



MANUEL DE FORMATION

**SUR
LA SÉCURITÉ EN MER**



**SÉCURITÉ EN MER POUR LA PÊCHE ARTISANALE
DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

Décembre 2008
(GCP/GLO/200/MUL)

MANUEL DE FORMATION

SUR

LA SÉCURITÉ EN MER

Préparé pour la
FAO: GCP/GLO/200/MUL

Décembre 2008

Par

Per DANIELSSON
Mamadou FAYE
Babacar FAYE
Mamanding KUYATEH
Abdou MBODJ
Mamadou NDIAYE
Babana Ould YAHYA

Ce manuel de formation fait suite à une série de manuels similaires préparés dans le cadre du projet indiqué en début de page. Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture aucune prise de position quand au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leur autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

Les opinions exprimées dans ce document sont des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les sentiments de la FAO.

Tous droits réservés. Les informations ci- après peuvent être reproduites ou diffusées à des fins éducatives et non commerciales sans autorisation préalable du détenteur des droits d'auteur à condition que la source des informations soit clairement indiquée. Ces informations ne peuvent toutefois pas être reproduites pour la revente ou d'autres fins commerciales sans l'autorisation écrite du détenteur des droits d'auteur. Les demandes d'autorisation devront être adressées au Chef du Service des publications, Division de l'information, FAO, Vial delle terme di Caracalla, 00100 Rome, Italie ou, par courrier électronique, à copyright@fao.org

© FAO 2008

RÉSUMÉ

Ce Manuel de formation sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale a été élaboré dans le cadre du projet (GCP/GLO/200/MUL) de la FAO. Il a servi de document de base pour la formation de formateurs en sécurité en mer pour la pêche artisanale dans six pays appartenant à la Commission sous-régionale des pêches (CSRP) qui sont la Gambie, la Sierra Léone, le Sénégal, la Guinée Bissau, la Guinée et la Mauritanie. Les modules qui y sont proposés couvrent des aspects comme la réglementation internationale sur la sécurité en mer, la navigation maritime, la surveillance participative, la sécurité des embarcations, etc.

Il renferme en outre des concepts et des approches initiés dans les pays d'Afrique de l'ouest ayant une tradition de pêche maritime et où l'embarcation utilisée pour les activités de pêche reste encore, pour l'essentiel, la pirogue traditionnelle construite en bois monoxyle ou assemblé. Dans ce manuel, figurent également les différents niveaux d'appréciation de la sécurité en mer pour la pêche artisanale constatés par les auteurs au cours des différents ateliers, organisés dans les pays concernés et des efforts entrepris pour prendre en charge la sécurité et la santé des artisans-pêcheurs. Le constat global est l'intérêt que les autorités des pays-cibles accordent à la sécurité dans ce sous secteur important de la pêche qui renferme des acteurs dont les moyens d'existence sont très fragiles. De façon générale, l'accès aux équipements de sécurité reste encore très limité du fait des coûts élevés et de l'absence de magasins spécialisés dans le circuit de distribution.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	III
TABLE DES MATIÈRES	IV
ACRONYMES.....	VIII
1 REMERCIEMENTS.....	1-1
2 UTILISATION DU MANUEL	2-1
3 LA SITUATION DE LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE.....	3-1
3.1 LA GAMBIE.....	3-1
3.1.1 Contrôle de la sécurité des embarcations	3-1
3.1.2 Disponibilité du matériel de sécurité	3-2
3.1.3 Sécurité des moteurs	3-2
3.1.4 Sécurité des équipages	3-2
3.1.5 Surveillance participative.....	3-2
3.1.6 Recherche et sauvetage	3-2
3.1.7 Santé et VIH/sida	3-2
3.2 LA SIERRA LÉONE	3-2
3.2.1 Contrôle de la sécurité des embarcations	3-2
3.2.2 Disponibilité du matériel de sécurité	3-3
3.2.3 Sécurité des moteurs	3-3
3.2.4 Sécurité des équipages	3-3
3.2.5 Surveillance participative.....	3-3
3.2.6 Recherche et sauvetage	3-3
3.2.7 Santé et VIH/sida	3-3
3.3 LE SÉNÉGAL.....	3-3
3.3.1 Contrôle de la sécurité des embarcations	3-4
3.3.2 Disponibilité du matériel de sécurité	3-4
3.3.3 Sécurité des moteurs	3-4
3.3.4 Sécurité des équipages	3-4
3.3.5 Surveillance participative.....	3-5
3.3.6 Recherche et sauvetage	3-5
3.3.7 Santé et VIH/sida	3-5
3.4 LA GUINÉE BISSAU	3-5
3.4.1 Contrôle de la sécurité des embarcations	3-5
3.4.2 Disponibilité du matériel de sécurité	3-5
3.4.3 Sécurité des moteurs	3-5
3.4.4 Sécurité des équipages	3-6
3.4.5 Surveillance participative.....	3-6
3.4.6 Recherche et sauvetage	3-6
3.4.7 Santé et VIH/sida	3-6
3.5 LA GUINÉE	3-6
3.5.1 Contrôle de la sécurité des embarcations	3-6

3.5.2	Disponibilité du matériel de sécurité	3-6
3.5.3	Sécurité des moteurs	3-6
3.5.4	Sécurité des équipages	3-6
3.5.5	Surveillance participative.....	3-7
3.5.6	Recherche et sauvetage	3-7
3.5.7	Santé et VIH/sida	3-7
3.6	LA MAURITANIE	3-7
3.6.1	Contrôle de la sécurité des embarcations	3-7
3.6.2	Disponibilité du matériel de sécurité	3-7
3.6.3	Sécurité des moteurs	3-8
3.6.4	Sécurité des équipages	3-8
3.6.5	Surveillance participative.....	3-8
3.6.6	Recherche et sauvetage	3-8
3.6.7	Santé et VIH/sida	3-8
4	L'AMÉNAGEMENT DES PÊCHES	4-1
4.1	Qu'entend-on par pêche responsable?.....	4-1
4.2	Aménagement et gestion des pêches	4-1
4.3	Rôle de l'administration et des professionnels	4-1
4.4	Code de conduite et son application.....	4-1
4.5	Objectifs spécifiques du code de conduite	4-2
4.6	Nature et portée du code de conduite	4-2
4.7	Application, suivi et actualisation du code.....	4-3
4.8	Besoins particuliers des pays en développement.....	4-3
4.9	Biologie et environnement	4-3
4.10	Protection de l'environnement et des ressources.....	4-3
4.11	La biodiversité et sa conservation	4-4
4.11.1	La biodiversité	4-4
4.11.2	Conservation de la biodiversité.....	4-4
5	RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ EN MER.....	5-1
5.1	Réglementation internationale.....	5-1
5.1.1	Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de petite taille	5-1
5.1.2	Document destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets FAO/OIT/OMI.....	5-1
5.1.3	Convention internationale sur la sécurité des vies humaines en mer (SOLAS).....	5-1
5.1.4	Convention internationale de 1995 sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des personnels des navires de pêche (STCW 95- F)	5-2
5.1.5	Convention Internationale de 1977 sur les navires de pêche (Convention de Torremolinos)..	5-2
5.1.6	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982	5-2
5.1.7	Code de conduite pour une pêche responsable.....	5-2
5.1.8	Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer.....	5-2
5.1.9	Convention internationale de l'OMI sur la recherche et le sauvetage maritime de 1979.....	5-2
5.1.10	Recommandations de l'OIT en 2007; concernant le travail dans le secteur de la pêche.....	5-3
5.2	Réglementation nationale	5-3
6	SURVEILLANCE PARTICIPATIVE	6-1

6.1	Concept de surveillance participative.....	6-1
6.2	Composition d'une commission de co-surveillance.....	6-1
6.3	Domaines d'intervention d'une brigade de co-surveillance.....	6-1
6.3.1	En mer.....	6-2
6.3.2	À terre.....	6-2
6.4	Moyens techniques d'intervention.....	6-2
6.5	Moyens juridiques.....	6-2
7	SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE: EMBARCATIONS, ÉQUIPEMENTS, MOTEURS.....	7-1
7.1	Sécurité de l'embarcation.....	7-1
7.2	Équipements spécifiques à la sécurité.....	7-2
7.3	Sécurité du moteur.....	7-4
7.3.1	Mélange carburant/huile.....	7-4
7.3.2	Vérification du système à combustible.....	7-4
7.3.3	Vidanger et remplacer l'huile de l'embase.....	7-5
7.3.4	Nettoyer le filtre.....	7-5
7.3.5	Remplacer une anode.....	7-6
7.3.6	Démarrer, conduire, stopper.....	7-6
7.4	Lutte contre les incendies.....	7-7
7.4.1	Le triangle du feu.....	7-7
7.4.2	Différents types de feu.....	7-7
7.4.3	Différents types d'extincteurs.....	7-8
8	LES OPÉRATIONS DE PÊCHE ARTISANALE.....	8-1
8.1	Utilisation des cartes marines (travaux pratiques).....	8-1
8.2	La navigation par l'estime.....	8-1
8.3	Orientation par les astres.....	8-1
8.4	Le cap vrai et la route vraie.....	8-1
8.5	Le compas magnétique (exercice: description, utilisation).....	8-2
8.6	Le GPS.....	8-2
8.7	Règles de barre et de route.....	8-3
8.7.1	Généralités.....	8-3
8.7.2	Chenaux étroits et voies d'accès.....	8-4
8.7.3	Visibilité réduite.....	8-4
8.7.4	Hiérarchie des privilèges.....	8-4
8.7.5	Cas de figure les plus courants.....	8-5
8.8	Feux de signalisation des navires.....	8-9
8.9	Balisage.....	8-10
8.9.1	Types de marques.....	8-11
8.10	Les marées.....	8-15
8.10.1	Les courants de marées.....	8-16
8.10.2	Les vents.....	8-16
9	LA MÉTÉOROLOGIE.....	9-1
9.1	La météo.....	9-1
9.2	L'état de la mer.....	9-3

10	LA STABILITÉ DE L'EMBARCATION	10-1
10.1	Position du centre de gravité suivant le chargement	10-3
10.2	Facteurs qui influencent la stabilité.....	10-3
11	LES NOTIONS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE.....	11-1
11.1	Recherche et sauvetage de naufragés	11-1
11.2	Premiers soins	11-1
11.3	Recommandations pour les conditions de travail, d'hygiène et de santé des équipages	11-4
12	SUIVI, CONTRÔLE ET SURVEILLANCE	12-1
12.1	Règles et méthodes de contrôle.....	12-1
12.1.1	Contrôle de l'embarcation.....	12-1
12.1.2	Inspection et contrôle des captures	12-1
12.1.3	Utilisation pratique du matériel d'inspection.....	12-2
13	COLLECTE DES STATISTIQUES SUR LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE.....	13-1
14	PROBLÈMES SPÉCIFIQUES	14-1
14.1	Actes illicites et agressions en mer.....	14-1
14.2	Les problèmes mystiques et la sécurité	14-1
14.3	La solidarité et l'entraide dans le milieu des pêcheurs.....	14-1
14.4	La pêche illicite non déclarée et non réglementée.....	14-1
15	EXERCICES DE SIMULATION	15-1
15.1	Chavirement de Pirogue	15-1
15.2	Homme à la mer.....	15-1
15.3	Blessures en mer	15-2
15.4	Noyades.....	15-2
APPENDICE 1.	LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET NATIONALE SUR LA SÉCURITÉ DANS LE SECTEUR DE LA PÊCHE.....	
APPENDICE 2.	AVIS D'ÉVÈNEMENT EN MER.....	
APPENDICE 3.	PRÉCAUTIONS À PRENDRE AVANT DE PARTIR EN MER.....	
APPENDICE 4.	LE MÉTIER DE FACILITATION OU ANDRAGOGIE.....	
APPENDICE 5.	T-NAT.....	
APPENDICE 6.	ÉQUIPE DE PRÉPARATION.....	
APPENDICE 7.	LISTE DES FORMATEURS LOCAUX ET POINTS FOC AUX.....	
APPENDICE 8.	DOCUMENTS ET MATÉRIEL PRODUITS PAR LE PROJET	
APPENDICE 9.	1: KIT DE FORMATION	
APPENDICE 10.	BIBLIOGRAPHIE	

ACRONYMES

ANAM	Agence nationale maritime
ANAPA	Agence nationale de la pêche artisanale
ASECMAR	Association pour la sécurité maritime
CASAMPAC	Centre d'animation sociale et d'apprentissage des marins pour la pêche artisanale et continentale
CSR	Commission sous-régionale des pêches
CEFOPE	Centre de formation des pêches
CNSP	Centre national de surveillance et de protection des pêches
CONIPAS	Conseil national interprofessionnel des artisans-pêcheurs au Sénégal
DGPA	Direction générale de la pêche artisanale
DGMM	Direction générale de la marine marchande
DNPM	Direction nationale des pêches maritimes
DPSP	Direction de la protection et de la surveillance des pêches
ENEMP	École nationale d'enseignement maritime et des pêches
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
MPA	Ministère de la pêche et de l'aquaculture
ONG	Organisation non gouvernementale
PNBA	Parc national du Banc d'Arguin
PNI	Programme national d'immatriculation informatisée des pirogues
SAR	Système de recherche et sauvetage (Search and Rescue)
T- NAT	Training Needs Assessment Tool
UNPAG	Union nationale des artisans-pêcheurs de Guinée

1 REMERCIEMENTS

Ce manuel de formation a été élaboré avec l'appui de plusieurs personnes travaillant dans le secteur de la pêche artisanale. Il renferme des concepts et des approches initiés dans les pays d'Afrique de l'ouest ayant une tradition de pêche maritime et où l'embarcation utilisée pour les activités de pêche reste encore, pour l'essentiel, la pirogue traditionnelle construite en bois monoxyle ou assemblé. Nos remerciements s'adressent plus particulièrement à la FAO pour avoir financé ce travail, à Monsieur Mamanding Kuyateh pour ses précieux conseils, à Per Danielsson pour l'assistance, au Capitane de corvette Mamadou Ndiaye pour sa disponibilité et à toutes les autres personnes qui ont participé de près ou de loin à la rédaction de ce manuel de formation.

Dans ce manuel figurent des éléments tirés d'une très large documentation et nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce vaste projet pour la sécurité dans les pêches artisanales des pays en développement.

Nos remerciements vont aux différents points focaux des pays de la Commission sous-régionale des pêches (CSRP) et plus particulièrement au Capitane de vaisseau Dame Mboup, pour nous avoir permis de travailler avec tous les moyens disponibles et en toute quiétude tout au long de ce parcours.

Nous tenons à remercier vivement les formateurs locaux du centre des pêches maritimes de Bolama en Guinée Bissau, pour la forte participation et les énormes efforts fournis au cours de la formation des formateurs.

De vifs remerciements vont également à l'endroit des formateurs de l'École nationale d'enseignement maritime et des pêches de Nouadhibou (Mauritanie) pour la précieuse contribution qu'ils ont apportée au niveau de l'enrichissement du présent manuel.

Nous remercions également l'ensemble des participants aux différents ateliers dans les pays concernés, leurs précieuses contributions nous ont été d'un grand apport dans l'élaboration de ce manuel de base qui, nous l'espérons, sera utile pour le renforcement de la sécurité en mer des artisans-pêcheurs dans les pays en développement d'Afrique de l'ouest.

Ce document a été préparé par le projet sécurité en mer de la Division des industries et des produits de la pêche du Département des pêches et de l'aquaculture de la FAO

Il est basé sur l'expérience de la FAO, des auteurs, du projet sécurité en mer dans les pays d'Afrique de l'ouest et de la CSRP. Certaines illustrations utilisées dans cette publication ont été à l'origine préparées par d'autres institutions et leurs collaborateurs dont les noms suivent:

- Direction de la protection et de la surveillance des pêches (DPSP) du Sénégal
- École nationale de formation maritime du Sénégal
- École nationale d'enseignement maritime et de la pêche de la Mauritanie
- Commission sous-régionale des pêches (CSRP)
- Direction des pêches maritimes du Sénégal
- Direction des pêches de la Guinée - Conakry
- Direction des pêches de la Guinée-Bissau
- Direction des pêches de la Sierra Léone
- Direction des pêches de la Gambie

La FAO exprime toute sa gratitude aux institutions qui ont fourni les informations et illustrations qui nous ont été d'une grande utilité dans la préparation de ce document.

2 UTILISATION DU MANUEL

La mise en place d'équipes de formateurs en matière de sécurité en mer des artisans-pêcheurs nécessite, dans les sept états membres de la Commission sous-régionale des pêches, le partage de modules de formation avec des responsables de la pêche artisanale à différents niveaux de responsabilité.

Les modules de formation proposés donnent un aperçu de l'ensemble des connaissances nécessaires pour mener à bien des activités de formation en matière de sécurité dans le secteur de la pêche au profit des artisans-pêcheurs.

Il serait souhaitable que les équipes de formateurs soient mixtes (agents de l'administration et professionnels).

Les aspects traités dans ce manuel vont des dispositions prises pour assurer le respect des normes de sécurité dans le processus de construction de l'embarcation à la météorologie en passant par le comportement des équipages.

Les objectifs pour chaque thème comportent des aspects tout simplement relatifs aux connaissances qui permettront de consolider ou de valider le savoir empirique acquis au cours d'expériences dans le domaine de la sécurité des pêcheurs ou simplement à la sécurité d'une manière générale. Les connaissances acquises pourront ensuite être partagées avec les véritables acteurs de la pêche, pratiquants de tous les jours.

Certains thèmes sont plus techniques et comportent des acquisitions pratiques pour l'utilisation d'appareils, de matériel de sécurité et de savoir être dans des cas précis liés à la sécurité en mer des artisans-pêcheurs.

La tenue et l'élaboration des statistiques sur les accidents et les infractions dans les pêches artisanales sont également des objectifs spécifiques visés dans ce manuel de formation.

D'autres thèmes de formation pourront être définis en rapport avec les réalités du pays concerné, à ce titre, nous proposons aux formateurs de procéder à l'identification rapide des besoins spécifiques en formation dans le domaine de la sécurité des artisans-pêcheurs, nous proposons en annexe un outil pour l'identification rapide des besoins en formation (**Training Needs Assesment Tool**) appelé le **T- NAT**.

Ce document est un guide et à ce titre, il résume des axes de formation pour la sécurité en mer des artisans-pêcheurs. Il constitue un manuel de travail et doit permettre aux intervenants d'agir en conséquence pour implanter une culture sécuritaire dans les différents pays concernés.

Les durées proposées dans les fiches sont à titre indicatif. Il appartient au formateur de fixer la durée qu'il juge nécessaire en fonction du thème et des pré-requis des stagiaires.

La démarche participative doit être privilégiée en partant du vécu des pêcheurs, avec l'utilisation d'exemples. L'andragogie ou pédagogie de l'adulte doit être mise à profit, « **l'adulte connaît et n'aime pas être ignorant** ».

3 LA SITUATION DE LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE

Dans les différents pays concernés, on constate l'existence de trois niveaux d'avancement en matière de gestion de la sécurité des artisans-pêcheurs. Les pays qui disposent d'une organisation opérationnelle, les pays avec une organisation encore modeste et les pays au stade de mise en place de structures responsables de la sécurité.

3.1 LA GAMBIE

La gestion de la sécurité de la pêche artisanale en Gambie présente des difficultés en ce sens que plus de 75 pour cent des acteurs dans le secteur de la pêche sont des étrangers. Cependant, la révision de la loi des pêches en Gambie prévoit une prise en compte de l'ensemble des préoccupations du projet sous-régional sur la sécurité en mer. La Gambie a enregistré, par ailleurs, des retards quant à la mise en place des équipements sécuritaires et d'un système d'assurance au profit des artisans-pêcheurs.

Les interventions en cas d'accident dans le cadre de la pêche artisanale sont assurées par les forces des sapeurs pompiers qui ont des centres de secours et sauvetage dans les grandes aires de pêche comme Tanje, Gujur et Bakau. Le centre de formation de Tanje possède des locaux mais manque d'équipements pédagogiques, d'outils de formation pour la sensibilisation et de programmes de formation.

Un programme de sensibilisation sur la sécurité en mer pour la pêche artisanale a été développé en 2000 par les sapeurs pompiers sur l'ensemble des sites de pêche du pays. Cependant il n'y a pas de modules de formation spécifiques pour la sécurité en mer des artisans-pêcheurs.

Les équipements spécifiques pour la sécurité en mer ne sont pas disponibles localement et il n'existe pas de programme pour équiper les pêcheurs en matériel de sécurité, même si ces derniers les jugent utiles et nécessaires.

La collecte des statistiques est encore très limitée et il n'existe pas de structure désignée pour centraliser toutes les informations relatives aux accidents et incidents dans la pêche artisanale.

Les informations disponibles ne sont pas consignées dans des registres, le point focal reçoit des informations de la part des centres de pêche, qui sont très éparpillés, par le biais des professionnels et des forces des sapeurs pompiers localisés dans les grands centres de débarquement.

3.1.1 Contrôle de la sécurité des embarcations

L'embarcation type dans la pêche artisanale en Gambie est celle dite traditionnelle constituée par un assemblage de planches en bois à partir d'une quille en tronc d'arbre dans plus de 95 pour cent des cas. Il existe quelques prototypes en fibre de verre qui sont importés d'Europe ou d'Asie.

La taille des embarcations est variable suivant les types de pêche, leur utilisation, le goût du propriétaire ou simplement les moyens disponibles.

- **Conception:** les plans de conception pour construire des embarcations n'existent pas, il y a une entente mutuelle entre le charpentier et le pêcheur propriétaire, l'administration des pêches n'est pas impliquée dans le processus.

- **Construction:** elle varie selon les moyens du pêcheur, les qualités techniques et le savoir faire du charpentier. L'administration des pêches n'est pas impliquée dans le processus.

- **Mise à l'eau:** le propriétaire est libre de mettre son embarcation à l'eau, aucun constat n'est effectué par les autorités pour la délivrance d'un certificat de navigabilité.

- **Conduite:** un pêcheur expérimenté est choisi pour gouverner l'embarcation. Ce dernier ne bénéficie d'aucune formation ni de titres pour rendre légale son activité. C'est une entente tacite qui lie le propriétaire au conducteur de l'embarcation (capitaine). Sa responsabilité n'est pas engagée en cas d'accident vu qu'il n'existe aucun cadre juridique pour la prise en charge des embarcations et des membres d'équipages.

- **Exploitation:** un permis de pêche annuel est délivré à chaque embarcation en activité. Il existe des ports d'attache gérés par les professionnels de la pêche artisanale le long du littoral.

3.1.2 Disponibilité du matériel de sécurité

Le matériel de sécurité n'est pas disponible à bord des embarcations de pêche artisanale, et pour cause, il n'y a pas de magasins spécialisés ni de programme de distribution et donc le contrôle ne peut pas être effectif, même si des lois existent pour le port du gilet de sauvetage et la navigabilité des embarcations. Le projet pilote sécurité en mer avait établi un système de crédit disponible aux pêcheurs pour l'achat de matériel de sécurité en mer.

3.1.3 Sécurité des moteurs

Dans chaque site de débarquement il y a des ateliers privés pour la réparation et l'entretien des moteurs hors bords. Il n'existe pas de modules spécifiques de formation pour les mécaniciens des moteurs hors bords pas plus que pour les capitaines. Chaque pêcheur s'occupe de l'entretien de son moteur avec les connaissances de routine qui parfois ne sont pas conformes aux recommandations du constructeur.

3.1.4 Sécurité des équipages

Il n'existe pas pour le moment une professionnalisation du métier d'artisans-pêcheurs. Ce fait résulte de l'absence de centres de formation. Les connaissances détenues sont empiriques et se transmettent de père en fils. Il s'y ajoute les croyances mystiques et la culture de bravoure qui parfois, prennent le dessus sur la gestion moderne des problèmes sécuritaires (port du gilet, utilisation de la radio pour communiquer et de GPS pour le positionnement, etc.).

3.1.5 Surveillance participative

Au niveau de chaque site de débarquement, les organisations professionnelles, en relation avec les agents de l'administration (pêche, sapeurs pompiers, police, douane), assurent la gestion participative des pêches et de la sécurité. Cependant, il n'y a pas de textes réglementaires pour la reconnaissance juridique des commissions et des brigades de surveillance.

3.1.6 Recherche et sauvetage

La recherche et le sauvetage existent du point de vue institutionnel au niveau macro, ils sont sous la responsabilité des forces des sapeurs pompiers, cependant il n'existe pas de système SAR. Aux niveaux micro et méso, ce sont les pêcheurs qui s'organisent de façon bénévole, les moyens d'interventions propres sont inexistantes, exception faites pour les débarcadères de Bakau, Gunjur, Tanji et Barra.

3.1.7 Santé et VIH/sida

Au niveau de la santé, il n'y a pas de médecine spécialisée pour la prise en charge des cas de maladies liées aux activités de pêche artisanale. Il existe cependant un programme national de sensibilisation de prise en charge des cas de contamination par le VIH/sida. Il existe à Tanji un centre de dépistage établi dans le cadre du programme national VIH/sida.

3.2 LA SIERRA LÉONE

La sécurité de la pêche artisanale est du ressort de la police maritime qui assure les interventions en cas d'accident ou d'incident en mer, il n'existe pas de structures spécifiques désignées responsables de la sécurité de la pêche artisanale.

Les équipements de sécurité sont inexistantes et sont mêmes ignorés par les artisans-pêcheurs.

La collecte des statistiques sur les accidents et incidents en mer est quasi inexistante, ce qui rend difficile la mise en place d'une stratégie, pour d'éventuels programmes de sensibilisation et de formation des acteurs de la pêche qui opèrent dans les estuaires qui jalonnent la Sierra Léone.

La prise en compte de mesures sécuritaires concernant la fabrication des pirogues, leur équipement et leur utilisation fait complètement défaut. Le réflexe de sécurité dans la pêche artisanale est encore absent.

3.2.1 Contrôle de la sécurité des embarcations

- **Conception:** les plans de conception pour construire des embarcations n'existent pas, l'administration des pêches n'est pas impliquée dans le processus.

- **Construction:** elle s'effectue suivant les moyens du propriétaire, les qualités techniques et le savoir-faire du charpentier. L'administration des pêches n'est pas impliquée dans le processus. Il faut noter une forte activité de construction d'embarcations servant au transport des personnes et des marchandises. Les chantiers de construction ne sont pas réglementés et les charpentiers n'ont suivi aucun cours de formation.

- **Mise à l'eau:** aucun contrôle n'est effectué par les autorités au moment de la mise à l'eau et aucun certificat de navigabilité n'est délivré.

- **Conduite:** un pêcheur expérimenté est choisi pour gouverner l'embarcation. Ce dernier ne bénéficie d'aucune formation ni de titres pour rendre légale son activité. C'est une entente tacite qui lie le propriétaire au conducteur de l'embarcation (capitaine). Sa responsabilité n'est pas engagée en cas d'accident, vu qu'il n'existe aucun cadre juridique pour la reconnaissance légale des embarcations et des membres d'équipages.

- **Exploitation:** il n'existe pas de permis de pêche, le transport des marchandises et des personnes prédomine et s'exerce entre les îles et les pays limitrophes.

3.2.2 Disponibilité du matériel de sécurité

Les artisans-pêcheurs et les propriétaires d'embarcations de transport méconnaissent l'existence du matériel de sécurité pour la pêche artisanale. Même le port du gilet s'effectue de manière sporadique. Il n'y a pas de magasins spécialisés pour la vente de matériel ni de programme national de mise à disposition pour les artisans-pêcheurs.

3.2.3 Sécurité des moteurs

Les ateliers privés pour la réparation et l'entretien des moteurs hors bords sont localisés à Freetown. Il n'existe de formation ni pour les mécaniciens de moteurs hors bords ni pour les capitaines. Chaque propriétaire s'occupe de l'entretien de son moteur avec les connaissances de routine qui parfois ne sont pas conformes aux recommandations du constructeur.

3.2.4 Sécurité des équipages

Les activités de pêche sont surtout pratiquées par des étrangers, ce qui explique l'engagement limité des autorités en ce qui concerne la sécurité des équipages. Le nombre de personnes embarquées et l'obligation du port du gilet de sauvetage ne font l'objet d'aucun contrôle.

3.2.5 Surveillance participative

La co-surveillance n'est pas encore connue et les activités de pêche sont sous le contrôle de la police maritime.

3.2.6 Recherche et sauvetage

La recherche et le sauvetage n'existent pas aux niveaux macro, méso et micro. Ce sont les pêcheurs qui s'organisent de façon bénévole; les moyens d'intervention sont inexistants.

3.2.7 Santé et VIH/sida

Au niveau de la santé, il n'y a pas de médecine spécialisée pour la prise en charge des cas de maladies liés aux activités de pêche artisanale. Il existe cependant un programme national de sensibilisation et de prise en charge des cas de contamination par le VIH/sida.

3.3 LE SÉNÉGAL

La sécurité de la pêche artisanale est confiée à la Direction de la protection et de la surveillance des pêches.

Les mesures suivantes ont été prises durant ces cinq dernières années pour apporter des solutions aux problèmes épineux de la sécurité en mer des artisans-pêcheurs:

- Désignation d'une structure responsable de la sécurité des artisans-pêcheurs (DPSP).
- Création de la Haute autorité chargée de la sécurité et de la sûreté maritime (HASSMAR).

- Adoption d'un Arrêté ministériel portant obligation d'embarquement et de port du gilet de sauvetage à bord des embarcations non pontées. La dotation en gilets de sauvetage est subventionnée par l'État sénégalais.
- Adoption d'un Arrêté ministériel portant immatriculation informatisée des pirogues.
- Adoption d'un Arrêté ministériel portant sur le permis annuel de pêche artisanale.
- Adoption d'un Arrêté ministériel portant obligation de l'installation de balises (VMS) à bord des chalutiers.
- Mise en place de dix (10) stations côtières de surveillance avec un système SMDSM fonctionnel.
- Acquisition de deux vedettes rapides de surveillance de 20 mètres et quatre de 12 mètres par le Ministère de l'économie maritime.
- Acquisition d'autre matériel de sécurité au profit des artisans-pêcheurs (fusées de détresse, réflecteurs radars, trousse de premiers soins, compas magnétique, etc.).
- Installation sur différents sites de débarquement de commissions de co-surveillance qui prévoient dans leur composition l'ensemble des acteurs impliqués dans la sécurité des personnes et des biens.

Certains sites de pêche importants comme Ouakam, Soumbédioune, Hann, Mboro, Ngaparou, Nianing sont équipés de radios VHF pour communiquer avec les centres secondaires des pêches et de surveillance installés le long du littoral.

Le déroulement d'une campagne de sensibilisation et de formation des artisans-pêcheurs sur la sécurité en mer entre 2005 et 2006 avec des spots publicitaires, des manuels, des débats télévisés et des affiches.

Il y'a cependant des difficultés pour l'instauration d'un système d'assurance pour la pêche artisanale du fait de l'absence d'un cadre juridique propre à l'activité de pêche artisanale, à la migration des artisans-pêcheurs et au nombre élevé des points de débarquement.

Les statistiques sur les accidents et les incidents en pêche artisanale sont communiquées chaque jour à la DPSP à partir des stations côtières.

3.3.1 Contrôle de la sécurité des embarcations

Un comité technique est mis en place dans le cadre du programme national d'immatriculation informatisée des pirogues dans chaque aire de débarquement de la pêche artisanale. Ce comité est chargé de fournir des avis sur l'aptitude ou la non aptitude au moment des nouvelles constructions, des visites annuelles et des modifications importantes pouvant entraîner des risques pour la stabilité de l'embarcation. Chaque comité est composé d'un pêcheur, d'un charpentier et d'un agent de l'administration des pêches.

3.3.2 Disponibilité du matériel de sécurité

Actuellement, sur l'ensemble du territoire, le gilet de sauvetage est disponible. Il est subventionné par l'État sénégalais et son embarquement est rendu obligatoire par arrêté ministériel. Pour tout autre matériel de sécurité (réflecteurs radars, feux de signalisation, extincteurs, fusées, trousse de premiers soins, etc.), un projet d'arrêté ministériel est en cours.

3.3.3 Sécurité des moteurs

Des mécaniciens privés sont disponibles le long du littoral, cependant les pêcheurs n'ont pas la formation requise pour garantir la sécurité de l'utilisation des moteurs hors bords.

3.3.4 Sécurité des équipages

Pour le moment il n'y a pas de reconnaissance juridique du statut de «capitaine» ou de pêcheur. La formation des artisans-pêcheurs est informelle. Un contrôle est effectué sur les navires collecteurs qui embarquent des artisans-pêcheurs.

3.3.5 Surveillance participative

Il y a des comités locaux des pêches qui ont une reconnaissance juridique et qui abritent des commissions de surveillance et de sécurité. Les commissions de surveillance sont mises en place par arrêté préfectoral et comportent des brigades de contrôle sur la base d'initiatives locales de cogestion des pêches.

3.3.6 Recherche et sauvetage

La recherche et le sauvetage existent au niveau macro, ils sont sous la responsabilité de la DPSP. Au niveau méso, ils sont sous la responsabilité des centres de surveillance qui sont dotés de pirogues de 12 mètres et de moteurs de 40 CV et d'un budget de fonctionnement. Au niveau micro, les sites où se développe la co-surveillance ont une commission de sécurité en mer, il reste cependant une dotation en moyens d'intervention. En cas d'accident les pêcheurs mettent à la disposition de la commission au moins une embarcation et un capitaine pour organiser les premières recherches.

3.3.7 Santé et VIH/sida

La lutte contre le VIH/sida, au niveau national, est du ressort du ministère de la santé. Le système d'assurance maladie est encore informel. Il existe des initiatives dans certaines localités pour les consultations familiales moyennant une cotisation mensuelle.

3.4 LA GUINÉE BISSAU

Il existe un déficit structurel et institutionnel en ce qui concerne la gestion de la sécurité en mer des artisans-pêcheurs et des embarcations de transport qui occupent une place très importante dans le trafic entre les différentes localités. La responsabilité de la sécurité des artisans-pêcheurs incombe à la capitainerie de port qui délivre les permis de construction et de navigabilité des embarcations.

Les statistiques sur les accidents et les incidents en mer sont encore isolées et ceci est dû au manque de moyens techniques et financiers. Les organisations aux niveaux méso et micro ne disposent pas de locaux et de ressources humaines pour faire la collecte des informations. Près de 90 pour cent des artisans-pêcheurs utilisent des embarcations motorisées et sont en majorité des étrangers.

Pour les équipements individuels et collectifs de sécurité, comme les gilets, les réflecteurs radars, les feux à main, les GPS, etc., il n'existe pas encore de magasins spécialisés pour la vente. Aucun programme de dotation en équipements de sécurité pour la pêche artisanale dans les différentes localités n'a été mis en place.

Au niveau national, la co-surveillance n'est pas encore structurée et réglementée. Cependant dans les différents sites, les pêcheurs s'organisent pour gérer l'exploitation des ressources et la sécurité des acteurs.

Pour ce qui est de la pêche responsable, au niveau des acteurs, la diffusion de l'information est encore très faible. Le code de conduite pour une pêche responsable de la FAO n'est pas encore connu de tous.

3.4.1 Contrôle de la sécurité des embarcations

La délivrance d'attestations de navigabilité et de permis de pêche est assurée par la capitainerie de port, cependant il n'y a pas de contrôle de la sécurité en mer pour les embarcations.

3.4.2 Disponibilité du matériel de sécurité

Au niveau du pays, les magasins spécialisés pour la vente de matériel de sécurité sont rares ou inexistantes et aucun programme national de mise à disposition n'est prévu, le contrôle est pour le moment impossible.

3.4.3 Sécurité des moteurs

Un centre de formation pour la pêche artisanale existe à Bolama. Des modules de formation sur la réparation des moteurs hors bords sont prévus dans les programmes. Cependant, on dénote un manque de financement pour prendre en charge la formation des pêcheurs.

3.4.4 Sécurité des équipages

Le contrôle et la reconnaissance du statut de pêcheur ne sont pas effectifs. Le choix des équipages est la responsabilité du propriétaire ou du capitaine. En cas d'accident, la capitainerie de port est l'autorité compétente pour statuer sur les causes et déterminer les responsabilités.

3.4.5 Surveillance participative

Dans les différents campements de pêcheurs il y'a des formes d'organisation sans implication de l'administration. Pour le moment la co-surveillance n'est pas encore entrée dans le système de gestion des pêches et de la sécurité pour la pêche artisanale.

3.4.6 Recherche et sauvetage

La recherche et le sauvetage n'existent pas au niveau macro. Cette mission est confiée à la capitainerie de port qui ne dispose pas pour le moment de moyens SAR. Aux niveaux micro et méso ce sont les pêcheurs qui s'organisent de façon bénévole pour effectuer les recherches; les moyens d'intervention sont inexistant.

3.4.7 Santé et VIH/sida

La lutte contre le VIH/sida s'effectue au niveau national par un programme global géré par le Ministère de la santé.

3.5 LA GUINÉE

L'autorité juridique compétente pour la prise en charge de la sécurité des artisans-pêcheurs est l'Agence de la navigation maritime; cependant, pour des raisons d'approche et de gestion des pêcheurs c'est la Direction nationale des pêches maritimes qui gère techniquement la sécurité des artisans-pêcheurs. Il existe dans le code de la marine marchande des dispositions réglementaires pour la délivrance de titres aux embarcations de pêche artisanale en ce qui concerne la conception, la construction et la mise à l'eau.

Les statistiques sur les accidents et les incidents en mer sont collectées par les agents de l'Agence de la navigation maritime et envoyées à la Direction générale des pêches maritimes.

3.5.1 Contrôle de la sécurité des embarcations

Actuellement il n'y a pas de réglementation pour le contrôle de la sécurité des embarcations.

3.5.2 Disponibilité du matériel de sécurité

Les équipements individuels et collectifs de sécurité, comme les gilets, les réflecteurs radars, les feux à main, les GPS, etc. n'existent pas dans les embarcations de pêche artisanale. Ce matériel n'est pas disponible localement. Les programmes de mise à disposition sont inexistant. Il y'a eu cependant des actions de formation et des campagnes de sensibilisation menées par l'ONG ASECMAR.

3.5.3 Sécurité des moteurs

Le contrôle de la sécurité des moteurs n'est pas effectif, les mécaniciens privés opèrent individuellement sur les sites de débarquement. Au niveau national, il n'y a pas de programme ni de centre de formation pour les artisans-pêcheurs.

3.5.4 Sécurité des équipages

Même si les statuts de «capitaine» et de pêcheur sont définis dans les textes réglementaires, le contrôle n'est pas effectif surtout en ce qui concerne les capacités de charge des embarcations de type artisanal. Cependant le Centre national de la protection et de la surveillance des pêches forme des pêcheurs informateurs.

3.5.5 Surveillance participative

Elle ne concerne pour le moment que la pêche industrielle avec le recrutement, la formation et l'équipement de pêcheurs informateurs dans la zone des 12 miles. Elle a comme objectif l'identification des navires pêchant dans la zone interdite au chalutage.

3.5.6 Recherche et sauvetage

Au niveau macro la recherche et le sauvetage sont sous la responsabilité de la marine nationale. Le déploiement rapide des moyens d'interventions semble être difficile de par la vétusté du matériel et des difficultés financières. Aux niveaux méso et micro ce sont les pêcheurs qui s'organisent avec des moyens propres pour les différentes interventions.

3.5.7 Santé et VIH/sida

Le Ministère de la santé développe des programmes de lutte généralisés. Les populations de pêcheurs ne bénéficient pas de programmes spécifiques pour le dépistage et la lutte contre le VIH/sida.

3.6 LA MAURITANIE

Des mesures institutionnelles ont été prises au cours de ces dernières années en matière de sécurité en mer notamment:

- La mise en place d'un plan national de sauvetage maritime qui sera mis en œuvre par un comité national de sauvetage en mer adopté par décret;
- L'adoption d'un décret portant coordination des moyens de l'État en SAR;
- La création d'un centre d'assistance sociale et d'appui maritime de la pêche artisanale;
- La création de deux mutuelles (une à Nouakchott et une à Nouadhibou) chargées d'appuyer les activités de la pêche artisanale en matière d'acquisition d'équipements;
- Le lancement d'une étude en vue de la réalisation de trois débarcadères au sud du pays;
- La finalisation et la délivrance de cartes d'immatriculation des embarcations en 2008.

Une réflexion est engagée pour mettre en place un système d'assurance adapté à la pêche artisanale.

Les statistiques sur les accidents et les incidents en mer sont collectées par le Centre de coordination et sauvetage en mer (CCSM) qui tient à jour une base de données destinée à cet effet.

3.6.1 Contrôle de la sécurité des embarcations

Pour des impératifs de conservation de la ressource, la flotte artisanale est fixée à 4 022 unités dont chacune est tenue d'être immatriculée pour avoir accès à la ressource à travers la détention d'une licence de pêche en fonction des options de pêche pratiquée.

La construction des embarcations depuis la pose de la quille jusqu'à la mise à l'eau n'est pas suivie par l'autorité. Toutefois, au moment de l'immatriculation, les caractéristiques techniques de l'embarcation sont requises (Arrêté R 2954/MP du 03 décembre 2007).

Les structures compétentes en matière de contrôle des embarcations sont la DSPCM et la brigade maritime (gendarmerie nationale).

L'Arrêté R 033 du 26 janvier 1994 fixe les titres de navigation de pêche et les conditions minimales de sécurité exigés pour les navires et embarcations de pêche artisanale. Il comporte en annexe les listes de matériel d'armement et de sécurité qui doivent être obligatoirement à bord des navires et embarcations de pêche artisanale.

3.6.2 Disponibilité du matériel de sécurité

Compte tenu de la cherté du matériel de sécurité et de l'absence d'une demande locale, il n'existe pas de magasins. Des campagnes de distribution de gilets de sauvetage aux artisans-pêcheurs sont régulièrement organisées par le CCSM et la FNP.

3.6.3 Sécurité des moteurs

À l'exception des lanches qui opèrent à l'intérieur du Banc d'Arguin, le parc artisanal est motorisé à 100 pour cent.

La réparation et l'entretien se font dans les nombreux petits chantiers privés à Nouakchott et à Nouadhibou alors que les 25 autres sites de débarquement autorisés ne disposent pas de ces services de proximité.

En plus du projet pilote PMEDP qui avait développé des modules de formation sur l'entretien et la réparation des moteurs diesel (in bord) et formé une douzaine de mécaniciens, l'ENEMP et le CASAMPAC dispensent aux artisans-pêcheurs des cours de formation en réparation et entretien des moteurs hors bords.

3.6.4 Sécurité des équipages

Le nombre d'artisans-pêcheurs est estimé à 12 000 dont moins de 4 000 ont pu suivre, dans le cadre de leurs cours d'apprentissage, des stages de renforcement des capacités en matière de sécurité et d'hygiène. Des modules de formation adaptés sont actuellement dispensés par l'ENEMP et le CASAMPAC pour améliorer cette situation.

Bien que le port du gilet soit obligatoire, cette mesure, (comme les autres d'ailleurs) n'est pas souvent respectée.

Les conditions acceptables de travail en mer font encore largement défaut au niveau de la pêche artisanale. D'une manière générale nous pouvons dire que la culture de la sécurité n'est pas encore entrée dans les mœurs des artisans-pêcheurs.

3.6.5 Surveillance participative

Les activités de suivi, de contrôle et de surveillance des pêches sont confiées à la DSPCM qui, bien que militaire, est au service du ministère chargé des pêches. Cette structure fait systématiquement appel aux autres acteurs pour l'aider dans les opérations de contrôle et de surveillance.

Une confiance et franche collaboration sont entretenues entre les pêcheurs et les éléments de la DSPCM. Cette dernière collabore constamment avec les institutions locales suivantes dans le domaine de la surveillance: la FNP, les communautés d'artisans-pêcheurs, et le PNBA. Cette forme de coopération qui est appelée «surveillance participative», est soit formelle (durable), soit informelle (circonscrite).

3.6.6 Recherche et sauvetage

La Mauritanie a créé un Centre de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer qui dispose d'un certain nombre de moyens humains et matériels propres. Il peut, de par la loi, recourir aux services des autres structures pour effectuer des missions de recherche et de sauvetage en mer.

On constate une nette diminution des collisions mortelles et des naufrages depuis le renforcement du contrôle et de la surveillance de la zone de pêche axé spécifiquement sur la pêche artisanale et la présence de plus en plus effective des agents du CCSM.

3.6.7 Santé et VIH/sida

Au niveau du secteur de la pêche, la prévalence du VIH/sida serait légèrement supérieure à la moyenne nationale en Mauritanie qui est de l'ordre de 1 pour cent. Il existe un programme de lutte contre le VIH/sida au niveau du Département doté d'un coordinateur sectoriel. Une dotation financière a été obtenue dans le cadre d'un programme sur financement du Fonds mondial.

Les actions réalisées consistent en la formation de paires éducateurs, de personnes relais avec un vaste programme de sensibilisation dans le milieu des artisans-pêcheurs.

Une série d'ateliers est organisée chaque année et il existe aussi des modules de formation conçus pour être intégrés aux programmes de formation de l'ENEMP. Le Département des pêches est doté d'un plan d'action quinquennal.

4 L'AMÉNAGEMENT DES PÊCHES

Les pêcheries mondiales sont largement exploitées du fait d'un effort de pêche incontrôlé, les solutions préconisées sont nombreuses et ne répondent souvent pas aux réalités du terrain et des moyens mis en œuvre pour le respect des normes édictées. La pêche responsable peut constituer une solution pour la reconstitution des stocks et la protection de l'environnement dans un contexte de recherche de moyens d'existence durables.

4.1 Qu'entend-on par pêche responsable?

C'est l'utilisation de moyens et techniques de pêche qui ne mettent pas en danger les ressources et l'environnement halieutiques, tout en garantissant aux acteurs une exploitation durable.

Elle met en jeu un ensemble de connaissances scientifiques et techniques mais également des comportements pour, des formes d'exploitation durables en toute connaissance de cause avec en prime un partage équitable des revenus issus de la pêche.

L'administration et les professionnels se mettent ensemble pour définir des mécanismes de gestion concertée au profit de tous les acteurs, en minimisant les dangers d'une destruction progressive d'un environnement halieutique fragile.

4.2 Aménagement et gestion des pêches

Un cadre juridique et réglementaire doit être défini clairement en se basant sur des textes consensuels.

La ressource et son environnement doivent faire l'objet d'études scientifiques avec une exploitation des connaissances empiriques (biologie, environnement, économie, aspect social, etc.).

L'approche écosystémique doit être privilégiée pour mesurer et prendre en compte toutes les réalités du système.

Les problèmes sur chaque site étant spécifiques, les méthodes utilisées doivent épouser les réalités de la localité ciblée.

4.3 Rôle de l'administration et des professionnels

L'administration doit arbitrer et se porter garante des intérêts communs de l'ensemble des populations, pour le cas de la pêche, les ressources appartiennent à la nation.

Les professionnels doivent contribuer à l'identification claire des problèmes et veiller à l'application des stratégies définies pour résoudre les difficultés.

Le système d'autocontrôle peut s'avérer efficace s'il ne favorise pas les intérêts d'un groupe.

Les professionnels doivent trouver un cadre formel et élargi de réflexion pour participer à la prise en charge de l'ensemble des préoccupations des acteurs.

4.4 Code de conduite et son application

La pêche est une source majeure de nourriture, le développement après la deuxième guerre mondiale a engendré des inquiétudes au sujet de l'épuisement des ressources.

Malgré les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (MONTEGO BAY-1982) qui a imposé aux États de mieux gérer les ressources de leurs ZEE, la surexploitation des ressources halieutiques est demeurée. C'est dans ce contexte qu'en 1995, la FAO a recommandé un Code de conduite pour une pêche responsable. Ce code a un caractère non obligatoire.

Le Code définit des principes et des normes internationaux de comportement pour garantir des pratiques responsables en vue d'assurer correctement la conservation, la gestion et le développement des ressources bio aquatiques, dans le respect des écosystèmes et de la biodiversité.

4.5 Objectifs spécifiques du code de conduite

La pêche, y compris l'aquaculture, apporte une contribution fondamentale à l'alimentation, à l'emploi, aux loisirs, au commerce et au bien-être économique des populations du monde entier, qu'il s'agisse des générations présentes ou futures, et devrait, par conséquent, être pratiquée de manière responsable. Le Code reconnaît l'importance nutritionnelle, économique, sociale, environnementale et culturelle de la pêche et les intérêts de tous ceux qui sont concernés par ce secteur. Le Code prend en considération les caractéristiques biologiques des ressources et de leur environnement, ainsi que les intérêts des consommateurs et autres utilisateurs. Les États et tous ceux impliqués dans le secteur de la pêche sont encouragés à appliquer le Code de manière correcte.

Dix objectifs spécifiques sont visés par le code de conduite, à savoir:

- a. Établir, conformément aux normes de droit international pertinentes, des principes pour une pêche et des activités liées à la pêche menées de manière responsable, en tenant compte de tous les aspects biologiques, technologiques, économiques, sociaux, environnementaux et commerciaux s'y rapportant;
- b. Établir des principes et des critères pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques nationales visant la conservation responsable des ressources halieutiques, l'aménagement et le développement responsables de la pêche;
- c. Servir d'instrument de référence pour aider les États à mettre en place ou à améliorer le cadre juridique et institutionnel que requiert l'exercice de la pêche responsable, à formuler et à mettre en application les mesures appropriées;
- d. Fournir des orientations utilisables, le cas échéant, pour la formulation et l'application d'accords internationaux et autres instruments juridiques, aussi bien obligatoires que facultatifs;
- e. Faciliter et promouvoir la coopération technique et financière ainsi que d'autres formes de coopération, en matière de conservation des ressources halieutiques, d'aménagement et de développement de la pêche;
- f. Promouvoir la contribution de la pêche à la sécurité alimentaire et à la qualité des aliments tout en donnant la priorité aux besoins nutritionnels des communautés locales;
- g. Promouvoir la protection des ressources bio aquatiques et de leurs environnements, ainsi que des zones côtières;
- h. Promouvoir le commerce du poisson et des produits de la pêche, conformément aux normes internationales pertinentes, et éviter l'utilisation de mesures qui constituent des barrières cachées à un tel commerce;
- i. Promouvoir la recherche dans le domaine de la pêche, ainsi que dans le domaine des écosystèmes associés et des facteurs environnementaux pertinents; et
- j. Fournir des normes de conduite à tous ceux impliqués dans le secteur de la pêche.

4.6 Nature et portée du code de conduite

Le Code est facultatif mais se base sur le droit international et surtout la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

Le Code intéresse les membres et non membres de la FAO. Les principes et les normes sont applicables pour la conservation, l'aménagement et le développement de toutes les pêcheries.

La capture, la transformation et le commerce du poisson ainsi que les produits de la pêche, les opérations de pêche, l'aquaculture, la recherche et l'intégration des pêches dans l'aménagement des zones côtières sont traités dans le Code.

La capacité des pays en développement de mettre en œuvre les recommandations du Code devrait être dûment prise en considération.

Pour atteindre les objectifs du Code et faciliter sa mise en œuvre effective, les États, les organisations internationales pertinentes, tant gouvernementales que non gouvernementales, et les institutions financières devraient pleinement reconnaître la situation et les besoins particuliers des pays en développement, plus spécifiquement des petits pays insulaires et des pays les moins avancés. Les États, les organisations internationales pertinentes, tant gouvernementales que non gouvernementales, et les institutions financières devraient s'efforcer d'adopter des mesures répondant aux besoins des pays

en développement, spécialement dans les domaines de l'assistance financière et technique, du transfert des techniques, de la formation et de la coopération scientifique et renforçant leurs possibilités de valoriser leurs propres pêcheries, ainsi que de participer aux pêcheries de haute mer, notamment l'accès à ces pêcheries.

4.7 Application, suivi et actualisation du code

Le Code doit s'appliquer dans chaque pays concerné et doit s'adapter au contexte local, il doit être évolutif.

La vulgarisation du Code doit se faire en collaboration avec les organisations professionnelles et les acteurs à la base qui doivent être informés des éventuelles modifications.

4.8 BESOINS PARTICULIERS DES PAYS EN DEVELOPPEMENT

Les pays en développement ont des réalités spécifiques, notamment la lutte contre la pauvreté et la sous alimentation. Ces aspects doivent être pris en compte avec la mise en place d'activités génératrices de revenus.

4.9 Biologie et environnement

Les poissons ont des aires de reproduction (aires de ponte) qui sont des endroits particuliers où règnent des conditions favorables au développement des juvéniles. Exemple: la mangrove.

Des aires d'alimentation (nourriceries) pour chasser des proies et s'alimenter.

Des aires de dispersion pour échapper aux prédateurs et effectuer des migrations.

Certaines espèces sont au fond, ce sont des espèces démersales, d'autres sont en surface ce sont des espèces pélagiques.

4.10 Protection de l'environnement et des ressources

La protection des habitats côtiers est nécessaire pour garantir une exploitation durable des ressources biologiques.

Les agressions de l'environnement peuvent modifier les cycles de reproduction des espèces. Il faut lutter contre toutes les formes de pollution.

4.11 La biodiversité et sa conservation

Qu'est ce que la biodiversité? Comment la conserver?

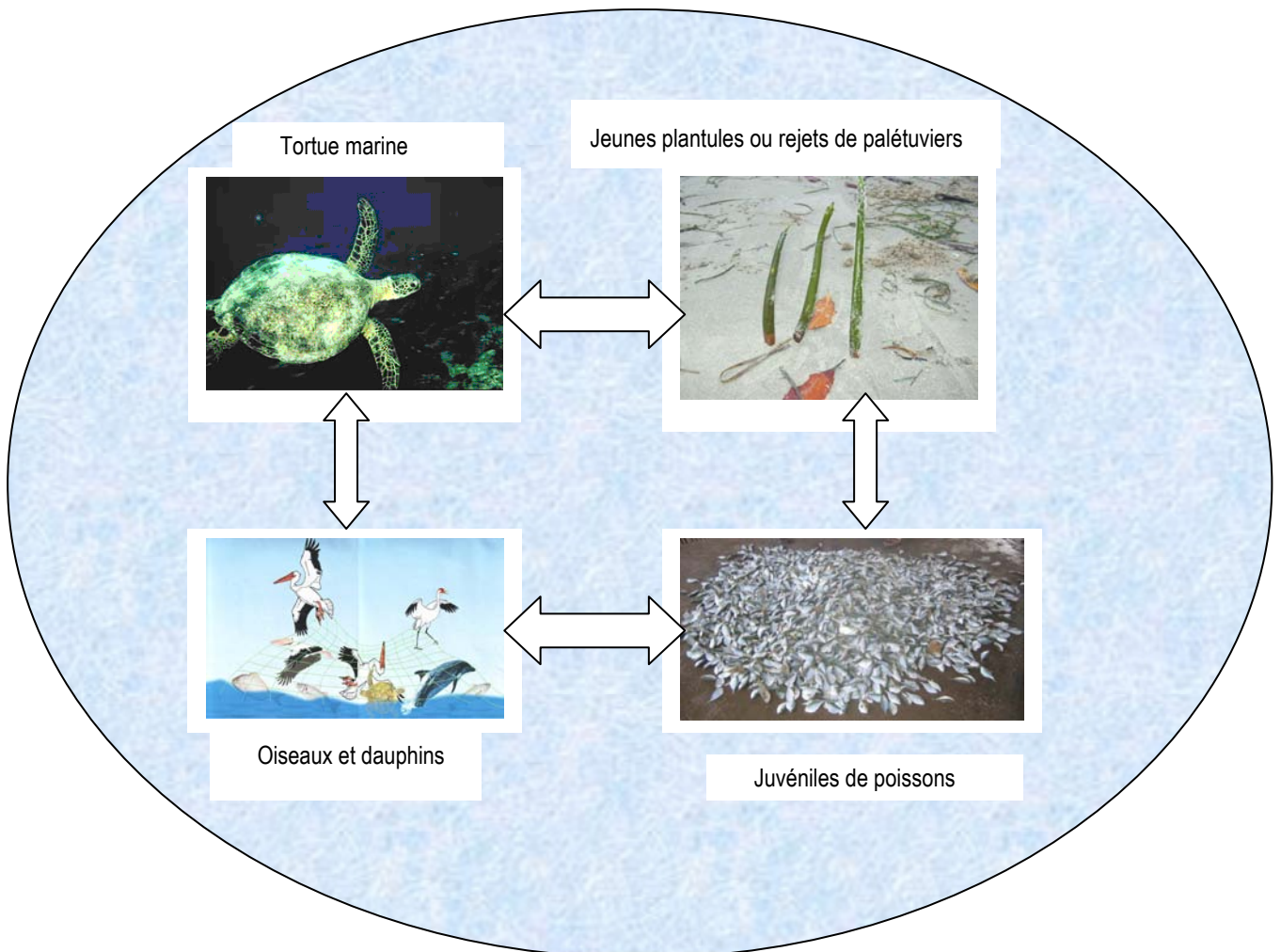


Figure 1: Biodiversité marine.

4.11.1 La biodiversité

La biodiversité désigne la diversité du monde vivant. Cependant, pour le milieu marin, elle peut se définir comme l'ensemble des formes de vies végétales et animales qu'on y rencontre.

La connaissance de la biodiversité marine peut aider à la gestion des espèces exploitées, elle peut ainsi permettre la conservation et la protection des ressources surexploitées ou en voie de disparition.

En effet, la recherche d'espèces rares peut inciter les pêcheurs à aller de plus en plus loin et à rester plus longtemps en mer, ce qui augmente les risques pour la sécurité des pêcheurs et des embarcations.

4.11.2 Conservation de la biodiversité

Elle peut s'effectuer de manière naturelle par la protection des espèces et des habitats, ou par la conservation avec la création de parcs, d'aires marines protégées ou de réserves. **Les actions de l'homme doivent être contrôlées pour la sauvegarde de l'environnement marin.**

Il faut lutter contre l'exploitation des juvéniles ou espèces immatures et protéger les zones de frayères.

5 RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ EN MER

Les embarcations de pêche artisanale sont de tailles variables, liées au mode d'utilisation, à l'activité de pêche et à la zone d'évolution. Il faut noter l'absence d'un cadre juridique adéquat pour les embarcations de type artisanal.

Des axes réglementaires et un cadre juridique sont mis en œuvre pour apporter des solutions aux manquements en matière de sécurité en amont et en aval de la filière des pêches maritimes. Toutefois, les textes mis en place concernent peu ou pas la pêche artisanale.

5.1 Réglementation internationale

Des actions sont entreprises pour réglementer la sécurité en mer, cependant il reste beaucoup à faire pour les embarcations de type artisanal dans les pays en développement.

5.1.1 Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de petite taille

On peut se référer aux directives élaborées en 1980 par la FAO, l'OMI et l'OIT visant la conception, la construction et l'équipement des navires dont la longueur est comprise entre 12 et 24 mètres.

Il ya lieu d'indiquer qu'un projet de recommandation sur la sécurité des navires pontés et non pontés de moins de 12 mètres est en cours d'élaboration au niveau de la FAO.

5.1.2 Document destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets FAO/OIT/OMI

Objectif: fournir des orientations aux responsables de l'élaboration et de la révision de cours de formation professionnelle destinés aux personnels des navires de pêche.

Champ couvert: navires dont la longueur est inférieure à 24 mètres ou qui sont équipés d'un moteur de moins de 750 kW.

5.1.3 Convention internationale sur la sécurité des vies humaines en mer (SOLAS)

Première Convention internationale sur la sécurité en mer, élaborée en 1911 à la suite du naufrage du Titanic et adoptée en 1914.

La Convention SOLAS stipule des normes minimales de construction, d'équipement et d'exploitation des navires.

La Convention SOLAS ne s'applique pas aux navires de pêche, ni aux embarcations en bois, de construction primitive, ni aux bateaux n'ayant pas de propulsion mécanique.

La majeure partie des bateaux de pêche et de transport des pays en développement n'est pas prise en compte.

Les navires de pêche sont exclus explicitement de certaines conventions.

La plupart de ces conventions ne s'applique pas aux navires de moins de 24 mètres.

Les navires couverts représentent à peine 1 pour cent de la flotte mondiale de pêche.

Cependant, il existe une volonté internationale pour la mise en place d'un cadre juridique et technique visant à entreprendre des actions concertées pour améliorer la sécurité des navires de pêche.

5.1.4 Convention internationale de 1995 sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des personnels des navires de pêche (STCW 95- F)

Objectif: fixer les standards minima de la formation des équipages des navires de pêche de plus de 24 mètres de long et dont la puissance motrice est supérieure ou égale à 750 KW.

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

5.1.5 Convention Internationale de 1977 sur les navires de pêche (Convention de Torremolinos)

Première convention Internationale sur la sécurité des navires de pêche.

Cette convention contient des prescriptions de sécurité pour la construction et l'équipement des navires de pêche pontés, long-courriers, neufs de 24 mètres de longueur ou plus, y compris ceux qui assurent également le traitement des captures.

Les navires existants ne sont visés que pour les prescriptions relatives à l'équipement radio.

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

5.1.6 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

Cette convention définit les droits et les obligations des États côtiers.

Tout État prend, à l'égard des navires battant son pavillon, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

- La construction et l'équipement du navire et sa navigabilité;
- La composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables, l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

5.1.7 Code de conduite pour une pêche responsable

Le Code reconnaît l'importance de la question de la sécurité et traite des conditions de travail, de vie, de santé, d'éducation, de formation, de construction et d'équipement des navires de pêche, de la recherche, du sauvetage et de la notification des accidents.

Avantage: caractère souple et non obligatoire.

5.1.8 Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer

Il recommande la mise en place d'un système d'enquêtes sur les accidents en mer afin d'établir les circonstances entrant en ligne de compte, de faire connaître les causes de l'accident et de formuler des recommandations appropriées concernant la sécurité.

5.1.9 Convention internationale de l'OMI sur la recherche et le sauvetage maritime de 1979

Les pays côtiers doivent se doter d'un Système de sauvetage maritime efficace (SAR), avec un mode opératoire et des moyens d'intervention.

5.1.10 Recommandations de l'OIT en 2007; concernant le travail dans le secteur de la pêche

Les recommandations suivantes concernent les navires de pêche commerciale de toutes les tailles opérant dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir:

- Définition de la responsabilité des armateurs et des patrons de pêche;
- Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche;
- Conditions de service des équipages et durée du repos;
- Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale;
- La mise en application des politiques nationales de réglementation en matière de sécurité suppose une série de dispositions dans plusieurs domaines.

5.2 Réglementation nationale

Dans chacun des pays concernés, une réglementation nationale est mise en place pour sécuriser les personnes et les biens. En effet, il existe un code de la pêche qui régleme les activités pour chaque pays, cependant des manquements sont notés pour les aspects sécuritaires suivants:

Port du gilet: dans la plupart des pays il n'existe pas de réglementation rendant obligatoire la détention ou le port du gilet de sauvetage.

Autre matériel de sécurité: absence d'une réglementation pour la pêche artisanale.

Radio communications (VHF): absence d'une réglementation pour la pêche artisanale.

Normes de construction des embarcations: absence d'une réglementation pour la pêche artisanale.

Le capitaine et les pêcheurs: absence d'une réglementation (formation et rôle d'équipage).

En plus de l'absence d'une réglementation nationale pour l'utilisation du matériel de sécurité, dans beaucoup de pays, ce matériel est inexistant et à cela s'ajoute le manque de professionnalisation du métier d'artisan-pêcheur.

6 SURVEILLANCE PARTICIPATIVE



Figure 2: Installation d'une brigade de surveillance participative.

6.1 Concept de surveillance participative

La surveillance participative autrement dite co-surveillance est la mise en œuvre des moyens et techniques de surveillance par une équipe commune ou mixte composée d'agents de l'administration et de professionnels. C'est une approche de proximité visant à impliquer davantage les exploitants en les responsabilisant. Les compétences des uns et des autres sont ainsi mises à profit pour veiller aux respects des lois et règlements dans le domaine des pêches.

On peut ainsi parler d'une surveillance concertée, le but recherché est l'efficacité des interventions, les professionnels se connaissent entre eux et maîtrisent les bonnes et les mauvaises pratiques.

6.2 Composition d'une commission de co-surveillance

Dans la mesure du possible une commission de co-surveillance peut comprendre:

- une présidence;
- un secrétariat;
- des membres.

Les critères d'aptitude et de disponibilité doivent être anticipés, ceci par soucis d'opérationnalité, en effet, les moyens humains peuvent être sollicités à chaque instant et en toutes circonstances.

Dans certains pays ce mode d'organisation peut prendre une autre forme suivant les réalités spécifiques des localités.

Les commissions de surveillance opèrent à travers des brigades de co-surveillance.

6.3 Domaines d'intervention d'une brigade de co-surveillance

Les interventions se déroulent en mer, à terre au niveau des points de débarquement, de transformation, de vente des produits de la pêche et des usines.

6.3.1 En mer

Les actions de la brigade doivent se limiter à un territoire maritime (une superficie) défini par une initiative locale de cogestion des pêches et matérialisé, si possible, par des bouées de balisage (coordonnées géographiques). Ce territoire peut être une zone interdite, une réserve, une aire marine protégée, une zone d'exploitation réservée, une zone de reproduction ou simplement une aire communautaire.

6.3.2 À terre

La brigade peut, pour des raisons d'efficacité ou de moyens limités, effectuer des contrôles le long des plages (exemple: cas de la lutte contre l'extraction du sable marin), sur les sites de débarquement (exemple: cas des crevettes immatures ou du non respect des quotas), sur les sites et dans les usines de traitement et de transformation (exemple: les espèces immatures et/ou la salubrité), aux points de vente des produits de la pêche de leur localité (exemple: espèces issues de la pêche à l'explosif).

Des actions de sensibilisation sur la sécurité en mer doivent être menées auprès des familles de pêcheurs pour déclencher les premières alertes afin de faciliter les recherches en cas de non retour de pêcheurs sortis en mer.

Le paragraphe 12.1 explique en détail la procédure à suivre pour rendre le contrôle efficace.

6.4 Moyens techniques d'intervention

En plus des moyens humains que sont les membres de la brigade de co-surveillance, d'autres moyens sont nécessaires, à savoir:

- Moyens mobiles (embarcations, zodiaque, etc.);
- Matériel de contrôle (GPS, cartes, instruments de mesures, etc.).



Figure 3: Des moyens humains pour une bonne surveillance participative.

6.5 Moyens juridiques

Pour assurer une surveillance efficace et sans difficulté il faut s'appuyer sur des textes réglementaires.

- Lois et règlements en vigueur dans les domaines de la pêche, de l'environnement, de la sécurité des pêcheurs.
- Légitimité de la brigade (acte de création, mode de fonctionnement, règlement intérieur, etc.).
- Loi des pêches en vigueur dans le pays et textes d'application.
- Arrêtés ministériels ou préfectoraux, etc.

Dans certains pays les membres des brigades se reconnaissent par leurs tenues et leurs cartes d'identification (badges) délivrées par l'autorité compétente.

7 SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE: EMBARICATIONS, ÉQUIPEMENTS, MOTEURS

La sécurité de la pêche artisanale est un tout et doit aller de l'embarcation au moteur en passant par les équipements. La sensibilisation et la formation des acteurs doivent être des actions continues dans le temps et dans l'espace avec l'utilisation de supports variés si on veut atteindre une culture sécuritaire.

7.1 Sécurité de l'embarcation

En plus de la réglementation internationale, chaque pays prend des mesures pour assurer la sécurité des personnes et des biens sur l'étendue de son territoire.

On peut dire, de manière simple, que la sécurité est un ensemble de mesures réglementaires, techniques et administratives permettant la conduite et l'exploitation d'une embarcation sans risque pour les vies humaines et les biens matériels en mer. D'autres définitions peuvent être utilisées suivant les contextes, c'est ainsi que le sauvetage en mer et la gestion des blessés font parties intégrantes de la sécurité en mer.

La sécurité des embarcations de pêche artisanale se situe donc à différents niveaux qui sont la conception, la construction, l'équipement, la conduite et l'exploitation.



Figure 4: Embarcations de type artisanal à Soubédioune, Dakar.

Dans les pays de la CSRP, les embarcations sont en majorité construites en bois, ceci constitue un premier risque au contact de l'eau, et pose un réel problème d'entretien et de durabilité.

Chaque pirogue possède un équipement propre suivant le type d'activité et le nombre de personnes à bord.

Le petit matériel nécessaire est composé de cordages de 150 à 200 mètres de long, d'ancres, de pagaies, de gaffe et d'écope. Les embarcations de pêche artisanale en bois doivent être entretenues tous les six mois (calfatage et peinture).

Une boîte à outils contenant au minimum un marteau, des pointes et un morceau de 01 mètre de toile «parla», pour éventuellement lutter contre les voies d'eau.

7.2 Équipements spécifiques à la sécurité

Ils concernent les équipements de la pirogue, les équipements spécifiques à la sécurité de l'équipage.



Figure 5: Gilets de sauvetage.

Le port du gilet est obligatoire

- Ne jamais aller en mer sans son gilet de sauvetage, même en temps calme, l'état de la mer peut varier au cours de la journée.

D'autres matériels de sécurité sont également nécessaires, ils sont énumérés sur la Figure 7.



Figure 6: Les autres matériels de sécurité

1. réflecteur radar
2. trousse de premiers soins
3. lampe clignotante

4. fusée de détresse
5. jumelles
6. radio VHF (il est possible d'utiliser le téléphone mobile)
7. GPS
8. feux à main
9. miroir
10. fumigène orange

Cette liste n'est pas exhaustive ni limitée, on peut également détenir à bord une ancre flottante, des pagaies, une voile, des bidons vides, etc.

Pour les embarcations qui le permettent, la présence à bord de bouées couronnes est souhaitable.

La bouée couronne (Figure 7) est très efficace en cas d'homme à la mer, son utilisation est facile à partir de l'embarcation.



Figure 7: La bouée couronne.

Elle peut être à usage individuel ou multiples, elle est particulièrement utile en cas d'homme à la mer de jour comme de nuit. À défaut un cordage de 100 mètres muni d'un grand flotteur peut être utilisé.



Figure 8: Cordage et grand flotteur.

7.3 Sécurité du moteur

Le maintien du moteur en bon état de fonctionnement est un élément important de la prévention des pannes et donc de la sécurité en mer. Le moteur doit être solidement attaché à bord et de manière convenable pour éviter son détachement.

Actuellement la commercialisation des moteurs dans les pays de la CSRP est confiée au secteur privé.

Il n'y a pas de formation spécifique de réparateurs, les ateliers de réparation sont équipés avec des moyens de fortune.

Pour certaines pannes, les pêcheurs sont autant outillés que les mécaniciens. Il faut noter que la puissance d'un moteur doit être conforme à la taille et à la capacité de chaque embarcation.

Le capitaine de chaque embarcation ou le mécanicien de bord doit être capable de faire les actions suivantes:

7.3.1 Mélange carburant/huile

- Préparer le mélange avant sa mise dans la caisse.
- Mettre l'huile puis l'essence dans la caisse et mélanger en secouant le tout.
- Pourcentage:

	Huile : essence
Phase de rodage	1:25
Normal	1:100 à 1:50

- ✓ Eviter d'utiliser une huile différente que celle indiquée par le constructeur
- ✓ L'insuffisance d'huile peut entraîner les grippages du piston
- ✓ L'excès d'huile peut provoquer une mauvaise combustion (dépôt de calamine)

Figure 9: Rapport huile essence pour machine hors bord.

7.3.2 Vérification du système à combustible

Les fuites au carburateur, à la pompe, à la caisse, aux tuyaux et au filtre, etc. doivent être vérifiées.

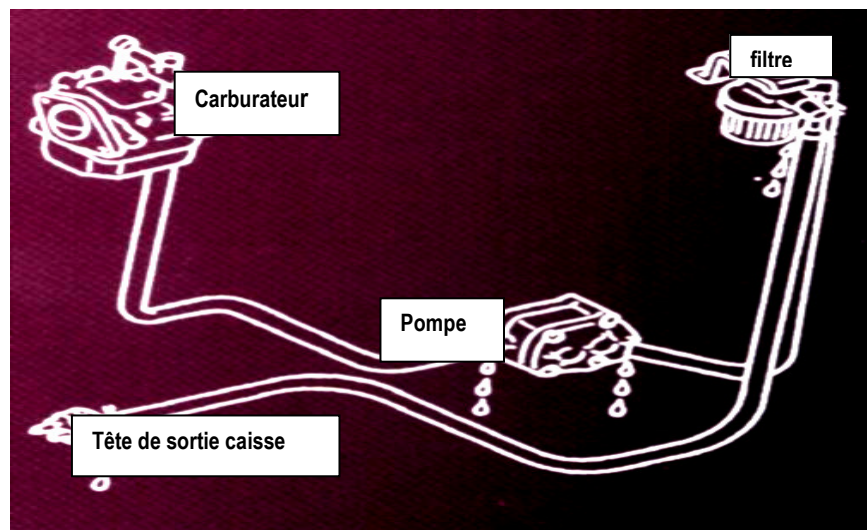


Figure 10: Circuit du système de combustion d'un moteur hors bord.

7.3.3 Vidanger et remplacer l'huile de l'embase

Il est parfois nécessaire de remplacer l'huile d'embase, les étapes sont les suivantes:

- Relever légèrement le moteur;
- Placer un bac à vidange sous le vis de vidange 1;
- Déposer le boulon de vidange, puis le bouchon de niveau d'huile 2 et vider l'huile de transmission;
- Placer le moteur tout droit;
- Ajouter de l'huile de transmission par l'orifice de vidange jusqu'à ce qu'elle sorte par l'orifice de vérification du niveau;
- Respecter les caractéristiques de l'huile (exemple: SAE 90);
- Installer le bouchon de niveau d'huile puis le bouchon de vidange.

Il faut respecter la périodicité préconisée par le constructeur.

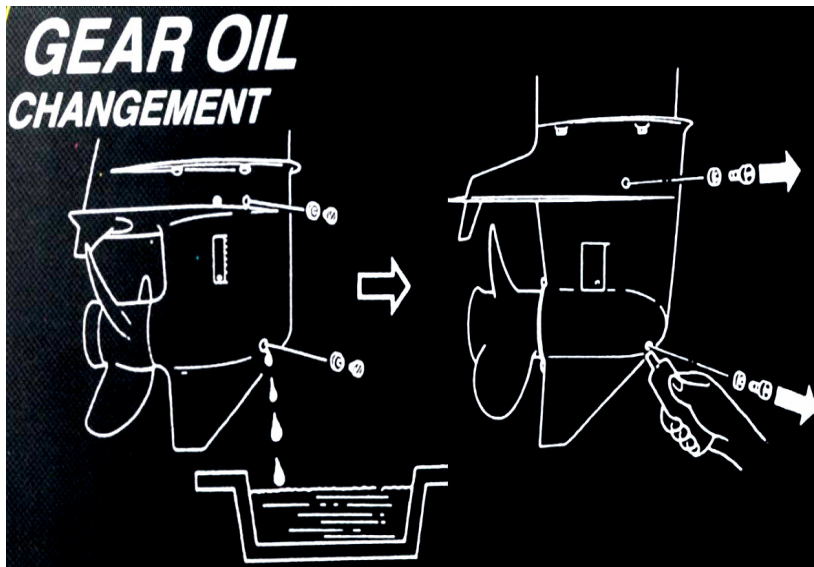


Figure 11: Vidange et remplissage de l'huile.

7.3.4 Nettoyer le filtre

Le filtre peut être obstrué en cas d'utilisation d'essence de mauvaise qualité, pour cela démonter le filtre et le nettoyer dans de l'essence propre.

Remplacer ou nettoyer le filtre à essence:

- Chaque 20 heures ou chaque mois.
- Démonter et nettoyer complètement avec de l'essence.
- Nettoyer souvent quand la qualité de l'essence est mauvaise.
- Remonter.
- S'assurer qu'il n'y a pas de fuite.

Dans le cas d'un moteur diesel:

- Vérifier le filtre à huile chaque semaine.

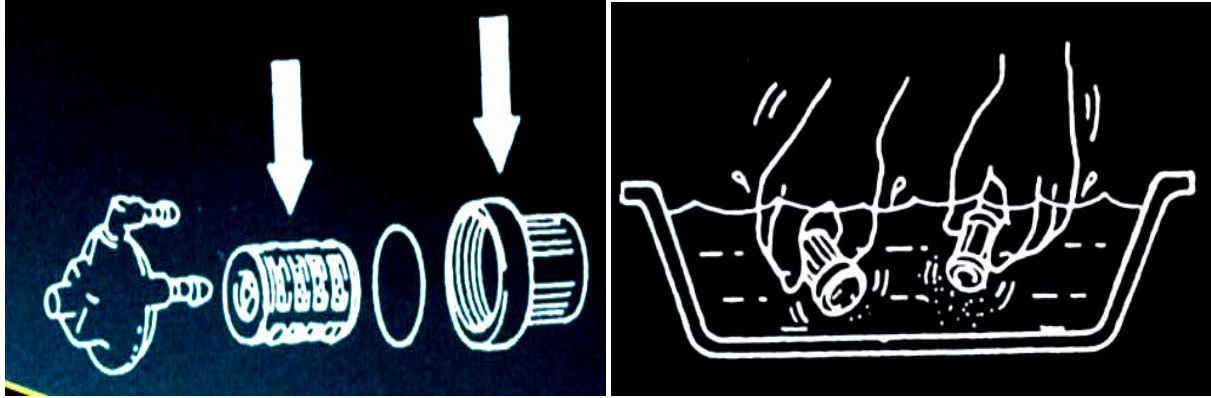


Figure 12: Démontage et nettoyage du filtre.

7.3.5 Remplacer une anode

Les anodes de zinc protègent contre la corrosion et l'effet d'électrolyse. Tous les trois mois enlever et gratter la surface pour une protection plus efficace.

À remplacer si usure excessive; ne pas lubrifier, graisser ou peindre l'anode sous peine d'empêcher son bon fonctionnement.

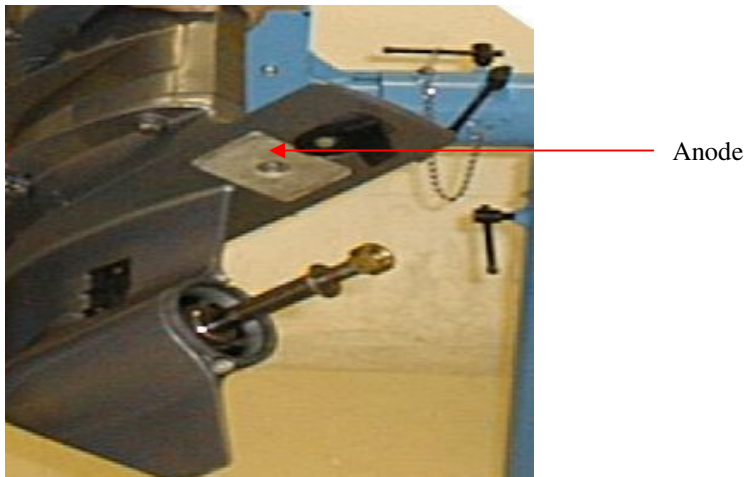


Figure 13: Emplacement des anodes.

7.3.6 Démarrer, conduire, stopper

Les précautions suivantes sont nécessaires pour renforcer la sécurité de l'utilisation du moteur:

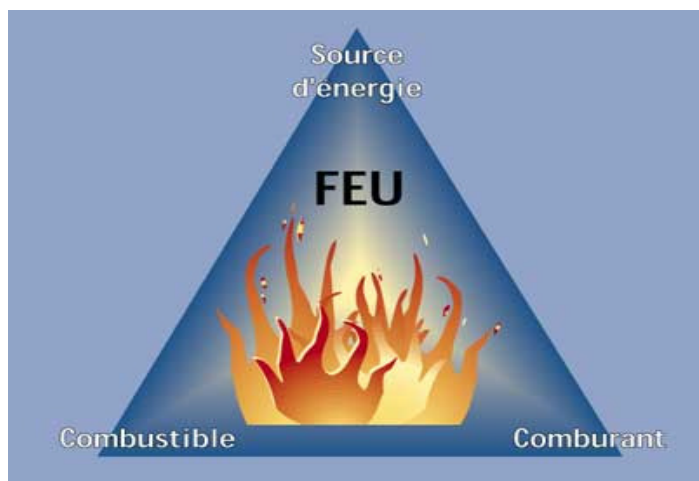
- Avoir le manuel du constructeur;
- Faire attention à l'essence, elle est très inflammable, donc faire attention aux fuites (risque d'incendie);
- Avoir l'outillage standard: pochette à outils; corde de démarrage de secours; bougies d'urgence; lampe clignotante; batteries de réserve; goupille; etc.
- Assurer un entretien pour certains éléments clés du moteur.

7.4 Lutte contre les incendies

On constate souvent à bord des embarcations de pêche artisanale des incendies qui sont liés à l'utilisation de l'essence pour la propulsion ou à la préparation de repas à bord, etc.

7.4.1 Le triangle du feu

Pour avoir un incendie il faut l'association des trois éléments suivants: le combustible, le comburant (oxygène de l'air) et la source d'énergie.



Pour éviter le déclenchement d'un incendie:

- ✓ Ne jamais associer les trois paramètres du triangle du feu (combustible, oxygène, chaleur)

Figure 14: Le triangle du feu.

Pour lutter contre le feu il faut éliminer une des composantes du triangle du feu.

7.4.2 Différents types de feu

Les quatre types de feu qu'on peut rencontrer sont classés dans le tableau suivant:

Classe	Nom	Description
A	Feux de solides ou dits secs	Ce sont les feux de matériaux solides (charbon, bois, coton, tissus, papiers) avec combustion vive ou lente.
B	Feux de liquides ou dits gras	Ce sont les feux de liquides ou de solides liquéfiables (essence, pétrole, fioul, graisses, etc.).
C	Feux de gaz	Cette classe concerne les feux de gaz ou de vapeurs, notamment feux d'hydrogène pur ou en mélange (gaz de ville), de propane, de butane, etc.
D	Feux de métaux	Ce sont les feux de métaux (aluminium, magnésium, potassium) pour lesquels il faut des moyens d'extinction particuliers.

Il existe cinq agents d'extinction pour les différents types de feux:

- L'eau: qui sera utilisée sur les feux de classe A.
- L'eau + additif: qui sera utilisée sur les feux de classe A, B.
- Les poudres: qui seront utilisées sur les feux de classe A, B, C.
- Le CO₂: qui sera utilisé uniquement sur les feux de classe B.
- Les poudres spéciales: qui seront utilisées sur les feux de classe D.

7.4.3 Différents types d'extincteurs

À chaque feu son extincteur. Cependant les extincteurs de classe A et B conviennent aux pêcheurs. Il est recommandé de demander conseils à un spécialiste lors de l'acquisition d'un extincteur.

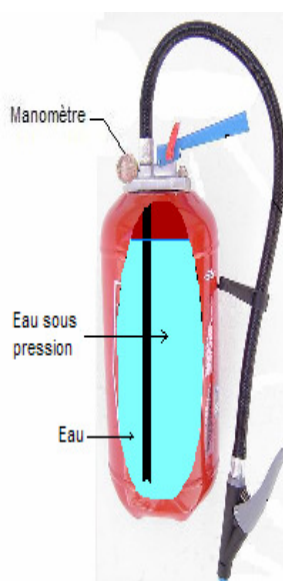


Figure 15: Extincteur à eau.

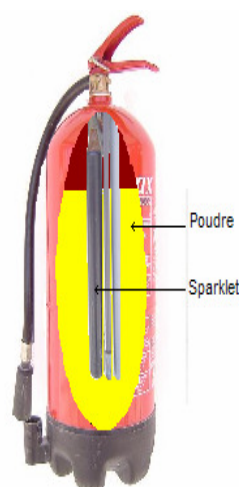


Figure 16: Extincteur à poudre.

NB: Pour utiliser efficacement un extincteur, il faut en tirer la gâchette, respecter une distance de deux mètres et attaquer le feu par la base puis remonter progressivement vers le haut.

Le tableau suivant résume les sept principales situations de détresse et leurs causes.

Problème initial	Solution	Situation aggravante	Situation de détresse
Avarie de moteur	Réparer le moteur	Pas d'outils, pas de pièces de rechange	Dérive
Rupture de combustible	Réserve de combustible	Pas de moteur de réserve	Dérive
Perte d'orientation	Compas ou kit de navigation	Pas de compas, pas de kit de navigation	Dérive
Voie d'eau	Pompe à eau ou écope	Pas de pompe, pas d'écope	Risque de sombrer
Changement brusque de la météo	Embarcation adéquate ou bons marins	Mauvaise embarcation Mauvais marins	Perte de vies possible
Accident ou blessure	Premiers soins	Pas de trousse de premiers soins	Perte de vies possible
Feu à bord	Extincteur	Pas d'extincteur	Risque d'incendie

Il faut tenir compte du fait que les erreurs humaines sont les principales causes de détresse en mer.

8 LES OPÉRATIONS DE PÊCHE ARTISANALE

Ce chapitre présente quelques notions de base que chacun doit posséder dès lors qu'il peut se trouver en situation d'avoir à manœuvrer une embarcation, il ne traite nullement le sujet de manière exhaustive.

8.1 Utilisation des cartes marines (travaux pratiques)

Le travail de carte doit être précis; on imagine facilement les conséquences d'un manque de précision.

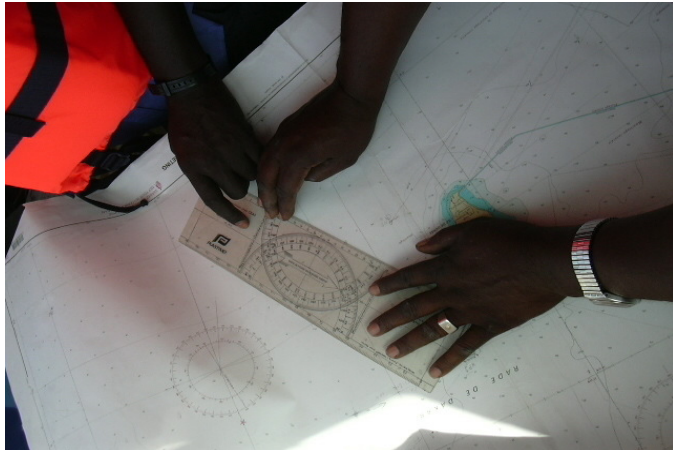


Figure 17: Utilisation de la règle Crass sur carte.

8.2 La navigation par l'estime

La navigation par l'estime est l'ensemble des procédés qui permettent de déterminer la position du navire en tenant uniquement compte de la vitesse à la surface de l'eau, du cap, du temps de parcours et du point de départ. C'est la position où devrait se trouver le navire après avoir navigué pendant un certain temps.

Chaque capitaine doit être capable de déterminer la distance et la vitesse durant les sessions de formation.

8.3 Orientation par les astres

Il est possible de s'orienter grâce aux astres par l'utilisation de plusieurs méthodes.

8.4 Le cap vrai et la route vraie

La route étant tracée sur la carte entre les deux points, le navigateur n'aura qu'à faire pointer l'avant de l'embarcation dans la direction souhaitée. La route sera l'angle en degré qui la sépare de la direction du nord vrai.

Le cap vrai est calculé en degrés de 0 à 360° dans le sens des aiguilles d'une montre. S'il n'y a ni vent ni courant, le cap vrai et la route vraie se confondent. L'embarcation avance dans la direction où elle est pointée.

8.5 Le compas magnétique (exercice: description, utilisation)

Le compas magnétique doit être considéré comme l'instrument primordial en navigation côtière à bord d'une embarcation. Tout se fait ou se mesure à l'aide du compas magnétique. Aucune route ne peut être suivie sans lui.

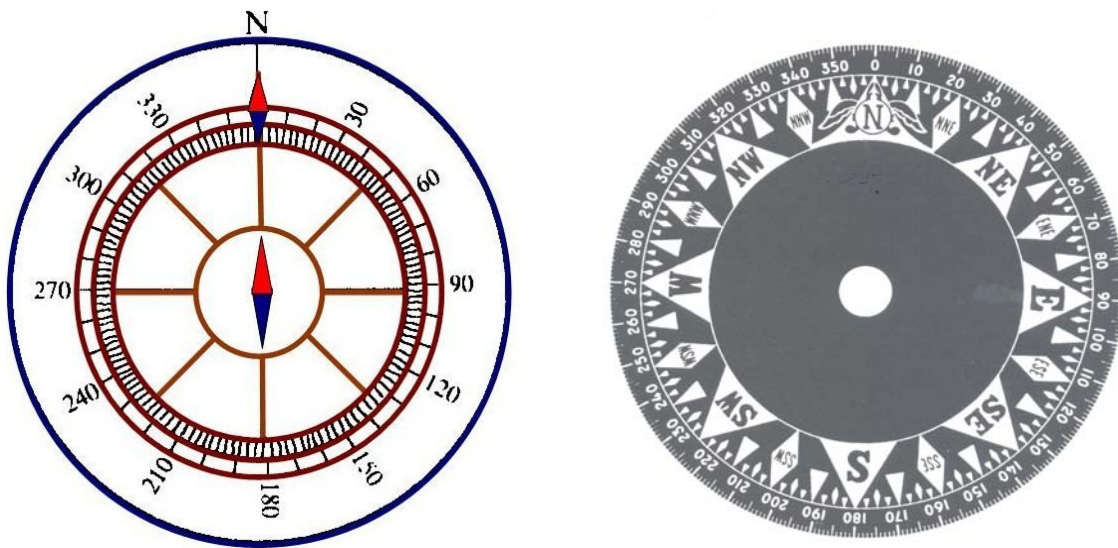


Figure 18: Le compas magnétique.

8.6 Le GPS

Le GPS est un système de positionnement utilisant 24 satellites tournant autour de la terre. Ce système permet de déterminer avec une grande précision la position de l'observateur dans tous les points du globe terrestre.

Conseil: À traiter par des exercices pratiques qui dépendront des types de GPS disponibles dans la localité concernée.

La structure du GPS

Le GPS est subdivisé en trois segments, à savoir:

- Le segment spatial
 - il comprend 24 satellites sur 6 orbites; 4 satellites gravitant sur chacune d'elle.
- Le segment de contrôle
 - il contrôle et surveille les satellites à partir des stations terrestres: Colorado Springs; Îles de l'Ascension à Diego Garcia; Îles Marshall; Îles Hawaï.
- Le segment utilisateur (marins, pilotes, chauffeurs, etc.).

Utilisation du GPS

Initialisation et conditions d'utilisation:

L'initialisation est nécessaire dans les cas suivants:

- Première utilisation (GPS neuf).
- Récepteur déplacé, hors tension sur plus de 900 km par rapport à la dernière position.
- Mémoire du récepteur effacée avec perte de toutes les données de la mémoire enregistrées.

Affichage des pages

Une fois le GPS mis sous tension, la **page de bienvenue** apparaît pendant que le processus du test continue.

Elle est remplacée aussitôt par la **page statut**. Elle nous montre l'état d'accessibilité des satellites.

Le message Ezinit apparaît automatiquement si le GPS a besoin d'être initialisé. Il peut réapparaître en mode d'utilisation si **l'antenne est cachée**.

Progression de l'acquisition des satellites

Elle se fait en trois étapes:

- Pas d'indicateur de puissance du signal: le GPS cherche le satellite.
- Indicateur de puissance du signal évidé: le GPS a trouvé les satellites et est entrain de recueillir les données.
- Indicateur de puissance du signal plein: le GPS a recueilli les données nécessaires pour l'utilisation des satellites.

La page position: elle nous montre: notre position (le lieu où on se trouve), notre direction et notre vitesse au moment des déplacements.

Comment marquer une position: (*se référer au manuel d'utilisation du type de GPS*)

Assurez vous que vous êtes en navigation 2D ou 3 D (message d'erreur «pas de position»).

La page carte: elle affiche les points comme sur la carte et permet de voir les routes et les points.

La page compas: elle fournit un guidage quand on sélectionne un point de destination.

La fonction «Aller vers: GO TO»

Cette fonction permet d'aller à un point enregistré, avec les indications sur les informations de routes (vitesse, cap, heure d'arrivée, temps restant, distance, etc.).

Elle est très utile en cas de recherche et sauvetage en mer.

Si vous approchez de votre point de destination, sur la base de votre vitesse, un message sonore et/ou visuel vous indiquera que «vous arrivez à destination».

Des informations supplémentaires liées à l'éphéméride (lever, coucher du soleil) peuvent également être visualisées sur votre GPS, ...

N'hésitez pas à consulter le manuel du constructeur de votre GPS et à vous assurer l'appui d'un utilisateur avéré.

8.7 Règles de barre et de route

Le règlement international pour prévenir les abordages en mer s'applique à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires.

8.7.1 Généralités

Définition du navire: le terme navire désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature qu'il soit y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions utilisés ou susceptibles d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau (Règle 3).

Par conséquent, l'embarcation de pêche artisanale est considérée comme un navire.

En navigation, les routes n'étant pas tracées comme au sol, le danger peut venir de toutes parts. C'est pourquoi il faut observer une veille constante et attentive, c'est-à-dire exercer une surveillance visuelle permanente de tout l'horizon ainsi qu'une surveillance auditive constante (Règle 5).

Il faut adopter en permanence une vitesse de sécurité telle qu'on puisse arrêter l'embarcation sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes (Règle 6).

Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a un doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe (Règle 7).

Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes (Règle 8).

8.7.2 Chenaux étroits et voies d'accès

Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

8.7.3 Visibilité réduite

Si vous ne pouvez pas voir les autres navires à cause de la brume ou du mauvais temps, réduisez la vitesse, faites entendre le signal sonore approprié, naviguez avec une extrême prudence et soyez prêts à vous arrêter (pas de priorité dans une zone de visibilité réduite) (R-19).

8.7.4 Hiérarchie des privilèges

En navigation les privilèges (la priorité en langage marin) résultent des règles de circulation ou de la nature du navire qui peut réduire ses capacités de manœuvre.

La liste ci-dessous présente la hiérarchie des navires, du plus privilégié (prioritaire) au moins privilégié:

- Navire pas maître de sa manœuvre.
- Navire à capacité de manœuvre restreinte.
- Navire handicapé par son tirant d'eau.
- Navire en train de pêcher.
- Voilier marchand à la voile.
- Navire à propulsion mécanique faisant route.

Dans la pratique, avec une petite embarcation à moteur de type pirogue artisanale, couramment utilisée par les pêcheurs, on se retrouve dans la catégorie des navires les moins privilégiés, ce qui est logique puisqu'on fait partie des plus manœuvrant.

8.7.5 Cas de figure les plus courants

- Navire qui en rattrape un autre (R-13)

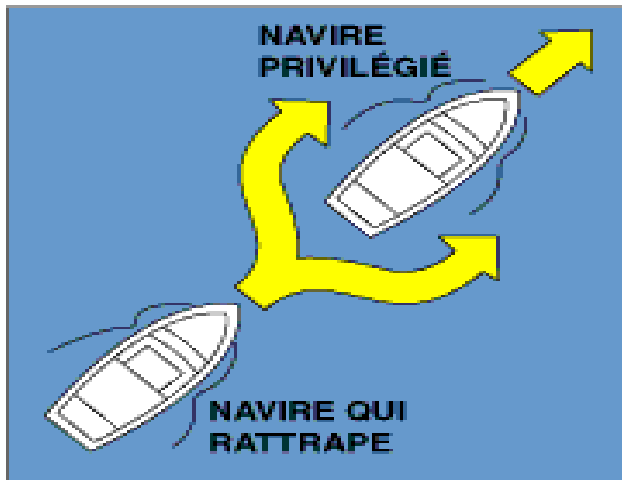


Figure 19: Le navire rattrapé doit conserver son cap et sa vitesse.

Tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier en le dépassant largement et indifféremment par la droite ou la gauche.

- Rencontre nez à nez (R-14)

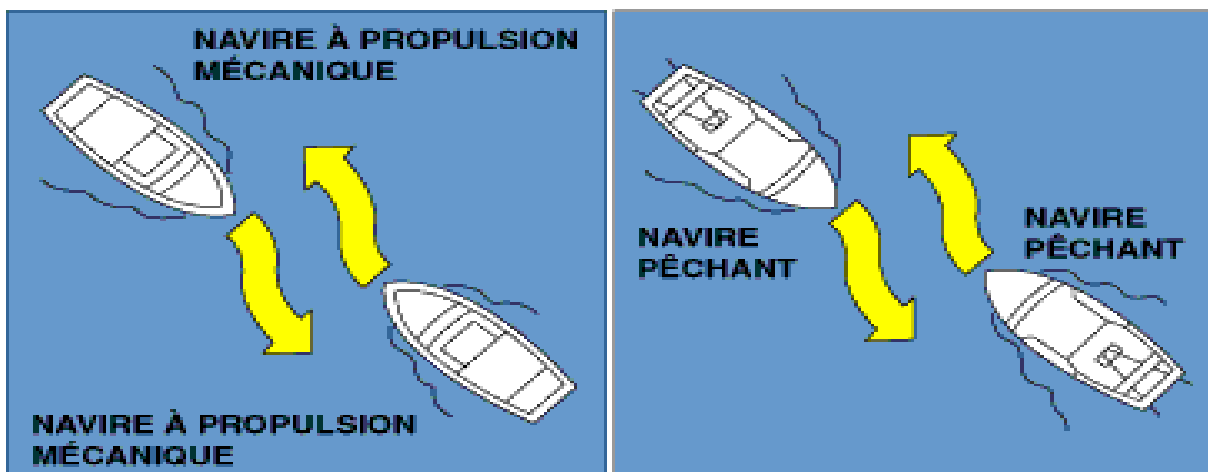


Figure 20: Navires faisant des routes directement opposées (R-14).

Lorsque deux navires à propulsion mécanique se rencontrent nez à nez, chacun doit virer à droite.

Lorsqu'un navire à propulsion mécanique se trouve nez à nez avec un navire en train de pêcher, il doit lui céder le passage. Le bateau de pêche doit maintenir son cap et sa vitesse (R-18).

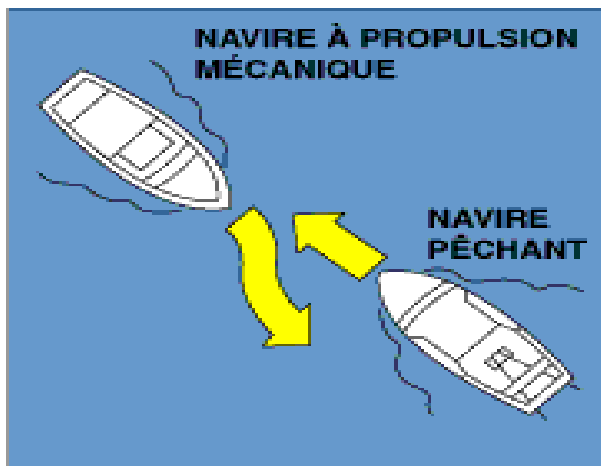


Figure 21: Navire pêcheur et navire à propulsion mécanique.

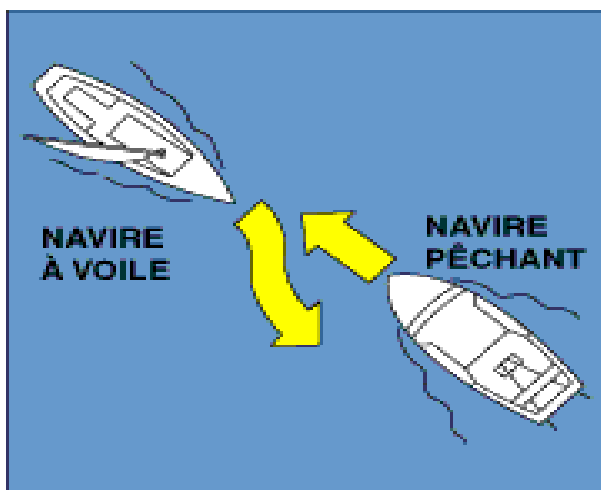


Figure 22: Navire pêcheur et navire à voile.

Lorsqu'un navire à voile se trouve nez à nez avec un navire en train de pêcher, il doit lui céder le passage. Le bateau de pêche doit garder son cap et sa vitesse (R-18).

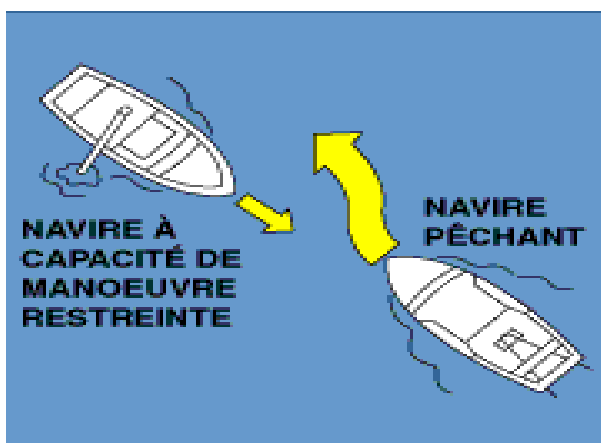


Figure 23: Navire pêcheur et navire à capacité de manœuvre restreinte.

Lorsqu'un navire en train de pêcher se trouve nez à nez avec un navire à capacité de manœuvre restreinte, il doit lui céder le passage.



Figure 24: Navire pêchant et navire qui n'est pas maître de sa manœuvre.

Si un navire en train de pêcher se trouve nez à nez avec un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre, il doit lui céder le passage.

- Navires qui font des routes qui se croisent (R-15)

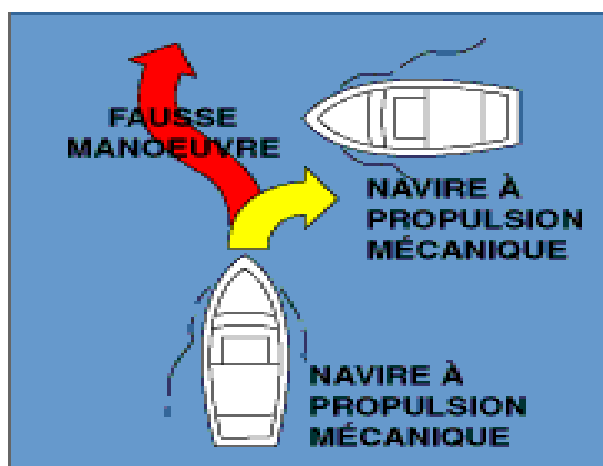


Figure 25: Navires qui font des routes qui se croisent.

Un navire à propulsion mécanique qui s'approche d'un autre navire à propulsion mécanique et qui le voit sur sa droite doit lui céder le passage et éviter de le croiser par l'avant.

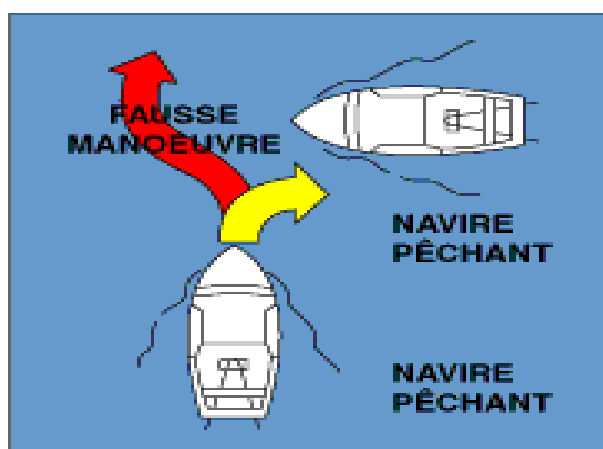


Figure 26: Navires pêchant ayant des routes croisées.

Un navire entrain de pêcher qui s'approche d'un autre navire entrain de pêcher et qui le voit à sur sa droite doit lui céder le passage.

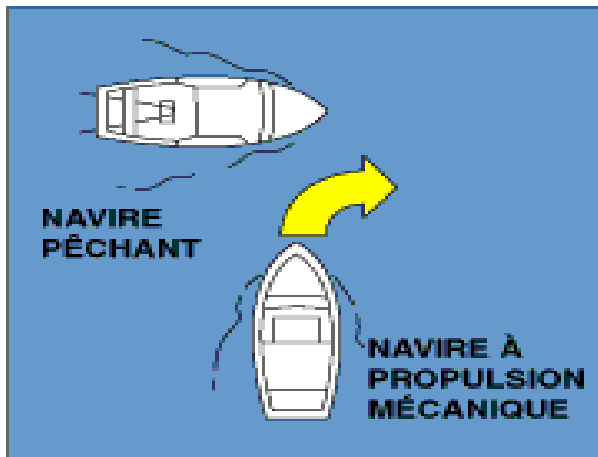


Figure 27: Navire pêcheur et navire à propulsion mécanique.

Un navire à propulsion mécanique qui s'approche d'un navire en train de pêcher et le voit sur sa gauche ou sur sa droite doit lui céder le passage (R-18).

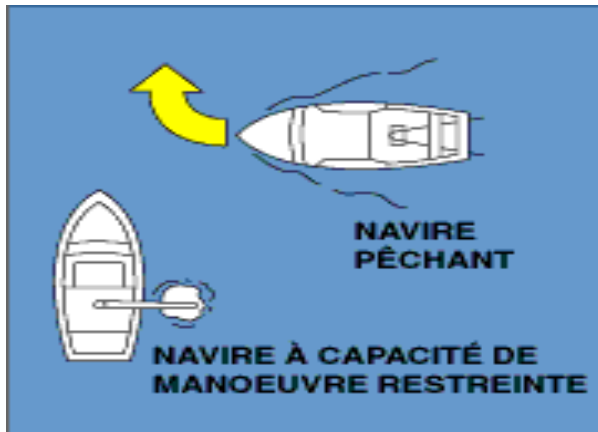


Figure 28: Navire pêcheur et navire à capacité de manœuvre restreinte.

Un navire en train de pêcher qui s'approche d'un navire à capacité de manœuvre restreinte sur sa gauche ou sur sa droite doit lui céder le passage (R-18).



Figure 29: Navire pêcheur et navire qui n'est pas maître de sa manœuvre.

Un navire en train de pêcher qui s'approche d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre et le voit sur sa gauche ou sur sa droite doit lui céder le passage (R-18).

8.8 Feux de signalisation des navires

Les feux et signaux de navigation indiquent à d'autres navires non seulement où vous vous trouvez, mais aussi ce que vous êtes en train de faire. L'utilisation correcte de ces feux et signaux est un élément important de la sécurité de la navigation.

NB: Un navire qui «fait route» est un navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

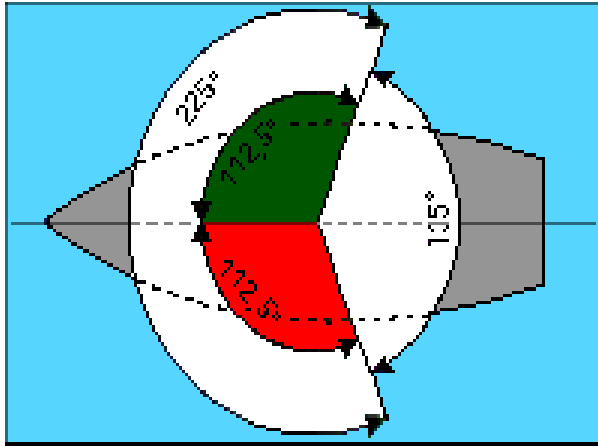


Figure 30: Différents feux d'un navire en route.

Les différents feux d'une embarcation de pêche à propulsion mécanique qui n'est pas en train de pêcher et qui fait route.

(Les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 12 mètres peuvent montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté au lieu de ceux qui sont indiqués ci-contre).

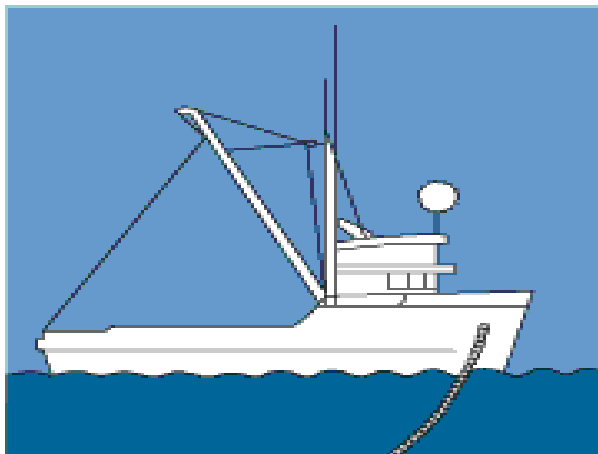


Figure 31: Embarcation à l'ancre.

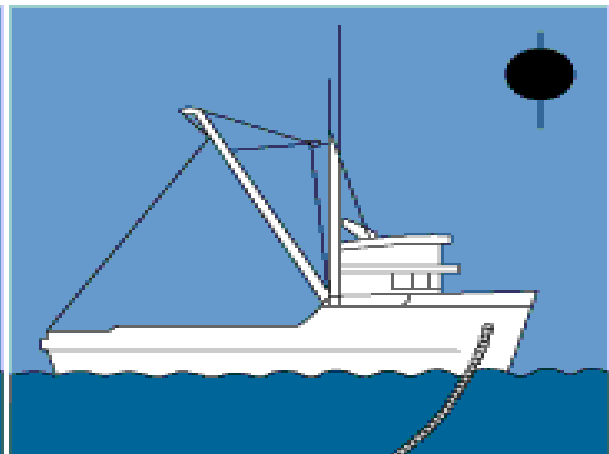


Figure 32: Signal de jour.

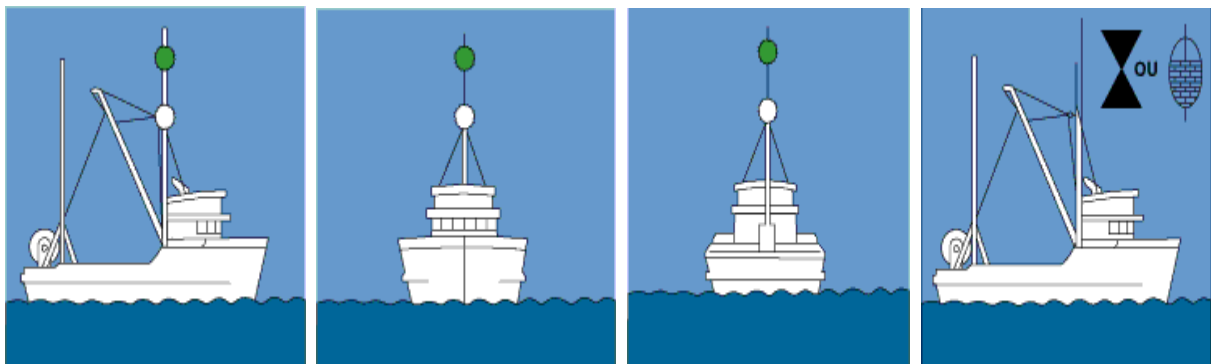


Figure 33: Embarcation en train de chaluter et faisant route mais qui n'a pas de l'erre.

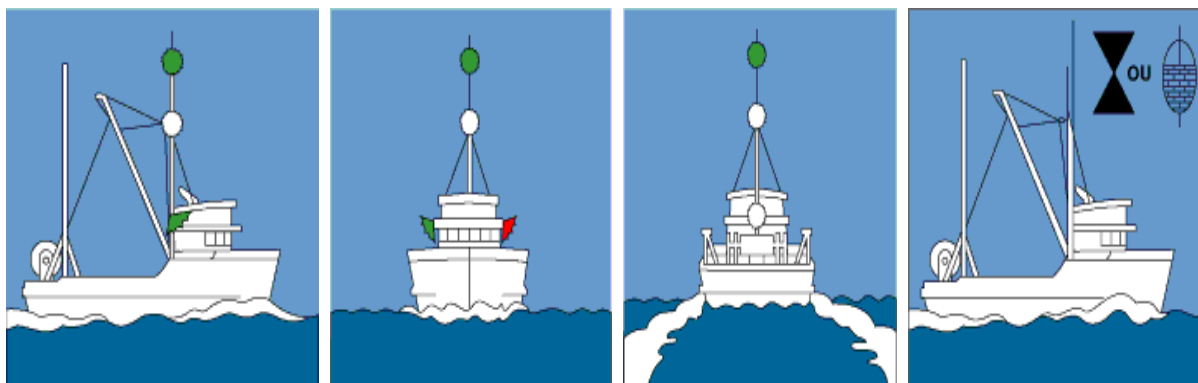


Figure 34: Embarcation en train de chaluter, faisant route et ayant de l'erre.

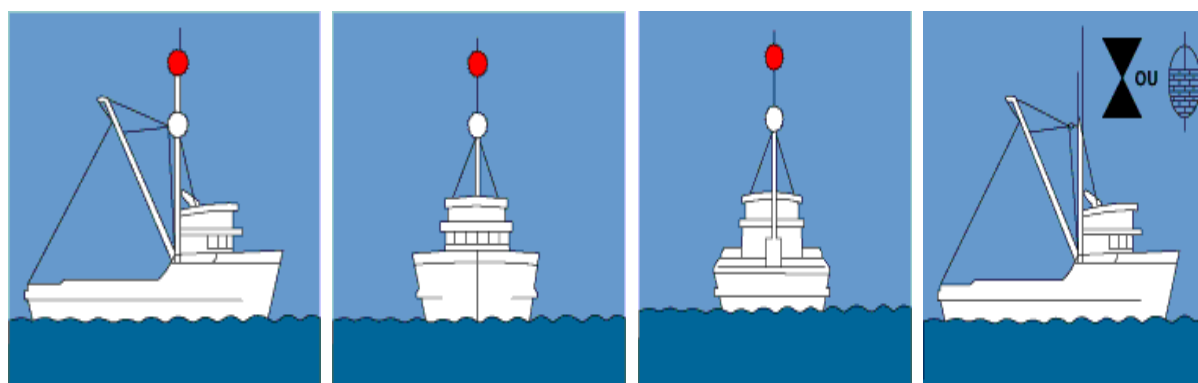


Figure 35: Embarcation en train de pêcher, autrement qu'au chalut, faisant route mais n'ayant pas de l'erre, avec son engin de pêche déployé sur une distance horizontale de 150 mètres au plus.

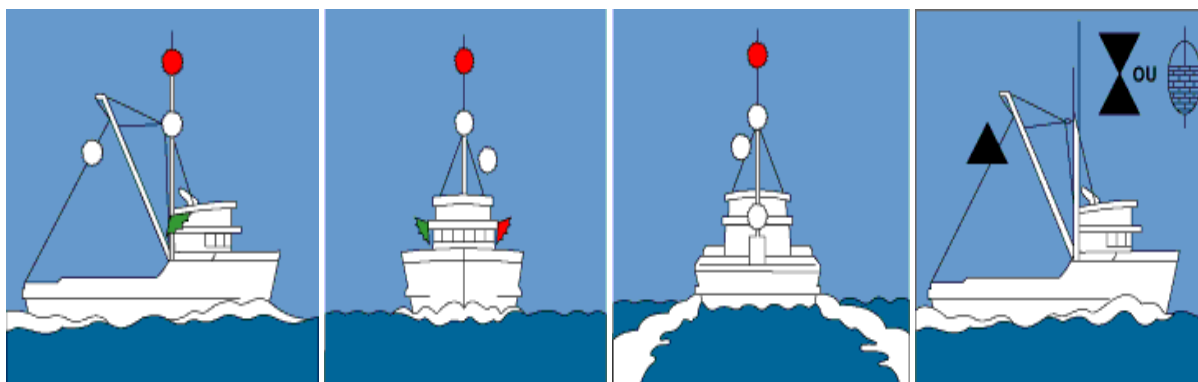


Figure 36: Engin de pêche déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres.

8.9 Balisage

Le balisage a pour but de signaler au navigateur les limites du chenal et les dangers qui pourraient lui être invisibles parce que la mer les recouvre.

Le système de balisage de l'Association internationale de signalisation maritime (A.I.S.M) découpe le monde en deux régions, A et B. L'Afrique est dans la région **A**, l'Amérique dans la région **B**. La différence réside uniquement dans l'emploi des marques latérales dont les couleurs sont inversées.

8.9.1 Types de marques

Le système de balisage comprend cinq types de marques dont toute combinaison peut être employée.

1. **Les marques latérales** indiquent les côtés bâbord et tribord de la route à suivre. Il en est ainsi dans un chenal où le navire doit passer entre des bouées ou des balises bâbord et tribord, de formes et de couleurs différentes, dans un estuaire, un fleuve, etc.

Les marques sont à laisser d'un bord ou de l'autre. Le balisage latéral se définit en fonction du **sens conventionnel**: c'est le sens que suit le navire venant de la haute mer lorsqu'il s'approche d'un port, d'une rivière, d'un estuaire ou d'une autre voie d'eau.

En entrant dans le port les marques tribord seront celles qui se trouvent à main droite et les marques bâbord celles qui se trouvent à main gauche, lorsqu'on regarde l'avant de son navire. Les marques bâbord sont de couleur rouge et de forme cylindrique. Les marques tribord sont de couleur verte et de forme conique.

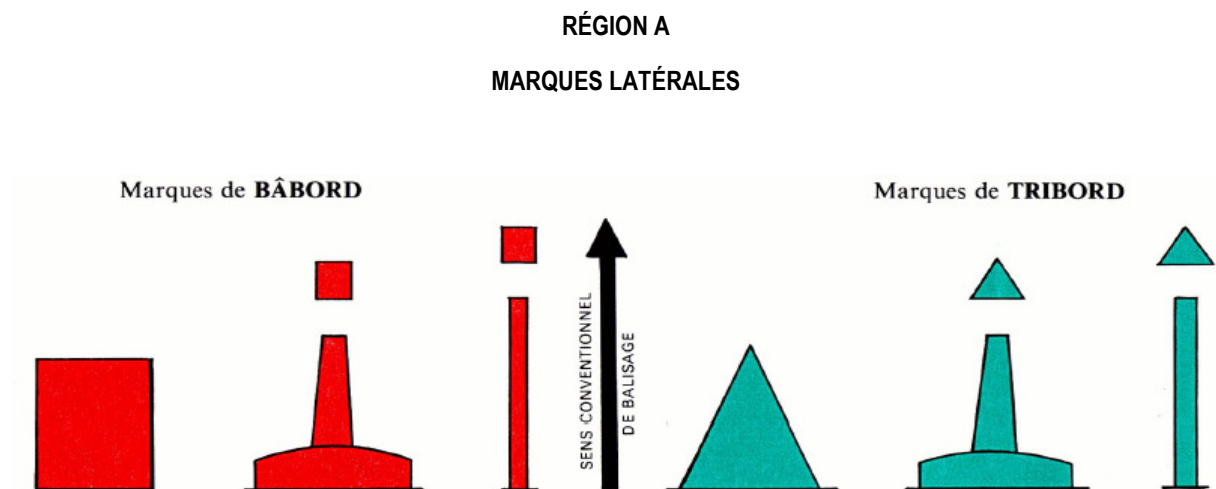


Figure 37: Marques latérales région A bâbord et tribord.

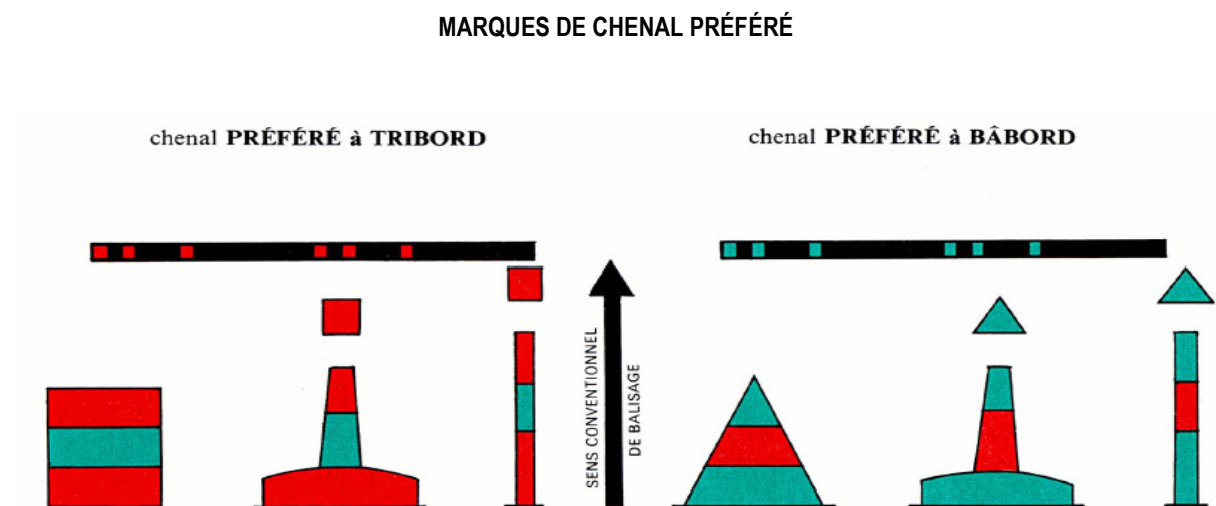


Figure 38: Marques de chenal préféré tribord et bâbord.

2. **Les marques cardinales** indiquent la zone où le navire peut trouver des eaux saines pour éviter ce danger. Leur emploi est associé à celui du compas du navire. Les marques cardinales indiquent une des 4 principales orientations cardinales tracées à partir du danger par des couleurs et des voyants diversement disposés.

a) **Marque cardinale nord**

La bouée cardinale **nord** est noire à la partie supérieure et jaune à la partie inférieure. Les eaux sans danger se trouvent au nord de cette bouée.

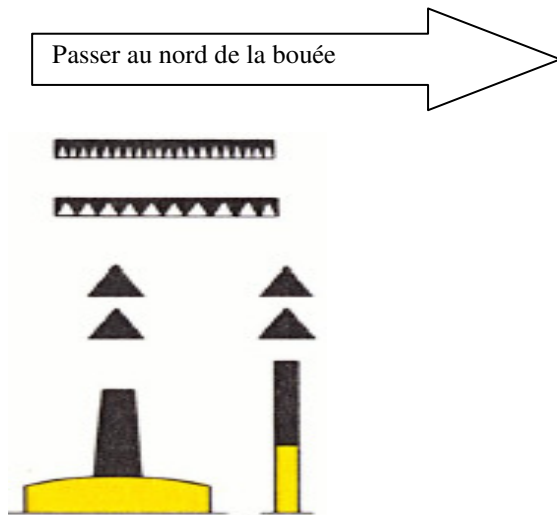


Figure 39: Marque cardinale **nord** et voyants équivalents.

b) **Marque cardinale sud**

La bouée cardinale **sud** est jaune à la partie supérieure et noire à la partie inférieure. Les eaux sans danger se trouvent au sud de cette bouée.

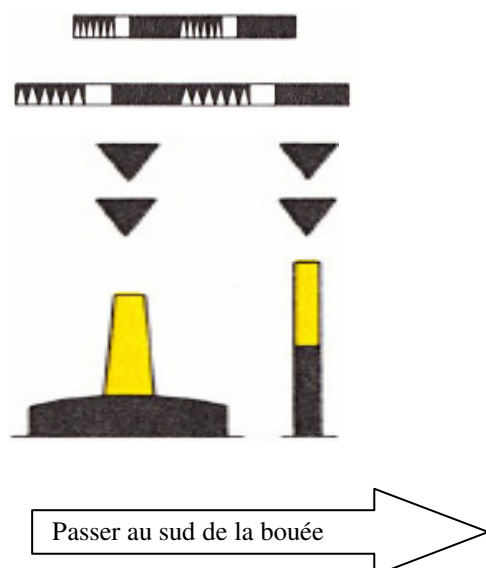


Figure 40: Marque cardinale **sud** et voyants équivalents.

c) **Marque cardinale est**

La bouée cardinale **est** est noire et porte une bande jaune. Les eaux sans danger se trouvent à l'est de cette bouée.

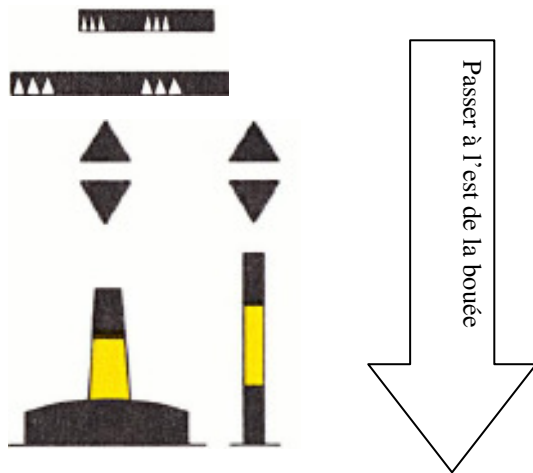


Figure 41: Marque cardinale est et voyants équivalents.

d) **Marque cardinale ouest**

La bouée cardinale **ouest** est jaune et porte une bande noire. Les eaux sans danger se trouvent à l'ouest de cette bouée.

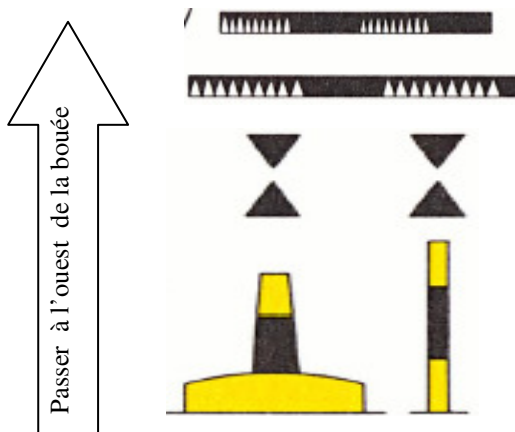


Figure 42: Marque cardinale ouest et voyants équivalents.

3. **Marque de danger isolé** signalant des dangers isolés d'étendue limitée autour desquels les eaux sont saines. On les trouve également dans des zones assez proches de la côte. On les contourne d'un côté quelconque en s'en éloignant largement.

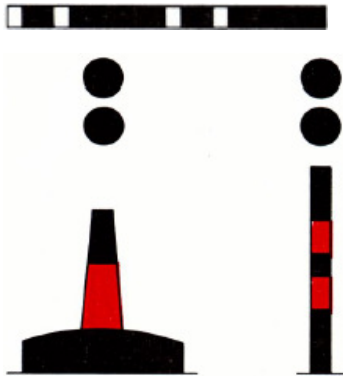


Figure 43: Marque de danger isolé et voyants équivalents.

4. **Marque d'eaux saines**, indiquant que les eaux sont saines tout autour d'elles (on ne trouve autour d'elles aucun obstacle pouvant présenter un danger pour la navigation).

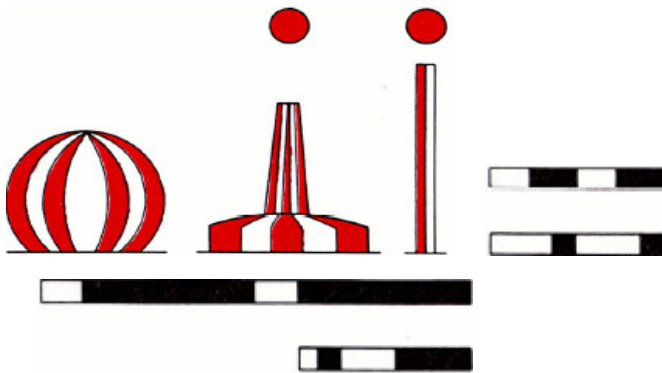


Figure 44: Marques d'eaux saines et voyants équivalents.

5. **Marque spéciale** indiquant une zone ou une configuration mentionnée dans les documents nautiques. Ce ne sont pas des marques qui aident à la navigation mais qui signalent l'existence de zones interdites ou réservées et divers obstacles dont le navigateur doit être informé. On les trouve généralement à proximité immédiate de la côte.

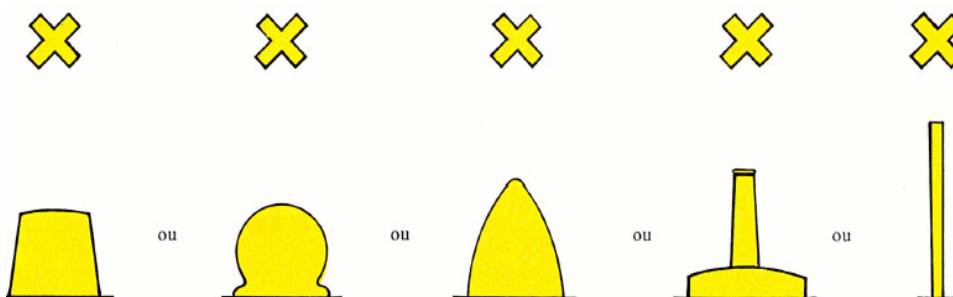


Figure 45: Les différentes marques spéciales.

Exemple de balisage d'une zone côtière (région A)

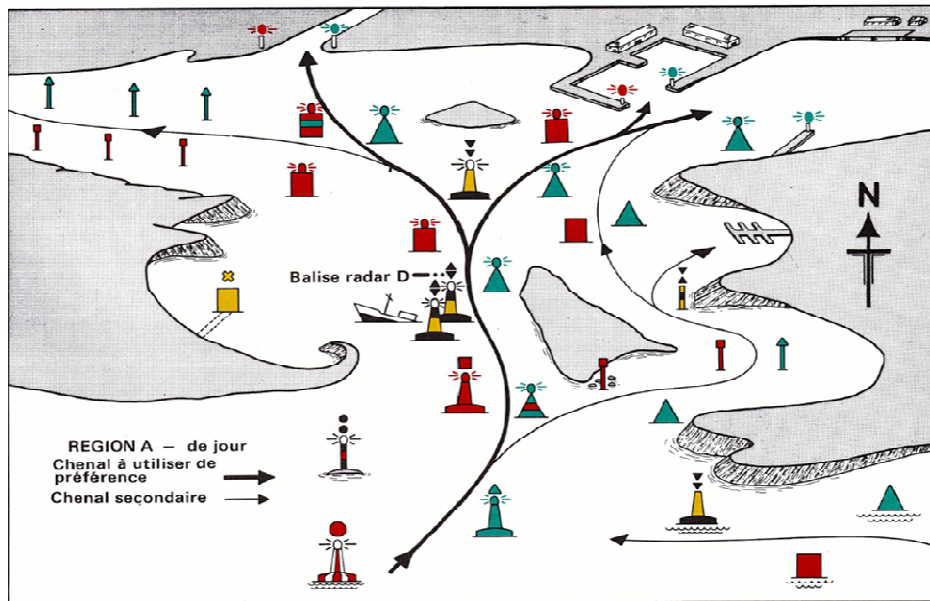


Figure 46: Balisage d'une zone côtière.

8.10 Les marées

La marée est le mouvement vertical de l'eau. Ce mouvement est provoqué par l'attraction de la lune et du soleil. La lune, de par sa proximité, est la principale responsable des marées.

La lune tourne autour de la terre et à son passage, génère un mouvement d'eau à cet endroit. Pendant ce temps, à cause de la rotation de la terre et de la force centrifuge qui en résulte, le même phénomène se produit aussi à l'opposé de la planète (Figure 48).



Figure 47: Position terre lune et marée.

Notre sous région est soumise à un régime de marées semi diurnes, ce qui signifie que nous connaissons 2 marées hautes et 2 marées basses par tranche de 24 heures – 24 heures et 50 minutes pour être précis, si bien que l'étale se trouve décalée d'environ une heure chaque jour.

Comme la terre tourne sur elle-même en 24h Dakar se trouve successivement: du côté lune: c'est une pleine mer, puis environ 6 heures plus tard du côté moindre attraction: c'est une basse mer.

Encore environ 6 heures plus tard côté opposé à la lune: c'est à nouveau une pleine mer.

Enfin environ 6 heures après côté moindre attraction: c'est à nouveau une basse mer.

La marée est une réalité que tout navigateur doit connaître s'il veut pouvoir s'en servir au mieux et ne pas se prendre en défaut.

Les vives eaux ont lieu au moment de la pleine lune et de la nouvelle lune alors que les mortes eaux ont lieu au moment du premier quartier et du dernier quartier.

8.10.1 Les courants de marées

Principalement dus à l'influence des marées, les courants côtiers varient périodiquement au cours de la journée en force et en direction. Les courants sont des mouvements de particules d'eau de mer. Ils sont caractérisés par leur vitesse horizontale et leur direction comptée de 0° à 360° et dans le sens où porte le courant.

8.10.2 Les vents

Le phénomène des vents côtiers est lié au déplacement des masses d'air sous la chaleur. L'air chaud se dilate et devient plus léger, il a donc tendance à s'élever.

Le jour comme la mer est plus lente à se réchauffer que la terre, l'air situé sur la terre s'élève ce qui fait un appel d'air de la mer vers la terre, on appelle cela la brise thermique.

Ce phénomène s'inverse la nuit lorsque la mer met du temps à perdre sa chaleur contrairement à la terre.

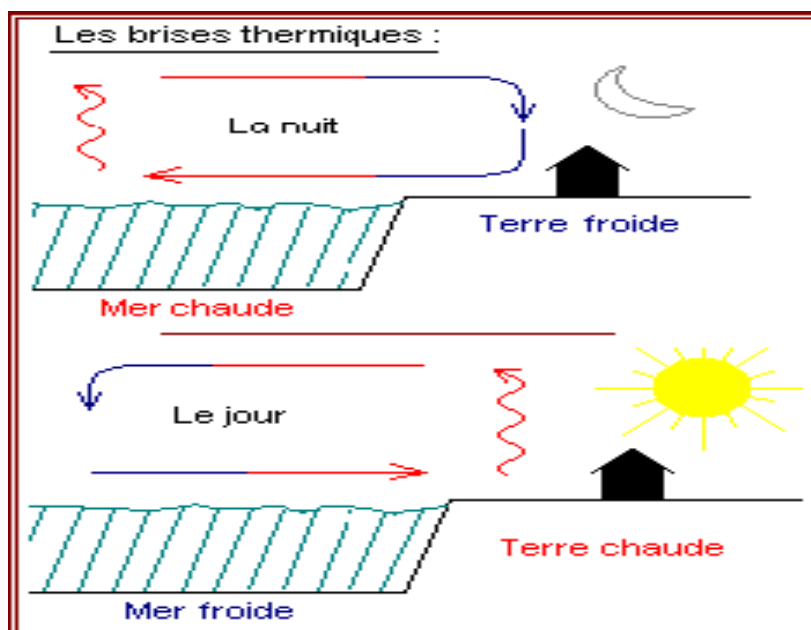


Figure 48: Déplacement des masses d'air et réchauffement.

9 LA MÉTÉOROLOGIE

La météo est un facteur très important dans la sécurité, les activités de pêche et la biologie des animaux marins.

9.1 La météo

On peut obtenir les bulletins météorologiques maritimes en:

- Consultant les services officiels de météorologie;
- Suivant les médias;
- Écoutant les stations radio côtières;
- Consultant le système portuaire de signalisation météo.

Les bulletins météorologiques maritimes comprennent quatre types d'avertissement de conditions dangereuses:

- Des avertissements aux petites embarcations, (vents de 20 à 33 nœuds – hauteur des vagues de 2 à 3 mètres);
- Des avis de coup de vent, (vents de 34 à 47 nœuds – hauteur des vagues de 6 à 9 mètres);
- Annonces de tempête, (vents de 48 à 63 nœuds – hauteur des vagues de 9 à 16 mètres);
- Annonces d'ouragan, (vents de 64 nœuds et plus – hauteur des vagues de plus de 16 mètres).

Un certain nombre de signes peuvent être considérés comme annonciateurs d'une dégradation des conditions météo, et doivent inciter à se mettre rapidement à l'abri, ce sont:

- Une chute rapide de la pression barométrique;
- Un changement d'orientation du vent;
- Une dégradation de la visibilité;
- L'apparition ou le passage de certains nuages.



Figure 49: Cumulo-nimbus.

Cumulo-nimbus: énormes nuages isolés à extension verticale, sommet élargi en forme d'enclume, de moyenne altitude.

Intempéries très violentes: orages, averses, grêle, foudre. Siège de violents courants verticaux, vent de 15 à 30 m/s.

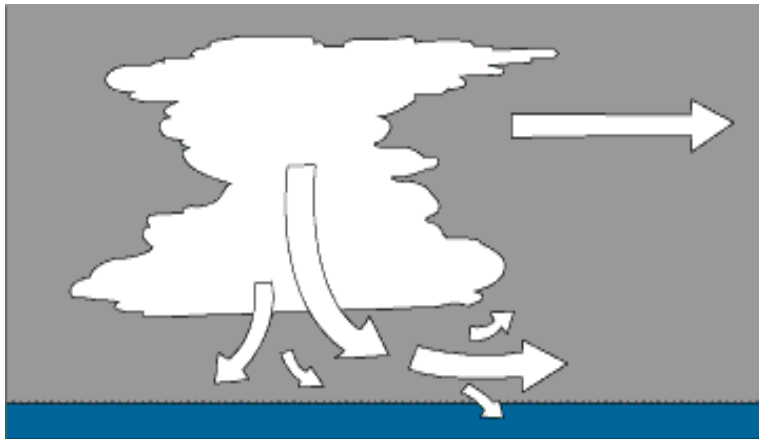


Figure 50: Direction d'un orage en mer.

- **des orages:** la pluie la plus forte se produit directement sous le nuage orageux, ce qui réduit la visibilité. Elle dure de 5 à 15 minutes. Les orages durent normalement moins d'une heure.



Figure 51: Orage en mer.

La pluie la plus forte se produit directement sous le nuage orageux, ce qui réduit la visibilité. Elle dure de 5 à 15 minutes. Les orages durent normalement moins d'une heure.

La pluie se produit sous le nuage orageux.

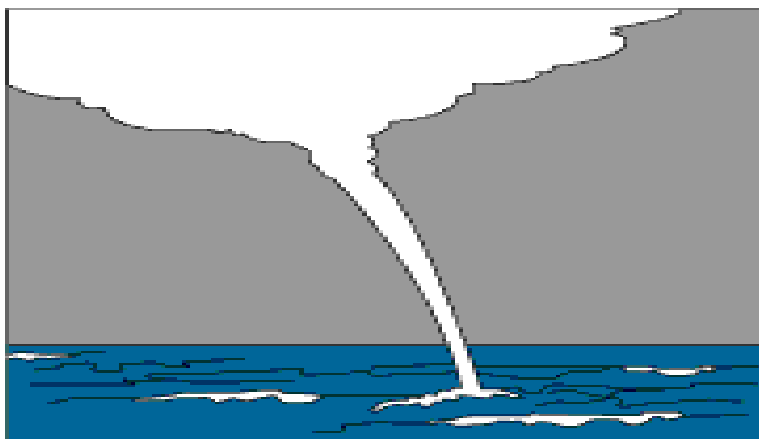


Figure 52: Trombe marine en entonnoir.

- **des trombes marines:** une trombe marine est un entonnoir qui se forme à la base du nuage orageux et descend jusqu'à la surface de la mer. Cette trombe peut aspirer l'eau, elle dure habituellement moins de 15 minutes.

- **du brouillard:** le brouillard est un problème courant en mer. Le danger principal est la réduction de la visibilité.

- **la marée:** elle peut être accompagnée d'un courant violent, le danger vient de la perte de profondeur.

NB: il est utile de connaître, l'échelle de Beaufort Douglas et les tables de conversion, la hauteur des vagues (mètres-pieds), la pression barométrique (millibars, kilo pascals, pouces).

Les facteurs les plus importants pour éviter qu'une embarcation ne chavire sont la pertinence de la conception, de l'entretien et du chargement du bâtiment et l'expérience de son capitaine et de son équipage.

Toutefois, ces facteurs peuvent être contrôlés. Une embarcation bien conçue ne chavirera pas, même dans les pires conditions, si elle est manœuvrée de façon correcte.

Prévenir les conditions qui rendent l'embarcation instable et être en mesure de reconnaître les signes d'avertissement de ces conditions peut épargner des vies. Vous devriez constamment faire preuve de vigilance à l'égard de toute éventuelle perte de stabilité. La stabilité d'une embarcation de pêche est une question très complexe.

9.2 L'état de la mer

L'état de la mer est très changeant au cours de la journée. Portez une attention spéciale aux situations suivantes.

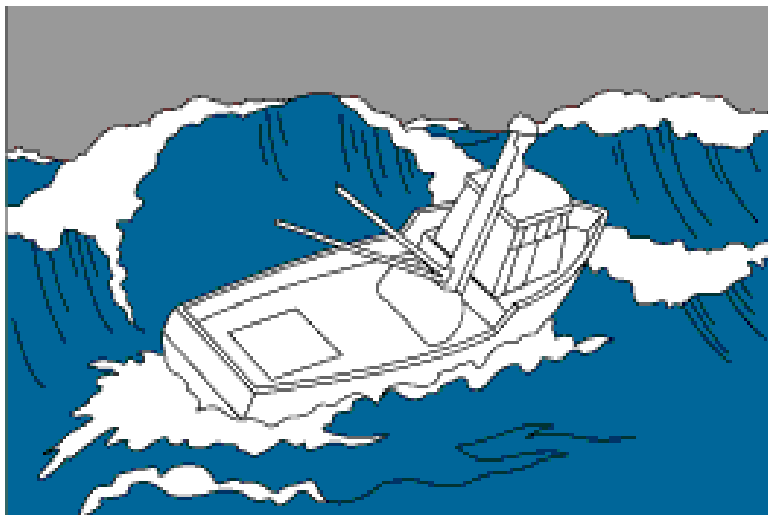


Figure 53: Embarcation et mer de travers.

- **mer de travers:** dans une mer de travers, un roulis excessif peut créer une gîte dangereuse qui pourrait faire chavirer le navire. De fortes vagues déferlantes pourraient aussi le faire chavirer.

ATTENTION: éviter que l'embarcation soit de travers au vent quand elle est immobile.

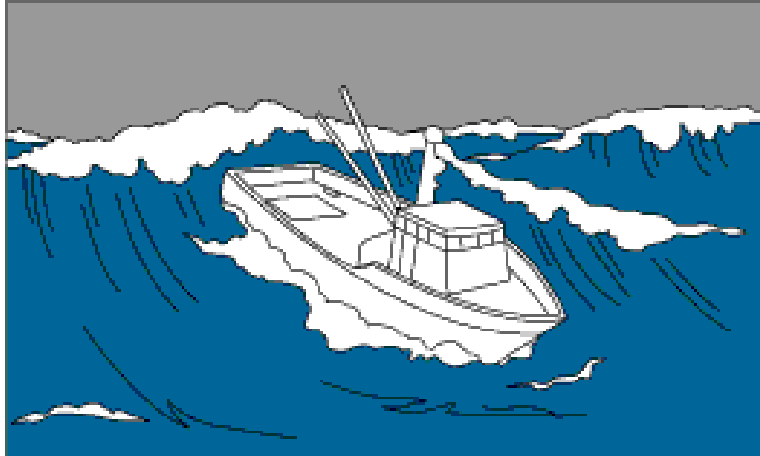


Figure 54: Embarcation et mer de l'arrière.

- **mer de l'arrière:** dans une mer de l'arrière, une embarcation peut perdre sa stabilité sur la crête d'une vague. Si l'embarcation est rattrapée par la vague, elle peut faire une embardée.

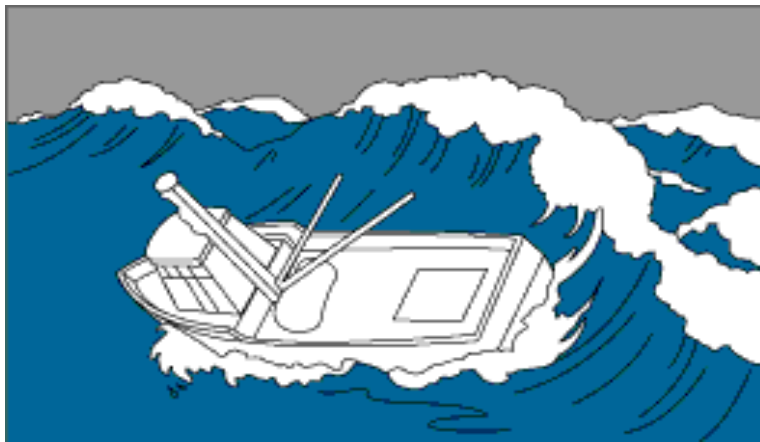


Figure 55: Embarcation et mer de la hanche.

10 LA STABILITÉ DE L'EMBARCATION

La stabilité: désigne l'aptitude d'une embarcation à rester droite dans l'eau et à pouvoir revenir à sa position initiale lorsqu'elle est momentanément inclinée.

De tous les types d'accidents, les naufrages et les chavirements causés par une perte de stabilité sont les plus susceptibles de se traduire par des pertes de vies humaines en mer. Nombre de ces accidents auraient pu être évités si les exploitants avaient pris les précautions nécessaires et observé les avertissements.

Une embarcation bien conçue résistera aux risques de naufrage ou de chavirement par mauvais temps si elle est exploitée convenablement. Pour réduire la probabilité de ces incidents, gardez à l'esprit les règles suivantes:

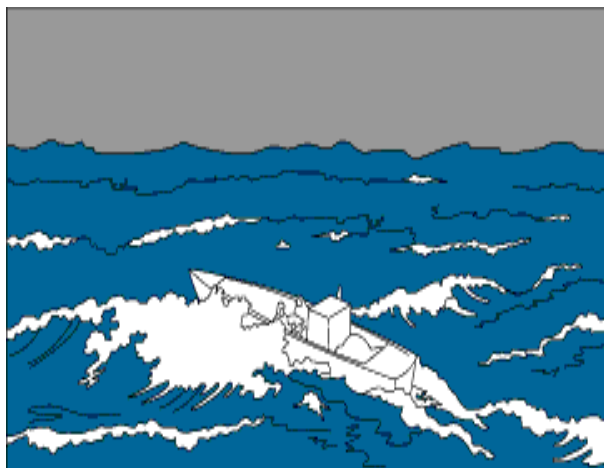


Figure 56: Forte houle.

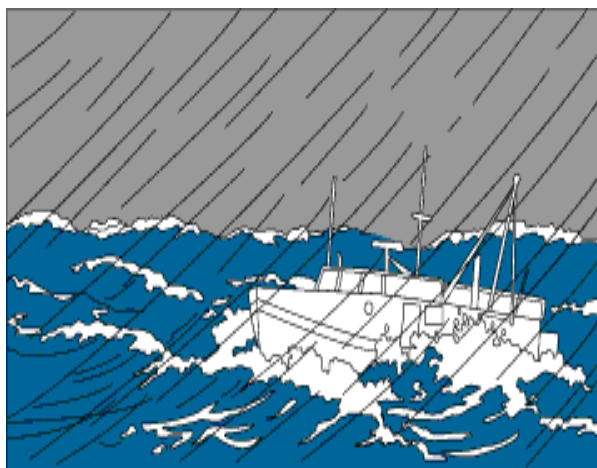


Figure 57: Vent violent et pluie.

- a. Soyez conscients des forces extérieures – le vent, les vagues et la profondeur de l'eau. Vérifiez toujours les prévisions météorologiques avant de partir. Évitez le gros temps.

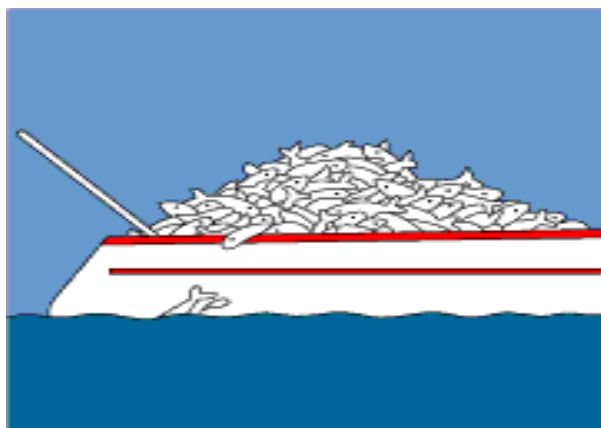


Figure 58 : Surcharge en poisson.

- b. Ne surchargez pas votre embarcation. Soyez informés du poids supplémentaire ajouté et du franc-bord disponible. Répartissez bien les passagers et la cargaison de façon équilibrée.

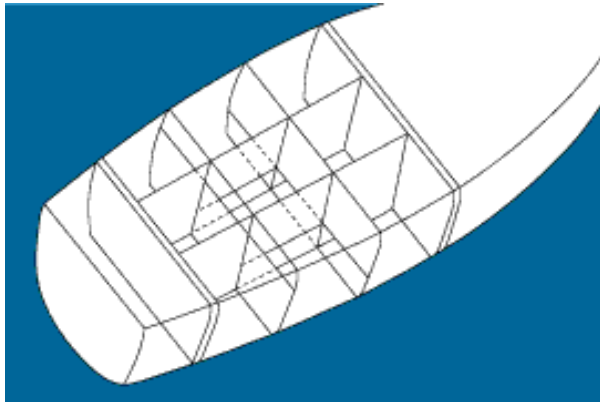


Figure 59: Compartimentage des cales.

- c. Assurez-vous que l'ensemble de la cargaison est bien arrimé et le demeure durant le voyage. Placez la cargaison en dessous du pont, si possible.

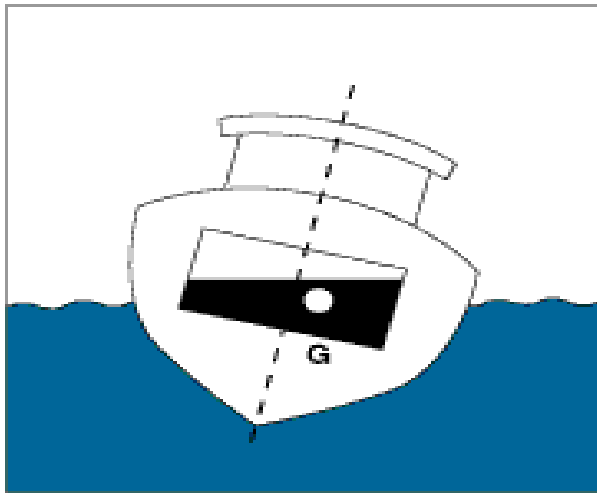


Figure 60: Carène liquide libre.

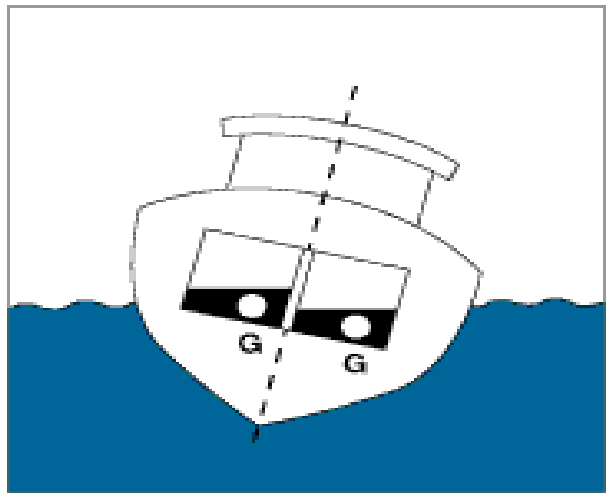


Figure 61: Carènes liquides séparées.

- d. Les ballasts d'eau et les réservoirs de carburant partiellement remplis contribuent à l'instabilité. Les carènes liquides doivent être contenues de manière à ce que leur influence ne nuise pas à l'équilibre de votre embarcation.
- e. Ajuster votre cap, votre vitesse ou les deux dans la mesure du possible pour réduire le plus possible les mouvements de l'embarcation, tel que le roulis en particulier.
- f. Évitez les virages serrés ou à haute vitesse, lorsqu'il y a risque de perte de stabilité.

10.1 Position du centre de gravité suivant le chargement

Embarquement de poids au-dessus du centre de gravité.

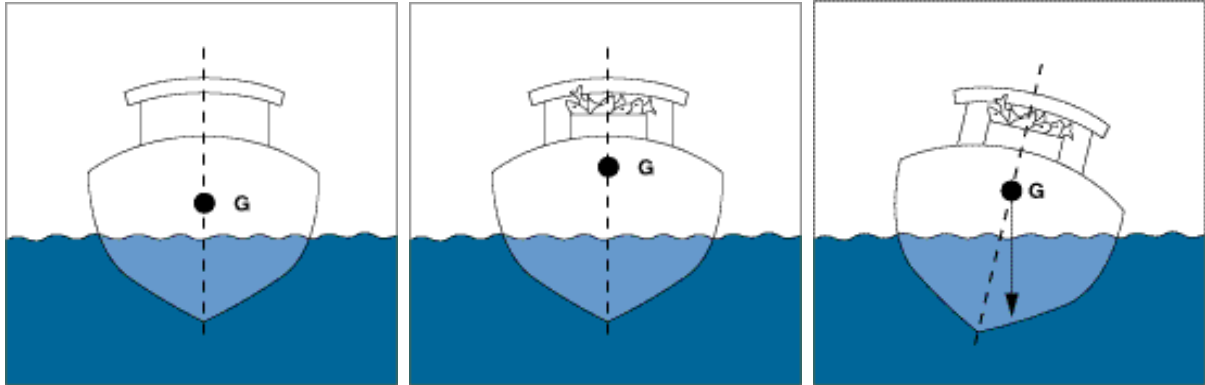


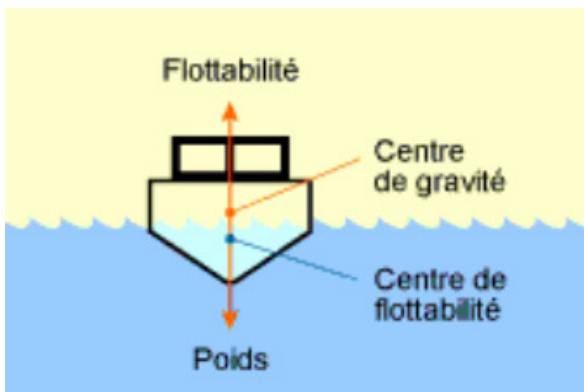
Figure 62: Position du centre de gravité et chargement.

10.2 Facteurs qui influencent la stabilité

Nombre de facteurs influent sur la stabilité d'une embarcation dans l'eau et chaque type d'embarcation réagit différemment aux forces qui la font gîter.

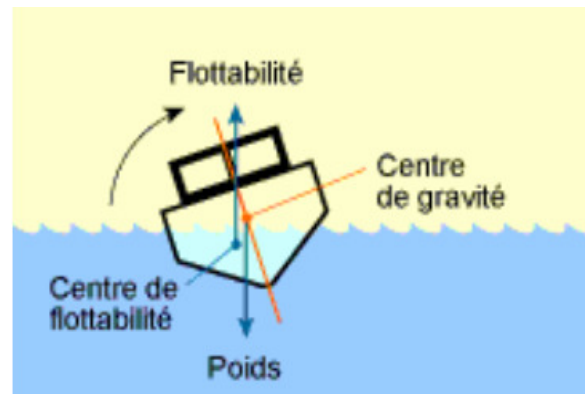
Les exploitants doivent se sensibiliser à la façon dont la conception et le chargement de leur embarcation interagissent avec les forces extérieures de la nature et influent sur la stabilité de celle-ci.

Une embarcation convenablement conçue et chargée devrait résister aux forces qui la font gîter lorsqu'elle est exploitée dans ses limites environnementales.



En assiette nulle, la force de gravité vers le bas est égale et opposée à la force de flottabilité ascendante.

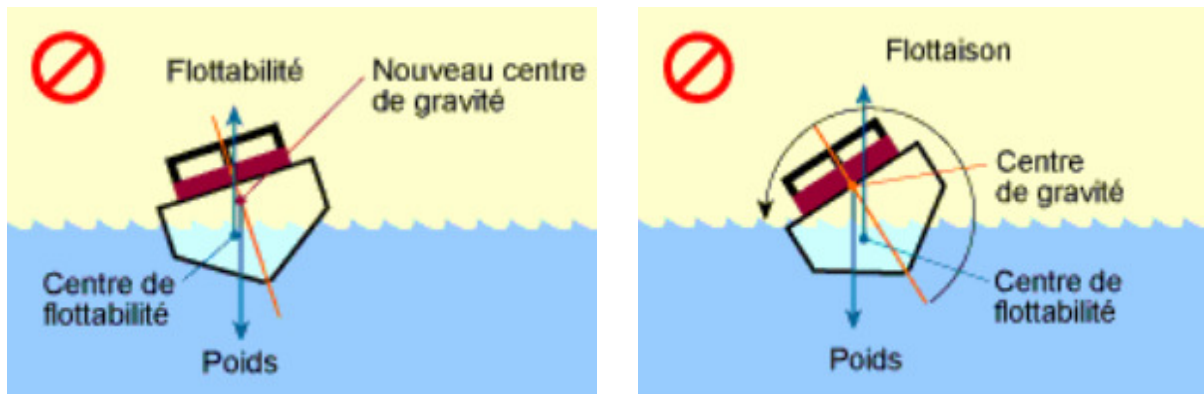
Figure 63: La flottabilité et les forces de gîte.



La flottabilité et la gravité redressent le bateau en assiette nulle.

En ajoutant du poids au-dessus du centre de gravité d'une embarcation, on change sa stabilité. Lorsque le centre de gravité est excessivement élevé, le bâtiment devient instable.

En conséquence, il faut moins de gîte pour le faire chavirer. Le retrait de poids au-dessous du centre de gravité diminue également la stabilité.



Lorsque qu'on ajoute un poids au-dessus du centre de gravité, on réduit la capacité de redressement du navire.

La flottabilité et la gravité font chavirer le bateau.

Figure 64: La flottabilité et les forces de gîte.

Les facteurs les plus importants pour éviter qu'une embarcation ne chavire sont la pertinence de sa conception, de son entretien et de son chargement ainsi que de l'expérience de son capitaine et de son équipage.

Toutefois, ces facteurs peuvent être contrôlés. Une embarcation bien conçue ne chavirera pas, même dans les pires conditions si elle est manœuvrée de façon correcte.

Prévenir les conditions qui rendent l'embarcation instable et être en mesure de reconnaître les signes d'avertissement de ces conditions peut épargner des vies. Vous devriez constamment faire preuve de vigilance à l'égard de toute éventuelle perte de stabilité. La stabilité d'une embarcation de pêche est une question très complexe.

11 LES NOTIONS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

La recherche et le sauvetage récapitulent un ensemble d'actions coordonnées, allant de la réception de l'information à la mise en œuvre des moyens de recherche et de techniques de sauvetage pour la protection des vies en mer. Les moyens de communication en cas de détresse comme: Mayday, SOS, doivent être connus des pêcheurs.

11.1 Recherche et sauvetage de naufragés

Les opérations de recherche et de sauvetage sont effectuées par une équipe bien formée avec des moyens adéquats et des procédures standardisées. Dans les pays de la CSRP, en attendant l'intervention des unités de sauvetage, ce sont les pêcheurs qui, de manière informelle, s'organisent pour participer aux opérations de recherche et de sauvetage en cas de disparition d'une embarcation. Cette action ne doit pas faire obstacle à l'alerte des services compétents.

NB: L'assistance aux personnes en danger est obligatoire et gratuite.



Figure 65: Unité légère de recherche et sauvetage.

Les appels de détresse peuvent être émis à partir d'un poste VHF équipé d'une composante ASN «appel sélectif numérique» de manière automatique ou manuelle. Ces appels peuvent être interceptés par des navires ou par des stations terrestres qui déclencheront les opérations de recherche et de sauvetage.

Les balises de détresse EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon), également connues sous le nom de balise de détresse, permettent un suivi des transmetteurs qui aident à la détection et à la localisation des navires, des avions, et des personnes en détresse. Ce sont des radios balises avec une interface COSPAS SARSAT, qui est un satellite international du système de recherche et de sauvetage. (Ne sont pas encore utilisées dans la pêche artisanale en Afrique de l'ouest).

11.2 Premiers soins

Principe de base: ne jamais paniquer et garder son calme.

L'équipage doit posséder les notions de base en secourisme à savoir:

- En cas d'accident, sauf si la vie du blessé est en danger là où vous le trouvez, ne jamais le déplacer avant d'avoir immobilisé les fractures et maîtrisé les hémorragies;
- Les soins d'urgence peuvent être dangereux, ne les pratiquer que s'ils sont vraiment nécessaires;
- À cause du risque de suffocation, ne jamais faire boire ou manger une personne inconsciente ou qui risque de s'évanouir;
- Si le blessé est conscient et qu'il souffre, lui donner un médicament analgésique (ne pas excéder la dose prescrite);

- Lors d'un accident, noter: l'heure, les circonstances dans lesquelles il s'est produit, comment vous avez trouvé le blessé, ce que vous lui avez fait et donné.

NB: En cas d'hypothermie, couvrir le sujet, ne pas le frictionner.

Il faut faire route vers la côte la plus proche. Si le blessé est inanimé, éviter de le bouger. En cas de blessure, appliquer un pansement.

Maintenir les sujets inconscients dans la position latérale de sécurité pour libérer les voies aériennes supérieures et faciliter l'évacuation des liquides en cas de vomissement ou de saignement.

Quelques exemples de premiers secours



Figure 66: Exemples de premiers soins.

11.3 Recommandations pour les conditions de travail, d'hygiène et de santé des équipages

Le capitaine et son équipage doivent être aptes physiquement et en bonne santé.

Le capitaine doit posséder les qualifications requises pour la conduite et l'utilisation d'une embarcation artisanale.

Le capitaine doit être âgé de «20 ans» au minimum.

Un contrat d'engagement doit lier le capitaine au propriétaire avec un visa de l'autorité des pêches pour la zone.

L'âge minimum recommandé par l'OIT pour le travail en mer est de 16 ans, des restrictions sont possibles suivant les aptitudes pour l'apprentissage.

L'effectif pour les sennes tournantes et les pirogues glacières doit être suffisant en nombre et en qualité pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement.

Le propriétaire doit garantir des périodes de repos à l'équipage, L'OIT recommande 10 h par période de 24 heures et 77 heures par période de sept jours.

Une liste des membres de l'équipage doit toujours être disponible à terre et dans l'embarcation.

Pour les pirogues glacières, le logement, la nourriture et l'eau potable doivent être adéquats et en quantité suffisante, (visite de partance avec un quitus du Service des pêches et de la surveillance).

Les pêcheurs qui embarquent dans les pirogues de marées doivent justifier d'une bonne santé physique.

Le capitaine doit avoir des notions élémentaires en secourisme et premiers soins. Les premiers soins peuvent faire la différence entre la vie et la mort. Il faut encourager les pêcheurs à suivre un cours de secourisme.

12 SUIVI, CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

Le suivi, le contrôle et la surveillance participent au renforcement de la gestion de la ressource et à l'amélioration de la sécurité de la pêche artisanale.

12.1 Règles et méthodes de contrôle

Le contrôle est une opération de vérification et de constatation de la conformité à la réglementation en vigueur, de l'activité de pêche, des documents, des équipements et des produits.

12.1.1 Contrôle de l'embarcation

Le contrôle de l'embarcation doit porter sur:

- La zone de pêche;
- Les équipements de sécurité;
- Le permis de pêche;
- Les titres de navigation;
- Le certificat d'immatriculation;
- Le matériel de pêche.



Figure 67: Embarcation de pêche artisanale en activité.

12.1.2 Inspection et contrôle des captures

- Conformité entre les engins et les captures à bord de l'embarcation;
- Conformité des tailles et des poids suivant la réglementation;
- Présence de juvéniles à bord, etc.

12.1.3 Utilisation pratique du matériel d'inspection

- Travaux pratiques sur le GPS (orientation, positionnement);
- Sur les cartes marines (lecture, positionnement);
- Sur les règles, pieds à coulisse et ichtyo mètres (mesures).

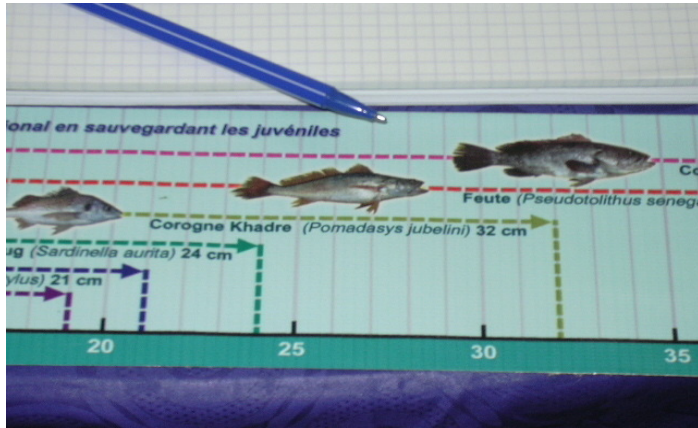


Figure 68: Règle ruban de mensuration.

13 COLLECTE DES STATISTIQUES SUR LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE

La collecte des statistiques est indispensable pour l'orientation des décisions en matière de sécurité en mer de la pêche artisanale. Les actions à mener pouvant être multiples, une bonne analyse des résultats sur les accidents peuvent permettre de dégager des priorités pour chaque zone d'intervention et chaque groupe cible.

- Découpage de la zone d'intervention (critères d'affinités);
- Mise en place des fiches de collecte (modèle annexe 2);
- Formation des responsables et sensibilisation des acteurs;
- Compilation et analyse des données (mois, trimestre, semestre, année).

Exercice

Le tableau suivant donne une récapitulation des statistiques sur les types d'accidents survenus dans la pratique de la pêche artisanale dans un pays A.

Faites une analyse globale (annuelle) et une analyse trimestrielle. Que proposez-vous comme éventuelles solutions pour diminuer les accidents? Dégagez vos priorités.

MOIS	TYPES D'ACCIDENTS						TOTAL/MOIS	PERTES EN VIES	DÉGÂTS MATÉRIELS
	CHAVIREMENT	COLLISION	FEU À BORD	VOIES D'EAU	HOMME À LA MER	ÉGAREMENT			
JANVIER	1	10	1	1	1	10		6	
FÉVRIER	1	18	0	0	0	17		3	
MARS	2	20	1	0	1	13		2	
AVRIL	17	0	1	0	0	11		9	
MAI	12	2	0	0	0	19		10	
JUIN	19	1	0	0	0	20		13	
JUILLET	0	1	14	0	0	15		1	
AOÛT	0	4	16	0	0	13		6	
SEPTEMBRE	1	2	18	0	0	14		0	
OCTOBRE	1	2	0	0	0	17		1	
NOVEMBRE	1	1	0	0	0	20		1	
DÉCEMBRE	2	1	0	0	0	10		1	
TOTAL/AN									

Une bonne collecte des statistiques sur les accidents et incidents en mer et leur analyse permettent de comprendre les problèmes de sécurité des pêcheurs et d'y apporter des solutions efficaces.

14 PROBLÈMES SPÉCIFIQUES

Chaque pays a des problèmes qui lui sont spécifiques en matière de pêche artisanale. Les embarcations, les techniques de pêche, varient considérablement même si l'objectif ultime est la capture du poisson. De nouveaux phénomènes commencent à faire leur apparition: la piraterie et les flux migratoires clandestins.

Quels sont les problèmes spécifiques que rencontrent les artisans-pêcheurs du pays?

Exercice

Recenser les différents métiers de la pêche artisanale et faire une classification d'après leur équipage, leur autonomie et leur niveau de sécurité.

14.1 Actes illicites et agressions en mer

Des actes illicites sont signalés dans certains pays surtout au niveau des zones frontalières. Ce phénomène est lié aux conflits armés dans certaines localités et sont le fait de bandes organisées. Les déclarations des pêcheurs font état du dépouillement de leurs embarcations, des moteurs, de la nourriture et de la cargaison. La Convention SUA de 1988 et son Protocole répriment ce type d'actes de piraterie. Son objectif est d'assurer qu'une action appropriée soit prise à l'encontre des personnes commettant des actes illicites contre les navires. Dans la Convention actuelle, ces actes sont principalement:

- Le fait de s'emparer d'un navire par la force;
- Les actes de violence à l'encontre des personnes à bord;
- Le fait de placer sur un navire des dispositifs susceptibles de le détruire ou de l'endommager.

14.2 Les problèmes mystiques et la sécurité

Dans les pays concernés le mystique est fortement ancré dans la tradition des pêcheurs. On note une certaine réticence pour l'utilisation du matériel de sécurité moderne parfois par manque d'informations et d'explications claires au sujet de l'intérêt du matériel.

14.3 La solidarité et l'entraide dans le milieu des pêcheurs

Du fait des difficultés liées à la rareté de la ressource et aussi du coût élevé du carburant, la notion de solidarité et d'entraide jadis très développée dans le milieu de la pêche artisanale tend à disparaître.

14.4 La pêche illicite non déclarée et non réglementée

Elle est fortement présente dans certains pays et pose de sérieux problèmes de sécurité pour les embarcations de pêche artisanale. Des collisions et des destructions de matériel de pêche sont signalées régulièrement.

15 EXERCICES DE SIMULATION

Des exercices de simulation sont organisés lors de sorties en mer pour attester les acquis de la formation. Les thèmes suivants peuvent faire l'objet de manœuvres en mer avec l'assistance de professionnels.



Figure 69: Utilisation d'une fusée de détresse.

Remarque: la fusée doit être tenue loin du corps, les bras tendus vers le ciel.



Figure 70: Utilisation d'un feu à main.

Remarque: tenir le feu à main le bras tendu dans la direction du vent, sans que la fumée enveloppe la tête

15.1 Chavirement de Pirogue

C'est le renversement brutal d'une embarcation suite à une mauvaise météo, une fausse manœuvre et/ou un chargement défectueux.

Exercice: Retournement de pirogue chavirée.



Figure 71: Pirogue chavirée.

15.2 Homme à la mer

Un pêcheur tombe à l'eau suite à une fausse manœuvre ou par inattention due à la fatigue. Ce type d'accident est mortel du fait que cela se produit souvent la nuit et par mauvais temps, les recherches sont infructueuses surtout quand ce dernier ne porte pas de gilet de sauvetage.

Exercice: Récupération d'un homme à la mer

15.3 Blessures en mer

Les cas de blessures en mer peuvent être de différente nature, poissons venimeux ou dangereux, objets tranchants, chutes par déséquilibre, etc.

Exercice: Évacuation d'un blessé à la plage.



Figure 72: Évacuation d'un blessé.

Remarque: le blessé doit être plaqué contre le corps en position horizontale, bien tenir la tête en équilibre.

15.4 Noyades

Les cas de noyades sont fréquents, il n'est pas rare de voir en effet, dans la pêche artisanale, des pêcheurs qui ne savent pas nager.

Exercice: Respiration artificielle.



Figure 73: Premiers soins à un noyé.

APPENDICE 1. LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET NATIONALE SUR LA SÉCURITÉ DANS LE SECTEUR DE LA PÊCHE

Les embarcations de pêche artisanale sont de tailles variables, en fonction du mode d'utilisation, de l'activité de pêche et de la zone d'évolution. Il faut noter l'absence d'un cadre juridique adéquat pour les embarcations de type artisanal.

Des axes réglementaires et un cadre juridique sont mis en œuvre pour apporter des solutions aux lacunes en matière de sécurité en amont et en aval de la filière des pêches maritimes mais les textes mis en place concernent peu ou pas la pêche artisanale.

LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE

Des actions sont entreprises pour réglementer la sécurité en mer, cependant il reste beaucoup à faire pour les embarcations de type artisanal dans les pays en développement.

Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de petite taille

On peut se référer aux directives élaborées en 1980 par la FAO, l'OMI et l'OIT visant la conception, la construction et l'équipement des navires dont la longueur est comprise entre 12 et 24 mètres.

Il y a lieu d'indiquer qu'un projet de recommandation sur la sécurité des navires pontés et non pontés de moins de 12 mètres est en cours d'élaboration au niveau de la FAO.

Document destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets FAO/OIT/OMI

Objectif: fournir des orientations aux responsables de l'élaboration et de la révision de cours de formation professionnelle destinés aux effectifs des navires de pêche.

Champ couvert: navires dont la longueur est inférieure à 24 mètres ou qui sont équipés d'un moteur de moins de 750 kW.

La Convention Internationale sur la sécurité des vies humaines en mer (SOLAS)

Première convention internationale sur la sécurité en mer, élaborée en 1911 à la suite du naufrage du Titanic et adoptée en 1914;

La Convention SOLAS stipule des normes minimales de construction, d'équipement et d'exploitation des navires;

La Convention SOLAS ne s'applique pas aux navires de pêche, ni aux embarcations en bois de construction primitive, ni aux bateaux n'ayant pas de propulsion mécanique;

La majeure partie des bateaux de pêche et de transport des pays en développement n'est pas prise en compte;

Les navires de pêche sont explicitement exclus de certaines conventions;

La plupart de ces conventions ne s'applique pas aux navires de moins de 24 mètres;

Les navires couverts représentent à peine 1 pour cent de la flotte mondiale de pêche.

Cependant, il existe une volonté internationale pour la mise en place d'un cadre juridique et technique visant à entreprendre des actions concertées pour améliorer la sécurité des navires de pêche.

La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des personnels des navires de pêche (STCW 95- F)

Objectif: fixer les standards minima de la formation des équipages des navires de pêche de plus de 24 mètres de long et dont la puissance motrice est supérieure ou égale à 750 KW.

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

Convention internationale de 1977 sur les navires de pêche (Convention de Torremolinos)

Première convention internationale sur la sécurité des navires de pêche.

Cette convention contient des prescriptions de sécurité pour la construction et l'équipement des navires de pêche pontés, long-courriers, neufs de 24 mètres de longueur ou plus, y compris ceux qui assurent également le traitement des captures.

Les navires existants ne sont visés que pour les prescriptions relatives à l'équipement radio.

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

Cette convention définit les droits et les obligations des États côtiers.

Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

- La construction et l'équipement du navire et sa navigabilité;
- La composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables, l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

Code de conduite pour une pêche responsable

Le Code reconnaît l'importance de la question de la sécurité et traite des conditions de travail, de vie, de santé, d'éducation, de formation, de construction et d'équipement des navires de pêche, de la recherche, du sauvetage et de la notification des accidents.

Avantage: caractère souple et non obligatoire.

Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer

Il recommande la mise en place d'un système d'enquêtes sur les accidents en mer afin d'établir les circonstances entrant en ligne de compte, de faire connaître les causes de l'accident et de formuler des recommandations appropriées concernant la sécurité.

Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime de 1979 OMI

Les pays côtiers doivent se doter d'un Système de sauvetage maritime efficace (SAR), avec un mode opératoire et des moyens d'intervention.

Recommandations de l'OIT en 2007; concernant le travail dans le secteur de la pêche

Les recommandations concernent les navires de pêche commerciale de toutes les tailles opérant dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir.

- Définition de la responsabilité des armateurs et des patrons de pêche;
- Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche;
- Conditions de service des équipages et durée du repos;

- Soins médicaux, protection de la santé et des aspects sociaux;
- Mise en application des politiques nationales de réglementation en matière de sécurité qui suppose une série de dispositions dans plusieurs domaines.

LA RÉGLEMENTATION NATIONALE

Dans chacun des pays concernés, une réglementation nationale est mise en place pour sécuriser les personnes et les biens. En effet, il existe un code de la pêche qui régleme les activités pour chaque pays, cependant des lacunes sont notées pour les aspects sécuritaires suivants:

Port du gilet: dans la plupart des pays il n'existe pas de réglementation rendant obligatoire la détention ou le port du gilet de sauvetage.

Autre matériel de sécurité: absence d'une réglementation pour la pêche artisanale.

Radio communications (VHF): absence d'une réglementation pour la pêche artisanale.

Normes de construction des embarcations: absence d'une réglementation pour la pêche artisanale.

Le capitaine et les pêcheurs: absence d'une réglementation (formation et rôle de l'équipage).

En plus de l'absence d'une réglementation nationale pour l'utilisation du matériel de sécurité, dans beaucoup de pays, ce matériel est inexistant et à cela s'ajoute le manque de professionnalisation du métier d'artisan- pêcheur.

APPENDICE 2. AVIS D'ÉVÈNEMENT EN MER

N° :

Région:

Date et heure de l'évènement: Date et heure de l'alerte:.....

Lieu et position de l'évènement:

Origine de l'alerte:

Identité de l'unité/des unités impliquée(s) (1):

Nature de l'assistance demandée:

Catégorie (2): Pavillon:

Genre de détresse (3):

Personnes à bord de l'unité (4):

Conditions météorologiques sur les lieux (5):

Vent: Force: sur l'échelle de Beaufort

Houle du secteur: Hauteur: Mètres:.....

Visibilité:

Moyens d'intervention engagés (6):

Résultat de l'intervention:

Personnes sauvées (4):

Personnes assistées (4):

Personnes blessées (4):

Personnes disparues (4):

État de l'unité/des unités après l'évènement (7):

Dégâts constatés:

Causes et circonstances de l'évènement:

Date et heure de l'appareillage de l'unité de sauvetage:

Date et heure de l'accostage de l'unité de sauvetage:

Durée totale de l'opération:

- (1) Nom et immatriculation
- (2) Commerce, pêche (artisanale, côtière, hauturière), plaisance
- (3) Naufrage, échouement, incendie, abordage, voie d'eau, etc.
- (4) Nombre
- (5) Vent, secteur, force, état de la mer, etc.
- (6) Type et département dont ils relèvent
- (7) Récupérée ou perdue

APPENDICE 3. PRÉCAUTIONS À PRENDRE AVANT DE PARTIR EN MER

Vérifiez les prévisions météorologiques

Vous devez savoir comment obtenir des informations à jour et pertinentes avant de partir, et ce tout au long de votre parcours, afin de le modifier si nécessaire.

Vérifiez s'il existe des dangers locaux ou des restrictions en matière de navigation

Y a-t-il des: rapides, barrages, basses chutes, courants, marées, vents soudains, eaux vives, câbles aériens ou sous-marins, ponts, vagues à croissance rapide? Vous pouvez obtenir ces informations à l'aide d'une carte marine et/ou en consultant des personnes locales.

Inspectez l'extérieur de votre embarcation (coque et moteur)

La coque comporte-t-elle des fissures ou autres dommages? Le moteur tourne-t-il correctement? L'hélice est-elle intacte?

On peut utiliser à bord des embarcations du matériel usuel à fonctions multiples pour plus de sécurité (pagaies, voiles, bidons vides en plastique, polystyrène, aluminium, pots en fer vides, etc.)

Utilisez une liste de vérification applicable à votre embarcation

À partir de la liste de l'équipement de sécurité minimal requis compte tenu de la longueur de votre embarcation, dressez-vous une liste à laquelle vous pouvez ajouter du matériel supplémentaire selon l'activité pratiquée, le temps de séjour et/ou l'environnement. Voici un exemple d'une liste de vérification qui pourrait être utilisée pour une embarcation à moteur:

Vérification de la météo	[]
Inspection de l'embarcation	[]
Vérification des réserves de carburant, d'eau et de nourriture	[]
Préparation et remise d'un plan de route (lieu de pêche, liste équipage)	[]
Embarcation bien chargée	[]
Indiquer à l'équipage l'emplacement des gilets et autres équipements	[]
Équipements obligatoires	
Gilet de sauvetage approprié pour chacun	[]
Dispositif à propulsion manuelle ou ancre	[]
Écope ou pompe à main	[]
Dispositif de signalisation sonore	[]
Feux de navigation conformes (Règl. abordages)	[]
Ligne d'attrape flottante min. 15 mètres	[]
Lampe de poche étanche ou 3 pièces pyrotechniques	[]
Extincteur AB	[]
Autres équipements:	
Carte marine et compas	[]
Trousse d'urgence et manuel d'entretien du moteur	[]

APPENDICE 4. LE MÉTIER DE FACILITATION OU ANDRAGOGIE

L'andragogie consiste à comprendre (comment) la manière dont les adultes se forment, alors que la pédagogie consiste à l'enseignement des enfants pour l'avenir.

À noter: les adultes s'intéressent moins à la théorie qu'à la pratique. Donc ils s'intéressent à l'application immédiate et directe.

Les avantages de l'andragogie:

- Elle permet et encourage une implication active des participants.
- Elle encourage la personne qui apprend à faire valoir des expériences vécues dans le processus d'apprentissage en vue de revoir l'acquis à travers de nouvelles données... des nouvelles problématiques...
- Elle facilite un climat d'apprentissage beaucoup plus coopératif (Formateur/Formé) et non Maître/Élève.
- Elle entraîne une programmation participative contrairement à la pédagogie.
- L'évaluation conduit à apprécier les acquis en vue de revoir les nouvelles activités d'apprentissage.
- Les activités sont empiriques et non «transmises, consommées ou banquées pour l'avenir» contrairement à la pédagogie traditionnelle qui consiste à l'enseignement pour l'avenir.
- L'Andragogie en tant que méthode reconnaît le cycle d'apprentissage empirique (cycle d'apprentissage par expérience) comme technique de formation qui utilise les sept étapes suivantes:
 - 1) Un climat d'apprentissage favorable – climat ambiant. Brisez la glace – Briseur de glace.
 - 2) Mise au point des objectifs d'apprentissage.
 - 3) Livraison du contenu du cours de formation.
 - 4) Processus de digestion du cours.
 - 5) Apprentissage et leçons tirées du processus de digestion.
 - 6) Application sur le terrain.
 - 7) L'évaluation des apprentissages et le suivi.

À noter:

1. On qualifie le climat d'apprentissage de «briseur de glace» souvent sous forme d'une blague ou d'une petite histoire. Attention: cette blague qui aide à briser la glace (climat ambiant, première étape du cycle), ne doit frustrer ni viser personne parmi les participants: elle ne doit pas être longue dans la narration (max. 1 minute). Le briseur de glace doit avoir rapport au cours et à la session.
2. Les objectifs: il s'agit des objectifs du cours de formation ou du séminaire qui sont de loin plus généraux que les objectifs des sessions qui sont beaucoup plus spécifiques.

Les objectifs qu'ils soient du séminaire général, ou des sessions spécifiques du séminaire doivent être mesurables, réalisables et courts dans le temps – (SMART objectives = objectifs à court terme, mesurables, et réalisables dans le temps). Pour ce faire, il est recommandé d'utiliser des verbes actifs. Par ex. vers la fin des sessions les participants comprendront.

On distingue trois types d'objectifs d'apprentissage:

- a) Connaissance: où les participants comprendront mais qui n'implique pas l'habilité de pouvoir faire.
- b) Habilité: où les participants peuvent faire mais qui n'implique pas de changement de comportement.
- c) Comportement: changement de comportement.

Après avoir brisé la glace (1 minute) et mis les objectifs d'apprentissage au propre (5 minutes), il est temps de passer à la troisième étape, celle de la livraison du contenu du cours. C'est ici que le formateur donne son cours sous forme de brève lecture allant de 20 à 30 minutes pour une session d'une durée de 1 heure à 2 heures. À noter que l'animateur/formateur est aussi un gestionnaire du temps, des comportements et des discussions. À noter à propos de la livraison du contenu du cours:

Plan de livraison:

- (a) la problématique de l'exposé, la position et l'importance du thème de l'exposé (5 min.);
- (b) le contenu général du cours y compris les données et l'information générales sur l'exposé du thème (15-20 min.);
- (c) les leçons (principales et générales) du cours (5 min.) et le résumé général du cours (5 min.).

Après avoir délivré le contenu du cours vient l'étape du processus d'apprentissage. Ici le formateur facilite les discussions, observations, questions, remarques, réponses, etc., portant sur le cours qui vient d'être donné.

La cinquième étape est celle de l'apprentissage général pendant laquelle les participants font ressortir des leçons générales. Elle comprend des travaux de terrain, de la mise en pratique, à travers des exercices, des tâches (individuelles ou collectives), par des théâtres (jeu de rôle), des simulations, etc.

À noter: les tâches doivent être claires et bien comprises par les participants avant qu'ils ne les entreprennent, le formateur doit superviser les participants pendant et tout au long de l'exécution des tâches.

Application: il s'agit de la sixième étape pendant laquelle les participants présentent et discutent ensemble les rapports des tâches. C'est à ce stade que les participants tirent des leçons applicables aux situations réelles de leur vie active de chaque jour. La septième étape est celle de l'évaluation par les participants des objectifs d'apprentissage déjà fixés. Ont-ils été atteints ou non - et qu'en est-il de leur suivi?

Des techniques de facilitation: l'andragogie met beaucoup plus l'importance sur la nécessité d'impliquer les participants dans le processus d'apprentissage. C'est là l'importance et le rôle du formateur en tant qu'animateur dans le processus d'apprentissage. C'est pourquoi, le formateur/animateur doit être:

- Moins protecteur de ses propres opinions et convictions que d'autres types de maîtres et professeurs.
- Plus capable d'écouter les participants surtout lorsqu'ils expriment leurs sentiments.
- Capable d'accepter et de contenter les «perturbateurs, promoteurs d'idées nouvelles et créatrices qui émergent d'entre les participants».
- Le formateur/animateur à tendance à être beaucoup plus attentif aux rapports qu'il tisse avec les participants concernant le contenu du cours.
- Il est capable d'accepter les commentaires et suggestions « feedback » qu'ils soient positifs ou négatifs, et capable de les utiliser d'une manière constructive.

Dans le processus de facilitation on doit éviter la négation, les affirmations hâtives des autres, ne jamais frustrer ou distraire les participants.

Il doit toujours revenir sur et clarifier les notions, problèmes, questions, observations, remarques avant d'agir ou de réagir. Il est recommandé d'encourager plusieurs participants à s'exprimer sur le même topique avant d'en tirer des conclusions.

La paraphrase est indiquée comme une technique de clarification. Par exemple: «Si je vous comprends bien, ... vous dites que...» ou alors faire un résumé de la manière dont on entend autrui.

Evitez de répondre ou d'agir directement aux questions sans les renvoyer à la classe en invitant les participants à exprimer leurs points de vue – sinon pour gérer le temps. Gérez les perturbateurs, les agitateurs, qui aussi ont droit à l'écoute!

Le panier d'outils du formateur comprend des lectures de notes, un tableau, un écran, du matériel didactique, des imprimés, des prises de notes, des tables, des blocs de papier, des projecteurs, des films, des vidéos, des kits questions et réponses, des séances de démonstrations, l'organisation de visites, des diagrammes, tâches, la participation des participants, etc.

La préparation et la conception du cours et des outils de formation exigent un travail ardu et de longue haleine. Il est estimé qu'un formateur normal travaillera de 6 à 10 heures pour préparer un cours moyen d'une durée de 60 à 90 minutes!

L'utilisation des couleurs n'en exige pas plus de trois sur une même page et l'aptitude à les sélectionner aura une répercussion sur l'efficacité de l'audiovisuel. Bien choisir les couleurs (noir, bleu, rouge, vert ...) selon votre but. Exemple: sur un tableau blanc

- le noir pour l'information générale,
- le rouge pour l'accent et l'alerte,
- le vert pour appréhension facile, etc.

Après ce cours sur l'andragogie suivi des questions et discussions, les participants reforment leurs groupes initiaux pour préparer, présenter et animer des cours.

APPENDICE 5. T-NAT

Nom : _____
Date: _____
Agence: _____

OUTIL D'ÉVALUATION DES BESOINS EN FORMATION

But: l'outil d'évaluation en formation nous aide à identifier nos besoins en formation active. Le processus consiste en une série d'étapes séquentielles nous permettant de comparer ceux dont nous possédons le savoir faire (NIVEAU D'HABILITÉ) avec ceux pour lesquels nous devons l'acquérir (BESOIN AU TRAVAIL).

PROCESSUS: les étapes:

Première partie: Faites la liste des connaissances/habilités.

Deuxième partie: Donnez des scores à vos niveaux d'habilité et aux besoins pour le travail.

Troisième partie: Remplissez l'outil.

Quatrième partie: Interprétation de l'outil.

Cinquième partie: Préparation du programme de formation.

I. Connaissances/habilités

I.

Liste des connaissances/habilités

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

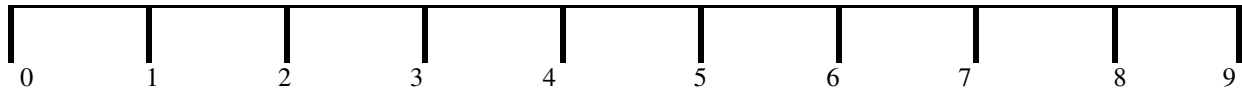
II. Évaluez le niveau d'habilité

Classement du
niveau d'habilité

Classement du besoin
du niveau d'habilité au
travail

Barème pour l'évaluation des niveaux de connaissance/d'habilité.

Evaluez les niveaux de connaissance/habilité en utilisant ce barème.



NIVEAU FAIBLE	NIVEAU MOYEN	NIVEAU ÉLEVÉ
<p>Vu par les autres comme un novice en la matière. A besoin d'une supervision et d'une assistance assez soutenues et est parfois mécontent de lui même. Travail souvent révisé ou même renvoyé par le superviseur.</p>	<p>Vu comme suffisamment et assez expert dans ce domaine. Devient de plus en plus indépendant dans la pratique de la matière. Se sent un peu plus apte avec peu de révisions et de renvois.</p>	<p>Vu comme expert, capable de former d'autres éléments. N'exige pas de supervision, complètement à son aise; le travail est le plus souvent accepté sans changements.</p>

Barème pour l'évaluation des besoins au travail. Évaluez les besoins au travail pour chaque connaissance/habilité.



NIVEAU FAIBLE	NIVEAU MOYEN	NIVEAU ÉLEVÉ
Lorsque la connaissance/habilité est rarement utilisée (nécessaire) dans le travail et ne fait pas partie de la routine ou n'est pas tellement importante.	Lorsque la connaissance/l'habilité est utilisée de temps en temps dans le travail et/ou rehausse la performance visiblement assez importante mais pas essentielle dans le travail.	Lorsque la connaissance/l'habilité est fréquemment utilisée dans le travail et en fait partie intégrante, étant très visible et importante.

REMPLEZ VOS SCORES DANS CETTE GRILLE.

L'outil d'évaluation des besoins en formation.

Niveau d'aptitude	ÉLEVÉ	9									
		8									
		7									
	MOYEN	6									
		5									
		4									
	FAIBLE	3									
		2									
		1									
		0									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		FAIBLE			MOYEN			ÉLEVÉ			

Niveau de besoin au travail

APPENDICE 6. ÉQUIPE DE PRÉPARATION

FAO

Per DANIELSSON	FAO Rome
Mamanding KUYATEH	FAO Banjul

CSRP

Mamadou BALL	CSRP
--------------	------

SÉNÉGAL

Mamadou FAYE	Direction de la protection et de la surveillance des pêches
Babacar FAYE	École nationale de formation maritime
Abdou MBODJ	Direction de la protection et de la surveillance des pêches
Mamadou NDIAYE	Direction de la protection et de la surveillance des pêches

MAURITANIE

Babana Ould YAHYA	École nationale d'enseignement maritime et des pêches
-------------------	---

APPENDICE 7. LISTE DES FORMATEURS LOCAUX ET POINTS FOCaux

LISTE DES FORMATEURS LOCAUX:

Sénégal

Mamadou	NDIAYE	DPSP
Mamadou Abibou	DIAGNE	DPSP

Gambie

Baboucar	DIATTA	Pêcheur Banjul
Amadou	TOURAY	Pêcheur Burfut

Sierra Léone

Félix O	CHARLEY	Ministère de la pêche et de la marine
Francis	KOROMA	Police maritime
Denis Sombo	LANSANA	Direction de la météorologie
Siméon	NDALOMA	Forces armées de la marine

Guinée Bissau

Inocencio Antonio Gomes	LOPES	Centre de formation des pêches
-------------------------	-------	--------------------------------

Guinée Conakry

Mouhamed	CAMARA	ASECMAR
Yves Tato	COLY	Marine nationale

POINTS FOCaux

Sénégal

CV Dame	MBOUP	DPSP
---------	-------	------

Gambie

Amadou	SENE	Ministère de la pêche
--------	------	-----------------------

Sierra Léone

Sheik Ibrahim	DEEN	Ministère de la pêche
---------------	------	-----------------------

Guinée Bissau

Malang	MANE	Ministère des pêches
--------	------	----------------------

Guinée Conakry

Joachim Yaya	TOURE	Ministère de la pêche
--------------	-------	-----------------------

Mauritanie

Mamadou Boubou	LO	Ministère de la Pêche
----------------	----	-----------------------

APPENDICE 8. DOCUMENTS ET MATÉRIEL PRODUITS PAR LE PROJET

- Rapports statistiques par pays
- Matériel didactique et pédagogique (voir appendice 5-1)
- Manuels de formation de formateurs

APPENDICE 9. 1: KIT DE FORMATION

Le matériel ci-dessous est nécessaire pour réaliser les cours de formation.

- Gilets de sauvetage
- GPS
- Réflecteur radar
- Jumelles
- Compas magnétique
- Feux à main
- Fusée de détresse
- Fumigène orange
- Corde de 100 mètres
- Flotteur
- Trousse de premiers soins
- Lampe de signalisation
- Lampe clignotante
- Extincteur

APPENDICE 10. BIBLIOGRAPHIE

- Anonyme, 1998. Loi 98-32 du 14 avril 1998 portant code de la pêche maritime. Sénégal, 31 pages.
- Anonyme, 2002. Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant code de la Marine marchande au Sénégal, 105 pages.
- Anonyme, 1998. Décret 98-498 du 10 juin 1998 fixant les modalités d'application de la loi portant code de la pêche maritime. Sénégal, 29 pages.
- Anonyme, 1995. Loi n° 009-95 du 31 janvier 1995 portant code de la Marine marchande. Mauritanie.
- Anonyme, 2007. Ordonnance n° 022-2007 du 09 avril 2007 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 025-2000 du 24 janvier 2000 portant code des pêches. Mauritanie.
- Anonyme, 2007. Arrêté 2954 du 03 décembre 2007 relatif à l'immatriculation des navires de pêche artisanale. Mauritanie, 3 pages.
- Anonyme, 1998. Code de conduite canadien sur les pratiques de pêche responsable, 24 pages.
- Anonyme, 1992. Séminaire sur la sécurité en mer des artisans-pêcheurs, Direction de la protection et de la surveillance des pêches au Sénégal, 139 pages.
- Anonyme, 1954. Manuel de secourisme, croix rouge française, 304 pages.
- ENEMP, 2008. Manuel de cours de formation de formateurs en sécurité en mer et co-surveillance des pêches en Mauritanie, 75 pages.
- CRODT/ISRA, 2006. Recensement national de la pêche artisanale maritime sénégalaise, 141 pages.
- FAO, Document technique sur les pêches n° 338, 1996. Suivi, contrôle et surveillance de l'aménagement des pêches, 208 pages.
- FAO, 1995. Code de conduite pour une pêche responsable. Rome.
- FAO, 2001. Manuel de formation sur les moyens d'existence durables dans la pêche, projet GCP/INT/735/UK, 120 pages.
- FAO, 2000. Extrait directives et conventions internationales sur la sécurité en mer, 7 pages.
- Faye Babacar, 2007. Cours de navigation et sécurité en mer. École nationale de formation maritime, Dakar - Sénégal.
- Faye Mamadou et al., 2007. Manuel de formation des commissions de visite technique des pirogues, PNI, 200 pages.
- Faye Mamadou Faye et al., 2005. Manuel sur les bonnes pratiques de pêche et d'aquaculture, DCEG - année 2005, 35 pages.
- MBODJ Abdou, 2007. Manuel d'application du GPS à la cartographie numérique, 14 pages.
- SHOM, 1987. Signalisation maritime n° 3C, 55 pages.
- SHOM, 1993. Règlement international pour prévenir les abordages en mer n° 2B, 46 pages.
- SHOM, 1993. Règlement international pour prévenir les abordages en mer n° 2A, 32 pages.

Fiche de guide du formateur N°01 LA SITUATION DE LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE	1 Avant
	2 En mer
	3 Après

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Avoir une idée de l'ensemble des situations sécuritaires dans les pays de la CSRP;
- S'informer des textes mis en place et des moyens disponibles;
- Échanger les expériences et les initiatives réussies et les échecs;
- Partager les acquis en matière de sécurité des artisans-pêcheurs;
- Faire la revue de l'ensemble des problèmes et difficultés rencontrés;
- Connaître les équipements et leurs disponibilités pour chaque pays;
- Définir les rôles des principaux acteurs et les niveaux d'implication.

Durée: 1 journée

3 LA SITUATION DE LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE

3.1 LA GAMBIE

- 3.1.1 Contrôle de la sécurité des embarcations
- 3.1.2 Disponibilité du matériel de sécurité
- 3.1.3 Sécurité des moteurs
- 3.1.4 Sécurité des équipages
- 3.1.5 Surveillance participative
- 3.1.6 Recherche et sauvetage
- 3.1.7 Santé et VIH/sida

3.2 LA SIERRA LÉONE

- 3.2.1 Contrôle de la sécurité des embarcations
- 3.2.2 Disponibilité du matériel de sécurité
- 3.2.3 Sécurité des moteurs
- 3.2.4 Sécurité des équipages
- 3.2.5 Surveillance participative
- 3.2.6 Recherche et sauvetage
- 3.2.7 Santé et VIH/sida

3.3 LE SÉNÉGAL

- 3.3.1 Contrôle de la sécurité des embarcations
- 3.3.2 Disponibilité du matériel de sécurité
- 3.3.3 Sécurité des moteurs
- 3.3.4 Sécurité des équipages
- 3.3.5 Surveillance participative

- 3.3.6 Recherche et sauvetage
- 3.3.7 Santé et VIH/sida
- 3.4 LA GUINÉE BISSAU
 - 3.4.1 Contrôle de la sécurité des embarcations
 - 3.4.2 Disponibilité du matériel de sécurité
 - 3.4.3 Sécurité des moteurs
 - 3.4.4 Sécurité des équipages
 - 3.4.5 Surveillance participative
 - 3.4.6 Recherche et sauvetage
 - 3.4.7 Santé et VIH/sida
- 3.5 LA GUINÉE
 - 3.5.1 Contrôle de la sécurité des embarcations
 - 3.5.2 Disponibilité du matériel de sécurité
 - 3.5.3 Sécurité des moteurs
 - 3.5.4 Sécurité des équipages
 - 3.5.5 Surveillance participative
 - 3.5.6 Recherche et sauvetage
 - 3.5.7 Santé et VIH/sida
- 3.6 LA MAURITANIE
 - 3.6.1 Contrôle de la sécurité des embarcations
 - 3.6.2 Disponibilité du matériel de sécurité
 - 3.6.3 Sécurité des moteurs
 - 3.6.4 Sécurité des équipages
 - 3.6.5 Surveillance participative
 - 3.6.6 Recherche et sauvetage
 - 3.6.7 Santé et VIH/sida

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	
• Textes réglementaires disponibles	
• Photos	
• Vidéos	
• Témoignages des acteurs	

Fiche de guide du formateur N°02 L'AMÉNAGEMENT DES PÊCHES	1 Avant
	2 En mer
	3 Après

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Prendre conscience de l'importance de la pêche artisanale;
- Connaître ce qu'on entend par pêche responsable;
- Être capable de transmettre aux pêcheurs les notions de pêche responsable;
- Élaborer des guides de bonnes pratiques de pêche responsable avec les pêcheurs.

Durée: 2 jours

4 L'AMÉNAGEMENT DES PÊCHES

- 4.1 Qu'entend-on par pêche responsable?
- 4.2 Aménagement et gestion des pêches
- 4.3 Rôle de l'administration et des professionnels
- 4.4 Code de conduite et son application
- 4.5 Objectifs spécifiques du code de conduite
- 4.6 Nature et portée du code de conduite
- 4.7 Application, suivi et actualisation du code
- 4.8 Besoins particuliers des pays en développement
- 4.9 Biologie et environnement
- 4.10 Protection de l'environnement et des ressources
- 4.11 La biodiversité et sa conservation
 - 4.11.1 La biodiversité
 - 4.11.2 Conservation de la biodiversité

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	
• Vidéos	
• Code de Conduite FAO/CCPR (sélections)	
• Échanges entre participants	

Fiche de guide du formateur N°03 LA RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ EN MER	1 Avant
	2 En mer
	3 Après

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Se familiariser avec la réglementation internationale sur la sécurité;
- Prendre connaissance des textes réglementaires existants;
- Avoir des échanges sur la réglementation nationale.

Durée: 1 journée

5 RÉGLEMENTATION SUR LA SÉCURITÉ EN MER

5.1 réglementation internationale

5.1.1 Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de petite taille

5.1.2 Document destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets FAO/OIT/OMI

5.1.3 Convention internationale sur la sécurité des vies humaines en mer (SOLAS)

5.1.4 Convention internationale de 1995 sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des personnels des navires de pêche (STCW 95- F)

5.1.5 Convention Internationale de 1977 sur les navires de pêche (Convention de Torremolinos)

5.1.6 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

5.1.7 Code de conduite pour une pêche responsable

5.1.8 Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer

5.1.9 Convention internationale de l'OMI sur la recherche et le sauvetage maritime de 1979

5.1.10 Recommandations de l'OIT en 2007; concernant le travail dans le secteur de la pêche

5.2 réglementation nationale

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	• Différents documents des pays de la CSR
• Vidéos	• Recommandations sur la sécurité
• STCW-F	
• Textes réglementaires existants	

LA SURVEILLANCE PARTICIPATIVE**Contenu du module:****Objectifs du module:**

- Prendre conscience de l'importance de la surveillance en mer;
- Connaître les concepts de co-surveillance ou de surveillance participative;
- Être capable de transmettre aux pêcheurs les notions de co-surveillance;
- Être capable d'intervenir en mer, de tenir une fiche d'inspection et de dresser un procès verbal d'infraction;
- Prendre connaissance des textes réglementaires relatifs à la co-surveillance s'ils existent.

Durée: 2 jours

6 SURVEILLANCE PARTICIPATIVE

- 6.1 Concept de surveillance participative
- 6.2 Composition d'une commission de co-surveillance
- 6.3 Domaines d'intervention d'une brigade de co-surveillance
 - 6.3.1 En mer
 - 6.3.2 À terre
- 6.4 Moyens techniques d'intervention
- 6.5 Moyens juridiques

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	• Pirogue équipée
• Vidéos	• Radios VHF
• Fiche d'inspection	• Carte
• Procès verbal d'infraction	• GPS, jumelles
• Modèle de rapport d'inspection	• Kit de sécurité
• Textes réglementaires	• Badges
• Participation collective	

Fiche de guide du formateur N°05 LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE: EMBARCATIONS	1 Avant
	2 En mer
	3 Après

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Prendre conscience des dangers liés aux accidents en mer;
- Connaître la typologie des types d'embarcation et des utilisations;
- Connaître la sécurité des embarcations de pêche artisanale;
- Être capable de conseiller les pêcheurs sur le choix des matériaux de construction;
- Savoir comment se comporter en cas de chavirement;
- Prendre conscience des problèmes de stabilité des pirogues;
- Connaître et être capable d'apporter les premiers secours.

Durée: 1 journée

7 SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE: EMBARCATIONS, ÉQUIPEMENTS, MOTEURS

7.1 sécurité de l'embarcation

Matériel de formation	Autres supports
<ul style="list-style-type: none"> • Manuel de formation 	<ul style="list-style-type: none"> • Témoignages des acteurs de la pêche
<ul style="list-style-type: none"> • Vidéos 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation collective
<ul style="list-style-type: none"> • Typologie des pirogues et des métiers dans la pêche artisanale 	
<ul style="list-style-type: none"> • Différents modèles sur la stabilité des pirogues 	

Fiche de guide du formateur N° 06 LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE: ÉQUIPEMENTS	1 Avant
	2 En mer
	3 Après

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Prendre conscience des dangers liés aux accidents en mer;
- Connaître les différents équipements de sécurité de la pêche artisanale;
- Être capable de conseiller les pêcheurs sur le choix du matériel de sécurité;
- Savoir comment se comporter en cas d'accident;
- Pouvoir manipuler les outils de sécurité;
- Connaître et être capable d'apporter les premiers secours.

Durée: 2 jours

7 SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE: EMBARCATIONS, ÉQUIPEMENTS, MOTEURS

7.2 Équipements spécifiques à la sécurité

Matériel de formation	Autres supports
<ul style="list-style-type: none"> • Manuel de formation 	<ul style="list-style-type: none"> • Témoignages des acteurs de la pêche
<ul style="list-style-type: none"> • Vidéos 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation collective et démonstration
<ul style="list-style-type: none"> • KIT de sécurité en mer pour la pêche artisanale 	

Fiche de guide du formateur N°07 LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE: MOTEURS	1 Avant
	2 En mer
	3 Après

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Prendre conscience des dangers liés aux accidents en mer;
- Connaître les différents types de moteur en pêche artisanale;
- Être capable de conseiller les pêcheurs sur le choix des moteurs hors bord et leur entretien;
- Savoir quelle attitude adopter en cas d'incendie de moteur ou en cas de panne;
- Pouvoir montrer de façon pratique la composition d'un moteur;
- Connaître et être capable d'apporter les premiers secours.

Durée: 1 journée

7 SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE: EMBARCATIONS, ÉQUIPEMENTS, MOTEURS

7.3 Sécurité du moteur

- 7.3.1 Mélange carburant/huile
- 7.3.2 Vérification du système à combustible
- 7.3.3 Vidanger et remplacer l'huile de l'embase
- 7.3.4 Nettoyer le filtre
- 7.3.5 Remplacer une anode
- 7.3.6 Démarrer, conduire, stopper

7.4 Lutte contre les incendies

- 7.4.1 Le triangle du feu
- 7.4.2 Différents types de feu
- 7.4.3 Différents types d'extincteurs

Matériel de formation	Autres supports
<ul style="list-style-type: none"> • Manuel de formation 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation d'un mécanicien hors bord
<ul style="list-style-type: none"> • Vidéos 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation collective et démonstration
<ul style="list-style-type: none"> • Témoignages des acteurs de la pêche 	
<ul style="list-style-type: none"> • Manuel de l'utilisateur du moteur hors bord 	

LES OPÉRATIONS EN PÊCHE ARTISANALE**Contenu du module:****Objectifs du module:**

- Prendre conscience de l'importance de la responsabilité humaine dans la sécurité en mer;
- Connaître la terminologie utilisée en navigation maritime;
- Connaître les différentes manœuvres en mer;
- Être capable de partager avec les pêcheurs les règles de conduite des embarcations artisanales et les connaissances acquises;
- Être capable d'utiliser les signaux et les différents outils d'aide à la navigation (cartes, autres);
- Être capable de reconnaître et d'interpréter les différents feux et marques des navires.

Durée: 1 journée

8 LES OPÉRATIONS DE PÊCHE ARTISANALE

- 8.1 Utilisation des cartes marines (travaux pratiques)
- 8.2 La navigation par l'estime
- 8.3 Orientation par les astres
- 8.4 Le cap vrai et la route vraie
- 8.5 Le compas magnétique (exercice: description, utilisation)
- 8.6 Le GPS
- 8.7 Règles de barre et de route
 - 8.7.1 Généralités
 - 8.7.2 Chenaux étroits et voies d'accès
 - 8.7.3 Visibilité réduite
 - 8.7.4 Hiérarchie des privilèges
 - 8.7.5 Cas de figure les plus courants
- 8.8 feux de signalisation des navires
- 8.9 Balisage
 - 8.9.1 Types de marques
- 8.10 Les marées
 - 8.10.1 Les courants de marées
 - 8.10.2 Les vents

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	• Jumelles
• Différents outils du «Kit» de sécurité	• Feux de signalisation
• Vidéos	• FM radio
• Sorties en mer	• Mobile phone
• Compas	• (VHF radio)
• GPS	
• Règle	
• Participation collective	
• Radar réflecteur	

NAVIGATION**Contenu du module:****Objectifs du module:**

- Connaître le matériel utile à la navigation;
- Savoir se servir des instruments de navigation;
- Connaître les signaux;
- Être capable d'utiliser un GPS;
- Pouvoir aller d'un point à un autre.

Durée: 1 journée

8 LES OPÉRATIONS DE PÊCHE ARTISANALE

- 8.1 Utilisation des cartes marines (travaux pratiques)
- 8.2 La navigation par l'estime
- 8.3 Orientation par les astres
- 8.4 Le cap vrai et la route vraie
- 8.5 Le compas magnétique (exercice: description, utilisation)
- 8.6 Le GPS
- 8.7 Règles de barre et de route
 - 8.7.1 Généralités
 - 8.7.2 Chenaux étroits et voies d'accès
 - 8.7.3 Visibilité réduite
 - 8.7.4 Hiérarchie des privilèges
 - 8.7.5 Cas de figure les plus courants
- 8.8 feux de signalisation des navires
- 8.9 Balisage
 - 8.9.1 Types de marques
- 8.10 Les marées
 - 8.10.1 Les courants de marées
 - 8.10.2 Les vents

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	• Cartes marines
• Vidéos	• Règle Crass
• Manuels sur les abordages	• Compas
• GPS	

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Se familiariser avec la météorologie;
- Prendre conscience de son importance dans la sécurité;
- Savoir disposer des informations et les utiliser;
- Connaître les changements de temps en mer;
- Savoir prendre des mesures en cas de mauvais temps.

Durée: 1 journée

9 LA MÉTÉOROLOGIE

9.1 La météo

9.2 L'état de la mer

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	• Thermomètre
• Vidéos	• Hygromètre
• Observation du ciel et des nuages	• Rose des vents
• Bulletins météorologiques	• Baromètre
• Expérience des pêcheurs	
• Échelle de Beaufort Douglass	
• Tables de conversion	

Contenu du module:

Objectif du module:

- Avoir des notions sur la stabilité des embarcations;
- Connaître l'importance de la stabilité dans la sécurité;
- Savoir les bons comportements à bord d'une embarcation;
- Connaître les principes de chargement d'une embarcation.

Durée: 1 journée

10 LA STABILITÉE DE L'EMBARCATION

- 10.1 position du centre de gravité suivant le chargement
- 10.2 facteurs qui influencent la stabilité

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	• Jumelles
• Vidéos	• Réflecteur radar
• GPS	
• Compas	
• Cartes marines	

Fiche de guide du formateur	N°12	1 Avant
		2 En mer
		3 Après
LES NOTIONS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)		

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Se familiariser avec les notions de recherche et de sauvetage;
- Connaître les procédures de recherche et de sauvetage;
- Connaître les principales techniques de recherche et de sauvetage;
- Connaître le matériel de recherche et de sauvetage;
- Avoir quelques connaissances en secourisme.

Durée: 1 journée

11 LES NOTIONS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

11.1 Recherche et sauvetage de naufragés

11.2 Premiers soins

11.3 Recommandations pour les conditions de travail, d'hygiène et de santé des équipages

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	• Kit de sécurité
• Vidéos	• Gilets de sauvetage
• Autres documents	• Flotteurs
• Exercices de simulation	• Cordages
• Carte marines	
• Jumelles	

Fiche de guide du formateur	N°13	1 Avant
		2 En mer
		3 Après
SUIVI, CONTRÔLE ET SURVEILLANCE		

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Connaître l'importance du suivi, contrôle et de la surveillance en matière de gestion de la ressource et d'amélioration de la sécurité;
- Être capable de faire la différence entre les trois notions: suivi – contrôle – surveillance;
- Connaître les règles et méthodes de contrôle, d'inspection des embarcations et des captures.

Durée: 1 journée

12 SUIVI, CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

12.1 Règles et méthodes de contrôle

12.1.1 Contrôle de l'embarcation

12.1.2 Inspection et contrôle des captures

12.1.3 Utilisation pratique du matériel d'inspection

Matériel de formation	Autres supports
• Textes réglementaires	
• Ruban de mensuration	
• Règles, pieds à coulisse	
• GPS	
• Cartes marines et supports	

Fiche de guide du formateur N°14 COLLECTE DES STATISTIQUES SUR LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE	1 Avant
	2 En mer
	3 Après

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Prendre conscience de l'importance des statistiques;
- Être capable de transmettre aux acteurs des notions de statistiques;
- Être capable de tenir des fiches de statistiques sur les accidents et incidents en mer.

Durée: 1 journée

13 COLLECTE DES STATISTIQUES SUR LA SÉCURITÉ DE LA PÊCHE ARTISANALE

Matériel de formation	Autres supports
<ul style="list-style-type: none"> • Différents exemples de fiche de collecte 	<ul style="list-style-type: none"> • Jauge
<ul style="list-style-type: none"> • Exercices sur les statistiques mensuelles, trimestrielles et annuelles 	<ul style="list-style-type: none"> • Règle ruban
<ul style="list-style-type: none"> • Participation collective 	<ul style="list-style-type: none"> • Balance

PROBLÈMES SPÉCIFIQUES

1 Avant

2 En mer

3 Après

Contenu du module:**Objectifs du module:**

- Connaître les aspects liés aux actes illicites;
- Connaître la réglementation nationale et internationale en matière de définition et de répression des actes illicites;
- Prendre connaissance des problèmes spécifiques des pays de CSRP;
- Partager les informations sur la sécurité;
- Être sensibilisé sur le phénomène des flux migratoires clandestins et leurs conséquences.

Durée: 1 journée**14 PROBLÈMES SPÉCIFIQUES**

- 14.1 Actes illicites et agressions en mer
- 14.2 Les problèmes mystiques et la sécurité
- 14.3 La solidarité et l'entraide dans le milieu des pêcheurs
- 14.4 La pêche illicite non déclarée et non réglementée

Matériel de formation	Autres supports
• Manuel de formation	• Carte marines
• Vidéos	• Jumelles
• Fiches de collecte des informations	• Kit de sécurité
• Rapport sur les actes de piraterie	• Gilets de sauvetage
• Témoignage des acteurs	

Fiche de guide du formateur N°16	1 Avant
	2 En mer
	3 Après

Contenu du module:

Objectifs du module:

- Renforcer les acquis des cours théoriques;
- Mettre en pratique les notions acquises au cours de la formation.

Durée: 1 journée

15 EXERCICES DE SIMULATION

- 15.1 Chavirement de Pirogue
- 15.2 Homme À la mer
- 15.3 Blessures en mer
- 15.4 Noyades

Matériel de formation	Autres supports
• Carte marines	• Carte marines
• Jumelles	• Jumelles
• Kit de sécurité	• Kit de sécurité
• Gilets de sauvetage	• Corde et flotteur
• GPS	

FICHE D'ÉVALUATION FORMATIVE

Après

	CRITÈRES D'ÉVALUATION	NOTE	COMMENTAIRES
1	Les objectifs de chaque module ont-ils été clarifiés?	1 2 3 4	
2	Le formateur a-t-il utilisé une approche participative?	1 2 3 4	
3	Le formateur a-t-il adapté sa présentation à l'audience?	1 2 3 4	
4	Le formateur est-il à l'écoute des problèmes des participants?	1 2 3 4	
5	Le formateur a-t-il encouragé l'échange d'expériences?	1 2 3 4	
6	La voix du formateur a-t-elle été claire?	1 2 3 4	
7	Les séances de formation ont-elles été bien préparées?	1 2 3 4	
8	Le formateur a-t-il vérifié les apprentissages?	1 2 3 4	
9	Le formateur a-t-il respecté le temps?	1 2 3 4	

RÉPONSE AUX ATTENTES DES STAGIAIRES

10	La formation a-t-elle réellement traité ce que vous attendiez?	1 2 3 4	
11	Pensez-vous que la formation ait traité les aspects utiles à votre métier?	1 2 3 4	
12	Pensez-vous avoir bien assimilé les différents thèmes afin de pouvoir les utiliser une fois de retour dans votre travail?	1 2 3 4	
13	Que pensez-vous de la durée du stage?	1 2 3 4	

ORGANISATION MATÉRIELLE

14	Que pensez-vous de votre accueil?	1 2 3 4	
15	Que pensez-vous de votre restauration?	1 2 3 4	
16	Que pensez-vous des salles de cours?	1 2 3 4	
17	Que pensez-vous des documents de cours?	1 2 3 4	

DURANT LA FORMATION:

☺ Ce que j'ai aimé:

☹ Ce que je n'ai pas aimé:

? ☹ ? Ce qui a prêté à confusion:

ⓘ Mes suggestions:

Légende:

- 1 = MAUVAIS
- 2 = PASSABLE
- 3 = BIEN
- 4 = TRÈS BIEN