à 45 m qui sont immatriculés dans ces régions mais qui sont exploités ou destinés à être exploités en dehors de la région, il convient de se reporter aux dispositions de la partie B du Recueil.

1.2.4 En outre, sauf indication contraire, les dispositions de la partie B du Recueil s'appliquent aux navires de pêche pontés neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 m. Toutefois, même en l'absence d'indication contraire, l'autorité compétente devrait aussi appliquer ces dispositions, dans la mesure du possible et du raisonnable, aux navires de pêche pontés existants.

1.2.5 Les dispositions de la partie B du Recueil ne s'appliquent ni aux navires de pêche utilisés pour la pêche sportive ou récréative, ni aux navires-usines.

1.2.6 Lorsque l'expérience acquise en cours d'exploitation justifie clairement une dérogation aux dispositions de la partie B du Recueil, ou lorsque la partie B du Recueil est appliquée à un navire soumis à ses dispositions dans toute autre zone d'exploitation

* Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977.

équivalente, l'autorité compétente peut autoriser des modifications ou substitutions appropriées.

1.3 Les Directives facultatives

1.3.1 Les Directives facultatives ont pour objet de fournir des renseignements sur la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions afin de promouvoir la sécurité des navires et de mieux assurer la sécurité de l'équipage et sa santé. Elles ne visent pas à se substituer aux lois et règlements nationaux mais elles peuvent guider tous ceux qui s'occupent d'élaborer ces lois et règlements nationaux. Il appartient à chaque autorité compétente chargée de la sécurité des navires de pêche de veiller à ce que les dispositions des Directives facultatives soient adaptées à ses besoins propres, en tenant dûment compte des dimensions et du type des navires, du service auquel ils sont destinés et de leur zone d'exploitation.

1.3.2 Sauf indication contraire, les dispositions des Directives facultatives s'appliquent aux navires de pêche pontés neufs d'une longueur égale ou supérieure à 12 m mais inférieure à 24 m. Toutefois, même en l'absence d'indication contraire, l'autorité compétente devrait, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique, envisager d'appliquer ces dispositions aux navires de pêche pontés existants. Les Directives facultatives ne s'appliquent toutefois ni aux navires de pêche utilisés pour la pêche sportive ou récréative, ni aux navires-usines.

1.4 Les Mesures de sécurité recommandées

1.4.1 Les Mesures de sécurité recommandées ont pour objet de fournir des renseignements sur la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions, ainsi que sur la formation et la protection de leurs équipages, en vue de promouvoir la sécurité des navires et la sauvegarde et la santé des équipages. Elles ne visent pas à remplacer les lois et règlements nationaux mais peuvent servir de guide à tous ceux qui s'occupent d'élaborer ces lois et règlements nationaux. Il appartient à chaque autorité compétente chargée de la sécurité des navires de pêche de veiller à ce que les dispositions des Mesures de sécurité recommandées soient adaptées à ses besoins propres, en tenant dûment compte des dimensions et du type des navires, du service auquel ils sont destinés et de leur zone d'exploitation. De plus, l'attention est attirée sur la partie A du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, 2005 (FAO/OIT/OMI).

1.4.2 Sauf indication contraire, les dispositions de ces recommandations s'appliquent aux navires pontés neufs d'une longueur (L) inférieure à 12 m et aux navires non pontés neufs destinés à être exploités en mer. Toutefois, même en l'absence d'indication contraire, l'autorité compétente devrait, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique, envisager d'appliquer ces dispositions aux navires existants.

1.5 Instruments obligatoires et autres instruments

1.5.1 Pour l'application d'un régime de sécurité, on trouvera dans les instruments susmentionnés des références aux instruments obligatoires et autres instruments non obligatoires énoncés à l'annexe 4, que l'autorité compétente devrait aussi examiner pour adopter une approche holistique en matière de sécurité des navires de pêche.

1.5.2 Il convient toutefois de garder à l'esprit que les dispositions d'une convention, lorsque celle-ci est entrée en vigueur et a été ratifiée par l'État, ont la primauté sur les instruments non obligatoires.

**TABLES DES MATIÈRES DES INSTRUMENTS ET EXEMPLES D'INSTRUMENTS
OBLIGATOIRES ET D'AUTRES INSTRUMENTS FACULTATIFS PERTINENTS**

Tableau 1 – Tables des matières de la partie B du Recueil

Chapitre/Partie	Sommaire
Chapitre I	Dispositions générales
Chapitre II	Construction, étanchéité à l'eau et équipement
Chapitre III	Stabilité et état correspondant de navigabilité
Chapitre IV	Machines et installations électriques et locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel
Partie A	Dispositions générales
Partie B	Installations de machines
Partie C	Installations électriques
Partie D	Locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel
Chapitre V	Protection contre l'incendie, détection et extinction de l'incendie et lutte contre l'incendie
Partie A	Dispositions générales relatives à la protection contre l'incendie
Partie B	Mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 60 m
Partie C	Mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 m mais inférieure à 60 m
Partie D	Mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m mais inférieure à 45 m
Chapitre VI	Protection de l'équipage
Chapitre VII	Engins et dispositifs de sauvetage
Partie A	Généralités
Partie B	Prescriptions applicables aux navires
Partie C	Prescriptions applicables aux engins de sauvetage
Chapitre VIII	Consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices
Chapitre IX	Radiocommunications
Partie A	Dispositions générales
Partie B	Prescriptions applicables aux navires
Chapitre X	Appareils et matériel de navigation de bord
Chapitre XI	Locaux d'habitation de l'équipage
Annexe I	Illustration des termes utilisés dans les définitions
Annexe II	Pratique recommandée pour l'équipement de mouillage et d'amarrage
Annexe III	Pratique recommandée en ce qui concerne les cloisons amovibles des cales à poisson
Annexe IV	Pratique recommandée pour les installations frigorifiques à ammoniac dans les locaux gardés
Annexe V	Recommandation relative à la mise à l'essai des brassières et bouées de sauvetage
Annexe VI	Normes recommandées pour les échelles de pilote
Annexe VII	Liste annotée des publications pertinentes
Note d'information	Mesures d'aménagement des pêches
Index	

Tableau 2 – Tables des matières des Directives facultatives

Chapitre/Partie	Sommaire
Préface	
Chapitre 1	Dispositions générales
Chapitre 2	Construction, étanchéité à l'eau et équipement
Chapitre 3	Stabilité et état correspondant de navigabilité
Chapitre 4	Machines et installations électriques et locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel
Partie A	Dispositions générales
Partie B	Installations de machines
Partie C	Installations électriques
Partie D	Locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel
Chapitre 5	Protection contre l'incendie, détection et extinction de l'incendie et lutte contre l'incendie
Chapitre 6	Protection de l'équipage
Chapitre 7	Engins et dispositifs de sauvetage
Partie A	Généralités
Partie B	Prescriptions applicables aux navires
Partie C	Prescriptions applicables aux engins de sauvetage
Chapitre 8	Consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices
Chapitre 9	Radiocommunications
Partie A	Dispositions générales
Partie B	Prescriptions applicables aux navires
Chapitre 10	Appareils et matériel de navigation de bord
Chapitre 11	Locaux d'habitation de l'équipage
Annexe I	Illustration des termes utilisés dans les définitions
Annexe II	Pratique recommandée pour l'équipement de mouillage et d'amarrage
Annexe III	Pratique recommandée pour les installations frigorifiques à ammoniac dans les locaux gardés
Annexe IV	Pratique recommandée en ce qui concerne les cloisons amovibles des cales à poisson
Annexe V	Recommandation relative à la mise à l'essai des brassières de sauvetage
Partie 1	Essai sur prototype pour engins de sauvetage
Partie 2	Essais en cours de production et vérification de l'installation
Annexe VI	Liste des publications mentionnées en référence

Tableau 3 – Tables des matières des Mesures de sécurité recommandées

Chapitre/Annexe	Sommaire
Préambule	
Chapitre 1	Dispositions générales
Chapitre 2	Construction, étanchéité à l'eau et équipement
Chapitre 3	Stabilité et état de navigabilité correspondant
Chapitre 4	Machines et installations électriques
Chapitre 5	Protection contre l'incendie et lutte contre l'incendie
Chapitre 6	Protection de l'équipage
Chapitre 7	Engins de sauvetage
Chapitre 8	Consignes en cas de situation critique et formation à la sécurité
Chapitre 9	Radiocommunications
Chapitre 10	Matériel de navigation
Chapitre 11	Locaux d'habitation de l'équipage
Chapitre 12	Effectifs et formation
Annexe I	Illustration des termes utilisés dans les définitions
Annexe II	Normes de construction applicables aux navires en bois
Annexe III	Normes de construction applicables aux navires en GRP
Annexe IV	Normes de construction applicables aux navires en acier
Annexe V	Normes de construction applicables aux navires en aluminium
Annexe VI	Équipement de mouillage et d'amarrage
Annexe VII	Résistance de la structure des panneaux d'écouille
Annexe VIII	Recommandations concernant les dimensions des sabords de décharge
Annexe IX	Évaluation approximative de la stabilité des navires de faibles dimensions au moyen de l'essai de la période de roulis
Annexe X	Pratiques recommandées en ce qui concerne les cloisons amovibles des cales à poisson
Annexe XI	Exemple d'avis relatif à la stabilité
Annexe XII	Recommandations concernant les critères supplémentaires de stabilité applicables aux chalutiers à tangons
Annexe XIII	Essai pratique de flottabilité
Annexe XIV	Recommandations concernant les outils et pièces de rechange à emporter à bord
Annexe XV	Appareil à gouverner
Annexe XVI	Pratiques recommandées pour les dispositifs d'échappement
Annexe XVII	Recommandations sur l'installation du matériel électrique
Annexe XVIII	Nécessaire pharmaceutique élémentaire de première urgence
Annexe XIX	Équipement de protection individuelle
Annexe XX	Prescriptions applicables aux engins flottants
Annexe XXI	Recommandations sur les prescriptions applicables au matériel de sauvetage
Annexe XXII	Recommandations relatives à la mise à l'essai des brassières de sauvetage
Annexe XXIII	Fixation correcte des dispositifs de dégagement hydrostatique
Annexe XXIV	Formation aux procédures à suivre ou cas d'urgence aux fins de la sécurité
Annexe XXV	Sécurité de la manutention des treuils, haleurs de ligne et appareils de levage
Annexe XXVI	SMDSM
Annexe XXVII	Portée des ondes métriques pour divers émetteurs/récepteurs

Chapitre/Annexe	Sommaire
Annexe XXVIII	Utilisation des téléphones mobiles pour des communications de détresse et de sécurité
Annexe XXIX	Réflecteur radar
Annexe XXX	Matériel devant satisfaire au Règlement COLREG
Annexe XXXI	Code international de signaux
Annexe XXXII	Signaux de détresse
Annexe XXXIII	Formation de base en matière de sécurité avant l'embarquement
Annexe XXXIV	Liste annotée des publications pertinentes

Tableau 4 – Exemples d'instruments obligatoires et d'autres instruments facultatifs pertinents

Obligatoire	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et ses amendements et Protocole. En partie applicable aux navires de pêche. (www.imo.org)
Obligatoire	Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes. (www.imo.org)
Obligatoire	Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG). Applicable à tous les navires de pêche. (www.imo.org)
Obligatoire	Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977. Pas encore en vigueur à la date d'impression du présent document. (www.imo.org)
Obligatoire	Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F). Pas encore en vigueur à la date d'impression du présent document. (www.imo.org)
Obligatoire	Convention sur le travail dans la pêche (2007) No 188 et Recommandation No 199, 2007. Pas encore en vigueur à la date d'impression du présent document. (www.ilo.org)
Facultatif	Partie A du Recueil de règles de sécurité applicables aux pêcheurs et aux navires de pêche.
Facultatif	Document destiné à servir de guide pour les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, 2001. (www.imo.org)
Facultatif	Spécifications normalisées pour le marquage et l'identification des navires de pêche, 1989. Application facultative. (www.fao.org)
Facultatif	Code de conduite pour une pêche responsable, 1995. (www.fao.org)

CHAPITRE 2

EXIGENCES D'ORDRE ADMINISTRATIF

2.1 Évaluation des besoins nationaux

2.1.1 Un examen des lois pertinentes permettrait d'identifier les divers éléments devant être considérés par une Administration soucieuse de la sécurité des navires de pêche. Parallèlement, il conviendrait de procéder à une évaluation de la flotte qui couvre tous les secteurs afin de déterminer dans quelle mesure l'administration doit appliquer les dispositions des instruments qui ont été incorporées dans la législation. Il faudrait notamment recenser les pêcheurs et dresser la carte de leur répartition sur le littoral (sites de débarquement, petits ports et ports importants) du point de vue des services de sécurité et de l'application des dispositions réglementaires.

2.1.2 Le secteur des services devrait aussi faire l'objet d'une évaluation, laquelle devrait inclure, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :

1. secteurs de la construction de navires et d'embarcations;
2. établissements de formation;
3. services de vulgarisation existants; et
4. rôle des garde-côtes.

2.1.3 Sur la base des évaluations susmentionnées, l'administration devrait passer en revue ses prescriptions minimales à appliquer aux fins d'effectuer les inspections/visites à long terme et de planifier les besoins en matière de recrutement et de formation, en gardant à l'esprit qu'il sera nécessaire :

1. d'examiner les conceptions de navires de pêche et les méthodes de construction dans le pays et de mettre au point des normes;
2. d'assurer une formation à grande échelle;
3. de renforcer les structures institutionnelles en mettant au point une stratégie à long terme pour la formation et la délivrance de brevets/l'accréditation des inspecteurs de navires de pêche;
4. de mesurer les navires de pêche, d'établir leurs spécifications et plans;
5. de préparer une législation type pour incorporer les normes relatives à la construction des navires de pêche; et
6. d'effectuer une analyse financière et de rentabilité.

2.1.4 S'agissant de l'exercice à mener en parallèle pour recenser les dispositions des principales lois et réglementations à modifier, il est important de déterminer ce qu'il faudrait prendre en considération en ce qui concerne les dispositions de l'instrument applicables à la construction des navires de pêche. Il s'agirait plus particulièrement de considérer les questions suivantes : étanchéité à l'eau et matériel, stabilité et état correspondant de navigabilité, machines et installations électriques, protection et lutte contre l'incendie,

protection de l'équipage, engins de sauvetage, consignes d'urgence et formation en matière de sécurité, radiocommunications, matériel de navigation, locaux d'habitation de l'équipage, effectifs et formation.

2.1.5 Il faudrait étudier ensuite comment les dispositions des instruments peuvent être adaptées aux besoins spécifiques de l'autorité compétente, en tenant dûment compte des dimensions et du type des navires, du mode et de la zone d'exploitation prévus, ainsi que des conditions climatiques. C'est pourquoi il faudrait considérer avec soin les dispositions énoncées dans les instruments qui sont nécessaires ou inutiles dans le contexte des pêches intérieures et en haute mer. En outre, il faudrait prêter une attention particulière aux cas où des navires immatriculés et/ou autorisés par l'État du pavillon pêchent ou ont l'intention de pêcher dans la zone économique exclusive d'un autre État qui applique une réglementation plus stricte.

2.2 Communication avec le secteur

2.2.1 Il est important et indispensable que l'autorité compétente examine toutes les questions avec toutes les parties prenantes du secteur avant d'adopter des mesures visant à faire appliquer les instruments.

2.2.2 Les parties prenantes sont les personnes ou organismes impliqués dans le secteur de la pêche : représentants des employeurs et des employés, constructeurs de navires, fournisseurs de matériel, assureurs, établissements de formation, coopératives de pêcheurs, pêcheurs, propriétaires de navires, fédérations de pêcheurs, etc.

2.3 Détermination des relations entre les ministères

2.3.1 Parallèlement au processus d'examen et de modification de la législation existante ou d'élaboration d'une législation nouvelle sur la base des dispositions figurant dans les instruments, l'autorité compétente devrait consulter les ministères appropriés et désigner les responsables de l'application de ladite législation.

2.3.2 Par la suite, le ministère désigné pour tenir le rôle principal dans la formulation des mesures visant à donner effet à la législation révisée ou nouvelle, qui sera souvent l'organisme chargé de la sécurité des navires pour ce qui est de la stabilité, de la construction, des machines et du matériel électrique, indiquera les différents ministères devant être consultés pour les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence, par exemple les radiocommunications. Les ministères concernés varieront d'un pays à l'autre mais ils pourraient comprendre, sans s'y limiter, les communications, les normes d'équipement, la formation et la délivrance de brevets, l'hygiène et la sécurité au travail, la main-d'oeuvre, etc. Une approche concertée devrait être adoptée pour fixer les normes et les politiques et pour appliquer la législation, modifiée ou nouvelle, à promulguer sur la base des instruments.

2.4 Mesures à prendre lors de la modification de normes de sécurité ou de l'application de nouvelles normes de sécurité

2.4.1 Lorsque de nouvelles mesures sont proposées, il faudrait tenir compte des difficultés que le secteur de la pêche risque de rencontrer. Il peut s'agir de mesures applicables aux navires existants, auquel cas il faut envisager une période d'introduction progressive pour certaines prescriptions. Il est donc important et indispensable que l'autorité compétente examine toutes les questions avec toutes les parties prenantes du secteur avant de décider des mesures à prendre pour appliquer les dispositions des instruments; toutefois, les normes fixées devraient tenir compte des résultats de l'évaluation des besoins nationaux susmentionnée et ne devraient pas être inférieures à celles des instruments.

2.4.2 En outre, l'autorité compétente peut envisager diverses incitations destinées à garantir le prompt respect des nouvelles mesures, par exemple des subventions pour remplacer les navires ou le matériel les plus vétustes, des avantages fiscaux, etc.

2.5 L'autorité compétente

2.5.1 L'autorité compétente devrait veiller à ce que l'organe chargé de la sécurité des navires de pêche comprenne des unités responsables des domaines suivants :

1. politique générale et planification;
2. administration, y compris formation interne et qualification du personnel;
3. immatriculation des navires/licence de pêche;
4. normes techniques;
5. visites et contrôle de l'application des règles;
6. formation, effectifs, délivrance des brevets, normes médicales et de travail;
7. architecture navale/mécanique navale; et
8. aspects juridiques.

2.5.2 Évaluation des besoins en matière de matériel de sécurité et de matériaux de construction et disponibilité de pièces détachées et de centres de maintenance.

2.5.3 Dans de nombreux pays, il n'y pas de fabricants en mesure de produire le matériel de sécurité requis en vertu des instruments. Les navires de pêche ont donc à leur bord du matériel d'importation. Lorsqu'elle autorise l'utilisation de matériel de sécurité importé, l'autorité compétente devrait examiner si ce matériel est adéquat par rapport aux orientations figurant dans les instruments et si des pièces détachées ou articles de remplacement sont disponibles, de même que des centres de maintenance.

2.5.4 De même, il conviendrait d'examiner les matériaux et autres équipements utilisés dans la construction du navire.

2.6 Immatriculation des navires de pêche

2.6.1 Il va sans dire que les navires de pêche devraient être immatriculés et une prescription en ce sens devrait figurer dans le texte législatif principal, comme l'indique le chapitre 3. Il est toutefois entendu que dans bon nombre de pays, l'accent est mis sur la licence de pêche dans le cas des navires de pêche de faibles dimensions plutôt que sur l'immatriculation. Néanmoins, dans ce cas, la licence de pêche devrait contenir les mêmes renseignements – s'agissant des caractéristiques et du propriétaire – que ceux qui sont requis pour l'immatriculation.

2.6.2 L'autorité compétente devrait s'assurer que des dispositions appropriées sont en place pour répondre comme il convient à l'obligation d'immatriculer les navires de pêche. À cet égard, il est noté que souvent, les navires de pêche de grandes dimensions relèvent de l'organe chargé du registre des navires, tandis que ceux de faibles dimensions relèvent de l'administration de gestion des pêches. Les Administrations devraient se mettre en rapport avec toutes les parties

prenantes pour s'assurer que tous les navires de pêche sont immatriculés et/ou autorisés à effectuer des activités de pêche.

2.6.3 Toutefois, quel que soit l'organe responsable, les conditions d'immatriculation d'un navire de pêche devraient faire l'objet d'une interprétation commune et couvrir les prescriptions applicables aux navires neufs construits localement, aux navires existants lors du renouvellement du certificat de sécurité et aux navires de pêche importés. Des exemples de conditions pouvant être exigées figurent à l'annexe 1.

2.7 Enquêtes sur les accidents/incidents

2.7.1 Lors de l'examen des mesures requises pour donner effet aux instruments, il importe de comprendre parfaitement les accidents/incidents et leurs causes, ainsi qu'il est indiqué dans la section ci-après sur l'élaboration d'une stratégie en matière de sécurité. Il est entendu que, s'il est vrai que ces directives visent à aider les autorités compétentes à appliquer les instruments, les enquêtes sur les accidents ne devraient pas se limiter aux questions liées à la conception, à la construction et à l'équipement mais devraient aussi tenir compte d'autres facteurs déterminants qui ne relèvent pas du champ d'application de ces instruments.

2.7.2 Par conséquent, un "*organe d'enquête sur les accidents de mer*" devrait être mis en place par l'autorité compétente et devrait fonctionner indépendamment de l'autorité chargée de la sécurité des navires de pêche.

2.7.3 En outre, toute enquête de sécurité maritime devrait être distincte et indépendante de toute autre forme d'enquête mais d'autres organismes publics seraient tenus de coopérer avec l'organe d'enquête sur les accidents maritimes.

2.7.4 Les résultats des enquêtes devraient être publiés, cela étant l'un des moyens d'accroître la sensibilisation à la sécurité.

2.8 Élaboration d'une stratégie en matière de sécurité*

2.8.1 Pour mettre au point une stratégie en matière de sécurité, il est impératif de comprendre le type et l'incidence des accidents à bord des navires de pêche, qu'ils se produisent en mer ou au port, et de conserver des données à ce sujet (à titre de référence). À cet égard, comme il est recommandé ci-dessus, il faudrait envisager à un stade précoce de créer un "*organe d'enquête sur les accidents de mer*". Il faudrait aussi tenir dûment compte de la structure de la flotte existante et des zones d'exploitation, du nombre de pêcheurs, de l'état des ressources halieutiques disponibles, de la législation dans le domaine maritime et des pêches et de l'aptitude de l'autorité compétente à faire appliquer les règles.

2.8.2 Par ailleurs, la culture axée sur la sécurité dans le pays et la situation socio-économique du secteur de la pêche doivent être bien comprises et, en particulier, la perception qu'ont les pêcheurs de la sécurité. Les parties prenantes devraient donc être consultées et invitées à contribuer à la mise au point de la stratégie en matière de sécurité. Cette participation est de la plus haute importance si l'on veut que le processus soit transparent et que les objectifs fixés pour la sécurité en mer soient réalistes et réalisables.

2.8.3 En outre, étant donné qu'il est possible que la stratégie couvre des eaux se situant au-delà de la juridiction d'un État du pavillon en raison d'accords sous-régionaux, régionaux

* Ce sujet est examiné en détail dans le rapport technique [...] de la FAO Meilleures pratiques en matière de sécurité en mer [reste du titre arrêté].

et interrégionaux auxquels l'État du pavillon peut être Partie, il faudrait aussi analyser l'influence de ces accords.

2.8.4 L'analyse des données recueillies sur les accidents devrait permettre de recenser des causes principales; il peut s'agir notamment des suivantes :

1. mauvaises conditions météorologiques;
2. élément humain (manque d'expérience, fatigue, formation inadéquate);
3. abordage;
- 4.
5. échouement;
6. envahissement;
7. problèmes de communication (navire-navire, navire-côtière);
8. problèmes mécaniques (auxiliaires de pont, dispositif de manutention, organe de roulement);
9. parties mobiles de machines non protégées;
10. opérations de pêche (blocage des appareils, récupération des appareils de pêche en toute sécurité);
11. travail dans la mâture;
12. absence de matériel de survie ou mauvais entretien de ce matériel;
13. navire inapte à prendre la mer;
14. incendie et défaillance du matériel de lutte contre l'incendie;
15. mauvaises pratiques de chargement/déchargement et gestion du combustible ayant compromis la stabilité;
16. zone d'exploitation et distance entre le navire et un havre sûr;
17. opérations de soutage et de stockage; et
18. pression due aux décisions en matière de gestion des pêches.

2.8.5 Les facteurs susmentionnés donnent une idée de l'efficacité/de la minutie requise des services d'inspection des navires de pêche et des propriétaires et montrent la nécessité de dispenser une formation avant l'embarquement et d'appliquer les dispositions de la Convention STCW-F en général (même dans le cas où l'autorité compétente n'a pas ratifié cette convention).

2.9 Affinement de la stratégie en matière de sécurité

2.9.1 Une fois comprises les questions liées à la sécurité, une ligne de conduite serait de poursuivre les consultations avec les principales parties prenantes, étant entendu que les

participants (pour ce qui est de ces parties prenantes) pourraient varier en fonction de la diversité de la flotte nationale.

2.9.2 Ces consultations permettraient de mettre en lumière les obstacles s'opposant à toute amélioration et de trouver des solutions, sachant que dans la plupart des cas il serait nécessaire que les parties prenantes, telles que les propriétaires, les armateurs-gérants, les capitaines, les autorités habilitées par l'autorité compétente (administration maritime et/ou des pêches, services SAR et ministères concernés par les questions liées à la sécurité et à la santé) et, évidemment, dans le cas de la pêche artisanale, les communautés locales, acceptent leurs responsabilités.

2.9.3 En parallèle, il conviendrait de dresser l'inventaire des services et capacités existant dans le pays et, le cas échéant, dans la région, pour les comparer avec les besoins perçus. Cet inventaire devrait donner un tableau complet de tous les aspects du secteur de la pêche, y compris les ressources humaines, ainsi qu'il est indiqué dans les chapitres pertinents des présentes Directives.

2.9.4 Il faudrait envisager d'utiliser une méthode comprenant une analyse ou d'évaluation des risques afin de recenser et d'atténuer les dangers potentiels auxquels sont exposés les pêcheurs et les navires de pêche.

2.10 Procédures relatives aux enquêtes sur les plaintes

L'autorité compétente devrait mettre en place des procédures pour donner suite aux plaintes concernant des questions visées par les instruments, telles que la sécurité et les locaux d'habitation de l'équipage.

2.11 Besoins spécifiques

Une assistance extérieure pourrait être nécessaire pour surmonter les obstacles qui s'opposent à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie en matière de sécurité, et peut-être même une assistance technique et juridique dans certains domaines, notamment pour comprendre et utiliser les outils analytiques mis au point pour mieux appréhender les questions liées à la sécurité. À cet égard, il serait nécessaire de recenser les sources pouvant offrir cette assistance, par exemple les programmes de coopération technique des institutions des Nations Unies ou les accords de coopération régionaux.

CHAPITRE 3

Aspects juridiques

3.1 Introduction

3.1.1 Il faudrait d'emblée garder à l'esprit que les instruments ne sont pas censés remplacer les lois et règlements nationaux mais peuvent servir de guide à tous ceux qui s'occupent d'élaborer ces lois et règlements nationaux.

3.1.2 La présente section des directives a principalement pour objet d'aider les autorités compétentes à élaborer leurs propres lois et règlements ou à prendre d'autres mesures concernant la sécurité des navires de pêche et il est important que ces règles aient une solide assise juridique. Cette législation pourrait être élaborée de différentes manières et à différents niveaux, en fonction de la constitution et du système juridique du pays et pourrait se présenter sous forme de lois, de codes, de règles et de plans d'exécution. L'autorité compétente devrait donc se mettre en rapport avec le Ministère de la justice ou le le bureau juridique d'État pour déterminer la façon d'élaborer la législation.

3.1.3 Bien que cela puisse sembler dépasser la portée des présentes Directives, il convient de rappeler aux autorités compétentes les obligations qui leur incombent en vertu des instruments obligatoires à l'égard des navires de pêche.

3.2 Application

Sauf indication contraire, les dispositions de ces instruments s'appliquent aux navires de pêche neufs. Toutefois, même en l'absence d'indication contraire, l'autorité compétente devrait, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique, envisager d'appliquer ces dispositions aux navires existants, y compris les navires immatriculés pour la première fois. Elles ne s'appliquent pas aux navires utilisés pour des activités sportives ou récréatives, ni aux navires-usines.

3.3 Il existe une législation

3.3.1 En premier lieu, il est essentiel d'identifier les dispositions figurant dans la législation principale, qu'il s'agisse d'une loi sur la marine marchande ou sur les pêches ou d'une autre législation, par exemple des lois et règlements sur le travail qui doivent être modifiées, et de proposer à cette fin les amendements nécessaires, ou encore de rédiger des textes nouveaux en l'absence de législation relative aux instruments obligatoires auxquels l'État est Partie. Dans le cadre de cet examen, il faudrait également s'intéresser à la position de l'autorité compétente eu égard aux instruments obligatoires concernant la sécurité des navires de pêche et leur exploitation qui sont à l'étude, en vue de décider de les ratifier ou non.

3.3.2 Lors de cet examen de la législation principale, il faudrait tenir dûment compte des évaluations effectuées en vertu du chapitre 2 et, en particulier, du résultat des discussions avec le secteur.

3.3.3 Ensuite, l'autorité compétente devrait s'assurer que les dispositions des instruments sont adaptées à ses besoins spécifiques, compte dûment tenu des dimensions et du type des navires, du mode et de la zone d'exploitation auxquels ils sont destinés et des conditions climatiques. C'est pourquoi il faudrait déterminer avec soin les dispositions énoncées dans les instruments qui sont nécessaires ou inutiles, par exemple, dans le contexte des pêches intérieures et en haute mer.

3.3.4 Lorsqu'il existe des normes* applicables à la conception, à la construction, à l'équipement et aux effectifs des navires de pêche, il faudrait élaborer des amendements pour satisfaire aux dispositions des instruments.

3.3.5 Lorsque l'autorité compétente rédige un nouveau corps de règles, ou des amendements à des normes existantes, il est important qu'elle décide des responsabilités qui incombent aux constructeurs de navires et aux propriétaires de navires de pêche.

3.4 Il n'existe pas de législation

3.4.1 Si l'autorité compétente ne dispose pas de législation ou de réglementation sur la sécurité des navires de pêche, elle pourrait, en s'inspirant des divers instruments et directives de la FAO, de l'OIT et de l'OMI, rédiger et mettre en place les textes législatifs nécessaires. Il faudrait en premier lieu établir un texte législatif primaire donnant autorité à cette législation. En outre, il faudrait décrire les responsabilités de l'autorité compétente et des propriétaires de navires en matière de conception, de construction, d'équipement, d'exploitation, de détermination des effectifs et d'inspection des navires de pêche. En règle générale, l'objectif premier sera d'imposer la responsabilité du respect de la législation au propriétaire ou au capitaine du navire de pêche ou à tous les deux.

3.4.2 Lors de la rédaction de la législation par l'autorité compétente, d'autres pourraient fournir des renseignements, en particulier s'il existe une coopération intrarégionale. En outre, diverses organisations (FAO, OIT, OMI, par exemple) seraient en mesure de fournir des renseignements et une assistance à l'autorité compétente.

3.4.3 Pour la formulation, à l'échelle nationale, des dispositions législatives harmonisées établissant les prescriptions relatives à la construction des navires de pêche, à leur immatriculation et à leur inspection, la manière de procéder ci-après pourrait être adoptée :

1. les autorités chargées des pêches devraient accorder l'autorisation d'envisager l'immatriculation/la construction préalablement à la présentation d'une demande à l'autorité compétente;
2. déterminer les principales prescriptions relatives à l'immatriculation et à l'inspection, en particulier les normes de construction des navires, et réaffirmer qu'aucun navire ne sera mis à la mer ou ne pourra obtenir une licence de pêche à moins d'être construit de la manière prescrite et d'être immatriculé et de satisfaire aux prescriptions énoncées dans les règles;
3. indiquer que les normes ne dispensent pas de satisfaire aux normes devant être respectées en vertu d'autres lois ou conventions applicables;
4. déterminer le champ d'application des règles, en particulier s'agissant des types/catégories de navires;
5. indiquer les définitions de base;
6. indiquer les normes qui sont applicables en général et celles qui sont spécifiques à une classe ou un type de navire devant être construit ou en service; mentionner le domaine ou l'activité (construction, visite, immatriculation, matériel de sécurité, etc.); ou

* Norme désigne une règle, un calendrier ou un recueil de règles qui donne effet aux instruments ou à la législation principale.

7. autre possibilité, faire figurer la plupart des normes dans des annexes aux réglementations, en tant que règles, ou en faisant référence aux "directives, conventions, codes et recueils de règles, normes", etc.;
8. définir les délits et sanctions en cas d'infraction aux normes (mais le respect des normes devrait être motivé par-dessus tout par la menace de non-immatriculation et de non-délivrance de la licence de pêche);
9. prévoir des dérogations à l'application des normes/prescriptions relatives à la sécurité de la construction, au matériel de sécurité et aux qualifications applicables aux constructeurs de navires/d'embarcations et aux pêcheurs, en fixant une date butoir. Toutes les demandes de dérogation devraient être examinées attentivement et être approuvées uniquement si le respect des prescriptions n'est pas raisonnable ou possible dans la pratique, sans que cela ne compromette la sécurité des pêcheurs ou du navire.

3.4.4 Au cas où la législation ne prévoit pas l'obligation d'immatriculer les navires de pêche de faibles dimensions, la prescription relative à l'inspection au stade de la construction et à l'aptitude à prendre la mer devrait, néanmoins, figurer dans les règles de la loi pertinente et la délivrance d'une licence de pêche devrait y être conditionnée.

3.5 Registre d'immatriculation

3.5.1 L'autorité compétente devrait tenir une liste des navires qui battent son pavillon ou se doter d'un registre des navires, prescription qui devrait être incluse dans la législation. Cette liste ou ce registre devrait être associé à une base de données sur les navires autorisés à se livrer à la pêche.

3.5.2 Suivant les dimensions des navires, la zone et le mode d'exploitation, l'autorité compétente pourrait être tenue de classer sa flotte en différentes catégories de taille, à condition que les normes ne soient pas inférieures à celles qui sont prescrites dans les instruments pertinents. Néanmoins, si l'autorité compétente décide d'établir une distinction entre les navires en fonction de leurs dimensions, il importe de tenir compte des formules internationales concernant les dimensions des navires et le jaugeage, ainsi que des interprétations uniformes sur la manière d'utiliser ces formules.

3.6 Certificat de sécurité

3.6.1 L'autorité compétente devrait s'assurer que tous les navires font l'objet d'une visite effectuée par un expert ou un inspecteur et sont jugés aptes au service auquel ils sont destinés avant qu'un certificat de sécurité ne leur soit délivré.

3.6.2 Lorsque le certificat de sécurité n'est pas obligatoire, le navire devrait faire l'objet d'une inspection pour vérifier qu'il est conforme aux normes.

3.6.3 L'autorité compétente peut aussi mettre en place un système d'auto-évaluation du navire par les propriétaires, exercice auquel devraient participer le capitaine et l'équipage et qui prendrait la forme d'une inspection du navire. Le rapport d'auto-évaluation, signé par le propriétaire et le capitaine, serait communiqué au service responsable de la visite/de l'inspection des navires de pêche. Tout en restant sous la supervision de l'autorité compétente, ce système présenterait l'avantage d'aider les propriétaires et capitaines à s'acquitter de leurs responsabilités en ce qui concerne le respect des normes.

3.6.4 Aucune licence de pêche ne devrait être délivrée à un navire qui n'est pas sûr.

3.6.5 Des exemples de certificat de sécurité et de listes de contrôle de la visite figurent aux annexes 2, 3 et 4.

3.7 Matériel de sécurité

L'autorité compétente devrait mettre en place un régime pour l'approbation du matériel de sécurité. Il peut s'agir d'un processus d'approbation national, de la reconnaissance de l'approbation accordée par d'autres États du pavillon et organismes reconnus. Les procédures d'approbation, y compris les sources agréées, devraient être mises à la disposition des propriétaires de navires de pêche qui sont responsables de veiller à ce que seul du matériel de sécurité homologué soit acheté.

3.8 Ressources pour les visites

De nombreuses autorités compétentes n'auront peut-être pas les ressources ou les capacités nécessaires pour inspecter tous les navires de pêche. Il serait alors possible que des entités privées, y compris des organismes reconnus et des inspecteurs désignés, procèdent, au nom de l'autorité compétente, aux visites et approbations du navire et du matériel. Ces entités devraient être accréditées par l'autorité compétente et se verraient confier le pouvoir de mener ces activités pour le compte de l'autorité compétente. En outre, les limites des responsabilités et du pouvoir des entités devraient être indiquées. Les conditions de cet arrangement devraient être consignées dans un accord écrit entre l'autorité compétente et l'entité.

3.9 Dérogations

L'autorité compétente peut exempter un navire qui se livre à la pêche uniquement près du littoral des prescriptions énoncées dans les instruments, si elle considère que leur application est déraisonnable et impossible dans la pratique du fait de la distance entre la zone d'exploitation du navire et son port d'attache dans le pays, du type du navire, des conditions météorologiques et de l'absence de tout danger pour la navigation, à condition que le navire satisfasse aux prescriptions relatives à la sécurité qui, de l'avis de l'autorité compétente, sont adéquates pour le service auquel le navire est destiné et sont de nature à garantir la sécurité d'ensemble du navire et des pêcheurs.

3.10 Prescriptions spéciales pour les pays en développement

3.10.1 Les pays en développement pourraient avoir besoin d'aide pour éliminer les obstacles qui s'opposent à l'élaboration et à l'application des instruments.

3.10.2 Il est reconnu en outre que cette aide pourrait aller au-delà de la simple traduction des instruments dans les langues nationales et pourrait comprendre aussi, notamment, une assistance technique et juridique.

3.10.3 Cette assistance peut être fournie par le biais de programmes de coopération technique et d'accords de coopération régionaux ou sous-régionaux. Les pays en développement peuvent demander conseil à la FAO, à l'OIT, à l'OMI ou à des pays qui ont déjà mis en place des lois nationales, au moins du niveau des normes internationales, pour la sécurité des navires de pêche qui intègrent les dispositions des instruments obligatoires et des éléments des instruments.

CHAPITRE 4

RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

4.1 Programmes de perfectionnement de la main-d'oeuvre

4.1.1 Il est clair que la taille de la flotte de pêche et les types et dimensions des navires de la flotte auront une grande influence sur le perfectionnement de la main-d'oeuvre dans toutes les branches d'activités, telles que le secteur de la pêche et la construction navale, et pourront dépasser les attributions des administrations maritimes et des pêches. On pourrait aussi prendre en considération le nombre de navires de pêche immatriculés à l'étranger qui utilisent les ports de l'État côtier, lesquels peuvent être soumis au régime du contrôle par l'État du port. Il importe donc d'admettre que la coopération est essentielle et qu'il serait avisé d'étudier la composition de la flotte conformément aux critères de longueur et de jauge indiqués dans d'autres instruments pertinents, tels que le Protocole de Torremolinos de 1993, la Convention SOLAS et MARPOL.

4.1.2 Compte tenu de la taille et de la composition d'une flotte de pêche, il faudrait évaluer l'aptitude des autorités compétentes à s'acquitter en permanence de leurs responsabilités administratives et techniques et étudier comment elles pourraient renforcer ou conserver par le biais du recrutement et de la formation. À cet égard, il serait nécessaire d'avoir une bonne idée des services disponibles, des établissements d'enseignement et de formation, des bureaux de visite et de conception, ainsi que, par exemple, du rôle des garde-côtes nationaux dans l'inspection des navires.

4.1.3 Il est difficile d'indiquer le niveau de qualification requis pour tout le personnel concerné mais l'exigence fondamentale est que chacun soit capable de s'acquitter parfaitement de ses fonctions dès sa nomination. Étant donné la nature internationale du secteur de la pêche, il faut pour cela procéder à une comparaison avec des attributions similaires dans le propre pays de la personne concernée ou dans d'autres pays de la région et/ou de la zone d'exploitation du navire. Cela dit, il pourrait être utile d'envisager des prescriptions concernant la qualification des administrateurs, du personnel juridique et technique et des personnes chargées des visites.

4.2 Composition de la flotte

4.2.1 Pour être pleinement représentative, la composition de la flotte de pêche nationale doit englober, avec le nombre des membres d'équipage :

- .1 les navires pontés d'une longueur égale ou supérieure à 24 m;
- .2 les navires pontés d'une longueur égale ou supérieure à 12 m mais inférieure à 24 m;
- .3 les navires pontés d'une longueur inférieure à 12 m;
- .4 les navires non pontés motorisés, quelles que soient leurs dimensions; et
- .5 les navires de pêche non pontés, quelles que soient leurs dimensions, qui ne sont pas motorisés.

4.2.2 Dans chaque cas, l'analyse devrait inclure le nombre de navires en service, en cours de construction et prévus et il faudrait établir des catégories par dimensions, type,

matériau de construction et méthode de pêche, ainsi qu'en fonction du degré de mécanisation. La zone d'exploitation devrait être connue.

4.3 Nombre des membres de l'équipage

Les États du pavillon n'exigent pas tous l'inscription des membres de l'équipage, en particulier s'agissant des pêches artisanales et de subsistance, ni ne prescrivent leur nombre, profil d'âge et niveau de formation et d'instruction dans le secteur mais il est souhaitable d'avoir de telles données.

4.4 Aspects juridiques

Comme des complications risquent de survenir du fait des différentes responsabilités assignées aux personnes concernées par la gestion des pêches, les affaires maritimes et les questions liées à la sécurité et à la santé, il faudra peut-être regrouper des experts dans divers domaines pour traiter des questions juridiques et s'assurer qu'elles sont compatibles avec les prescriptions prévues aux termes, par exemple, des lois sur la marine marchande et les pêches, pour les navires de pêche. Il faut évidemment que les experts juridiques principaux aient de bonnes qualifications, probablement une maîtrise dans leur propre droit national et dans la législation maritime et des pêches, ainsi que des qualifications en droit international et une vaste expérience.

4.5 Services de visites/d'inspection

4.5.1 Si la législation prévoit des normes relatives à la conception, à la construction, à l'équipement et à l'exploitation des navires de pêche, il faudrait mettre en place un processus de suivi, de contrôle et de certification pour veiller à l'application des règles correspondantes. À cet égard, l'autorité compétente établirait les prescriptions concernant l'inspection des navires de pêche et les qualifications des inspecteurs ainsi que l'expérience qu'ils devraient avoir. L'autorité compétente devrait mettre en place un système ayant recours à des inspecteurs dotés des qualifications et de l'expérience voulues ne travaillant pas exclusivement pour elle, ou pourrait même déléguer l'exécution des visites/inspections à des organismes reconnus, des entités privées ou des personnes désignées. Si l'autorité compétente décide d'avoir son propre service d'inspection, les responsabilités de chacun devraient être clairement définies et une description de poste permettrait d'identifier facilement chaque "inspecteur". À cet égard, il pourrait être souhaitable, après analyse des besoins, de nommer des inspecteurs spécialisés dans des domaines spécifiques, par exemple les coques, les machines ou les deux. Ces points sont examinés en détail dans l'annexe 1; il devrait être entendu que des missions de courte durée concernant, par exemple, l'architecture navale, pourraient être remplies par des établissements techniques/de formation ou des spécialistes dans le cadre d'un contrat. Il en va de même pour la mécanique navale, où un niveau d'expertise très élevé est nécessaire en cas d'enquête sur les événements ayant entraîné des pertes en vies humaines ou des dégâts matériels.

4.5.2 S'il existe déjà un service d'inspection, il faudrait examiner soigneusement les besoins éventuels en matière de formation interne et de déterminer s'il est nécessaire ou non d'introduire une clause d'exemption dans l'une quelconque des nouvelles règles afin de protéger les intérêts du personnel (d'âge mûr) en poste depuis de nombreuses années.

4.6 Infrastructure

4.6.1 Les capacités des installations de construction et de réparation des navires de pêche devraient être évaluées. À cet égard, il faudrait recenser la main-d'œuvre travaillant

dans ce secteur de manière à déterminer le nombre de personnes employées, les compétences disponibles et les moyens d'acquérir ces compétences.

4.6.2 Il faudrait aussi déterminer s'il existe un système d'accréditation pour les constructeurs de navires de pêche, en particulier les constructeurs d'embarcations de faibles dimensions et, dans l'affirmative, le comparer avec celui d'autres secteurs.

4.7 Bureaux de visites et de conception

Il faudrait dresser la liste des inspecteurs, architectes navals et ingénieurs en mécanique navale accrédités par les organismes reconnus, les assureurs et/ou les associations de sauvetage. Ce type de renseignements pourrait être obtenu auprès d'organismes reconnus, de la chambre de commerce ou de l'association des ingénieurs. Les connaissances de ces personnes dans le domaine des navires de pêche et du secteur de la pêche, tant au niveau national qu'international, devraient être indiquées, selon qu'il convient. Il peut être nécessaire toutefois de faire des recherches aussi dans d'autres pays de la sous-région.

4.8 Enseignement et formation

4.8.1 Les organismes techniques professionnels locaux devraient être sollicités pour obtenir des renseignements sur le niveau requis pour y être affilié (en tant que membre, membre associé ou associé), ainsi que sur les établissements d'enseignement qui délivrent des diplômes permettant de s'affilier à ces organismes professionnels.

4.8.2 Il faudrait obtenir des données auprès des établissements d'enseignement et de formation ainsi que des services de vulgarisation en matière de pêche au sujet des types de cours disponibles (débouchant ou non sur un diplôme) pour chacune des disciplines suivantes :

- .1 mécanique navale;
- .2 architecture navale; et
- .3 sciences nautiques.

4.8.3 Ce secteur sera probablement un des plus développés, dans la mesure où il traite d'une vaste gamme d'applications maritimes et tiendra compte des prescriptions énoncées dans les conventions STCW et STCW-F. C'est pourquoi l'étude devrait inclure les universités, les établissements techniques et les académies des pêches.

4.9 Construction des navires de pêche

Il est probable que la formation et l'enseignement seront dispensés par des instituts polytechniques, des collèges professionnels et, parfois, des centres de formation parrainés par le secteur en coopération avec le gouvernement. Dans ce cas, il faudrait déterminer le niveau de qualification obtenu à l'issue des cours et le comparer aux normes agréées au niveau international (voir également l'annexe 2). Dans certaines zones où les conceptions locales prédominent, il faudrait reconnaître les compétences héritées en matière de construction de ces navires.

4.10 Sciences des pêches

Ce domaine doit être étudié de près, fondamentalement, parce que la sécurité est considérée comme faisant partie intégrante de la gestion des pêches et qu'il convient de s'assurer que les diplômés comprennent bien comment les décisions de gestion prises sur la base de recommandations scientifiques pourraient avoir des répercussions sur la sécurité et la santé pendant les opérations de pêche.

4.11 Opérations de pêche

4.11.1 Le champ d'application de la présente section est vaste : il couvre aussi bien la gestion des pêches que les membres d'équipage. En ce qui concerne la gestion des pêches, il est probable que les administrateurs techniques posséderont le même niveau d'instruction que les responsables des visites et les inspecteurs et dans les grandes sociétés, ils seront considérés comme des superviseurs des questions maritimes et techniques. D'autres pourront être considérés comme des gestionnaires des activités ou de la production, dans le cas des très gros navires de pêche qui traitent les captures à bord; leurs qualifications et expérience se rapporteront alors à l'industrie alimentaire. Dans ces deux cas, il appartient aux propriétaires des compagnies de traiter la question en tenant compte de la législation nationale et de s'y intéresser lors de la mise au point d'une stratégie en matière de sécurité en mer.

4.11.2 En ce qui concerne les membres d'équipage, il conviendrait de faire l'inventaire de tous les établissements de formation/d'enseignement existant dans le pays et de leurs capacités eu égard aux besoins actuels et futurs. S'agissant des certificats de compétence que pourrait exiger la législation nationale, c'est manifestement à l'autorité compétence de les examiner. Pour ce qui est de la planification nationale, de l'administration et de l'élaboration des programmes d'études, les autorités compétentes et les établissements de formation disposent des ressources nécessaires et peuvent s'inspirer du document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets. Il convient toutefois de noter la nécessité d'adopter une approche intégrée faisant participer le gouvernement, les propriétaires de navires de pêche, les organisations de pêcheurs, les établissements d'enseignement et de recherche sur les pêches, et autres organismes qui ont une connaissance approfondie de la formation professionnelle des membres d'équipage et qui s'occupent des questions de sécurité et de santé au travail. En outre, il conviendrait de prêter une attention particulière aux pays en développement et au rôle des services de vulgarisation en matière de pêche.

4.12 Mise en place d'institutions

Toute autorité compétente devrait disposer de ressources suffisantes pour mettre en oeuvre les dispositions des instruments et, compte tenu de la situation de la flotte de pêche nationale sur le plan technologique et opérationnel, devrait envisager d'incorporer dans les règlements nationaux les dispositions pertinentes des instruments, en particulier celles qui concernent ce qui suit :

1. approbation de la construction des navires de pêche;
2. approbation du matériel;
3. approbation des plans et stabilité;
4. délivrance des divers certificats;
5. définition des normes relatives à la construction, aux machines, à la lutte contre l'incendie, etc.;
6. immatriculation des navires/octroi de licences;
7. mise en place du régime et contrôle de l'application des normes relatives à la sécurité et aux visites de la coque;
8. formation des pêcheurs;
9. délivrance de brevets aux pêcheurs; et
10. mise en place de normes médicales d'aptitude physique.

CHAPITRE 5

GARANTIR LE RESPECT DES PRESCRIPTIONS NATIONALES

5.1 L'autorité compétente devrait veiller à ce que les navires de pêche soient construits, entretenus et dotés d'effectifs suffisants, conformément aux prescriptions nationales. Elle devrait mettre en place un régime qui garantisse que les propriétaires et les capitaines maintiennent le navire en état de naviguer pendant la période de validité du certificat de sécurité ou entre les visites.

5.2 Si cela est possible dans la pratique, avant le démarrage de la construction, les plans et les calculs de stabilité devraient être soumis à l'autorité compétente pour approbation. L'autorité compétente devrait examiner notamment les dimensions, la longueur, la zone d'exploitation du navire, et les conditions météorologiques qu'il rencontrera pour décider du degré voulu des détails devant figurer dans les plans et/ou les calculs de stabilité.

5.3 Selon qu'il convient, la coque, les machines, le matériel d'armement et les installations radioélectriques devraient faire l'objet d'une visite d'inspection lorsque la construction est achevée et, par la suite, à des intervalles et dans des conditions que l'autorité compétente peut juger nécessaires pour que leur état est à tous égards satisfaisant.

5.4 Les visites/inspections devraient permettre de garantir que la disposition générale, les matériaux et les échantillonnages de la structure, les chaudières et autres récipients sous pression, de même que leurs accessoires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, ainsi que les emménagements de l'équipage et les autres parties de l'armement sont à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire de pêche est destiné.

5.5 Dans le cadre de la visite/de l'inspection, il faudrait tenir compte des zones dans lesquelles l'exploitation du navire est autorisée, en prêtant dûment attention au matériel radioélectrique qui pourrait être requis pour cette zone et aux conditions climatiques susceptibles d'être rencontrées.

5.6 Une fois la visite/l'inspection achevée de manière satisfaisante, le navire de pêche devrait se voir délivrer un certificat de sécurité ou un autre document pour une durée déterminée par l'autorité compétente. L'autorité compétente devrait décider à partir de quelle longueur de navire un certificat de sécurité est délivré aux navires.

5.7 Lorsque l'administration des pêches examine la demande d'un navire qui veut être autorisé à mener des activités de pêche, elle devrait exiger, au titre du processus d'approbation, la preuve que le navire satisfait aux prescriptions de la législation pertinente en matière de sécurité.

5.8 Il est important que les inspecteurs se comportent en professionnels à l'égard des pêcheurs et des propriétaires de navires de pêche et appliquent les normes de manière uniforme. L'autorité compétente devrait élaborer un code de conduite à l'intention des inspecteurs. À cet égard, le modèle reproduit à l'annexe 3 peut servir de guide.

5.9 L'autorité compétente devrait avoir une procédure décrivant la manière de traiter les plaintes et les différends; cette procédure devrait être conforme au système juridique de traitement des plaintes et différends dans le pays.

5.10 Lorsqu'il est prescrit que la position des navires de pêche doit être suivie par radio ou par satellite aux fins du suivi, du contrôle, de la surveillance et de l'application des lois, les inspecteurs des navires de pêche devraient connaître parfaitement la technologie employée par l'autorité compétente et être conscients de la nécessité de vérifier ces équipements lors de l'inspection.*

* Se reporter aux Directives techniques pour une pêche responsable de la FAO - Opérations de pêche No 1 et au Supplément 1, Systèmes de suivi des navires.

CHAPITRE 6

SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION

6.1 Gestion de la sécurité à bord

6.1.1 La pêche va de la simple pêche à la ligne jusqu'à certaines opérations très complexes de chalutage.

6.1.2 Il s'agit d'un métier très dangereux sous tous ses aspects. Non seulement les pêcheurs travaillent dans un milieu hostile, mais les opérations elles-mêmes sont périlleuses et seule la plus haute vigilance et des pratiques sûres permettent de se préserver des dangers.

6.2 Règles de gestion de la sécurité à bord des navires de pêche

6.2.1 Les règles de gestion de la sécurité des navires de pêche devraient prévoir des prescriptions obligatoires applicables aux propriétaires, aux armateurs-gérants et aux capitaines, de manière à établir les fondements juridiques d'une culture axée sur la sécurité à bord.

6.2.2 Ces règles devraient comprendre, sans s'y limiter les éléments suivants :

1. définitions;
2. application;
3. obligations des propriétaires, armateurs-gérants, officiers responsables de la sécurité et capitaines;
4. équipement de protection individuelle devant être fourni;
5. notification des accidents et enquêtes sur les accidents;
6. accès sûr;
7. protection des écoutilles et ouvertures;
8. matériel de levage;
9. matériel électrique;
10. éclairage;
11. protection des machines;
12. officiers responsables de la sécurité;
13. comités de sécurité;
14. tenue des registres; et
15. infractions et sanctions

6.3 Recueils de règles de sécurité

6.3.1 Un recueil des meilleures pratiques a pour objet de porter à l'attention de tous les pêcheurs et des personnes qui tirent leur subsistance des activités de pêche un ensemble de règles et de normes qu'il faudrait respecter pour créer des conditions de travail sûres.

6.3.2 Un recueil de règles pratiques de sécurité peut être adopté en tant que prescription obligatoire sous forme de réglementation.

6.3.3 Un recueil de règles pratiques de sécurité ne devrait pas être destiné uniquement au personnel des navires de pêche mais à toute personne qui s'acquitte d'une tâche à bord d'un navire de pêche et aux personnes à terre chargées de la gestion des navires de pêche. Le recueil devrait employer la terminologie de tous les jours utilisée à bord pour être facile à comprendre, et devrait éviter le jargon juridique.

6.3.4 Le recueil devrait être utilisé comme outil pédagogique. Il traite des aspects fondamentaux de la sécurité des pêcheurs et énonce des principes en matière de sécurité qui devraient être connus de tous et appliqués par tous dans le secteur des pêches.

6.3.5 Le recueil devrait comprendre des chapitres traitant les aspects suivants :

1. responsabilités des personnes concernées par les opérations de pêche;
2. sécurité du navire, maintien de l'étanchéité à l'eau et de la stabilité;
3. sécurité sur le pont, passerelles, échelles, éclairage, précautions à prendre contre les chutes par-dessus bord, manipulation des cordages et câbles;
4. sécurité pendant les opérations de pêche, en fonction des types d'appareils utilisés;
5. sécurité dans les locaux de machines;
6. sécurité individuelle;
7. formation en matière de sécurité et entretien du matériel de sécurité;
8. formation aux situations d'urgence et procédures en cas d'urgence;
9. précautions contre l'incendie;
10. engins de levage;
11. sécurité et manutention des aliments dans la cuisine; et
12. santé et hygiène.

CHAPITRE 7

INTERPRÉTATION COMMUNE DES DISPOSITIONS TECHNIQUES ET DE LA TERMINOLOGIE DES INSTRUMENTS

7.1 Interprétation des termes et expressions

7.1.1 *Accepté par l'autorité compétente* peut être interprété comme concernant les caractéristiques du navire ou l'équipement qui satisfait aux prescriptions techniques et l'expérience acquise au cours de l'exploitation.

7.1.2 *Toutes les mesures raisonnables* peut être interprété comme concernant des mesures qui n'imposent de contraintes impossibles à gérer en matière de conception, de construction, d'exploitation ou de coût du navire.

7.1.3 *Autres dispositions* peut être interprété comme concernant les autres caractéristiques du navire ou autre équipement qui satisfait aux prescriptions techniques et l'expérience en matière d'exploitation de l'autorité compétente.

7.1.4 *Autres solutions acceptables pour l'autorité compétente* peut être interprété comme concernant les caractéristiques du navire ou l'équipement qui satisfait aux prescriptions techniques et à l'expérience en matière d'exploitation de l'autorité compétente.

7.1.5 *Approuvé par l'autorité compétente* peut être interprété comme concernant les caractéristiques du navire ou l'équipement qui satisfait aux prescriptions techniques et à l'expérience en matière d'exploitation de l'autorité compétente.

7.1.6 *Mesure de sécurité équivalente* peut être interprété comme concernant les caractéristiques du navire ou l'équipement exigé par les recommandations qui satisfait aux prescriptions techniques et à l'expérience en matière d'exploitation de l'autorité compétente.

7.1.7 *Navire ponté*. Aux fins des instruments, un navire est considéré comme étant ponté uniquement si tous les critères ci-après sont remplis :

1. le pont couvre la totalité de la coque;
2. le pont est étanche à l'eau;
3. l'envahissement de puits ou de cockpits aménagés dans le pont n'entraîne pas l'envahissement du navire;
4. si une superstructure fermée couvre une ouverture de pont, la superstructure devrait être étanche aux intempéries et des portes étanches aux intempéries doivent être installées sur toutes les ouvertures d'accès;
5. les portes menant aux espaces au-dessous du pont devraient avoir des seuils. Pour la hauteur minimale, voir l'instrument pertinent;
6. les écoutilles menant au-dessous du pont devraient être dotées de surbaux. Pour la hauteur minimale, voir l'instrument pertinent. Si une hauteur inférieure est utilisée, des panneaux d'écouille étanches à l'eau en un matériau autre que le bois devraient être installés; et
7. à bord des navires des catégories de conception A, B et C, les panneaux devraient être fixés à demeure et devraient pouvoir être rapidement fermés ou condamnés.

7.1.8 Si un navire ne remplit pas toutes ces conditions, il devrait être considéré comme non ponté.

7.1.9 *Efficace* peut être interprété comme apte au service auquel le navire est destiné.

7.1.10 *Exempter ou exemption* peut être interprété comme autorisant un navire à être exempté d'une prescription énoncée dans les Mesures recommandées parce qu'elle lui impose des exigences qui ne sont ni raisonnables ni applicables dans la pratique en matière de conception, de construction, d'exploitation ou de coût.

7.1.11 *Hauteur de houle significative* désigne la hauteur de houle moyenne (du creux à la crête) des hauteurs du tiers des vagues les plus hautes. Certaines vagues rencontrées en mer peuvent atteindre deux fois la hauteur de houle significative.

7.1.12 *Construction simple* peut être interprété comme étant une construction faisant appel à des matériaux artisanaux et des techniques de construction simples. Par exemple :

1. embarcations creusées dans un tronc d'arbre;
2. embarcations formées en saisissant ou en attachant des matériaux entre eux; et
3. méthodes de construction simples qui ne figurent pas dans les normes de construction indiquées aux annexes II, III, IV et V des Mesures de sécurité recommandées.

7.1.13 *L'expérience acquise en cours d'exploitation le justifie* peut être interprété comme signifiant que l'exploitation sûre d'un navire de pêche, dans les conditions qui prévalent dans la zone relevant de l'autorité compétente, est démontrée et documentée. La période documentée pourrait être de cinq ans ou plus.

7.1.14 *Possible dans la pratique* peut être interprété comme n'imposant pas de contraintes déraisonnables et peu pratiques en matière de conception, de construction, d'exploitation ou de coût du navire.

7.1.15 *Conception traditionnelle éprouvée* peut être interprété comme s'appliquant à des navires ayant un long bilan d'exploitation sûre dans les conditions qui prévalent dans la zone relevant de l'autorité compétente.

7.1.16 *À la satisfaction de l'autorité compétente* peut être interprété comme satisfaisant aux prescriptions techniques établies et à l'expérience pratique démontrée des administrateurs et des responsables des visites au service de l'autorité compétente. Les autorités compétentes pourraient juger utile d'avoir leur propre interprétation de cette expression.

7.1.17 *Résistance suffisante* peut être interprété comme une résistance adéquate pour l'exploitation prévue du navire et une étanchéité aux intempéries/à l'eau suffisante. Cela peut être donné par les normes de construction ou être une résistance équivalant à celle de la structure, à défaut d'autres lignes directrices.

7.1.18 *Navire non ponté* : voir "navire ponté".

7.1.19 *Étanche à l'eau* se dit d'un dispositif qui empêche l'eau de traverser la structure dans un sens comme dans l'autre sous la charge d'eau pour laquelle la structure qui l'entoure a été conçue.

7.1.20 *Étanche aux intempéries* se dit d'un dispositif qui, dans toutes les conditions rencontrées en mer, ne laisse pas pénétrer l'eau. Les panneaux, hublots et fenêtres devraient être équipés de dispositifs de fermeture étanches aux intempéries. Il en va de même pour les portes et autres ouvertures des superstructures fermées.

7.1.21 *Le cas échéant* peut être interprété comme s'appliquant à des mesures n'imposant pas de contraintes déraisonnables et peu pratiques en matière de conception, de construction, d'exploitation ou de coût du navire.

CHAPITRE 8

ÉLÉMENT HUMAIN À BORD

8.1 Élément humain – introduction

8.1.1 On dit souvent que plus de 80 % des accidents sont attribuables à l'erreur humaine. Celle-ci n'est pas toujours uniquement le résultat des actes des pêcheurs mais peut être due, en tout ou en partie, à une mauvaise conception entraînant des vibrations, une chaleur et un niveau de bruit excessifs, à une conception ergonomique médiocre, à du matériel inadéquat, à de mauvaises méthodes de travail, à un manque d'entretien, à la fatigue et au niveau des effectifs, au manque de formation adéquate et de mesures préventives ou à un manque de connaissance des dangers, etc. L'autorité compétente devrait tenir compte de ces facteurs lors de l'élaboration de normes relatives à la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche, de l'approbation des plans, de la détermination du niveau des effectifs, de l'adoption de recueils de règles de sécurité et de lois sur la santé et la sécurité au travail, de normes de formation et de campagnes de sensibilisation à la sécurité.

8.1.2 Pris dans son acception la plus large, l'élément humain est traité dans des instruments internationaux adoptés par l'OIT et l'OMI, soit dans des instruments adoptés séparément soit dans des recueils de règles et autres documents destinés à servir de guide élaborés conjointement par les deux organisations.

8.1.3 Des orientations concernant l'application de certaines questions relatives à l'élément humain se trouvent dans la partie B du Recueil de règles, dans les Directives facultatives et dans les Mesures de sécurité recommandées.

8.1.4 La sécurité des navires de pêches est peut-être la considération la plus importante s'agissant de la sécurité et de la santé de l'équipage. La partie B du Recueil de règles, les Directives facultatives et les Mesures de sécurité recommandées concernent en grande partie la sécurité du navire, la protection contre l'incendie, la lutte contre l'incendie et les engins et dispositifs de sauvetage.

8.1.5 Ces trois documents contiennent aussi des indications sur des questions telles que la protection de l'équipage et les locaux d'habitation de l'équipage. Ces questions sont elles aussi très importantes et méritent l'attention de l'autorité compétente, y compris des inspecteurs de navires de pêche.

8.2 Facteurs humains/conception ergonomique

8.2.1 La conception, la construction et même l'équipement des navires de pêche dépendent de plusieurs facteurs. Ainsi, le navire peut être d'une conception et d'une construction qui tiennent compte autant que possible de la sécurité et du confort de l'équipage ou, inversement, peuvent le rendre moins habitable car conçu et équipé de telle sorte qu'il devient une source non intentionnelle de fatigue, d'accidents, voire de maladies (ce qui peut aussi créer des conditions qui ont une incidence sur le recrutement et la fidélisation du personnel).

8.2.2 L'un des éléments les plus évidents à prendre en considération est la stabilité du navire. Si sa stabilité est mauvaise, le navire peut chavirer. D'un autre côté, un navire qui est trop "rigide" est extrêmement inconfortable. Le bruit et les vibrations doivent également être considérés. Méconnaître ces éléments lors de la conception du navire ainsi que lors du choix et de l'installation de l'équipement peut avoir de graves répercussions sur le sommeil, avec les risques de fatigue associés, et entraîner des problèmes musculo-squelettiques, la perte de l'ouïe et des accidents.

8.2.3 Il est important aussi que les locaux d'habitation servant au couchage, à la restauration et au repos soient de dimensions suffisantes. La partie B du Recueil de règles, les Directives facultatives et les Mesures de sécurité recommandées donnent des indications à ce sujet. L'autorité compétente devrait s'assurer également que la construction et l'équipement du navire sont conformes aux normes établies dans la Convention sur le travail dans la pêche et la Recommandation correspondante (voir plus bas et l'annexe 4). Si un navire bat le pavillon d'un État qui a ratifié cette convention, ces normes sont obligatoires. Il peut être difficile de réimmatriculer le navire sous un autre pavillon si l'on ne tient pas compte de ces normes. L'autorité compétente doit veiller à ce que tous ceux qui participent à la conception et à la construction du navire possèdent un exemplaire de ces instruments.

8.2.4 La partie B du Recueil de règles, les Directives facultatives et les Mesures de sécurité recommandées donnent aussi des indications concernant la protection de l'équipage, aussi bien pour le travail sur le pont que dans les locaux de traitement. En sus des indications figurant dans ces publications et dans la Convention et la Recommandation de l'OIT, l'autorité compétente devrait s'assurer, dans la mesure du possible, que le facteur humain et les principes ergonomiques sont pris en considération lors de la conception, la construction et l'équipement du navire, et qu'ils le sont à un stade précoce de la conception puis sont revus au stade de la construction du navire. Une approche dynamique consisterait à solliciter l'avis des pêcheurs à bord de navires dont la conception et l'équipement sont similaires, même avant la préparation de plans détaillés pour le navire neuf.

8.2.5 Il faudrait examiner, dès le début du processus de conception, comment concevoir les meilleurs locaux d'habitation possibles et comment garantir la sécurité et la commodité des locaux de travail, des opérations et de l'équipement, en faisant participer toutes les parties prenantes au processus de consultation.

8.2.6 Des normes ou directives pourraient être communiquées aux concepteurs et aux constructeurs le plus tôt possible. On pourrait étudier les navires existants pour profiter des "enseignements qui en ont été tirés" en vue de construire des navires neufs. On pourrait recueillir l'avis de propriétaires de navires de pêche et de pêcheurs sur la manière d'améliorer l'habitabilité et l'ergonomie du navire (et éventuellement pour en accroître le rendement) même avant d'entreprendre l'étude initiale ou d'entamer le projet d'étude.

8.2.7 Les autorités compétentes n'ont peut-être pas toujours leurs propres experts en matière de facteurs humains et d'ergonomie mais elles peuvent obtenir ces connaissances auprès de spécialistes de l'ergonomie au sein des autorités chargées de la sécurité et de la santé au travail ou des sociétés de classification, ainsi qu'en se reportant aux travaux déjà menés dans d'autres pays (voir la bibliographie).

8.3 Conditions de travail décentes

8.3.1 Les initiatives visant à améliorer la sécurité peuvent souvent être axées sur un thème très étroit et ne pas avoir une vue d'ensemble des facteurs qui contribuent aux problèmes de sécurité et de santé. On peut parfois, de manière non intentionnelle, oublier

l'incidence des conditions de vie et de travail, par exemple si l'on se concentre uniquement sur des questions de sécurité déterminées.

8.3.2 Bien que la présente publication concerne l'application de la partie B du Recueil de règles, des Directives facultatives et des Mesures de sécurité recommandées, il est évident que l'autorité compétente, de par son rôle, sera amenée à tenir compte d'autres aspects liés à l'élément humain. La FAO, l'OIT et l'OMI ont publié des documents sur ce sujet, dont la liste et un résumé figurent à l'annexe 5.

8.3.3 On trouvera dans les instruments FAO/OIT/OMI ci-après des indications supplémentaires sur les aspects mettant en cause l'élément humain :

Question	Code	Directives facultatives	Mesures de sécurité recommandées
Conception	Partie A. Sections II et III Partie B. Chapitres II, III, IV, VI et XI	Chapitres II, III, IV, VI et XI	Chapitres 2, 3, 4, 6, 11
Fatigue	Partie A. Section I, Appendice 2		Chapitre 12
Effectifs			Chapitre 12
Formation	Partie A. Section I, Chapitre 3. Partie B. Chapitre VIII.	Chapitre VIII	Chapitres 8 et 12
Sensibilisation	Partie A. Section I Chapitre 3		
Santé	Partie A. Section I, Chapitre 4		

8.3.4 La FAO élabore actuellement des directives sur les meilleures pratiques en matière de sécurité en mer dans le secteur des pêches, qui sont censées fournir un cadre couvrant tous les aspects de la sécurité en mer, y compris les ministères de la mer et des pêches, les gestionnaires des ressources halieutiques et les spécialistes de la sécurité.

8.3.5 L'OMI met fortement l'accent sur le rôle de l'élément humain dans les accidents de mer. À cet égard, elle a adopté la résolution A.947(23), intitulée "Optique, principes et objectifs de l'Organisation en ce qui concerne l'élément humain".

8.3.6 L'optique, les principes et les objectifs de l'Organisation concernant l'élément humain énoncés dans la résolution A.947(23) devraient aussi être examinés par l'autorité compétente ou les autorités responsables de la sécurité des navires de pêche et des pêcheurs. Leur optique, ou but, est de "renforcer sensiblement la sécurité et la sûreté maritimes et la qualité du milieu marin en abordant les problèmes relatifs à l'élément humain pour améliorer l'efficacité" du secteur des pêches.

8.4 La gestion des pêches et son impact sur les locaux d'habitation du navire

Les personnes qui participent et s'intéressent à la conception des navires de pêche devraient informer les responsables de la gestion des pêches de l'impact que leurs décisions (par exemple, limiter la longueur ou la jauge brute d'un navire) peuvent avoir sur les conditions de vie de l'équipage, voire sur la sécurité du navire. La concertation et la collaboration pourront faire évoluer les décisions de gestion des pêches qui se traduisent par un manque d'espace pour les membres d'équipage, des navires instables et autres résultats négatifs.

ANNEXE 1

ÉVALUATION DES BESOINS EN MATIÈRE DE SERVICES DE VISITE ET D'INSPECTION DES NAVIRES DE PÊCHE

Introduction

1 La présente annexe examine certaines des responsabilités de l'État du pavillon et fournit des suggestions au sujet de l'organisation des inspections des navires de pêche. À cet égard, il est souligné qu'il est nécessaire d'effectuer une analyse approfondie du secteur afin d'avoir une bonne idée des besoins en matière de visite et d'inspection tant à court qu'à long terme. Plus précisément, des suggestions sont faites quant aux qualifications et à l'expérience pouvant être exigées pour le recrutement des inspecteurs des navires de pêche

Première partie Visites et inspections des navires de pêche

2 L'un des principes fondamentaux de la construction d'un navire de pêche est que le navire devrait être construit d'une manière qui facilite son entretien régulier afin de garantir que le navire est, à tout moment et à tous égards, dans un état satisfaisant pour le service auquel il est destiné. Pour faire respecter ce principe, l'autorité compétente devrait établir des prescriptions pour l'approbation des plans avant la construction et pour l'inspection des navires de pêche qui sont en cours de construction, de réarmement ou de modification ou qui sont en service.

3 Le terme "satisfaisant" s'applique de toute évidence à la sécurité, aux conditions de vie et aux conditions de travail, du point de vue tant de la construction que de l'exploitation; pour qu'il soit interprété de manière uniforme, il faut établir un ensemble de normes en deçà desquelles un navire devrait être considéré comme non satisfaisant. En principe, par conséquent, un navire de pêche ne pourra être immatriculé ou maintenu sur le registre et/ou n'obtiendra une licence de pêche que si sa construction et celle de son armement est satisfaisante et s'il respecte en permanence les règles et règlements. Cette condition devrait s'appliquer aussi bien à l'État du pavillon qu'au propriétaire d'un navire de pêche.

4 Étant donné que la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer est d'une importance capitale, la responsabilité de fixer des règles relatives aux visites et à l'inspection des navires de pêche est élevée. De même, il va sans dire que la responsabilité incombant à chaque inspecteur est élevée. Il s'ensuit que, seule une personne dûment qualifiée dans tous les cas, devrait être autorisée à procéder à la visite ou l'inspection et cela, avec la plus haute intégrité.

5 Même si les principes susmentionnés, sont respectés, il y a lieu de noter que les visites et inspections sont requises pour une telle variété de raisons qu'elles ne nécessitent donc pas toujours le même niveau de connaissances techniques et, de ce fait ne doivent pas être effectuées par le même type de personne.

Services chargés des visites et de l'inspection des navires de pêche

6 En règle générale, les agents de l'autorité compétente devraient effectuer les visites et l'inspection des navires de pêche pour vérifier l'application des règles figurant dans les lois sur la marine marchande/les pêches et octroyer d'éventuelles exemptions. Toutefois, l'autorité compétente peut confier cette tâche soit à des experts ou inspecteurs désignés à cette fin, soit à des organismes (par exemple des sociétés de classification) reconnus par elle.

7 À cet égard, il est d'usage que si l'expert/inspecteur désigné ou l'organisme reconnu détermine que l'état du navire de pêche ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire de pêche ne peut pas prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord, l'expert/inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'autorité compétente en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises par le propriétaire, le certificat devrait être retiré/suspendu et l'autorité compétente doit en être informée immédiatement. Les inspecteurs désignés par l'autorité compétente devraient être habilités à empêcher le navire d'appareiller.

Approbation des spécifications techniques et des plans

8 Les demandes soumises en vue d'obtenir l'autorisation de construire un navire de pêche ou de modifier en substance un navire de pêche existant devraient être accompagnées de spécifications techniques et plans appropriés. Avant de donner son approbation, le service chargé des visites/de l'inspection des navires de pêche devrait s'assurer que les spécifications et plans sont conformes aux normes acceptables et sont suffisamment complets pour l'utilisation prévue.

Supervision d'un navire en cours de construction ou de réarmement

9 Le constructeur et le propriétaire devraient convenir d'un programme d'inspection (un expert de la classification des navires devra être associé si le navire doit être classé) de façon à permettre à l'inspecteur de suivre les travaux de construction et de procéder à certains essais. Des contrôles aléatoires pourront aussi être menés pour déterminer le niveau d'humidité dans les matériaux et sur le chantier de construction, le cas échéant (pour le bois et le GRP), détecter des signes de pourriture du bois et contrôler la qualité du soudage.

10 Il est important que le propriétaire soit informé de toute recommandation faite au constructeur au sujet des travaux en cours qui ne satisfont pas aux spécifications et/ou règlements.

11 L'inspecteur devrait superviser l'essai de stabilité du navire ainsi que l'essai de roulis et il devrait juger les résultats satisfaisants avant que des essais en mer ne soient autorisés. À cet effet, dans le cas des navires de pêche de faibles dimensions, l'inspecteur doit posséder plus que des notions élémentaires d'architecture navale, pour ce qui est de la stabilité.

Immatriculation du navire

12 Une fois achevés tous les essais et les inspections, l'inspecteur devrait mesurer le navire conformément aux prescriptions des règles et s'assurer que tous les documents et certificats requis pour l'immatriculation du navire sont en règle pour être soumis au bureau d'immatriculation des navires ou des navires de pêche, selon qu'il convient. L'inspecteur veille à ce que le numéro d'immatriculation officiel attribué soit gravé sur la poutre-mâîtresse et il établit le document d'identification (sans lequel les formalités d'immatriculation ne sont pas complètes).

13 Si la législation nationale n'oblige pas d'immatriculer un navire de pêche, comme c'est le cas par exemple pour les flottes nationales, en particulier les navires de pêche de faibles dimensions, il sera inévitablement exigé de ces navires qu'ils aient une "autorisation de pêche" généralement assortie de conditions et de garanties.

14 L'inspecteur devrait s'assurer que les documents appropriés sont disponibles à bord du navire de pêche et que les propriétaires et capitaines connaissent le calendrier des inspections requises pour un navire en service.

Supervision d'un navire en service

15 Lorsqu'un navire est en service, il peut faire l'objet d'une inspection à tout moment en ce qui concerne la sécurité, les locaux d'habitation de l'équipage et les effectifs, ainsi qu'aux intervalles indiqués dans les règles en vue du renouvellement de la validité du certificat de sécurité et pour d'autres inspections périodiques. Une fois l'inspection terminée, l'inspecteur devrait faire un rapport approprié dans le dossier du navire et s'assurer, lors des visites/inspections suivantes, qu'aucune modification n'a été apportée ni à la structure du navire, aux machines, à l'armement et aux installations radioélectriques ni aux locaux d'habitation de l'équipage, qui ont fait l'objet de la visite, sans l'approbation de l'autorité compétente. Ces inspections périodiques devraient comprendre notamment :

1. des inspections annuelles du matériel de sécurité;
2. une visite/inspection de l'arbre d'hélice;
3. une visite/inspection périodique de la coque et des machines;
4. une visite spéciale/inspection de la coque et des machines; et
5. une visite périodique des locaux d'habitation de l'équipage.

Qualifications et expérience

16 Pour les grands navires de pêche, les inspecteurs devraient posséder un diplôme dans l'une des trois disciplines suivantes : mécanique navale, architecture navale ou sciences nautiques. Ils devraient aussi avoir plusieurs années d'expérience de service en mer ou dans un chantier naval. Les inspecteurs principaux devraient avoir une vaste expérience dans le domaine des visites et des inspections ainsi que des capacités démontrées. À cet égard, il faudrait reconnaître les qualifications exigées aux termes des Conventions STCW et STCW-F. De nombreux inspecteurs seront probablement des marins et pêcheurs ainsi qualifiés, et comme ils seront appelés à contrôler le travail des pêcheurs, ils devraient posséder des qualifications et une expérience égales ou supérieures à celles des pêcheurs les plus anciens qu'ils rencontreront dans l'exercice de leurs fonctions.

17 Toutefois, compte tenu des types et dimensions très divers des navires de pêche visés par les instruments, l'éventail de spécialités des inspections doit être large, en particulier s'agissant des navires de pêche de faibles dimensions, pour lesquels les prescriptions varient considérablement eu égard aux matériaux de construction de la coque. Ainsi, les inspecteurs peuvent être diplômés d'un établissement reconnu par l'autorité compétente dans un domaine lié au secteur maritime et avoir reçu une formation spécialisée garantissant qu'ils ont les compétences et aptitudes nécessaires. Il peut aussi s'agir de fonctionnaires qualifiés de l'administration maritime des pêches ayant une expérience et une formation d'un niveau équivalent pour vérifier l'application des normes d'exploitation appropriées. Il est toutefois entendu que, dans tous les cas, l'inspecteur doit avoir les compétences nécessaires pour procéder à l'inspection du matériel de sécurité.

18 Les exemples ci-après sont donnés à titre indicatif mais ils n'en sont pas moins révélateurs du type de structure qui permettrait de mettre en place un service spécifiquement chargé des visites et de l'inspection des navires de pêche. On trouvera d'autres indications concernant les navires de faibles dimensions dans la deuxième partie ci-dessous.

19 Les inspecteurs de l'État du pavillon devraient posséder les qualifications professionnelles ci-après, chaque fois que cela est possible :

1. être titulaires d'un brevet délivré en vertu des dispositions pertinentes des Conventions STCW et STCW-F, telles que modifiées, en tant que :
 - .1 capitaine, qualifié pour assurer le commandement d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 satisfaisant aux dispositions du Règlement des radiocommunications ou être titulaires d'un certificat approprié ayant trait au SMDSM; ou
 - .2 chef mécanicien, qualifié pour assumer la responsabilité des machines d'un navire dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW;
2. être titulaires d'une licence ou d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur mécanicien, d'ingénieur électrotechnicien ou d'ingénieur d'un autre type dont les qualifications professionnelles ont trait au domaine maritime; ou
3. avoir servi au moins cinq ans à bord d'un navire en mer, ou avoir au moins cinq ans d'expérience en tant qu'architecte naval ou ingénieur dans le domaine maritime; ou
4. avoir obtenu un diplôme universitaire approprié et avoir suivi ensuite les cours types de l'OMI ci-après : 3.03 (Machines), 3.04 (Installations électriques), 3.05 (Matériel de lutte contre l'incendie), 3.06 (Engins de sauvetage), 3.07 (Coque) et 3.08 (Matériel de navigation) et avoir accompli un service en mer approprié d'une durée d'au moins six mois.

20 Si les qualifications susmentionnées sont hautement souhaitables, il faut reconnaître que certains pays peuvent ne pas disposer de personnes ainsi qualifiées en nombre suffisant. Des inspecteurs peuvent être considérés comme compétents s'ils ont reçu une autre formation, mais ils doivent tous avoir des connaissances élémentaires et avoir suivi un enseignement théorique, renforcé par la suite sur le terrain sous la surveillance d'inspecteurs qualifiés approuvés par l'État du pavillon. L'administration maritime devrait élaborer et superviser le programme d'enseignement et la formation complémentaire requise pour chaque inspecteur. En plus des cours axés sur les conventions de l'OMI et les Conventions de l'OIT pertinentes et sur les lois et les règlements nationaux sur la marine marchande, l'administration maritime est chargée de définir une politique pour aider ses inspecteurs locaux.

21 L'État du pavillon devrait s'assurer que chaque inspecteur possède une bonne connaissance et une expérience pratique des domaines dans lesquels il exerce normalement ses fonctions. En outre, pour aider les divers inspecteurs à s'acquitter des tâches qui ne relèvent pas de leurs attributions normales, l'État du pavillon devrait veiller à ce qu'ils aient facilement accès à des services d'experts dans les domaines suivants, selon les besoins :

1. tous les aspects des conventions pertinentes de la FAO, de l'OIT et de l'OMI et des autres instruments ayant force obligatoire;
2. tous les aspects de la législation et de la réglementation nationales de l'État du pavillon;
3. équipement et réparation de la coque;
4. tous les aspects des techniques de construction des navires et des embarcations, y compris la sécurité au travail;
5. essais non destructifs;
6. construction, compartimentage, stabilité et étanchéité à l'eau du navire;
7. installations électriques et machines du navire;
8. assignation des lignes de charge et détermination de la jauge;
9. systèmes, plans et éléments du matériel de sécurité;
10. méthodes de prévention de l'incendie à la construction;
11. matériel de navigation et de communications;
12. opérations de pêche et auxiliaires de pont;
13. systèmes de gestion de la sécurité; et
14. évaluation des incidences de l'élément humain.

22 Au cours des six mois au service de l'État du pavillon, l'inspecteur devrait s'acquitter de ses tâches sous la surveillance d'une personne expérimentée, conformément à un programme de formation pratique approuvé.

23 Si un inspecteur doit être appelé à effectuer des tâches autres que celles qui relèvent de son domaine de compétence et d'expérience initial, il devrait recevoir la formation et les instructions nécessaires pour exécuter ses nouvelles tâches et devrait s'en acquitter pendant une période d'au moins un mois, selon qu'il convient, sous la surveillance d'un inspecteur ayant une expérience dans ce domaine.

24 Lorsqu'il s'acquitte de ses tâches à bord du navire, l'inspecteur devrait avoir sur lui un document d'identification délivré par l'État du pavillon. Ce document devrait indiquer que l'inspecteur a le pouvoir d'effectuer des tâches spécifiques au nom de l'État du pavillon et devrait aussi indiquer toutes les restrictions imposées à ce pouvoir.

Deuxième partie

Visites et inspection des navires de pêche pontés de faibles dimensions d'une longueur inférieure à 15 mètres et des navires de pêche non pontés

Généralités

25 Il devrait être entendu que les qualifications exigées varieront considérablement en ce qui concerne les navires d'une longueur inférieure à 15 m, qui sont de types très divers. De fait, il peut être utile de fixer des points de référence intermédiaires lors de l'évaluation des besoins effectifs de chaque État du pavillon. C'est pourquoi l'analyse de la flotte est essentielle, car les besoins en matière d'inspection varieront, tout comme les qualifications et l'expérience des inspecteurs, comme cela a déjà été mentionné dans la partie A.

26 Aux fins du présent document, la référence ci-après aux brevets et certificats délivrés par le City and Guilds of London Institute (CIG) est donnée à titre d'exemple uniquement. Il existe d'autres possibilités mais si celles-ci sont envisagées, elles ne doivent pas suivre des normes inférieures à celles qui sont requises pour les brevets et certificats du CIG. Certains cours par correspondance, par exemple, débouchent sur un diplôme approuvé pour les visites des navires de faibles dimensions ou des navires de pêche. Toutefois, les diplômes de haut niveau d'expert maritime, qu'il serait souhaitable d'exiger des officiers principaux, ne sont pas délivrés par le City and Guilds of London Institute ou un établissement équivalent. D'autres qualifications mentionnées sont spécifiques et sont aisément comparables avec celles qui sont exigées aux termes de la Convention STCW.

27 Par conséquent, bien que les exemples ci-dessus soient donnés à titre indicatif, ils n'en sont pas moins révélateurs du type de structure qui permettrait de mettre en place un service spécifiquement chargé de l'inspection des navires de pêche.

Inspecteurs de la coque

Navires pontés construits en bois d'une longueur inférieure à 12 mètres et navires non pontés

28 Si la flotte comprend essentiellement des navires en bois d'une longueur hors tout inférieure à 12 m, les principales qualifications et l'expérience devraient se rapporter à la construction et la réparation des embarcations en bois, avec des connaissances sur d'autres matériaux.

Qualifications minimales

Brevet intermédiaire en construction d'embarcations en bois
Niveau 1 en construction d'embarcations en matière plastique renforcée de verre (GRP)
Niveau 1 en construction d'embarcations en acier

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel
Certificat attestant d'un service chez un maître-constructeur, dont un an doit se rapporter à la construction de navires en GRP ou en acier ou aux réparations de la coque.

Navires construits en GRP d'une longueur inférieure à 12 mètres

29 Si la flotte comprend essentiellement des navires en GRP d'une longueur inférieure à 12 m, les principales qualifications et l'expérience devraient se rapporter à la construction et la réparation des navires en GRP, avec des connaissances sur d'autres matériaux.

Qualifications minimales

Certificat intermédiaire, avec l'accent sur la construction en GRP
Niveau 1 Méthodes générales de construction (bois/acier)

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel.
Certificat attestant de trois ans de service chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction et de la réparation de navires en GRP.
Certificat attestant d'un an de service chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction et de la réparation des coques en bois et en acier.

Navires pontés construits en acier d'une longueur inférieure à 12 mètres

30 Si la flotte comprend essentiellement des navires en acier d'une longueur inférieure à 12 m, les principales qualifications et l'expérience devraient se rapporter à la construction et la réparation des navires en acier et inclure des connaissances générales en matière de fabrication et réparation de l'acier. Des connaissances d'autres matériaux seraient en outre souhaitables, en particulier sur les méthodes permettant de fixer d'autres matériaux sur l'acier.

Qualifications minimales

Certificat intermédiaire en construction d'embarcations, avec l'accent sur la construction en acier.
Certificat intermédiaire en soudage.
Niveau 1 Méthodes générales de construction (bois/acier).

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel dans le domaine de la construction en acier, dont trois ans au moins dans le domaine de la construction d'embarcations en acier.
Une année d'expérience chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction ou de la réparation des constructions en bois et en GRP.

Inspecteurs de la coque des navires de pêche pontés d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres mais inférieure à 15 mètres

Navires de pêche construits en bois

31 Si la flotte comprend essentiellement des navires en bois d'une longueur inférieure à 15 m, les navires seront probablement de types très variés et seront souvent construits avec plusieurs matériaux. Par conséquent, les principales qualifications et l'expérience devraient se rapporter à la construction et la réparation des navires en bois mais une bonne connaissance des prescriptions des sociétés de classification serait un atout.

Qualifications minimales

Certificat final en construction d'embarcations en bois
Certificat intermédiaire en construction d'embarcations en GRP
Certificat intermédiaire en construction d'embarcations en acier

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel.
Certificat attestant de cinq ans chez un maître-constructeur, dont deux ans dans le domaine de la construction de navires en GRP ou en acier ou des réparations de la coque

Navires de pêche construits en GRP

32 Si la flotte comprend essentiellement des navires en GRP d'une longueur inférieure à 15 m, les principales qualifications et l'expérience devraient se rapporter à la construction et la réparation des navires en GRP. L'inspecteur devrait aussi posséder des connaissances en construction de coques en bois et une bonne connaissance des prescriptions des sociétés de classification serait un atout.

Qualifications minimales

Certificat final, avec l'accent sur la construction en GRP
Certificat intermédiaire en méthodes générales de construction (bois/acier)

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel.
Certificat attestant de trois ans chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction et de la réparation des navires en GRP.
Certificat attestant de deux ans chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction et de la réparation des coques en bois et en acier.

Navires de pêche construits en acier

33 Si la flotte comprend essentiellement des navires en acier d'une longueur inférieure à 15 m, l'accent devrait être mis sur la connaissance des opérations de soudage et le travail des métaux, mais une expérience assez vaste serait nécessaire sur d'autres matériaux, en particulier le bois. Une bonne connaissance des prescriptions des sociétés de classification serait un atout.

Qualifications minimales

Certificat final en construction navale, avec l'accent sur les constructions en acier.
Certificat intermédiaire en soudage.
Certificat intermédiaire en méthodes générales de construction (bois/GRP)

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel dans le domaine de la construction en acier, dont trois ans au moins dans le domaine de la construction de navires en acier.

Deux ans d'expérience chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction ou de la réparation des constructions en bois et en GRP.

Inspecteurs des machines

Navires non pontés équipés de moteurs hors-bord

34 Si la flotte comprend essentiellement des navires non pontés équipés de moteurs hors-bord, il faudrait mettre l'accent sur les différents types de moteurs hors-bord et d'appareils à gouverner. Une expérience pratique de l'adaptation de la puissance du moteur à la forme de la coque devrait être exigée.

Qualifications minimales

Certificat final en ingénierie moteur
Certificat de niveau 1 en soudage
Certificat intermédiaire en systèmes électriques moteur

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel
Certificat attestant de cinq années de service en tant que technicien d'entretien et/ou dans un centre de maintenance, dont trois années au moins devraient avoir été consacrées à l'installation et à la maintenance de moteurs hors-bord (diesel/essence).

Navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 15 mètres et navires de pêche non pontés

35 Si la flotte comprend essentiellement des navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 15 m et des navires de pêche non pontés munis d'un moteur diesel intérieur, les prescriptions relatives à l'inspection pourraient être assez rigoureuses. De ce fait, l'inspecteur devrait avoir des connaissances solides en mécanique navale.

Qualifications minimales

Brevet d'aptitude de deuxième classe (navires à moteur) ou l'équivalent délivré par la marine ou les services de garde-côtes (sur examen), comprenant des connaissances de base en architecture navale et en électrotechnique.
Certificat intermédiaire approprié en soudage.

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel, dont deux années doivent satisfaire aux conditions requises pour entrer dans la marine marchande/la marine/les services de garde-côtes.
Service en mer, tel qu'exigé pour passer l'examen en vue d'obtenir le brevet de deuxième classe (navires à moteur) ou l'équivalent.
Trois années d'expérience en installation, réparation et entretien des machines marines, y compris les auxiliaires de pont.

Inspecteurs de la coque et des machines

36 Lorsque les types de navires, les matériaux de construction et la complexité des conceptions sont très divers, les qualifications exigées de l'inspecteur de la coque et des machines doivent être bien équilibrées entre la construction navale et la mécanique navale.

Qualifications minimales

Brevet d'aptitude de deuxième classe (tous navires) ou l'équivalent délivré par la marine ou les services de garde-côtes (sur examen), comprenant des connaissances intermédiaires en architecture navale et en électrotechnique.

Certificat intermédiaire en soudage

Diplôme en méthodes de construction des navires de pêche, avec des unités de valeur dans les domaines de la construction en acier, en bois et en GRP.

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage, associés à une formation professionnelle en cours d'emploi en mécanique navale et en construction et/ou conception de navires/d'embarcations.

Cinq ans de service dans la marine marchande/la marine/les services de garde-côtes, dont au moins deux ans d'expérience en tant que second mécanicien ou équivalent.

Trois ans d'expérience en tant qu'inspecteur de la coque et/ou des machines ou expérience similaire au sein d'un organisme d'inspection approuvé, ou en tant qu'expert maritime (navires ou embarcations) pour une société d'assurance.

Inspecteurs principaux coque et machines pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 15 mètres et les navires de pêche non pontés

37 Lorsque la flotte est importante, le service d'inspection devra comprendre des inspecteurs spécialisés dans la coque ou les machines et d'autres dans les deux domaines. Très probablement, ce service devra être géré par un inspecteur principal (coque et machines). Les connaissances et l'expérience requises doivent porter notamment sur le droit maritime, l'architecture navale, l'électrotechnique et l'électronique appliquée.

Qualifications minimales

Brevet d'aptitude de première classe (navires à moteur) ou l'équivalent délivré par la marine/les services de garde-côtes (sur examen) et :

Diplôme en architecture navale ou en électrotechnique ou :

Qualification professionnelle en construction navale, architecture navale ou génie mécanique acceptée par une société de classification ou un agent du Lloyd's pour accréditation en tant qu'inspecteur maritime (coque et machines).

Qualifications souhaitables

Diplôme reconnu en inspection des navires.

Expérience minimale

Quatre ans au moins d'apprentissage dans un secteur reconnu comme fournissant l'expérience pratique avant l'embarquement requise pour entrer dans la marine marchande/la marine/le service de garde-côtes.

Sept ans d'expérience en mer, dont trois à un grade ne soit pas inférieur à second mécanicien ou équivalent

Cinq ans d'expérience de la conception, la construction/réparation de navires/navires de pêche après obtention de qualifications appropriées; ou

Trois ans d'expérience en tant qu'officier de marine ou officier de marine auxiliaire;
et

Trois ans d'expérience de l'inspection des navires de pêche (coque et machines) ou de la visite des navires (coque et machines).

Généralités

38 Il faudrait également garder à l'esprit le fait que les inspecteurs de navires de pêche, quelles qu'en soient les dimensions, devraient posséder au moins des rudiments en soudage, portant notamment sur les éléments suivants :

1. techniques de soudage;
2. inspection de la soudure à l'arc et contrôle de la qualité;
3. principes élémentaires de l'inspection visuelle;
4. inspection par liquide pénétrant et particules magnétiques; et
5. soudabilité des métaux : ferreux et non ferreux.

ANNEXE 2

EXEMPLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ*

TV5/340 B

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
DEPARTMENT OF TRANSPORT



Port / Hawe No. _____

REPUBLIEK VAN SUID AFRIKA
DEPARTEMENT VAN VERVOER

LOCAL GENERAL SAFETY CERTIFICATE

(Including, in the case of a licenced small vessel, the Licence)

MERCHANT SHIPPING ACT, 1951 (NO 57 OF 1951) SECTIONS 68(1), 72a(2), 194(1)

NOTE: One copy of this Certificate shall be displayed in a conspicuous place on the vessel for the information of all on board.
LET WEL!: Een afskrif van hierdie Sertifikaat moet vir die inliging van almal aan boord, op 'n opvallende plek op die vaartui, vertoon word.

PLAASLIKE ALGEMENE VEILIGHEIDSCERTIFIKAAT

(Insluitende in geval van 'n gelisensieerde klein vaartuig, die Lisensie.)

HANDELSKEEPPAARTWET, 1951 (NO 57VAN 1951) ARTIKELS 68(1), 72a(2), 194(1)

Certificate No: 16299

PARTICULARS OF VESSEL

Name of vessel: Naam van vaartuig:	Port of Registry or operation: Registrasie of bedryfshawe:	Category: Kategorie:
Name and address of owner: Naam en adres van eienaar:	Official number or registration number: Amptelike of registrasienommer:	Number of crew (including skipper): getal bemanningslede (skipper inbegrepe):
	Description of voyage or operations: Beskrywing van reis of bedrywigthede:	
Length: Lengte:		

I, the undersigned _____ Certify that the above mentioned vessel has been duly inspected in accordance with
Ek, die ondertekende _____ Sertifiseer dat bogenoemde vaartuig behoortlik ondersoek is ooreenkomstig die

(a) the provisions of the Merchant Shipping (Small Vessel Safety) Regulations, 2002, and the Collision and Distress Regulations, 1996, as far as these provisions apply thereto. The inspections showed that the vessel is constructed and equipped in accordance with the relative Regulations.

bepalings van die Handelskeepvaart (Klein Vaartuig Veiligheid) Regulasies, 2002, en die Botsing en Noodseineregulasies, 1996, vir sover hierdie bepalings daarop van toepassing is. Die ondersoek het getoon dat die vaartuig gebou en toegerus is ooreenkomstig die betrokke Regulasies.

OR / OF

(b) the provisions of the Regulations for the use of vessels of less than three metres in length.
die bepalings van die Regulasies vir die gebruik van vaartuie van minder as drie meter lank.

This certificate will remain in force until the
Hierdie sertifikaat bly van krag tot _____

Issued at _____ this _____ day of _____
Uitgereik _____ op hierdie _____ dag van _____ 20_____

Signature and designation
Handtekening en ampstitel

* En anglais seulement.

ANNEXE 3

EXEMPLES DE LISTES DE CONTRÔLE DE LA VISITE

Visite du moteur des navires d'une longueur hors tout allant jusqu'à 15 m

Visite périodique	Visite supplémentaire		No d'immatriculation du navire	
-------------------	-----------------------	--	--------------------------------	--

Nom : _____

District

No : _____

Longueur hors tout : _____ m

Lieu de l'inspection : _____

No du

rapport : 001

Date de la visite : _____

Validité de la visite : _____

Compteur No : _____

No	Élément inspecté Observation	No	Élément inspecté Observation	No	Élément inspecté Observation
2000	Moteur 0 1 2 3	2350	Matériel d'eau de refroidissement 0 1 2 3	2700	Moteur auxiliaire 0 1 2 3
<u>2010</u>	Moteur conforme au certificat d'immatriculation du navire	<u>2360</u>	Circuit d'eau de refroidissement	<u>2710</u>	Moteur auxiliaire
<u>2020</u>	Moteur en état de fonctionner	<u>2370</u>	Circuit d'eau de mer - moteur	<u>2720</u>	Sondeurs
<u>2030</u>	Étanchéité à l'eau	<u>2380</u>	Prise d'eau de mer	<u>2730</u>	Fuites d'hydrocarbures
<u>2040</u>	Fuites d'hydrocarbures	2400	Eau de mer/ bouchains	2800	Équipement électrique
<u>2050</u>	Met. : Rpm/lub/ chaleur	<u>2410</u>	Nombre de pompes à bras :	<u>2810</u>	État général de l'équipement électrique
<u>2060</u>	Met. : gaz échappement : dispositif de l'hélice	<u>2420</u>	Nombre de pompes électriques :	<u>2820</u>	Sondeurs, marque de fusible
<u>2070</u>	Commandes du moteur	<u>2430</u>	Nombre de pompes du moteur :	<u>2830</u>	Générateur 1 charg.
<u>2080</u>	Dispositif de l'hélice	<u>2440</u>	Circuit d'assèchement des cales/soupapes	<u>2840</u>	Générateur 2 charg.
<u>2090</u>	Fixations moteur	<u>2450</u>	Alarme eau de mer dans le moteur	<u>2850</u>	Demande de visite spéciale
<u>2100</u>	Patins de moteur	<u>2460</u>	Filtres de bouchain	2900	Tranche des machines
<u>2110</u>	Connexions souples	<u>2470</u>	Pompe à eau de mer/ pont	<u>2910</u>	Éclairage
<u>2120</u>	Joint en U	<u>2480</u>	Soupapes de fond	<u>2920</u>	État de propreté
<u>2130</u>	Servo-moteur de barre	<u>2490</u>	Circuit à eau de mer	<u>2930</u>	Planchers/ semelles
2200	Équipement combustible	2500	Incendie/voir équipement	<u>2940</u>	Disposition de service
<u>2210</u>	Filtres à carburant	2550	Circuits d'échappement	<u>2950</u>	Protection
<u>2220</u>	Circuit de combustible	<u>2560</u>	Refroidissement à l'eau de mer	<u>2960</u>	Sectionnements de coque
<u>2230</u>	Séparateur de combustible	<u>2570</u>	Isolation	<u>2990</u>	Autres
<u>2240</u>	Valves de la citerne d'hydrocarbures	<u>2580</u>	Emplacement		
<u>2250</u>	Systèmes de jaugeage	2600	Pièces de rechange et outils		
<u>2260</u>	Soupapes en verre	<u>2610</u>	Courroies		
<u>2270</u>	Vanne à fermeture rapide	<u>2620</u>	Tuyaux		

2300	Tuyaux d'air				<u>2630</u>	Filtre de graissage									
<u>2310</u>	Tuyaux d'air desservant le moteur				<u>2640</u>	Filtre à carburant									
<u>2320</u>	Fermetures des tuyaux d'air				<u>2650</u>	Outils									
<u>2330</u>	Hauteur et emplacement														

Résultats de la visite							
<input type="checkbox"/>	0 Pas d'observation	<input type="checkbox"/>	1 Rectification/Mesures correctives dans les 30 jours	<input type="checkbox"/>	2 Doit faire l'objet d'une nouvelle visite avant le : ____20..	<input type="checkbox"/>	3 Retenue
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Observations consignées dans : _____

Registre des inspections ____ - ____20..

Expert maritime ayant effectué la visite _____ Liste des observations ____ - ____20..

No _____

Vérification par le client que la visite a été effectuée Saisie ____ - ____20..

Visite du matériel des navires d'une longueur réglementaire inférieure à 15 mètres

Visite périodique	Visite supplémentaire		No d'immatriculation du navire					
Nom : _____		District No _____						
Longueur réglementaire : m _____		Lieu de la visite : _____		Rapport No 001				
Date de la visite : _____		Validité de la visite : _____		Compteur No : _____				
No	Élément	Observations				Date	Type	No
		0	1	2	3			
3100	Équipement							
3513	Radeau de sauvetage gonflable							
3513	Radeau de sauvetage gonflable							
3519	Mécanisme de dégagement du radeau de sauvetage							
3510	Combinaisons d'immersion							
3523	Combinaisons flottantes de travail							
3511	Brassières de sauvetage							

No	Élément	Date	Qté	0	1	2	3	No	Élément	0	1	2	3
3101	Certificat de jauge												
3202	Compas magnétique							3430	Lampe électrique				
3206	Armoire à pharmacie							3401	Jumelles				
3204	Alarme d'incendie							3413	Pavillon national				
3108	Équipement de télécommunications							3406	Almanach				
3501	Feux à main							3405	Cartes				
3502	Fusées à parachute							3426	Instruments de navigation				
3212	Extincteurs d'incendie							3431	Appareil pour signaux de brume				
3205	Dispositif d'extinction de l'incendie							3419	Sifflet et cloche				
3302	Marques							3209	Registre d'inspection				
3424	Feux de navigation							3211	Renseignement sur la stabilité, date :				
3425	Feux de pêche							3908	Fiches d'instruction				
3515	Bosse fixe pour radeaux de sauvetage							3914	Ventilation				
3516	Poignet de radeau de sauvetage gonflable							3904	Réchaud - protection contre l'incendie et fusible				
3303	Couleur de sécurité							3909	Locaux sanitaires				
3504	Bouées de sauvetage							3706	Portes étanches à l'eau				
1390	Moyen d'assurer l'étanchéité aux intempéries							3524	Bouée de sauvetage				
3718	Câbles et chaîne de l'ancre							3990	Autres				
3726	Ancre de mouillage												
3702	Matériel de sécurité du treuil à filets												
3715	Sabords de décharge												
3604	Gouvernail de fortune												
3712	Échelle de sauvetage fixe												

Résultats de la visite			
<input type="checkbox"/> 0 Pas d'observation	<input type="checkbox"/> 1 Rectification/ Mesures correctives dans les 30 jours	<input type="checkbox"/> 2 Doit faire l'objet d'une nouvelle visite avant le : ____ 20__	<input type="checkbox"/> 3 Retenue
Observations consignées dans : Registre d'inspection ____ - ____ 20__			
Expert maritime ayant effectué la visite			
Liste des observations ____ - ____ 20		No	
Vérification par le client que la visite a bien été effectuée		Saisie ____ - ____ 20	

Visite de la coque - Navires d'une longueur allant jusqu'à 15 mètres

Visite périodique	Visite supplémentaire	No d'immatriculation du navire
-------------------	-----------------------	--------------------------------

Nom: _____ District _____ No : _____
 Longueur hors tout : _____ m Lieu de l'inspection : _____ Rapport No : 001
 Date de la visite : _____ Validité de la visite : _____ Compteur No.: _____

Type de coque :	Bois	Fibres	Aluminium	Acier	
No	Élément inspecté	Observations	No.	Élément inspecté	Observations
1000	Coque	0 1 2 3		Coque	0 1 2 3
1010	Muraille extérieure/bordé		1260	Grue de pont	
1020	Enduit gélifié		1270	Issue de secours	
1030	Étrave		1280	Semelle	
1040	Quille		1290	Nables	
1050	Quille de roulis		1300	Pont	
1060	Étrave/flanc		1310	Écoutilles	
1070	Soudures de coque		1320	Panneaux de caisson	
1080	Pointes/chevillages		1330	Sabords de décharge	
1090	Calfatage		1340	Membrure de pont et montants	
1100	Caisson arrière/culée		1350	Membrures	
1110	Échelle de secours		1360	Cloisonnements/cloisons	
1120	Gouvernail		1370	Tambour machine	
1130	Butoir de gouvernail		1380	Panneaux de cale et surbau	
1140	Hélice		1390	Moyens d'assurer l'étanchéité aux intempéries	
1150	Arbre et paliers		1400	Volets d'arcaste	
1160	Transmission extérieure		1410	Dispositif de fermeture/bittes	
1170	Volets d'équilibrage		1420	Assujettissement des apparaux de pêche	
1180	Transducteur		1430	Tuyaux de dégagement d'air desservant des citernes	
1190	Lignes de charge		1440	Matériel de remplissage des citernes	
1200	Superstructure		1450	Corrosion	
1210	Pavois		1460	Carlingage des machines	
1220	Bordé du pavois		1990	Divers	
1230	Rambardes/manches				
1240	Échelles				
1250	Mât, corne, vit de mulet				

Résultats de la visite			
0 Pas d'observation	1 Rectification/ Mesures correctives dans les 30 jours	2 Doit faire l'objet d'une nouvelle visite avant le : _____ 20__	3 Retenue
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations consignées dans : Register des inspections _____ - _____ 20__ Expert maritime ayant effectué la visite Liste des observations _____ - _____ 20__ No _____ Vérification par le client que la visite a été effectuée Saisie _____ - _____ 20__			

Notes explicatives relatives au rapport de visite

En règle générale, pour les observations à consigner dans le rapport de visite de l'Administration maritime islandaise, quatre options sont possibles : 0, 1, 2 ou 3. Il suffit de mettre une croix ("X") dans la case pertinente qui correspond à l'élément numéroté donné.

Lorsqu'une case est surlignée en gris, il n'est pas possible de consigner une observation pour cet élément. Par exemple, pour l'élément 3430, il n'est pas possible de consigner les observations 2 et 3.

No.	Items	0	1	2	3
3430	Torch light				

Si un élément donné n'est pas pertinent, par exemple en raison du type de navire ou de son utilisation, il faudrait inscrire un tiret ("-") dans la case pour l'observation 0.

- Définition des observations :

Observation	Définition	
0	L'élément en question est en bon état de fonctionnement, comme l'exige la réglementation pertinente et il n'est pas nécessaire de le réparer/ remplacer/modifier.	
1	L'élément en question n'est pas pleinement opérationnel, comme le prescrit la réglementation pertinente et il est nécessaire de le réparer/remplacer/modifier - il ne représente pas de danger pour le navire/l'équipage.	Mesure corrective par le propriétaire dans les 30 jours.
2	L'élément en question n'est pas en bon état de fonctionnement ou ne satisfait pas pleinement à la réglementation pertinente, il doit être réparé/remplacé/modifié - il n'est pas pleinement opérationnel mais est en état de marche - il ne représente pas un danger pour le navire/l'équipage.	Doit être réparé, modifié et faire l'objet d'une nouvelle visite dans un délai maximal de trois mois.
3	L'élément en question n'est pas en bon état de fonctionnement ou tel que prescrit par la réglementation pertinente, il doit être réparé/remplacé/modifié, il n'est pas opérationnel ou son fonctionnement est limité - il est dangereux pour le navire/l'équipage.	Retenue.

ANNEXE 4

EXEMPLE DE LISTE DE CONTRÔLE POUR L'INSPECTION

**Exemple de liste de contrôle pour l'inspection et Notes explicatives
concernant les navires des catégories de conception C et D
d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 7 mètres**

(Note : les numéros des paragraphes et annexes indiqués sont ceux des Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés)

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES				Observations/ Notes
1.1	But et champ d'application			
	Le navire relève-t-il du champ d'application des Mesures recommandées ?			
1.2.14	Dans quelle catégorie de conception le navire est-il considéré comme pouvant être exploité ?			
	Catégorie de conception C		OU Catégorie de conception D	

CHAPITRE 2 - CONSTRUCTION, ÉTANCHÉITÉ À L'EAU ET ÉQUIPEMENT				
Partie 1	Généralités			
	Est-il satisfait aux prescriptions générales ?			
2.2	Construction, matériaux et structure			
	Quel est le matériau de construction de la coque ?		de la superstructure ?	
2.2.1	Le mode de construction de la coque et des autres structures permet-il au navire de résister à toutes les conditions prévisibles du service auquel il est destiné ? Note : voir les annexes II, III, IV et V.			
2.3	Prises d'eau et décharges			
2.3.1	Les prises d'eau sont-elles pourvues de clapets ?			
2.3.2	Les décharges passant à travers la coque sont-elles pourvues d'un clapet de non-retour ?			
2.3.6	Les traversées susceptibles d'être endommagées sont-elles protégées ?			
2.4	Assèchement des ponts partiels			
2.4.1	Les ponts partiels sont-ils asséchés de manière adéquate ?			
2.5	Assujettissement des objets lourds			
2.5.1	Les éléments lourds de l'équipement sont-ils assujettis en leur position ?			
2.6	Équipement de mouillage et d'amarrage			
2.6.1	L'équipement de mouillage et d'amarrage a-t-il été conçu de manière à pouvoir être mis en service rapidement et en toute sécurité ?			
	Énumérer les dimensions et le poids des éléments constituant l'équipement de mouillage et d'amarrage :			
	Les dimensions de l'équipement de mouillage et d'amarrage sont-elles satisfaisantes ?			
	Note : voir l'annexe VI.			

Partie 3 Navires pontés			
2.7 Construction			
	Des cloisons ont-elles été installées ?		Combien ?
	Le navire est-il pourvu d'une cloison d'abordage ?		
2.9 Portes étanches aux intempéries			
2.9.1	Les ouvertures pratiquées dans les superstructures sont-elles pourvues de portes étanches aux intempéries ?		
2.9.2	Les seuils des portes et des capots de descente ont-ils une hauteur d'au moins 380 mm ?		
2.9.3	Note : cette hauteur peut être abaissée à 150 mm, et à 50 mm dans le cas de la catégorie de conception D.		
2.10 Écoutes			
2.10.1	La hauteur sur pont des surbaux d'écoutes est-elle d'au moins 300 mm ?		
2.10.2	Note : les surbaux peuvent avoir une hauteur inférieure ou être supprimés.		
2.10.3	Les panneaux sont-ils munis de dispositifs de serrage et de garnitures d'étanchéité ? Note : uniquement dans le cas de la catégorie de conception C.		
	Note : voir l'annexe VII.		
2.12 Autres ouvertures de pont			
2.12.1	Note : si les opérations de pêche l'exigent, il peut être prévu des bouchons à plat pont. Ceux-ci devraient pouvoir être fermés de façon à être étanches à l'eau.		
2.13 Manches à air			
2.13.1	Les surbaux des manches à air ont-ils une hauteur d'au moins 450 mm ? Note : cette hauteur peut être réduite.		
2.14 Tuyaux de dégagement d'air			
2.14.2	Les tuyaux de dégagement d'air ont-ils une hauteur d'au moins 450 mm ? Note : cette hauteur peut être réduite, sous réserve que les tuyaux soient munis d'un dispositif de non-retour.		
2.17 Sabords de décharge			
2.17.1	Des sabords de décharge ont-ils été installés ? Note : les dispositifs de fermeture ne devraient pas être verrouillables.		
2.17.3	Les sabords de décharge sont-ils suffisants pour évacuer par dessus bord l'eau accumulée sur les ponts découverts ?		
	Note : voir l'annexe VIII.		
2.18.1	Voir 2.6.		

CHAPITRE 3 - STABILITÉ ET ÉTAT DE NAVIGABILITÉ CORRESPONDANT			
3.1 Généralités			
	Est-il satisfait aux prescriptions générales ?		
3.2, 3.3, 3.4 Critères de stabilité			
	Quel critère de stabilité s'applique au navire ?		
	Le navire satisfait-il au critère de stabilité applicable ?		
	Note : voir l'annexe XII.		

3.7	Méthodes spéciales de pêche	
3.7.1	Le navire pratique-t-il des méthodes de pêche impliquant qu'il subit de ce fait des forces extérieures supplémentaires pendant la pêche ?	
	Le navire satisfait-il au critère de stabilité renforcé ?	
3.10	Essais de stabilité des navires pontés	
	Un essai de stabilité est-il requis ?	
3.11	Flottabilité intégrée des navires non pontés	
3.11.1	Le navire est-il doté de compartiments assurant la flottabilité ?	
	Ces compartiments sont-ils remplis d'un matériau flottant solide ?	
	La flottabilité est-elle démontrée par le calcul et/ou par un essai pratique ?	
	Note : voir l'annexe XIII.	
3.12	Renseignements sur la stabilité	
3.12.1	Le capitaine dispose-t-il de renseignements sur la stabilité ?	
3.12.2	Les renseignements sur la stabilité sont-ils conservés à bord ?	

CHAPITRE 4 - MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

4.1	Généralités			
	Est-il satisfait aux prescriptions générales ?			
4.1.8	Des outils et pièces suffisants sont-ils transportés comme indiqué ci-après ?			
Pièces de rechange		Moteur :	Hors-bord	Intérieur
Manuel du moteur et autres éléments essentiels de l'équipement			X	X
Pièces de la pompe à eau (rotor, joint, etc.)			X	X
Bougie d'allumage			X	
Goupille de sécurité pour l'hélice			X	
Goupilles fendues pour écrous d'hélice			X	
Corde de lancement			X	
Hélice			X	
Garniture du presse-étoupe arrière				X
Courroies pour alternateurs et pompes				X
Filtre à huile de graissage				X
Filtre (ou cartouche) à carburant et clé pour filtre				X
Huile/pulvérisateur hydrophobe			X	X
Huile pour moteurs, huile pour engrenages et graisse				X
Boulons, écrous, rondelles, vis, manches et colliers de serrage adaptés			X	X
Colles, ruban isolant, fil électrique, connecteurs électriques			X	X
Cordages et ficelles de divers types et diamètres			X	X
Ampoules et fusibles pour feux, notamment ceux des feux de navigation et lampes de poche			X	X
Batteries de rechange pour lampes de poche, matériel de radiocommunications, etc.			X	X
Composants des pompes de cale			X	X
Outils		Moteur :	Hors-bord	Intérieur
Clés			X	X
Jeu de douilles				X
Clés anglaises				X
Clé à bougies			X	
Pincés			X	X
Tournevis			X	X

Couteau	X	X	
Appareil de mesure à fins multiples		X	
Hydromètre		X	
Marteau		X	
Cisailles		X	
Scie à métaux et lames de rechange		X	
Ciseaux à froid		X	
Clé à tube		X	
Lampe de poche	X	X	
Écope	X	X	
4.2	Appareil propulsif et appaux arrière		
	Combien de moteurs sont installés ?		
	Quelle est la puissance installée du ou des moteurs ?		
	S'agit-il d'un moteur intérieur ou hors-bord ?		
	S'agit-il d'un moteur à essence ou d'un moteur diesel ? Note : il est recommandé que les moteurs intérieurs soient des moteurs diesel.		
4.2.5	Est-il prévu un moyen de fixer le moteur hors-bord à l'arcaste ?		
	Les moteurs hors-bord de plus de 15 kW sont-ils entourés d'un puits de décharge à la mer suffisamment large ?		
	D'autres moyens de propulsion sont-ils prévus (tels que rames, pagaies ou voiles) ?		
4.3	Arbre et hélice		
4.3.2	Le diamètre de l'arbre satisfait-il aux prescriptions ?		
4.4	Démarrage du moteur		
4.4.1	Y a-t-il un moyen secondaire de démarrage ? Note : il n'est pas exigé dans le cas des moteurs munis d'un dispositif de démarrage manuel.		
4.6	Appareil à gouverner		
4.6.3	Le navire est-il muni d'un autre moyen de gouverner ? Note : il peut s'agir d'une godille.		
	Note : voir l'annexe XV.		
4.7	Dispositifs de pompage et de tuyautages		
4.7.1	Les caisses de combustible sont-elles munies d'un indicateur de niveau ?		
	Les caisses de combustible sont-elles munies de tuyaux pour le remplissage et pour l'arrivée d'air ?		
	Une vanne est-elle installée sur les tuyautages du combustible ? Note : elle devrait être installée sur la caisse et pouvoir être fermée de l'extérieur de la salle des machines.		
	La caisse est-elle munie d'une soupape de vidange ?		
4.7.4	Les réservoirs à essence portatifs pour moteurs hors-bord sont-ils assujettis ?		
4.7.5	Combien y a-t-il de prises d'eau de refroidissement pour les machines ? Note : le nombre souhaitable est une de chaque côté de la coque ou seulement une.		
	Une crépine est-elle installée après la vanne de la prise d'eau de mer ?		
	Les branchements sont-ils munis de vannes d'isolement ?		
4.7.6	Un système d'assèchement des cales est-il installé ? Note : il est exigé dans le cas des navires pontés.		
4.7.8	En l'absence d'un système d'assèchement des cales, est-il prévu un moyen manuel d'écooper ? Note : 1) Cela s'applique aux navires non pontés. 2) Il peut s'agir d'un seau, d'une écope ou d'une pompe actionnée manuellement.		

4.7.9	Une pompe de cale à bras est-elle installée ? Note : Au moins une est exigée à bord des navires pontés.	
4.7.15	Systèmes d'échappement	
	Voir également l'annexe XVI	
	Le système de rejet des gaz d'échappement par la coque est-il muni d'un clapet de non-retour ?	
	Une partie des tuyaux d'échappement se trouve-t-elle à au moins 350 mm au-dessus de la flottaison ?	
	Les orifices d'échappement se trouvent-ils à au moins 100 mm au-dessus de la flottaison en charge ?	
4.8	Ventilation de la salle des machines	
4.8.1	Les dimensions des prises d'air du moteur sont-elles adéquates ? Note : voir les spécifications du fabricant.	
4.10	Source d'énergie électrique de secours	
4.10.1	Une batterie de secours est-elle installée ? Notes : Elle est exigée 1) pour alimenter l'éclairage de secours, l'équipement de radiocommunications et les feux de navigation pendant au moins trois heures. 2) Dans le cas des navires exploités à plus de 20 milles marins d'un havre sûr.	
4.12	Circuits électriques	
4.12.7	Les batteries sont-elles enfermées dans des boîtes munies de couvercles et sont-elles suffisamment ventilées ? Note : Dans les locaux d'habitation, les batteries devraient être placées dans des boîtes isolées et ventilées à l'air libre.	
4.12.8	Les batteries ou groupes de batteries sont-ils pourvus d'un interrupteur d'isolement ?	
4.12.9	Est-il prévu un moyen de vérifier la charge des batteries ?	
4.12.10	Les batteries sont-elles solidement fixées de manière à ne pas bouger sous l'effet des mouvements du navire ?	
4.12.12	Les batteries utilisées pour le démarrage du moteur sont-elles distinctes de celles utilisées pour les autres services ? Note : Les batteries du démarreur devraient pouvoir faire démarrer le moteur au moins six fois sans être rechargées.	
	Note : voir l'annexe XVII.	

CHAPITRE 5 - PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE				
Partie 1	Généralités			
	Est-il satisfait aux prescriptions générales ?			
5.7	Nombre de dispositifs de lutte contre l'incendie (navires non pontés)			
	Les dispositifs de lutte contre l'incendie requis sont-ils fournis/installés ?			
	Propulsion	Non motorisée	Moteur hors-bord	Moteur intérieur
	Extincteur d'incendie	0	0	1 ^{c)}
	Seau d'incendie	0 ^{a)}	1 ^{b)}	1 ^{b)}
	a) Non exigé lorsqu'un autre récipient est transporté (par exemple, une écope) b) Non exigé lorsque deux extincteurs ou plus sont transportés c) Les navires de plus faibles dimensions peuvent être dispensés de satisfaire à cette prescription.			
5.8	Nombre de dispositifs de lutte contre l'incendie (navires pontés)			
5.8.1	Le navire transporte-t-il deux extincteurs d'incendie ? Note : 1) L'un d'eux devrait être placé près du local des machines. 2) Si deux extincteurs d'incendie sont prévus, il faudrait également transporter un seau pour la lutte contre l'incendie.			

5.8.2	Note : Il peut n'y avoir qu'un seul extincteur d'incendie à bord des navires pourvus de moteurs hors-bord.	
-------	--	--

CHAPITRE 6 - PROTECTION DE L'ÉQUIPAGE			
6.1	Mesures générales de protection		
	Est-il satisfait aux prescriptions générales ?		
6.2	Ouvertures de pont et portes		
	Est-il satisfait aux prescriptions générales ?		
6.3	Pavois, rambardes et garde-corps		
6.3.1	Des pavois, rambardes ou plats-bords sont-ils installés ? Note : leur hauteur devrait être de 1 m sauf si cela entrave les opérations de pêche.		
6.10	Services médicaux		
6.10.1	Des fournitures et du matériel médicaux ainsi que des instructions ont-ils été fournis ?		
	Nécessaire pharmaceutique élémentaire de première urgence	Indispensable	Recommandé
	Bandage, pansements adhésifs, pansements stériles	X	
	Gaze stérilisée, sparadraps	X	
	Ciseaux	X	
	Épingles de sûreté	X	
	Crème antiseptique	X	
	Petites pinces	X	
	Antiseptique liquide		X
	Comprimés analgésiques		X
	Filtre solaire		X
	Solution pour lavage des yeux		X
	Manuel des soins de première urgence		X
6.10.2	Un guide médical et des instructions ont-ils été fournis ?		
6.10.4	Des instructions comprenant les coordonnées de prestataires de services médicaux sont-elles fournies ? Note : afin de permettre à l'équipage de consulter des services médicaux à terre.		
6.11.10	Un abri permettant de se protéger du soleil et des intempéries est-il prévu ? Note : cet abri pourrait également être utilisé pour recueillir de l'eau de pluie ou comme voile de fortune.		

CHAPITRE 7 - ENGIN DE SAUVETAGE				
Partie 1	Généralités			
	Est-il satisfait aux prescriptions générales ?			
7.12	Recommandations concernant les catégories de conception			
	Les engins de sauvetage requis sont-ils fournis/installés ?			
	Distance d'un havre sûr :	≤ 5 milles marins	≤ 20 milles marins	≤ 100 milles marins
	Radeau de sauvetage			C [■] D [■]
	Engins flottants		C1* D♣	
	Brassière de sauvetage [▼]	C [♦] D♦♣	C♦ D♦♣	C1♦ D♦♣
	Signaux de détresse : 2 feux à main	C D	C D	C D
	Rambardes ou cordage en cas de chavirement	C D	C D	C D
	Sifflet, miroir et lampe électrique	C D	C D	C D

Moyen de repêcher des personnes	C D	C D	C D	
Sommet de la timonerie peint dans une couleur visible et portant des marques d'identification	C D	C D	C D	
<p>▪ Le radeau de sauvetage peut être remplacé par un engin flottant. * Recommandé. ▼ Pour chaque personne se trouvant à bord. * La brassière de sauvetage peut être remplacée par un vêtement de flottaison individuel.</p>				
7.11.4	Le navire est-il muni d'une rambarde ou d'un cordage en cas de chavirement ? Note : afin de permettre aux personnes de se tenir au navire en cas de chavirement.			

CHAPITRE 9 RADIOCOMMUNICATIONS

Partie 1	Généralités		
	Est-il satisfait aux prescriptions générales ?		
9.9	Matériel requis pour les catégories de conception C et D		
	Le matériel de radiocommunications requis est-il fourni/installé ?		
	VHF ou appareil VHF portatif		
	Téléphone mobile (cellulaire). Note : en remplacement d'autres types de matériel requis, mais seulement lorsque les conditions locales le justifient et dans le cas de navires effectuant des voyages exclusivement à l'intérieur de la zone de couverture d'un réseau de téléphonie mobile.		
	Récepteur radio permettant de recevoir les prévisions météorologiques.		
	Note : voir l'annexe XXVI.		

CHAPITRE 10 MATÉRIEL DE NAVIGATION

10.1	Matériel de navigation		
10.1.1	Un compas est-il installé ? Note : il peut être portatif.		
10.1.5	Le navire est-il pourvu de moyens permettant de déterminer la profondeur de l'eau ?		
10.1.6	Le navire est-il équipé d'un réflecteur radar ?		
	Note : voir l'annexe XXIX.		
10.3	Matériel de signalisation et feux de navigation		
10.3.1	Le navire satisfait-il aux prescriptions du Règlement pour prévenir les abordages en mer ?		
	Note : Voir l'annexe XXX, règle 23 d).		
	Quels sont les feux et le matériel installés ?		
10.5.1	L'éclairage du pont réduit-il la visibilité des feux de navigation et des signaux lumineux prescrits en 10.3 ?		

Notes/Recommandations

1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

Signature	Date de l'inspection	

ANNEXE 5

SECTEURS DE LA CONSTRUCTION DE NAVIRES ET D'EMBARCATIONS

Introduction

1 La présente annexe traite des facteurs qui souvent compromettent la sécurité de la construction et la qualité en général, et expose des arguments en faveur de la nécessité d'adopter une procédure commune pour l'accréditation des constructeurs de navires. Elle s'intéresse aussi aux accords contractuels entre l'acheteur et le constructeur, ainsi qu'aux obligations du constructeur. Plus particulièrement, elle contient des propositions concernant l'évaluation des besoins de formation dans le secteur de la construction d'embarcations.

Constructeurs

2 Les grands navires à coque en acier sont en général construits dans des installations assez bonnes ou excellentes et, dans la plupart des cas, les règles et réglementations nationales s'inspirent des normes de construction élaborées par les sociétés de classification des navires. En outre, bon nombre de ces gros navires de pêche sont construits en conformité avec les normes de classification et se voient attribuer une classe. Par conséquent, pour que les constructeurs de navires satisfassent aux normes ainsi établies, ils doivent établir des normes de formation correspondantes applicables à la main-d'œuvre.

3 Malheureusement, la situation est bien différente en ce qui concerne les navires de pêche de faibles dimensions : les installations de construction sont très diverses, allant de sites dans une arrière-cour ou sur la plage à des ateliers bien équipés; les normes de construction sont elles aussi très variées. Le problème qui se pose dans tous les cas est qu'il existe peu, voire pas, d'associations de constructeurs d'embarcations qui obligent ou encouragent leurs membres à suivre des pratiques reconnues et à satisfaire à des normes techniques acceptables en matière de conception et de construction de navires de pêche de faibles dimensions. De plus, les constructeurs de navires de pêche de faibles dimensions sont rarement, voire jamais, membres d'association d'ingénieurs professionnels ou même de chambres de commerce. Par conséquent, il n'existe le plus souvent pas de contrats officiels entre le constructeur et l'acheteur et aucun plan ni aucune spécification n'est soumis aux services d'inspection des navires de pêches pour examen. Ainsi, à la réception d'une demande d'immatriculation, le navire étant déjà construit, c'est un fait accompli. Il en irait différemment si le navire de pêche était construit sous la supervision d'une société de classification, qu'il soit prévu ou non de lui attribuer une classe une fois qu'il est achevé.

4 Dans de nombreux pays en développement, la législation nationale ne contient pas de dispositions obligeant un constructeur d'embarcations ou une société de construction d'embarcations à être accrédité par un organisme public ou un organisme non gouvernemental agréé par l'État. Par ailleurs, il n'existe pas d'approche commune concernant l'approbation des constructeurs d'embarcations par l'autorité compétente et les consignes données aux responsables des pêches ou aux autorités maritimes, selon qu'il convient, sont souvent trop vagues.

5 Une approche plus raisonnée est manifestement nécessaire si l'on veut améliorer les normes de sécurité de la construction des navires de pêche en appliquant les dispositions des instruments élaborés par la FAO, l'OIT et l'OMI. Les constructeurs d'embarcations doivent eux aussi satisfaire à des normes acceptables, ce qui signifie une approche structurée en matière de formation, une amélioration des pratiques, des fonctionnaires mieux informés et le respect des règles par l'ensemble du secteur.

Accords contractuels

6 La sécurité de la construction peut aussi être améliorée si l'accord passé entre l'acheteur et le constructeur a un caractère plus formel. Les contrats devraient tenir compte des prescriptions énoncées dans les lois sur la marine marchande/les pêches, selon qu'il convient, eu égard aux procédures devant être suivies par les deux parties. Un élément essentiel est que la construction ne devrait pas commencer avant l'approbation de l'autorité compétente. S'agissant de la construction et de la présentation finale du navire terminé aux fins d'immatriculation, les intérêts de l'acheteur devraient être garantis par l'engagement du constructeur à se soumettre à un contrôle de la performance effectué par les inspecteurs de l'autorité compétente et par tout expert éventuellement désigné par l'acheteur.

Évaluation

7 Si l'on veut améliorer les normes de construction et obliger de par la loi les constructeurs de navires de pêche à se conformer à ces normes, il faut mettre en place un système d'enseignement technique et de formation. Cela exige toutefois d'évaluer de manière exhaustive les besoins à long terme au niveau national et de regrouper et d'analyser les résultats, éventuellement en tenant compte des besoins de la sous-région. Il conviendrait d'évaluer l'influence des sociétés de classification car celles-ci exigent des constructeurs de navires et d'embarcations qu'ils satisfassent à des niveaux de compétence qu'une société exige de la part des corps de métier concernés. Certaines sociétés de classification font effectivement passer des tests aux personnes, généralement sur le chantier, et les autorisent à s'acquitter de certaines tâches.

8 Toutefois, si un navire n'est pas construit ou entretenu conformément aux normes de classification, l'inspecteur peut décider que le constructeur ou le réparateur ne possède pas les compétences nécessaires pour s'acquitter de certains types de travaux et, dans les cas extrêmes, il se peut que le constructeur doive s'adresser ailleurs, peut-être même à l'étranger, pour obtenir de l'aide.

9 Il est assez clair que la portée de la procédure d'évaluation devrait être relativement vaste et, bien que la tendance sera d'étudier les types de formation institutionnelle, il faudrait garder à l'esprit que les types de formation traditionnels, par exemple l'apprentissage, ne doivent pas être écartés.

Formation*

10 Traditionnellement, les constructeurs de navires ou d'embarcations ont adopté des programmes d'apprentissage, souvent associés à des cours théoriques débouchant sur un diplôme. Cette pratique est courante dans le secteur de la construction navale qui construit des navires de pêche de relativement grandes dimensions et les programmes de formation permettent souvent d'acquérir l'expérience et les qualifications recherchées par les sociétés de classification et les autorités compétentes en vue du recrutement d'inspecteurs, comme il est indiqué à l'annexe 1.

* La Fédération européenne d'associations nationales d'ingénieurs (FEANI) tient à jour un index des cours dispensés par des établissements d'enseignement supérieur dans ses pays membres. Ces cours sont reconnus par la FEANI comme répondant aux exigences pour obtenir le titre d'ingénieur européen. Cet Index contient également une brève description des systèmes d'enseignement de ces pays. Il recense environ 14 000 cours d'ingénieurs (avec des détails tels que titre, diplôme obtenu, durée) et peut être consulté sur le site Web www.feani.org.

11 Toutefois, cela n'est pas toujours le cas dans le secteur de la pêche artisanale, où les compétences sont souvent transmises de génération en génération et où la formation formelle est moins courante. En outre, bien que les coques en bois restent les plus utilisées pour les navires de pêche de faibles dimensions, l'emploi d'autres matériaux (GRP, aluminium) et matériaux composites se généralise, ce qui appelle à mettre en place une formation dans le secteur de manière à conserver le titre de constructeur d'embarcations accrédité.

12 Par conséquent, pour que les constructeurs satisfassent à des normes plus élevées de construction et d'équipement (y compris en matière d'entretien), il est clair qu'à terme, la formation devra être plus structurée et que les besoins devront être déterminés lors de la formulation d'une stratégie en matière de sécurité, comme cela est indiqué au chapitre 2. En règle générale, toutefois, la formation devrait porter sur ce qui suit :

- .1 menuiserie et charpenterie, y compris connaissance des essences adaptées à la construction d'embarcations, de leur traitement et de leur stockage;
- .2 constructions en GRP, y compris les conditions dans l'atelier et le stockage et l'élimination des matériaux en toute sécurité;
- .3 compétences en matière de constructions en acier, choix des matériaux, soudage et mise à l'essai; et
- .4 compétences en matière de constructions en aluminium, composition du matériau, soudage et inspection/mise à l'essai.

13 Du fait de la variété des matériaux et de l'évolution récente des matériaux employés dans la construction des navires, il faudrait prêter une attention particulière à la formation. Néanmoins, l'objectif devrait être de veiller à satisfaire les besoins de l'autorité compétente et du secteur de la construction d'embarcations. Les programmes de formation devraient notamment couvrir ce qui suit :

- .1 soudage*, acier et aluminium;
- .2 matière plastique renforcée de verre et matière plastique renforcée de fibre; et
- .3 bois.

14 Au niveau technique, la formation devrait être conçue à l'intention des personnes chargées de la supervision des opérations de soudage et du contrôle de la qualité (ainsi que des inspecteurs des navires de pêche) qui ont besoin d'une connaissance pratique en matière de soudage.

15 Il faudrait que les cours dispensent des connaissances générales sur le soudage ou portent sur des aspects spécifiques du soudage.

16 La Fédération européenne d'associations nationales d'ingénieurs (FEANI) tient à jour un index des cours offerts par les établissements d'enseignement supérieur de ses pays membres.

* www.welding.org.

Mise au point des programmes

17 Pour déterminer s'il est possible de suivre une formation dans le pays ou dans la région ou sous-région, il faut comprendre le type de formation nécessaire pour chaque corps de métier; il sera donc utile de déterminer les besoins en matière de formation avant de mettre au point un programme d'études.

Accréditation

18 Certaines des raisons pour lesquelles il n'existe pas d'approche formelle pour l'accréditation des constructeurs d'embarcations, contrairement à ce qui se passe pour les constructeurs de grands navires de pêche, ont été mentionnées plus haut. Par exemple, si, comme il est indiqué ci-dessus, le navire est construit sous la supervision d'une société de classification, le constructeur jouit en quelque sorte d'un sceau d'approbation. De même, lorsqu'une demande d'autorisation est soumise à l'autorité compétente pour construire un navire de pêche ou apporter des modifications importantes à un navire existant et qu'il est fait mention du constructeur envisagé à cette fin, l'approbation autorisant à effectuer les travaux peut laisser entendre que le constructeur est compétent.

19 L'autorité compétente pourrait par exemple tenir à jour un fichier des constructeurs d'embarcations qui ont été "approuvés" selon la procédure susmentionnée. Ensuite, l'évaluation issue de l'inspection menée soit pour une construction nouvelle soit pour le réarmement ou la modification d'un navire, serait consignée dans le fichier. Les renseignements figurant dans le fichier des constructeurs d'embarcations "approuvés" pourraient également être accessibles au niveau de la sous-région.

20 Étant donné que des normes relatives à la construction et aux visites des navires de pêche de faibles dimensions seraient établies, il serait inutile de prévoir une clause d'exemption car tout constructeur d'embarcations faisant des travaux sur un navire de pêche soumis aux normes devrait être "approuvé" dans le cadre de la procédure d'inspection ou bien être refusé.

21 Comme les normes de construction ainsi adoptées devraient s'appliquer également aux navires importés, il pourrait y avoir une bonne raison d'indiquer à part dans le fichier la liste des constructeurs de navires importés, sans leur assigner de "sceau d'approbation". Ainsi, il serait implicite que le navire satisfait aux normes prescrites.

22 Il faudrait en outre garder à l'esprit que la procédure d'accréditation pourrait être rattachée aux qualifications exigées des inspecteurs de navires de pêche, en particulier ceux de faibles dimensions, étant donné que l'évaluation requise pour les inspecteurs recouperait l'évaluation requise pour les constructeurs d'embarcations, les premiers venant probablement du groupe des seconds.

23 La formation au soudage devrait avoir pour but d'enseigner les techniques de soudage et les gestes à accomplir pour les principaux procédés. Il conviendrait d'insister sur la technique, étant donné que les stagiaires doivent être en mesure d'atteindre le niveau de performance exigé par l'autorité compétente. Par conséquent, il faudrait consacrer moins de temps à la théorie.

ANNEXE 6

CODE DE CONDUITE DES INSPECTEURS DE NAVIRES DE PÊCHE DE FAIBLES DIMENSIONS

Introduction

1 La présente annexe donne des indications au sujet de la conduite des personnes autorisées à procéder à l'inspection des navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 m. Elle offre un ensemble de principes fondamentaux qui pourraient être concrétisées sur le plan juridique lorsque l'inspection d'un navire de pêche est jugée nécessaire.

Diligence

2 En ce qui concerne toutes les parties prenantes, il doit être clairement entendu que le propriétaire ou les armateurs-gérants d'un navire de pêche doivent faire preuve de diligence quant à l'entretien et aux effectifs dudit navire et s'assurer qu'il est en état de naviguer lorsqu'il prend la mer. Tout réparateur employé par le propriétaire doit lui aussi faire preuve de diligence et, nonobstant les pressions exercées par le propriétaire, doit effectuer les réparations correctement. La personne autorisée à inspecter le navire de pêche doit pour sa part faire preuve de diligence en permanence lorsqu'elle s'acquitte de ses fonctions afin de ne pas être tenue responsable de négligence.

3 Le présent code de conduite est censé donner des lignes directrices aux inspecteurs de petits navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 m, mais ses principes généraux peuvent s'appliquer à l'inspection des grands navires de pêche.

Principes fondamentaux

4 Aucun navire de pêche local ne devrait être utilisé pour la pêche ou des activités connexes s'il ne lui a pas été délivré un certificat valable de navigabilité.

5 L'autorité compétente peut à tout moment et sans préavis faire procéder à l'inspection d'un navire de pêche pour déterminer s'il est en état de naviguer et apte à la pêche.

6 Toute personne autorisée par l'autorité compétente à inspecter un navire de pêche de faibles dimensions pour en vérifier la navigabilité devrait posséder des qualifications et une expérience adéquates.

7 Les personnes autorisées par l'autorité compétente à inspecter un navire de pêche de faibles dimensions ne devraient exercer aucune discrimination de forme ou de fait à l'encontre de classes de navires de pêche, de ports ou de constructeurs de navires de pêche.

Déontologie

8 Les personnes autorisées par l'autorité compétente à procéder à la visite/l'inspection d'un navire de pêche pour en vérifier la navigabilité devraient faire preuve de la plus haute intégrité personnelle et professionnelle.

9 Dans l'exercice de leurs fonctions, les personnes autorisées par l'autorité compétente à inspecter un navire de pêche de faibles dimensions doivent reconnaître que pour satisfaire aux exigences du secteur de la pêche, il faut du talent et de la détermination

et souvent mettre de côté son confort personnel. Elles doivent s'acquitter de leur tâche avec diligence au nom de l'autorité compétente.

Objet du Code de conduite lors de l'inspection des navires de pêche de faibles dimensions

10 Tous les navires de pêche sont construits, entretenus et exploités conformément à des normes minimales acceptables.

11 La visite/l'inspection du navire de pêche est effectuée de manière professionnelle, suivant des normes élevées d'intégrité et d'impartialité.

Déroulement des inspections

12 Il est recommandé de délivrer à l'inspecteur du navire de pêche un document l'habilitant à exercer ses fonctions.

13 Toute inspection d'un navire de pêche existant devrait être effectuée en présence du capitaine et/ou du propriétaire.

14 Dans le cas d'un navire de pêche en cours de construction, l'inspection devrait être effectuée en présence du constructeur. L'acheteur devrait être informé qu'une inspection est prévue, de manière à pouvoir y assister lui aussi.

15 Lorsqu'il planifie les inspections, l'inspecteur du navire de pêche devrait veiller à faire part de sa satisfaction ou de ses doléances aux stades clés de la construction. En particulier, s'il a le moindre doute, il devrait indiquer dans les meilleurs délais qu'il n'est pas satisfait, pour éviter que le constructeur ne poursuive un travail qu'il devra peut-être refaire plus tard et pour éviter tout litige entre le constructeur et l'acheteur.

16 Lorsque l'inspecteur du navire de pêche n'a pas les connaissances spécialisées requises pour une inspection particulière, il peut faire appel à une personne possédant ces connaissances qui est jugée acceptable par l'autorité compétente.

17 L'inspecteur du navire de pêche et toute personne qui lui prête son concours ne devraient avoir aucun intérêt commercial dans le navire inspecté.

18 Si l'inspecteur du navire de pêche assiste aux essais techniques et/ou à l'essai de stabilité ou un autre essai, il ne devrait pas prendre le commandement du navire.

19 Si l'inspecteur du navire de pêche n'est pas entièrement satisfait de l'état d'un navire de pêche qui est par ailleurs apte à naviguer, des conditions peuvent être consignées dans le dossier du navire de pêche pour obliger le propriétaire à prendre des mesures d'ici à une date déterminée, qui ne soit pas plus tardive que la date de la prochaine visite périodique prévue.

20 Si un navire de pêche présente des défauts et qu'il est impossible d'y remédier sur le lieu de l'inspection, l'inspecteur du navire de pêche, après avoir examiné les conditions météorologiques du moment, peut autoriser le navire de pêche, si la défectuosité ne constitue manifestement pas un danger pour la sécurité du navire, de son équipage et de l'environnement, à se rendre à un autre endroit où la défectuosité peut être rectifiée, dans les conditions qu'il jugera appropriées après l'inspection.

21 Si, après inspection, le navire est jugé ne pas être en état de naviguer ou ne pas être apte à pêcher, l'inspecteur du navire de pêche devrait recommander sans tarder que le certificat de navigabilité délivré au navire soit retiré et qu'il soit interdit au navire de prendre la mer.

Délivrance de certificats

22 L'inspecteur du navire de pêche devrait faire un rapport à l'issue de chaque inspection effectuée et formuler une recommandation, qu'il devrait signer, concernant la délivrance du certificat. De même, s'il juge que le certificat ne devrait pas être délivré, il doit motiver et signer la recommandation en ce sens.

23 Un inspecteur de navires de pêche peut être appelé à enquêter sur la perte ou la destruction d'un navire ou sur la mise hors service d'un navire de pêche et il peut lui être demandé de récupérer le certificat d'immatriculation délivré au navire.

Rôle de conseiller de l'inspecteur

24 Un inspecteur de navires de pêche peut parfois être consulté par des constructeurs et des réparateurs d'embarcations, des pêcheurs et/ou des propriétaires de navires de pêche et peut leur donner des conseils techniques eu égard à une loi, ses règles et annexes. Il convient de faire preuve de diligence et de reconnaître les limites de l'inspecteur et, en cas de doute, la demande devrait être adressée à une personne plus compétente.

25 Lorsque les conseils demandés concernent les types de navires, les machines et l'équipement, "l'inspecteur de navires de pêche" ne devrait avoir aucun intérêt financier dans les affaires du ou des fabricants qu'il recommande.

26 Un inspecteur de navires de pêche ne devrait pas donner de conseils techniques incompatibles avec les normes de sécurité de construction approuvées et les normes applicables au matériel de sécurité qui figurent dans les règles et/ou les annexes de la loi pertinente.

Litiges

27 Sauf disposition contraire de la législation nationale, un inspecteur de navires de pêche peut être appelé comme simple témoin ou expert-témoin. Un interrogatoire étant le seul moyen de recueillir le témoignage et de s'assurer de la bonne foi du témoin sans recourir à d'interminables échanges de courrier, l'inspecteur doit posséder les qualités suivantes :

- .1 connaissances;
- .2 intégrité;
- .3 rationalité;
- .4 aptitude à communiquer; et
- .5 esprit de décision.

28 Un témoin peut être tenu de soumettre un rapport écrit. L'inspecteur d'un navire de pêche doit être en mesure d'établir des rapports concis et précis et ne devrait pas employer

de termes ambigus. De même, les preuves photographiques doivent être présentées de manière à illustrer clairement le ou les points soulignés dans le rapport.

29 Lorsque la législation nationale prévoit la "règle des communications privilégiées" et si des poursuites judiciaires sont possibles ou imminentes, l'inspecteur concerné par l'affaire peut soumettre un rapport à un conseiller juridique (à l'organisme responsable de l'inspection des navires de pêche) pour lui demander un avis.

ANNEXE 7

EXEMPLES D'ACCORDS INTERNATIONAUX PERTINENTS, TANT CONTRAIGNANTS QUE FACULTATIFS

1 Les conventions internationales et autres instruments juridiques, accords ou arrangements indiqués ci-après, qui concernent les personnes qui s'occupent de la pêche et de la conception, la construction et l'exploitation des navires, ainsi que de leurs opérations, sont accompagnés de nombreuses résolutions et recommandations.

Spécifications normalisées pour le marquage et l'identification des navires de pêche (FAO, 1989) (facultatives)

2 En vue d'appuyer la gestion des pêches et la sécurité en mer, les navires de pêche doivent être marqués de manière à permettre leur identification, à partir du système international d'indicatifs d'appel radio. Ces marques devraient être visibles sur les deux bords du navire (coque ou voile, selon qu'il convient) et sur un plan horizontal. Dans ces spécifications, le terme "navire" désigne tout navire envisageant de pêcher ou se livrant à la pêche, ou à des activités auxiliaires, qui opère ou est susceptible d'opérer dans les eaux d'États autres que celles de l'État du pavillon.

Code de conduite pour une pêche responsable (FAO, 1995) (facultatif)

3 L'un des objectifs de ce code est d'assurer la viabilité à long terme des ressources marines pour qu'elles puissent être récoltées par les générations futures et de contribuer ainsi substantiellement à la sécurité alimentaire mondiale et à la création d'emplois. L'article 8 du Code de conduite (voir l'annexe 1) détaille les dispositions relatives aux opérations de pêche.

Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG)

4 Cette convention établit les principes et règles concernant les feux et marques des navires ainsi que les règles de circulation en mer.

Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), ses amendements et protocoles

5 Cette convention promeut la sauvegarde de la vie humaine en mer en établissant un commun accord et des principes et des règles uniformes. Si les règles ne s'appliquent aux navires de pêche, sauf disposition expresse contraire, il faut tenir compte du chapitre V – Sécurité de la navigation dans le cas des navires de pêche (sauf les navires naviguant sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord et sur les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires, limitées à l'est par la porte aval de l'écluse Saint-Lambert à Montréal, dans la province du Québec (Canada)).

Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes

6 Cette convention établit un plan international de recherche et de sauvetage maritimes qui couvre les besoins en matière de systèmes de comptes rendus de navires, de services SAR et de sauvetage des personnes en détresse en mer.

Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 et Protocole de Torremolinos de 1993 y relatif (pas encore en vigueur)

7 Ces instruments contiennent des principes et règles uniformes concernant la construction, l'équipement, la stabilité, les radiocommunications et d'autres aspects liés à la sécurité des navires de pêche.

Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, partie A (telle que modifiée) (facultatif)

8 La partie A du Recueil fournit des renseignements visant à promouvoir la sécurité et l'hygiène du travail des membres de l'équipage à bord des navires de pêche. Elle peut également guider les personnes chargées d'élaborer les mesures destinées à améliorer la sécurité et l'hygiène à bord des navires de pêche mais elle ne remplace pas des législations ou réglementations nationales. Elle concerne les navires pontés et non pontés de toutes dimensions et reconnaît l'importance du rôle de la gestion des pêches pour la sécurité des navires de pêche et des pêcheurs. La partie A du Recueil comporte 20 appendices portant sur des questions liées à la sécurité et à la santé au travail.

Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F (pas encore en vigueur))

9 En établissant d'un commun accord des normes internationales de formation, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel à bord des navires de pêche, la Convention vise à promouvoir la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin. Elle contient des dispositions applicables au personnel servant à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m, aux capitaines et aux officiers chargés du quart à la passerelle, ainsi qu'aux chefs mécaniciens et seconds mécaniciens des navires de pêche dont l'appareil propulsif principal a une puissance égale ou supérieure à 750 kW.

10 La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille complète le Protocole de Torremolinos en établissant un cadre réglementaire pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance de brevets.

11 La Convention STCW-F contient des normes de formation et de délivrance des brevets applicables aux capitaines et aux officiers de quart à bord des navires de pêche d'une longueur supérieure à 24 m, aux mécaniciens à bord des navires d'une puissance supérieure à 750 kW et à l'équipage chargé des radiocommunications. Fait important, elle exige aussi une formation de base en matière de sécurité avant l'embarquement pour tout le personnel des navires de pêche.

12 La Convention embrasse la notion de formation axée sur les compétences mais ne traite pas la question du niveau des effectifs. Elle concerne expressément les grands navires de pêche mais l'OMI encourage les autorités compétentes nationales à établir dans leur législation interne des normes de formation et de délivrance des brevets pour le personnel servant à bord des navires de petites dimensions.

13 De toute évidence, la formation est un élément essentiel si l'on veut améliorer la sécurité. Elle comprend non seulement la formation qui doit être dispensée avant l'embarquement, mais aussi la sensibilisation, les exercices concernant les engins de sauvetage et la lutte contre l'incendie et la formation axée sur l'équipement et l'exploitation

spécifique d'un navire donné. Comme il est indiqué plus haut, les normes internationales fondamentales pour la formation des pêcheurs sont énoncées dans la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille adoptée par l'OMI.

Document destiné à servir de guide pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets (facultatif)

14 Ce document contient des dispositions concernant la formation du personnel servant à bord des navires de pêche de toutes dimensions.

15 La FAO, l'OIT et l'OMI ont également élaboré le Document destiné à servir de guide pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets, qui couvre la formation du personnel des navires de pêche de petites et grandes dimensions et industriels, ainsi que la délivrance de brevets. Il est censé servir de guide à ceux qui élaborent, mettent en place ou révisent les systèmes de formation nationaux pour créer des programmes de formation du personnel et de délivrance des brevets. L'OMI a par ailleurs élaboré plusieurs "cours types" pour faciliter l'application de la Convention STCW-F.

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78)

16 Des règles détaillées visant les diverses sources de pollution figurent dans les cinq annexes de la Convention. L'Annexe V sur les Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires a une incidence sur la sécurité en mer, que les ordures proviennent d'un navire ou d'un navire de pêche. Dans le cas des navires de pêche, la perte accidentelle ou l'abandon d'engins de pêche peut présenter un danger pour la sécurité de la navigation.

Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires

17 Applicable aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m.

18 Cette convention permet de déterminer la jauge brute et la jauge nette, qui toutes deux sont calculées indépendamment. Les règles s'appliquent à tous les navires construits le 18 juillet 1982 - date d'entrée en vigueur de la Convention - ou après cette date, mais les navires construits avant cette date pouvaient conserver leur ancienne jauge pendant 12 ans après l'entrée en vigueur de la Convention jusqu'au 18 juillet 1994.

19 La jauge brute constitue le critère de base des règles relatives aux effectifs, des règles de sécurité et des droits d'immatriculation.

20 La jauge brute et la jauge nette servent toutes deux à calculer les droits de port.

Convention sur le travail dans la pêche No 188 et Recommandation No 199

21 La Convention sur le travail dans la pêche No 188 traite des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche. Ses dispositions sont souples, de sorte qu'elles sont valables pour tous les types de pêche commerciale et peuvent être mises en œuvre par les gouvernements du monde entier, quelle que soit leur situation. La Convention No 188 a pour objectif de garantir que les pêcheurs jouissent de conditions de travail décentes à bord des navires de pêche en ce qui concerne les prescriptions minimales applicables au travail à bord, les conditions de service, le logement et la nourriture, la protection en matière d'hygiène et de sécurité sur le lieu de travail, les soins médicaux et la sécurité sociale.

22 Les domaines ci-après sont visés :

- .1 les responsabilités des armateurs et des capitaines de navires en ce qui concerne la sécurité des pêcheurs à bord et la sécurité des navires;
- .2 l'âge minimum pour travailler à bord des navires de pêche et pour être affecté à certains types d'activités;
- .3 l'examen médical et le certificat médical requis pour travailler à bord des navires de pêche, avec la possibilité d'exceptions pour les petits navires ou ceux qui ne restent pas longtemps en mer;
- .4 l'équipage et les heures de repos;
- .5 les listes d'équipage;
- .6 les accords d'engagement des pêcheurs;
- .7 le rapatriement;
- .8 le recrutement et le placement des pêcheurs et le recours aux agences d'emploi privées;
- .9 le paiement des pêcheurs;
- .10 le logement et l'alimentation à bord;
- .11 les soins médicaux en mer;
- .12 la sécurité et la santé au travail;
- .13 la sécurité sociale; et
- .14 la protection en cas de maladie, lésion ou mort liées au travail.

23 La Convention est complétée par la recommandation sur le travail dans la pêche, 2007 (No 199), qui donne des indications supplémentaires.

24 Les personnes intéressées par la conception et la construction des navires de pêche (y compris les propriétaires de navires de pêche) devraient en particulier bien connaître la partie V de la Convention (articles 24 à 28), qui porte sur le logement et la nourriture, et l'annexe III y relative (qui est obligatoire). L'annexe III dispose notamment, dans la section intitulée "Planification et contrôle", que l'autorité compétente doit vérifier que, chaque fois qu'un navire vient d'être construit ou que le logement de l'équipage à bord du navire a été refait à neuf, ledit navire est conforme aux prescriptions de ladite annexe (qui contient des normes de conception et de construction pour ce qui suit : hauteur sous barrots, bruit et vibrations, ventilation, chauffage et climatisation, éclairage, postes de couchage (superficie, équipement), nombres de personnes par poste de couchage, réfectoires, baignoires, douches, toilettes et lavabos, installations pour les pêcheurs malades ou blessés, installations de loisirs, cuisine et cambuse, nourriture et eau potable, et espaces propres et habitables). L'autorité compétente doit aussi s'assurer, dans la mesure du possible, de la conformité avec les dispositions en cas de modification importante des locaux d'habitation de l'équipage et au cas où un navire change de pavillon pour passer sous le pavillon de l'État Membre. Pour les navires d'une longueur

égale ou supérieure à 24 m, des plans détaillés et des renseignements concernant les locaux d'habitation doivent être soumis à l'approbation de l'autorité compétente ou d'une entité autorisée par elle. De plus, pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m, l'autorité compétente doit inspecter les locaux d'habitation pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions de la Convention chaque fois que ces locaux sont reconstruits ou très modifiés et lorsque le navire change de pavillon pour passer sous le pavillon de l'État. L'autorité compétente peut effectuer des inspections supplémentaires des locaux d'habitation de l'équipage, si elle le juge bon.

25 D'autres sections de la Convention, par exemple les dispositions concernant les soins médicaux à bord, auront aussi une incidence sur l'équipement des navires (par exemple, fournitures médicales, matériel de communications, etc.).

26 Même si un État n'a pas ratifié la Convention, il devrait en tenir compte afin de s'assurer que les navires peuvent opérer sans problème dans des eaux étrangères, faire escale dans des ports étrangers ou être revendus plus tard à l'étranger et/ou être immatriculés dans un autre État.

ANNEXE 8

LISTE ANNOTÉE DES PUBLICATIONS MENTIONNÉES EN RÉFÉRENCE

FAO (www.fao.org)

Directives techniques de la FAO pour une pêche responsable - Opérations de pêche

Ces directives techniques sont destinées à faciliter l'application du Code de conduite pour ce qui est des opérations de pêche. Elles s'adressent aux États, aux organisations internationales, aux organismes de gestion des pêches, aux propriétaires, aux armateurs-gérants et affréteurs de navires de pêche, ainsi qu'aux pêcheurs et à leurs organismes professionnels.

La sécurité en mer, élément essentiel de la gestion des pêches - document de la FAO

Ce document donne une vue d'ensemble des questions liées à la sécurité en mer et conclut que la sécurité en mer devrait faire partie intégrante de la gestion des pêches.

Rapport sur la réunion régionale de consultation d'experts sur la sécurité en mer à bord de petits bateaux de pêche, organisée par la FAO et la CPS (Suva (Fidji), 9-13 février 2004)

La réunion de consultation s'est déroulée à Suva (Fidji) du 9 au 13 février 2004. Les débats ont porté en particulier sur l'importance de données fiables sur les accidents survenus en mer, l'immatriculation obligatoire des navires, l'inspection des navires et la délivrance des brevets, l'application des règlements dans les zones éloignées et les besoins de formation en vue d'améliorer la sécurité à bord des petits bateaux de pêche. Ce rapport contient un certain nombre de recommandations, accompagnées d'observations au sujet de leur application.

Aspects de la sécurité en mer à bord des bateaux de pêche des pays insulaires océaniques

Cette publication rend compte d'une enquête sur la sécurité en mer liée aux activités de pêche dans la région des îles du Pacifique, entreprise par la FAO en 2003. Elle vise à mieux sensibiliser les responsables de la gestion des pêcheries au fait que la sécurité en mer est un objectif légitime et important de cette gestion, à appeler davantage l'attention sur la sécurité à bord des petits bateaux de pêche et à contribuer à améliorer les systèmes de consignation et d'analyse des données relatives aux accidents de mer afin d'en exploiter les résultats. Elle constituera en outre un document de travail destiné à être examiné par des personnes motivées, spécialisées dans différentes disciplines pertinentes, lors d'une réunion qui sera consacrée aux moyens de relever les défis, axée sur les petits navires de pêche et destinée à produire des résultats ayant des effets favorables sur les programmes nationaux et régionaux de sécurité en mer.

Atelier sous-régional sur la sécurité en mer de la pêche artisanale (Banjul (Gambie) 26-28 septembre 1994)

Un atelier sous-régional sur la sécurité en mer organisé par le DIPA s'était tenu à Banjul (Gambie) du 26 au 28 septembre 1994. Il avait pour objectif d'examiner les résultats de l'étude sur les accidents à l'échelle nationale, de recenser les problèmes fondamentaux, d'étudier les informations sur l'état des activités relatives à la sécurité en mer menées dans les différents pays et d'élaborer un avant-projet sous-régional sur la sécurité en mer.

Safety Guide for Small Fishing Boats (Guide de la sécurité pour les petites embarcations de pêche)

Ce guide de la sécurité indique des mesures simples permettant de garantir que les nouvelles embarcations satisferont aux normes de sécurité acceptées au niveau international. Il traite principalement des petites embarcations d'une longueur inférieure à 15 m, par expérience les plus exposés aux accidents.

Rapport final du projet TCP/RLA/0069 - Mise au point de normes pour la construction et la supervision de petits bateaux de pêche

OIT (www.ilo.org)

La plupart des publications mentionnées ci-après sont accessibles sur le site Web de l'OIT, en particulier à l'adresse <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/index.htm>.

Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail (ILO-OSH 2001)

Ces principes directeurs devraient contribuer à protéger les travailleurs des dangers et à éliminer blessures, dégradation de la santé, maladies, incidents et décès liés au travail. Ils offrent des directives utiles au niveau national et au niveau de l'entreprise et peuvent servir à définir les grandes lignes des systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail.

Risks and dangers in small-scale fisheries : An overview (Les risques et les dangers dans les petites entreprises de pêche : une vue d'ensemble) – Document de travail de M. Ben-Yami)

Ce document de travail présente de manière détaillée les risques et dangers encourus dans les entreprises de pêche de petite taille et artisanales, notamment les conditions de travail, les stratégies des pays développés et en développement en matière de sécurité, les accidents associés au milieu marin, à la navigation et aux opérations de pêche, les problèmes liés à la conception et à la construction des navires ainsi que d'autres risques et autres dangers.

Autres Recueils de directives pratiques de l'OIT qui pourraient intéresser le secteur de la pêche :

Sécurité et santé dans les ports, 2005

Les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001

Le VIH/SIDA et le monde du travail, 2001

Principes techniques et éthiques de la surveillance de la santé des travailleurs : Principes directeurs, 1998

Enregistrement et déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles, 1996

Sécurité dans l'utilisation des produits chimiques au travail, 1993

Sécurité dans l'utilisation de l'amiante, 1984

Protection des travailleurs contre le bruit et les vibrations sur les lieux de travail, 1977

Sécurité et hygiène dans la construction et la réparation navales, 1974

Manuels de formation SafeWork

Dans le cadre de son programme SafeWork, l'OIT a préparé un certain nombre de documents qui pourraient servir de manuels éducatifs et/ou de guides à l'intention des formateurs dispensant les cours organisés en matière de sécurité et d'hygiène du travail par les employeurs, les associations de travailleurs ou les établissements d'enseignement. S'il est vrai qu'ils ne sont pas expressément destinés au secteur de la pêche, ces documents peuvent être très utiles pour traiter des questions comme le bruit et les vibrations, l'ergonomie, la gestion des risques et le SIDA.

Manuel d'ergonomie pratique

Il s'agit d'un ensemble de solutions ergonomiques pratiques, faciles à utiliser qui sont destinées à améliorer les conditions de travail. Ce manuel, qui abonde d'illustrations, constitue un outil extrêmement pratique et convivial pour quiconque souhaite améliorer ses conditions de travail du point de vue de la sécurité, de l'hygiène et de l'efficacité. Chacun des 128 points est conçu pour aider l'utilisateur à examiner différents environnements de travail et à recenser des solutions pratiques qui pourraient s'appliquer dans les conditions locales. Ce manuel a été mis au point en 1996, de concert avec l'Association internationale d'ergonomie.

Fiches internationales des risques par profession : pêcheurs-plongeurs indigènes

Les fiches internationales des risques par profession constituent une source d'informations polyvalentes sur les dangers, les risques et le principe de prévention associés à une profession particulière. Elles s'adressent à ceux qui s'intéressent dans leur profession à l'hygiène et à la sécurité au travail, notamment les médecins et infirmiers du travail, les techniciens en sécurité, les hygiénistes, les spécialistes de l'enseignement et de l'information, les inspecteurs du travail, les représentants des employeurs, les représentants des travailleurs, les agents de sécurité et autres personnes intéressées.

OMS (www.who.int/en/org)

Guide médical international de bord

Guide d'hygiène et de salubrité à bord des navires (tel que modifié)

Divers

Directive 92/29/CEE du Conseil de l'Union européenne concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Publication 60079 de la CEI

Nordic Boat Standard (normes nordiques applicables aux embarcations), 1991 (www.sigling.is)

Possible Framework for a Model Maritime Administration. Hubbard and Hope.

Maritime Occupational Safety Regulations, 1994. Chapitres I & IV (www.samsa.org.za)

Code of Safe Working Practice for Fishing Vessels (www.samsa.org.za)
