

## **SECURITE DES NAVIRES DE PECHE.**

### **Cdt. A. BOUZOUBAA**

La plupart des facteurs handicapant la sécurité des navires de pêche ne sont pas inhérents à la flotte de pêche marocaine. Ils sont communs à la plupart des pavillons. C'est pour cela que le secteur de la pêche maritime a été décrit comme étant l'une des industries les plus dangereuses au monde.

#### **1) LE LITTORAL MAROCAIN.**

Lorsqu'on considère la carte du Maroc on peut comprendre non seulement pourquoi la pêche est une activité économique importante pour ce pays mais également pourquoi les navires de pêche subissent tant d'accidents et pourquoi il y a tant de pertes de vies humaine en mer et de dommages corporels et matériels.

Le littoral marocain s'étend sur 3.500 Km le long de l'Océan Atlantique et de la Mer Méditerranée. 80% du littoral est situé le long de l'Océan Atlantique. La superficie de la zone économique exclusive marocaine est d'environ 1 million de kilomètres carrés.

Il y a 17 ports dont 13 sont sur la côte atlantique où se déploie l'essentiel de l'activité de pêche en raison de l'existence d'un plateau continental étendu.

La côte atlantique est exposée aux vents et à la houle de nord-ouest. La plupart des événements de mer se produisent le long de cette côte, entre novembre et avril. La côte atlantique est donc dangereuse pour les pêcheurs la moitié du temps.

La pêche hauturière intervient pour moins de 20% du tonnage pêché mais cela représente les deux tiers de la valeur des captures, tandis que la pêche côtière avec près de 80% du tonnage pêché ne représente que le tiers de la valeur des captures.

#### **2) LA FLOTTE DE PECHE MAROCAINE.**

Elle est traditionnellement divisée en trois grandes catégories : Navires de pêche hauturière, navires de pêche côtière et unités de pêche artisanale.

##### **2.1. Navires de pêche hauturière.**

Ce sont des navires en acier d'environ 40 mètres de long et de 300 Tx de jauge brute avec une puissance motrice d'environ 1.000 CV. Ce sont la plupart du temps des chalutiers de pêche arrière capables de congeler et de conditionner la capture. Ils peuvent rester jusqu'à 60 jours en mer. L'équipage est composé en moyenne de 25 marins.

## 2.2. Navires de pêche côtière.

Ce sont des navires à coque en bois d'une longueur hors tout comprise entre 12 et 25 mètres avec une puissance motrice d'environ 400 CV. Ils restent habituellement en mer entre 1 et 5 jours. L'équipage est composé en moyenne de 15 personnes. Sur les grands sardiniers il peut atteindre 50 personnes.

## 2.3. Unités de pêche artisanale.

Ce sont de petites embarcations en bois généralement avec moteur et avirons. Elles restent seulement quelques heures en mer. L'équipage est composé de 3 hommes en moyenne.

## 3) SINISTRES DES NAVIRES DE PECHE.

En 2008 les sinistres de navires de pêche ayant donné lieu à des opérations de recherche et de sauvetage ont atteint 384 sinistres dont 83% ont concerné la pêche artisanale et 15% la pêche côtière. Les opérations de sauvetage auxquelles ont donné lieu ces sinistres ont permis d'assister 1.531 marins. On a cependant déploré la perte de 33 vies humaines en mer.

L'analyse sur une longue période des statistiques d'accidents établies annuellement par le Ministère des Pêches et les Assureurs Corps et Machines fait ressortir les grandes tendances ci-après :

- Les petites embarcations de pêche sont plus sujettes à perte totale que les navires de pêche côtière et hauturière.
- Le taux de perte totale des petites embarcations est le double de celui des navires côtiers.
- La majorité des pertes humaines concerne les petites embarcations de pêche.

Les navires de pêche hauturière sont généralement assurés mais on estime que 40% seulement de la flotte côtière est assurée. Les petites embarcations ne sont généralement pas assurées.

## 4) CAUSE DES ACCIDENTS.

Les principales causes des accidents affectant les navires de pêche sont :

### 4.1. Avarie machine.

C'est la principale cause des sinistres. L'avarie machine est généralement due à un mauvais entretien du moteur de propulsion (incluant le système de démarrage) et des auxiliaires machine. Elle est aggravée par l'absence de pièces de rechange et d'outillage à bord.

#### **4.2. Echouement.**

Se produit la plupart du temps quand les navires pêchant près de la côte ne sont plus maîtres de leur manoeuvre après une avarie machine et sont drossés vers la côte.

#### **4.3. Engagement de l'hélice.**

Les filets de pêche ou les lignes engagés dans l'hélice, empêchent la propulsion et rendent le navire pas maître de sa manoeuvre. Ils peuvent être cause d'avarie moteur et d'infiltration d'eau dans le local machine par le presse-étoupe.

#### **4.4. Incendie.**

À la différence des navires de charge, les navires de pêche ne sont pas équipés d'une installation fixe de lutte contre l'incendie couvrant la salle machine. Par conséquent, un feu dans la salle machine est plus difficile à combattre et a comme conséquence des dommages importants, si ce n'est la perte totale.

#### **4.5. Défaut d'étanchéité.**

L'infiltration d'eau dans la cale à poissons peut provenir du fait que l'écouille soit maintenue ouverte pendant la pêche ou du fait que les panneaux de fermeture ne soient pas étanches. Les infiltrations d'eau dans d'autres locaux peuvent se produire par les ouvertures dont les moyens de fermeture sensés être étanches ne le sont pas en réalité.

#### **4.6. Collision.**

En cours de pêche, les marins se concentrent plus sur la capture de poisson que sur la navigation et la veille. Ils ne conduisent pas leur navire avec toute l'attention requise. Les navires de pêche entrent ainsi en collision les uns avec les autres (surtout lorsqu'ils pêchent dans la même zone) ou bien avec les navires de charge faisant route.

#### **4.7. Naufrage.**

Est généralement la conséquence de la barre qui se forme à l'entrée de certains ports atlantiques et que les navires, notamment les plus petits, n'arrivent pas à franchir.

#### **4.8. Chavirement.**

Celui-ci est la conséquence d'une perte de stabilité et se produit la plupart du temps quand le navire revient au port avec presque plus de carburant dans les soutes et une cale à poisson pleine. Une autre cause du chavirement est l'accumulation d'eau de mer sur le pont suite à une évacuation déficiente.

## 5) **FACTEURS HANDICAPANT LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE.**

Les facteurs handicapant la sécurité des navires de pêche peuvent être classés en facteurs en relation avec le type de navire, l'équipage, la gestion et l'exploitation du navire et les règles et règlements applicables.

### 5.1. **Facteurs en relation avec le navire.**

#### 5.1.1. **Construction.**

Le navire de pêche est petit et résiste moins bien à la force des éléments qu'un plus grand navire. Les statistiques d'accidents prouvent que plus le navire est petit plus le taux de perte totale est important.

D'autres faiblesses structurelles sont : Faible compartimentage, franc-bord réduit, absence de doubles fonds et faible étanchéité.

#### 5.1.2. **Stabilité.**

C'est l'une des plus grandes imperfections des navires de pêche. Le navire de pêche fonctionne en mer sous différentes conditions de charge et embarque la capture en mer avec la cale ouverte, alors que le navire de commerce opère sous une seule condition de charge depuis le départ du port jusqu'à l'arrivée au port de destination et ses panneaux de cale sont maintenus fermés pendant la traversée.

Par ailleurs, les dalots de décharge sur le pont peuvent être maintenus fermés par l'équipage pour retenir la capture en mer, mais l'eau retenue sur le pont altère la stabilité du navire. Les réservoirs de carburant presque vides lors du retour au port avec la cale à poissons pleine ont également un impact négatif sur la stabilité du navire.

### 5.2. **Facteurs en relation avec l'équipage.**

#### 5.2.1. **Veille déficiente.**

La veille pour surveiller les autres navires de pêche ou les navires de charge dans les parages n'est pas exercée de manière appropriée par les marins pêcheurs, plus particulièrement lorsque leur navire poursuit un banc de poissons ou remonte les filets.

Le navire en train de pêcher peut changer de cap et/ou de vitesse de manière impromptue et sans égards pour les autres navires à proximité.

### **5.2.2. Manque de formation appropriée.**

Toute personne physiquement apte est généralement considérée capable de travailler sur les navires de pêche particulièrement dans les emplois subalternes.

Si la formation des marins pêcheurs a généralement été améliorée au Maroc grâce aux écoles de pêche, des efforts doivent encore être faits en direction des marins analphabètes.

Il y a au niveau international une convention sur la formation et la certification des marins pêcheurs STCW-F, (2), mais celle-ci n'est pas encore entrée en vigueur, comme c'est le cas de la convention STCW applicable aux marins navigant sur les navires de charge.

### **5.3. Facteurs en relation avec la gestion et l'exploitation.**

#### **5.3.1. Entretien.**

Il y a en matière d'entretien, une différence marquée d'attitude entre les armateurs de navires de commerce et les armateurs de navires de pêche.

Les premiers ont généralement intégré la philosophie de la maintenance préventive alors que les seconds n'effectuent généralement que la maintenance curative.

La pression des inspecteurs de l'Etat du Pavillon, de l'Etat du Port, de la société de classification, des assureurs corps et P & I Clubs oblige les armateurs de navires de charge et à passagers à prêter une attention constante à l'entretien et à la sécurité. De telles pressions ne sont pas exercées sur les armateurs de navires de pêche.

#### **5.3.2. Exploitation.**

En mer, les moteurs de propulsion des navires de charge et à passagers fonctionnent à allure constante pendant toute la traversée alors que sur les navires de pêche les moteurs de propulsion tournent à différents régimes durant la pêche, ce qui fait qu'ils sont plus exposés à la panne et à l'usure prématurée.

### **5.4. Facteurs en relation avec les règles et règlements.**

#### **5.4.1. Conventions internationales.**

Les conventions Solas (3), Load Lines (4), STCW et le code ISM (5) qui ont grandement contribué à l'amélioration de la sécurité des navires de charge et à passagers ne s'appliquent pas aux navires de pêche.

La convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche qui concerne seulement les navires de plus de 24 mètres de long a été établie en 1973 et modifiée en 1993. Le nombre de pays dont la ratification est requise pour son entrée en vigueur (15) et le nombre de navires qu'ils contrôlent (50% de la flotte mondiale) n'ont toujours pas été atteints.

#### **5.4.2. Règles et règlements nationaux.**

L'absence de « culture sécurité » chez les armateurs et les équipages explique le peu de cas qui est fait du respect des règles de sécurité s'appliquant aussi bien au navire qu'au personnel embarqué.

Le contrôle du respect des règles existantes par l'Administration n'est pas aisé particulièrement pour ce qui concerne les petites embarcations de pêche et les navires de pêche côtière compte tenu de leur grand nombre, de leur répartition géographique et du nombre insuffisant d'inspecteurs qualifiés disponibles.

#### **5.4.3. Règlement de classification.**

Bien que, en cas de construction neuve, l'armateur puisse exiger du chantier naval que son navire de pêche soit construit conformément au règlement d'une société de classification, la classe n'est généralement pas maintenue après la livraison du navire, car l'armateur considère que le coût de son maintien est élevé.

#### **5.4.4. Inspections de sécurité / PSC.**

Les navires de pêche, parce qu'ils escalent seulement dans leurs ports nationaux, sont soumis uniquement à l'inspection par l'Administration de l'Etat de Pavillon, tandis que les navires de charge et à passagers qui fréquentent régulièrement des ports étrangers subissent également les inspections du Port State Control.

Ces dernières sont généralement reconnues comme un puissant moyen d'incitation à l'amélioration de la sécurité à bord des navires de charge et à passagers.

.....

#### **Abréviations :**

- (1) **COLREG** : Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Collision regulations).

- (2) STCW : Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (1978 / 1995).
- (3) SOLAS : Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974).
- (4) Load Lines : Convention internationale sur les lignes de charge (1966).
- (5) Code ISM : Code international de gestion de la sécurité (1998).
- (6) PSC : Port state control.