



CONFERENCE MINISTERIELLE SUR LA COOPERATION HALIEUTIQUE ENTRE LES ETATS AFRICAINS RIVERAINS DE L'OCEAN ATLANTIQUE

MINISTERIAL CONFERENCE ON FISHERIES COOPERATION AMONG AFRICAN STATES BORDERING THE ATLANTIC OCEAN

Rapport de l'atelier

Vers une meilleure sensibilisation sur l'importance de la sécurité maritime, de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer dans la région COMHAFAT



25-27 juin 2025, Rabat, Maroc

*Vers une meilleure sensibilisation sur le rôle de la sécurité maritime,
la recherche et le sauvetage des vies humaines en mer dans la région COMHAFAT 25-27 juin 2025*

I. Contexte

La FAO estime qu'environ 39 millions de pêcheurs travaillent à bord de 4,56 millions de navires de pêche de capture.

La pêche est le secteur placé en tête de la plupart des listes de métiers mortels. Si le taux d'accidents mortels dans de nombreuses industries et secteurs diminue actuellement grâce à des mesures de sécurité strictes, cela ne semble pas être le cas dans la plupart des pêcheries. Des mesures doivent donc être prises par toutes les parties prenantes pour traiter la question de la sécurité en mer dans le secteur de la pêche.

Le nombre d'accidents et de décès liés à la pêche dans la plupart des pays développés diminue lentement. Plusieurs pays en développement ont signalé que le nombre d'accidents de pêche est en augmentation et que la question de la sécurité en mer n'est pas suffisamment prise en compte dans le secteur de la pêche.

A l'instar d'autres régions du monde, la façade atlantique africaine connaît des accidents récurrents de sécurité maritime. Mais ici, plus qu'ailleurs, les conséquences économiques et sociales sont désastreuses, d'autant que de nombreux pays de la zone ne disposent que de moyens relativement limités en matière de recherche et sauvetage.

La sécurité doit être une priorité absolue pour toute personne travaillant à bord d'un navire de pêche. Des mesures de sécurité appropriées permettent de sauver des vies, de prévenir des accidents et des blessures graves, de contribuer à la santé au travail et à des conditions de travail décentes, de protéger les navires contre les dommages, de protéger l'environnement aquatique et de contribuer à des opérations de pêche durables et rentables.¹

Des approches efficaces en matière de sécurité en mer dans le monde et à tous les niveaux reposent sur des lignes de défense, comme suit:

La prévention : Cette première ligne de défense est la plus importante et permettra de sauver la plupart des vies si elle est correctement gérée.

L'information et la sensibilisation, ainsi que la mise à disposition d'équipements et de formations adéquates et accessibles, aident les pêcheurs et autres marins à prendre des décisions en connaissance de cause et leur permettent d'éviter de courir des risques.

Recherche et sauvetage : La recherche et le sauvetage constituent la troisième et dernière ligne de défense, fondée sur des systèmes d'alerte, de recherche et de sauvetage, qui sont mis en œuvre lorsque les deux premières lignes de défense ont échoué.²

1-2 <https://www.fao.org/fishing-safety/background/personal-safety>

La recherche et le sauvetage est un aspect essentiel de la sécurité en mer et il exige toute l'attention de ceux qui vont en mer comme de ceux qui l'administrent. La coopération entre les pêcheurs devrait être encouragée et ceux-ci devraient recevoir un soutien gouvernemental approprié.

La reconnaissance de l'importance d'améliorer la sécurité des opérations de pêche est la première étape vers la prévention et l'atténuation des accidents. Les administrateurs et les pêcheurs devraient assumer de manière identique la responsabilité d'assurer la sécurité en mer dans le secteur de la pêche. De même, la sensibilisation à la sécurité, le renforcement des capacités en matière de sécurité, l'application de pratiques et de mesures de sécurité, et l'établissement de rapports pour faire de la pêche profession plus sûre devraient se faire en partenariat entre les pêcheurs, leurs organisations et les administrations concernées.

Par ailleurs, des Conventions internationales (CNUDEM, SOLAS, SAR...) traitant de la sécurité maritime, du sauvetage et de l'assistance en mer, stipulent l'obligation pour les États d'avoir un dispositif de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer et des responsables qualifiés et bien formés pour accomplir cette tâche.

Pour toutes ces raisons, la COMHAFAT a, dès 2017, inscrit dans son plan d'action stratégique un axe intitulé "Sûreté et Sécurité Maritimes" et a développé depuis, un programme visant le renforcement des compétences africaines en matière de sécurité maritime et de la préservation des vies humaines en mer.

C'est dans ce cadre, et en application de son plan d'action stratégique 2025-2027 que la COMHAFAT a organisé les **25-26 et 27 juin 2025** à Rabat (Maroc), un atelier de sensibilisation sur le rôle de la sécurité maritime et le sauvetage des vies humaines en mer dans la région.

II. Objectifs de l'Atelier :

- **Objectif général** : Amélioration des capacités des responsables et acteurs opérationnels du secteur de la pêche maritime, pour une meilleure compréhension des normes de sécurité maritime, de recherche et de sauvetage.
- **Objectifs spécifiques** :
 1. Une augmentation de sensibilisation aux risques maritimes et aux techniques de sauvetage ;
 2. Un Aperçu des instruments internationaux qui fournissent un cadre juridique solide pour une pêche responsable, la sécurité des navires de pêche et des pêcheurs, des conditions de travail et de vie décente ;
 3. Un constat des lieux des dispositifs de sécurité maritime et du sauvetage des vies humaines en mer dans les Etats de la région ;
 4. Une connaissance approfondie de la sécurité incendie, des mesures disponibles pour protéger l'équipage, des engins de sauvetage, des procédures d'urgence, des équipements de communication radio et de navigation ;
 5. Une familiarisation avec les bonnes pratiques en matière de sécurité maritime et du sauvetage des vies humaines en mer.

III. Public Cible :

- L'atelier était destiné principalement aux acteurs clés impliqués dans la chaîne de sécurité maritime et le sauvetage au niveau des Etats membres de la COMHAFAT.

IV. Résultats Attendus :

1. Contribution à la réduction du nombre d'accidents en mer et des pertes des vies humaines au niveau de la zone COMHAFAT par une coopération soutenue ;
2. Adoption des dernières normes internationales de sécurité par les représentants des États membres en charge de la sécurité maritime et du sauvetage des vies humaines en mer ;
3. Amélioration de la coordination entre les États membres pour la gestion des risques urgents en mer concernant leurs flottes de pêche.

V. Conclusion et Perspectives

Cet atelier constituait une étape essentielle pour poursuivre et approfondir les efforts engagés. Il a permis non seulement d'améliorer les dispositifs de sécurité maritime, de sauvetage et de gestion des urgences maritimes, mais aussi de garantir une meilleure protection des pêcheurs africains.

En consolidant les connaissances et en intégrant de nouvelles technologies, cette initiative renforcera la capacité et la résilience des États membres face aux enjeux et défis sécuritaires maritimes et de préservation des vies humaines en mer.

VI. Déroulement de l'atelier

Ont pris part aux travaux de cet atelier des délégués des 15 États membres suivants : **Angola, Benin, Cabo-Verde, Cameroun, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Libéria, Maroc, Nigéria, RDC, Sénégal et Togo**

Ont également participé à cet atelier, les représentants des trois réseaux institutionnels de la COMHAFAT, le REFMA, le RAFEP, le RAP2M ainsi que ceux de la CAOPA, de l'Institut Supérieur des Études Maritimes du Maroc (ISEM), les représentants du MRCC, Maroc et les représentants de la société Aguila technologies, spécialiste des systèmes électroniques de communication maritime (**Liste des participants en annexe I**).

L'organisation de cet atelier coïncide avec la célébration, chaque année le 25 juin, de la Journée Internationale des Gens de Mer au cours de laquelle l'Organisation Maritime Internationale (OMI) lance cette année 2025 la campagne « **Mon navire sans harcèlement** » qui constitue une initiative audacieuse visant à promouvoir une culture du respect pour que chaque marin se sente en sécurité, valorisé et protégé en mer.

Elle constitue également le témoignage éloquent de la volonté de la COMHAFAT, qui a dès 2017, inscrit dans son Plan d'action stratégique un axe intitulé « Sûreté et Sécurité Maritimes » dont la finalité est de développer un programme visant le renforcement des compétences africaines en matière de sécurité maritime et de la préservation des vies humaines en mer.

Cérémonie d'ouverture

Dans une allocution d'ouverture des travaux de cet atelier, **Monsieur Taoufik El KTIRI**, Secrétaire Exécutif de la COMHAFAT, a tout d'abord souhaité la bienvenue aux participants et a exprimé ses vifs remerciements aux Autorités marocaines, particulièrement à Son Excellence Madame la Secrétaire d'État chargée des Pêches Maritimes du Royaume du Maroc pour le soutien et l'appui apportés à l'organisation de cet atelier.

Il a ensuite mis en exergue la pertinence du sujet abordé lors des assises de cet atelier, qui traite d'une thématique très importante dans le partage d'expériences, d'expertises et de bonnes pratiques, en vue de renforcer les capacités des États membres en matière de sécurité maritime et de préservation des vies humaines en mer.

Monsieur El KTIRI a également rappelé que l'organisation de cet atelier sur la sécurité maritime s'inscrit parfaitement dans le cadre de l'Axe 5 du Plan d'Action Stratégique –PAS de la COMHAFAT adopté par la 11ème session de la Conférence des Ministres tenue à Abidjan, en République de Côte d'Ivoire le 24 avril 2025 et répond aux principes énoncés dans la **Déclaration d' Abidjan de 2025** visant le renforcement des capacités et le développement continu des compétences des États membres en matière de sauvetage maritime.

Mme Samira TOUZANI, au nom de **Madame Zakia DRIOUICH**, Secrétaire d'État Chargé de la Pêche Maritime du Maroc a souhaité la bienvenue aux participants à cet atelier en soulignant que l'objectif de tel atelier est de promouvoir la sécurité maritime et la sauvegarde des vies humaines au sein des Etats membres de la COMHAFAT.

Elle a réaffirmé le rôle pionnier du Maroc dans la mise en œuvre des instruments et conventions internationaux de l'Organisation Internationale Maritime (OMI) en matière de sécurité maritime et sauvegarde des vies humaines en mer

Monsieur Saifoulaye BALDE, Directeur Général Adjoint au ministère de la Pêche et de l'Economie Maritime , représentant de Son Excellence Madame Fatima Camara, Ministre de la Pêche, de l'Aquaculture et de l'Economie Maritime de la République de Guinée, Présidente en exercice de la COMHAFAT a tout d'abord salué tous les participants et a remercié les Autorités marocaines pour leur soutien à l'organisation de cet atelier et le Secrétariat Exécutif de la COMHAFAT pour le choix du thème de cette rencontre et pour la facilitation de ses travaux.

Il a par ailleurs souligné que l'amélioration des conditions sociales des marins pêcheurs et la sauvegarde des vies humaines en mer par le renforcement de la formation maritime est l'une des principales thématiques ayant inspirée les instruments pertinents de la COMHAFAT, notamment sa Convention de création.

En se réjouissant de l'opportunité offerte aux participants par l'atelier pour échanger les expériences et les bonnes pratiques en matière de sécurité maritime, **Monsieur BALDE** a réitéré l'engagement de **Madame Fatima CAMARA**, Présidente en exercice de la COMHAFAT à accompagner la mise en œuvre effective des

recommandations et préconisations qui seront formulées lors des travaux de cette importante rencontre.

Il a par la suite déclaré ouverts les travaux de cet atelier sur la sécurité maritime.

Déroulement des travaux

La modération des travaux de cet atelier a été confiée au **Docteur Amadou TALL** et **M. Naji LAAMRICH**

La thématique choisie pour cet atelier (**voir annexe II**) est appréhendée à travers l'examen des six (6) sections suivantes :

- La sécurité en mer, élément essentiel de la Gouvernance des pêches,
- Etat des lieux des dispositifs de sécurité maritime dans les Etats membres de la COMHAFAT,
- Sécurité de la flotte de pêche,
- La formation comme composante essentielle de l'amélioration de la sécurité maritime,
- Le sauvetage des vies humaines en mer,
- Les nouvelles technologies et l'amélioration de la sécurité maritime.

Section I : La sécurité en mer, élément essentiel de la Gouvernance des pêches

Présentation 1 : Aperçu sur les enjeux des activités de la pêche et les instruments réglementaires internationaux de la sécurité maritime, M. Naji LAAMRICH

M LAAMRICH a rappelé que la pêche est l'une des professions les plus dangereuses au monde. L'amélioration de la santé et la sécurité dans le secteur de la pêche constitue un défi majeur pour les organisations internationales concernées.

Il a ensuite cité les instruments juridiques internationaux qui visent à garantir la sécurité de la pêche maritime, parmi lesquels la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), l'Accord de Cap de l'OMI pour les navires de pêche, et la Convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, ainsi que la Convention du travail dans la pêche de l'OIT(188).

Ces instruments abordent des aspects tels que la conception et la construction des navires de pêche, la sécurité maritime et la sauvegarde des marins pêcheurs ; la ~~formation~~ les normes internationales de formation maritime des marins des pêcheurs, ainsi que les conditions de travail à bord.

Il a conclu que la solution consiste à établir des principes et des orientations qui pourront servir à la formulation et à la mise en œuvre d'accords internationaux et d'autres instruments juridiques dont la responsabilité incombe principalement aux gouvernements car c'est une tâche qui exige volonté et engagement politiques.

Enfin il a formulé les recommandations suivantes :

- ✓ **Favoriser une culture de la sécurité** : Au cœur de la sécurité maritime se trouve un engagement indéfectible en faveur d'une culture de vigilance et de responsabilité.
- ✓ **Exploiter les innovations technologiques** : Dans un contexte de sécurité maritime en constante évolution, les innovations technologiques constituent des alliées indispensables pour renforcer la résilience des opérations maritimes.
- ✓ **Disposer des cadres réglementaires** : Protéger les mers : Des cadres réglementaires solides, appliqués par les organisations maritimes internationales et les autorités nationales, sont essentiels à la préservation de la sécurité maritime.
- ✓ **Encourager les partenariats collaboratifs** : Renforcer la résilience : La quête de la sécurité maritime transcende les frontières nationales, ce qui nécessite des partenariats collaboratifs entre les acteurs du secteur maritime.

Présentation 2 : *La vulgarisation au service de la sécurité maritime des navires et des équipages : cas du Royaume du Maroc, M. Abdellah El ASRI*

Le Secrétariat d'État Chargé de la Pêche Maritime a retenu le conseil et la sensibilisation comme axe principal de son programme d'action socioprofessionnelle engagé envers les marins pêcheurs, dans un souci de mise à niveau des activités liées au secteur de la pêche maritime;

Le programme d'action cible toutes les catégories de professionnels du secteur, notamment les marins actifs à bord des navires de pêche, par le développement de thèmes liés à la sensibilisation aux règles d'hygiène, sécurité à bord, préservation des ressources marines, protection de l'environnement marin, et à une meilleure connaissance des techniques et engins de pêche ;

Basé à l'Institut de Technologie des Pêches Maritimes de Larache, le Centre National de Vulgarisation est en charge de la mise en œuvre du programme national, de la conception des supports pédagogiques et de la formation des vulgarisateurs et des gestionnaires des coopératives de pêche.

Des Centres Régionaux de Vulgarisation basés au niveau des EFMs sont chargés de concrétiser les programmes identifiés dans les sites de pêche concernés, au niveau de leur région.

Recommandations :

- ✓ **Renforcement de la Certification**: Obligation de formation et de certification pour tous les équipages, incluant la navigation, la sécurité incendie et la survie en mer;
- ✓ **Innovation Technologique**: Intégration de technologies modernes (GPS, balises EPIRB, AIS) dans les navires et subventions pour leur acquisition;
- ✓ **Partenariats Stratégiques**: Collaboration accrue avec les organisations professionnelles, les EFMs et les organisations internationales pour mutualiser les efforts;

- ✓ **Accès au Financement:** Mise en place de mécanismes de financement facilitant l'acquisition et la maintenance des équipements de sécurité.

Ces recommandations visent à consolider les acquis et à projeter le secteur de la pêche vers un avenir plus sûr et plus durable. Leur mise en œuvre requiert l'engagement de tous les acteurs concernés.

Présentation 3 : *L'effet des mesures de sécurité maritime sur les activités des femmes opératrices dans la pêche,* **Mme DIABA DIOP**

La pêche au Sénégal est un secteur stratégique en termes de souveraineté alimentaire et nutritionnelle, de création d'emplois et de richesses aussi bien pour les communautés et pour l'État. Le secteur dispose d'une façade maritime de 718 km de côte avec une production en moyenne par an de 500000 tonnes de poissons, dont plus de 77% de petits pélagiques. Le Sénégal est un plus grand consommateur de poissons, la consommation per capita est de 29kg. ce même secteur contribue 11% du PIB primaire et 3,2% du PIB total, Les femmes qui sont dans le secteur sont dans toute la chaîne de valeur : au niveau de l'exploitation du coquillage transformation, du mareyage, de la pisciculture, etc.....

La raréfaction de la ressource est la principale cause de l'insécurité maritime. Le non-respect des mesures de sécurité par les pêcheurs qui vont en mer. Le non-port des gilets de sauvetage par les femmes qui pratiquent les cueillettes des huîtres.

Durant l'année 2024, on a noté 76 accidents dont 110 ont perdu la vie, et le premier trimestre de l'année 2025 sur les 43 accidents nous avons 48 morts et 165 rescapés avec des dégâts matériels importants. Les femmes jouent un rôle important à la sécurité des pêcheurs artisanaux sur l'achat des équipements, du carburant, de la nourriture, mais aussi sensibiliser les pêcheurs, car leur insécurité a un impact social sur leurs familles.

Présentation 4 : *La gouvernance portuaire à l'épreuve de l'approche fondée sur l'évaluation des risques,* **Dr. Tarik ESSAID**

Il a présenté une approche intégrée de gouvernance collaborative en matière de recherche et de sauvetage en mer, visant l'élargissement et la coordination de la chaîne d'intervention, le renforcement des compétences locales et la modernisation des systèmes d'information et d'alerte maritime. Son intervention repose sur trois piliers stratégiques complémentaires.

- Un écosystème de dialogue et de coordination multi-acteurs:
 - Mise en place de mécanismes techniques régionales d'anticipation et d'intervention
 - Instauration d'une gouvernance ouverte et partagée entre les parties prenantes (autorités maritimes, collectivités locales, centres universitaires, organisations de pêcheurs, ONG, secteur privé etc...
 - Proposition d'un cadre fonctionnel de coopération technique décentralisée

- Formation, renforcement des compétences et recherche scientifique appliquée :
 - Développement de parcours de formation communs (prévention des risques, organisation des secours et résilience en mer, maintenance des équipements de survie, etc.)
 - Promotion d'initiatives scientifiques locales sur la sécurité des flottes artisanales.
 - Création de centres d'excellence ou de pôles d'expertise mutualisés.
- Digitalisation et système intelligent d'alerte et de traitement des données :
 - Mise en réseau des systèmes nationaux d'information maritime (AIS, météo, repérage radio).
 - Utilisation de plateformes numériques pour le suivi en temps réel, la coordination inter-Etats et le déclenchement d'alertes automatiques
 - Intégration de solutions open data pour cartographier les zones de risque, les flux migratoires et les incidents AID.

Section II : Etat des lieux des dispositifs de sécurité maritime dans les pays membres de la COMHAFAT

Présentation 5 : Guinée, M. Saifoulaye BALDE

La République de Guinée, avec ses 245 km de côtes atlantiques, bénéficie d'un fort potentiel maritime, notamment dans les domaines de la pêche, du transport et de l'exploitation minière offshore. Face à ces enjeux, un dispositif national de sécurité maritime a été mis en place, impliquant plusieurs institutions clés : la Marine Nationale, la Direction de la Marine Marchande, le Centre de Surveillance des Pêches (CNSP), la Protection Civile, la Préfecture Maritime et le CSSL.

Le pays dispose de moyens opérationnels tels que des patrouilleurs, un système de surveillance VMS, la veille VHF et une coopération avec les centres régionaux de sauvetage maritime. Sur le plan juridique, la Guinée a actualisé son Code de la marine marchande et adhère aux principales conventions internationales (SOLAS, MARPOL, SAR, CNUDEM).

Des actions de sensibilisation et de formation sont menées régulièrement, en particulier à l'intention des pêcheurs artisanaux et des agents de sécurité. Toutefois, des défis subsistent : manque d'équipements spécialisés, faible coordination interinstitutionnelle et sensibilisation limitée dans certaines zones.

Les perspectives incluent la création d'un Centre national de coordination de sauvetage maritime (MRCC) national, le renforcement des moyens techniques, l'implication des communautés côtières et une coopération régionale accrue, notamment dans le cadre de la COMHAFAT.

Présentation 6 : Sénégal, M. Assan FAYE

Concernant le plan National SAR, le présentateur l'a résumé en :

- ✓ Création du service SAR par États côtiers;
- ✓ Permanence du service SAR;

- ✓ Veille sur les côtes;
- ✓ Sauvetage des personnes en détresse en mer;
- ✓ Obligation de prêter assistance;
- ✓ Assistance à toute personne en détresse en mer;
- ✓ Communication des enseignements SAR;
- ✓ Coopération entre Etats.

Présentation7 : Côte d'Ivoire, M. Konan Jean BAPTISTE DJANHAN

La Côte d'Ivoire a mis en place un dispositif de sécurité maritime visant à garantir la sûreté de ses eaux sous juridiction, lutter contre la criminalité maritime et assurer le secours en mer.

Ce dispositif s'appuie sur un cadre juridique, des institutions dédiées et des partenariats internationaux.

Le dispositif de sécurité maritime en pêche en Côte d'Ivoire présente des avancées mais des efforts supplémentaires sont nécessaires pour améliorer la sécurité des pêcheurs et la préservation des vies humaines en mer et des ressources maritimes.

Le renforcement de la réglementation, des infrastructures, la sensibilisation des travailleurs de la mer et la coopération régionale est essentiel pour faire face aux défis actuels.

Malgré ces efforts, le pays fait face à des défis importants en matière de sécurité maritime, notamment :

- ✓ La vaste étendue de sa zone économique exclusive (ZEE) rend la surveillance difficile.
- ✓ La cybercriminalité maritime, l'intelligence artificielle et les menaces sur les infrastructures sous-marines sont des risques émergents.
- ✓ La piraterie et les trafics illicites, la surpêche, ainsi que la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), restent des préoccupations majeures.
- ✓ Le besoin constant de développement des compétences et d'investissement dans les nouvelles technologies maritimes.
- ✓ La nécessité d'une coordination politique et opérationnelle renforcée entre les différentes administrations et acteurs.

Présentation 8 : Ghana, Dr. Charles TEYE

Défis liés à l'application des lois sur la pêche sont :

- ✓ Retards dans le partage et la rétention d'informations
- ✓ Insuffisance de navires de patrouille, d'équipements et d'autres moyens logistiques
- ✓ Budget limité pour les activités d'application
- ✓ Procès prolongés
- ✓ Sensibilisation limitée

Recommandations et pistes d'action :

- ✓ Améliorer la coordination inter institutions

- ✓ Renforcer les capacités de contrôle
- ✓ Investir dans des patrouilleurs supplémentaires et des technologies modernes
- ✓ Améliorer les systèmes judiciaires et de poursuites
- ✓ Créer des tribunaux spéciaux pour les infractions à la réglementation sur la pêche
- ✓ Sensibiliser le public
- ✓ Promouvoir l'implication des parties prenantes dans la gestion des pêches
- ✓ Tirer parti de la collaboration internationale
- ✓ Accéder au soutien technique et financier d'organismes internationaux comme la FAO

La véritable mesure de la force maritime ne réside pas seulement dans la protection de nos eaux, mais dans la sauvegarde de chaque vie qui y est présente. La sécurité et le sauvetage ne sont pas des tâches distinctes : ils sont les deux piliers de notre humanité commune en mer.

Présentation 9 : Angola, Mme. Afonso KIZEDIOKO

En février 2023, le Conseil des Ministres a approuvé un Décret Présidentiel qui crée le Système National Intégré de Recherche et de Sauvetage (SNIBS) et son cadre juridique, pour répondre aux besoins du trafic maritime et du sauvetage des personnes en détresse en mer.

Le même Décret comprend les mesures législatives et réglementaires applicables aux services de recherche, d'assistance et de sauvetage des aéronefs, navires, bateaux ou engins maritimes et des personnes en détresse en mer, sur terre et dans les eaux navigables intérieures, sous juridiction nationale.

Il comprend aussi des mesures conformes aux conventions internationales auxquelles l'Angola a adhéré, à savoir l'aviation civile, la protection de la vie humaine en mer et la recherche et le sauvetage.

Malgré ces lois, nous continuons à avoir des cas de disparitions, de naufrages et d'autres incidents dans ce secteur de la pêche.

Les causes de ces incidents sont l'exode des populations de l'intérieur vers la côte à la recherche de meilleures conditions de vie.

Présentation 10 : Libéria, M. Isaac P. JOHNS

Défis et lacunes de la sécurité maritime :

- ✓ Moyens de surveillance limités
- ✓ Lutte contre la piraterie
- ✓ Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN)
- ✓ Application limitée des lois et réglementations en vigueur

Recommandation pour le dispositif de la sécurité maritime :

- ✓ Investir dans les moyens de surveillance
- ✓ Renforcer la coordination inter-agences

- ✓ Accroître les partenariats bilatéraux, régionaux et internationaux pour le partage de renseignements
- ✓ Renforcer le système judiciaire
- ✓ Formation à la préparation aux crises

Présentation 11: Bénin, M. Houenou HIPPOLYTE LAURENT MESSAH

Le dispositif de la sécurité en mer au Bénin repose sur la préfecture maritime qui est un organe de coordination des activités de l'État en mer, chargé de la sécurité maritime, de la prévention des activités illicites et de la protection de l'environnement marin. Elle est dotée d'un dispositif ultramoderne de surveillance de la façade maritime, incluant des radars de dernière génération installés le long des 123 kilomètres de côtes béninoises.

La préfecture maritime du Bénin travaille en collaboration avec l'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI) pour la formation des acteurs de l'Action de l'État en Mer (AEM).

Avec l'installation de ce dispositif de sécurité en mer, aujourd'hui, aucun criminel ne peut opérer dans les eaux béninoises sans être détecté.

Grâce à une coordination efficace, le centre peut intervenir rapidement pour protéger les usagers de la mer, qu'il s'agisse des commerçants, des pêcheurs ou d'autres acteurs.

Il veille également à la sécurité du transport maritime, garantissant ainsi un environnement stable et sécurisé pour les investisseurs étrangers.

En garantissant une surveillance constante et en offrant une assistance rapide, il contribue non seulement à la sécurité des usagers, mais aussi à la protection de l'environnement marin et au développement économique du pays.

Présentation 12 : Guinée Bissau, M. Paulo Manuel DA SILVA

Afin de lutter contre ces activités illicites et criminelles et de réduire les accidents en mer, le Gouvernement, en collaboration avec ses partenaires internationaux, notamment l'Union Européenne, investit dans la technologie et la coopération pour renforcer son système de sécurité maritime.

L'objectif est de protéger ses eaux territoriales, de promouvoir la sécurité de la navigation et de lutter contre les activités illicites, grâce à un soutien et une assistance technique et financière, dans le cadre des programmes d'appui à la sécurité maritime intégrée en Afrique de l'Ouest (SWAIMS) et de SAFE COAST.

Cette mesure vise à renforcer les mesures intégrées dans le Protocole de coopération relatif au suivi, à la surveillance, au contrôle et à l'inspection des activités de pêche, signé entre le ministère des Pêches et de l'Économie maritime, le ministère de la Défense nationale et le ministère de l'Intérieur.

Contraintes :

- ✓ Instabilité politique et gouvernementale ;
- ✓ Cadre juridique existant inadapté aux nouvelles exigences et défis ;

- ✓ Manque d'harmonisation des instruments internationaux visant à lutter contre la pêche INN et autres activités illégales ;
- ✓ Absence de structure nationale de coordination de la sécurité maritime ;
- ✓ Absence et insuffisance de balises et de feux de signalisation ;
- ✓ Ressources de surveillance navale insuffisantes (les ressources existantes sont obsolètes, à l'exception du patrouilleur « Okinka Pap ») ;
- ✓ Manque d'investissement dans les infrastructures maritimes.

Recommandations :

- ✓ Actualisation du cadre juridique existant ;
- ✓ Harmonisation des instruments internationaux de sécurité maritime
- ✓ Création et institutionnalisation d'un Comité national de sécurité maritime et de prévention des accidents en mer ;
- ✓ Acquisition et affectation de moyens de surveillance nautique accrus ;
- ✓ Acquisition de moyens aériens (drones) ;
- ✓ Construction d'une infrastructure pour le Comité national de sécurité maritime et de prévention des accidents en mer ;
- ✓ Acquisition de matériel de surveillance et de contrôle

Présentation 13 : Cameroun, M. Alhadji SANOUSSA

Malgré l'existence d'un dispositif et un corpus législatif et réglementaire quasi complet relatif à la sécurité maritime, le Cameroun fait face à certains défis :

- ✓ Mutualisation des moyens de toute nature
- ✓ Droit de poursuite limité
- ✓ Applicabilité du Décret 2007/290 du 1er novembre 2007 Portant organisation et conduite de l'Action de l'Etat en mer (AEM) et sur les voies navigables;
- ✓ Mise en œuvre des Procédures Opérationnelles Standards Harmonisées (POSH) (toutes les Administrations intervenant dans l'AEM et tous les autres acteurs non institutionnels impliqués directement ou indirectement)

Les menaces multiformes venant de la mer imposent

- ✓ Une collaboration et une mutualisation des efforts pour garantir une meilleure protection des personnes et des biens en mer;
- ✓ Un accompagnement des différents partenaires dans la mise en œuvre du processus de sécurisation de nos espaces maritimes;
- ✓ Une application effective de la réglementation en vigueur

Présentation 14 : Gambie, Mme Amie NDURE

Défis en matière de recherche et de sauvetage pour les pêcheries :

- ✓ Couverture insuffisante des services de recherche et de sauvetage dans les régions reculées
- ✓ Sensibilisation et formation limitées des pêcheurs
- ✓ Manque d'équipement de sécurité adéquat
- ✓ Infrastructures de communication défaillantes

- ✓ Obstacles politiques et juridiques

Bonnes pratiques et recommandations

- ✓ Renforcer la coordination SAR aux niveaux régional et national
- ✓ Équiper les navires de pêche d'outils de sécurité et de communication de base
- ✓ Former les pêcheurs aux interventions d'urgence
- ✓ Améliorer le partage des données entre les pays côtiers
- ✓ Investir dans les systèmes de surveillance côtière

La sécurité maritime et les opérations de recherche et de sauvetage sont essentielles pour :

- ✓ Soutenir les industries de la pêche
- ✓ Assurer la sécurité environnementale
- ✓ Appel à l'action :
- ✓ Améliorer la collaboration, la technologie et la sensibilisation

Section III : Sécurité de la flotte de pêche

Présentation 15 : *Encadrement de l'effort de pêche à travers une réglementation de conditions de construction des navires de pêche, M. Lahcen ESSABAR*

L'encadrement de l'effort de pêche par la réglementation des conditions de construction des navires de pêche vise à renforcer la sécurité maritime, à limiter la surexploitation des ressources halieutiques et à favoriser une pêche durable. Il a pour objet principal de respecter les normes de conception et de construction des navires de pêche et de fixer la capacité des navires, c'est-à-dire leur puissance, leur autonomie, leur capacité de stockage, etc...

Les aspects réglementaires de cet encadrement sont :

- ✓ Le tonnage du navire
- ✓ La puissance du moteur
- ✓ Les engins et équipements de pêche
- ✓ Les capacités de stockage du poisson

Cas du Maroc :

- L'obligation de l'autorisation préalable fixant les aspects réglementaires susvisés ;
- Les demandes d'autorisations préalables doivent être accompagnées par les documents relatifs aux caractéristiques techniques de navigabilité et de sécurité ;
- Déclaration de mise en chantier ou de refonte d'un navire de pêche ;
- Déclaration de construction d'un navire de pêche destiné à l'exportation ;
- Visites périodiques aux fins de vérifier la conformité des travaux effectués aux spécifications techniques contenues dans l'autorisation correspondante :
 - ✓ PV après chaque visite de conformité ;
 - ✓ PV d'infraction le cas échéant, sont établies par les agents verbalisateurs ;
 - ✓ Délais maximums pour la réalisation des travaux de mise en conformité ;

- ✓ Infractions et sanctions ;
- Les visites de sécurité des navires de pêche visent principalement à s'assurer de la conformité des navires de pêche, aux normes de sécurité de la navigation maritime, aux engins de pêche, ainsi qu'aux moyens de la-protection de l'équipage et de l'environnement maritime.

Recommandations :

- ✓ Élaborer des réglementations nationales en s'inspirant des normes de l'OMI pour les navires de pêche d'une longueur de référence supérieure ou égale à 24 m et des directives de la FAO pour les navires de pêche d'une longueur de référence inférieure à 24 m en tenant compte des spécificités des pays et des régions.
- ✓ Inciter au financement des propriétaires des barques pour la modernisation de la flotte de pêche artisanale impliquant l'encouragement des investissements au niveau de la construction des barques de la pêche artisanale.

Présentation 16 : Présentation des dispositifs et des équipements de sécurité à bord, M. Mohamed MARZAGUI

La notion de sécurité maritime est constituée de deux composantes importantes :

- ✓ La sécurité de la navigation dont l'objectif est la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- ✓ La sécurité du navire qui vise la protection du navire et de son équipage contre les risques.

A l'instar d'autres activités humaines, la navigation maritime, qu'elle soit à but lucratif ou non, comporte des risques individuels (maladies, accidents) et collectifs (spécifiques au fret, aux conditions de navigation).

Dans ces conditions, la sécurité à bord est une priorité absolue qui s'impose aussi bien à l'armateur, au capitaine et à toute personne présente à bord qu'elle soit membre d'équipage ou passager, et à l'autorité maritime. D'où la nécessité de prendre conscience des dangers et risques liés au travail à bord des navires et de la manière de les gérer et les réduire.

Le secteur de la pêche maritime n'échappe pas à ce contexte et il est même le métier le plus accidentogène.

La stabilité des navires de pêche, les engins et équipements de sauvetage à bord desdits navires ainsi que la formation et la fatigue des membres de leurs équipages constituent quelques-unes des importantes questions de la sécurité à bord de ces navires et qui requièrent une attention particulière de la part des professionnels et des autorités maritimes.

Au niveau réglementaire, si les navires de commerce font l'objet d'un ensemble de règles techniques découlant des conventions internationales dont la grande majorité est en vigueur, les navires de pêche font l'objet de quelques instruments juridiques spécifiques qui ne sont pas encore en vigueur et dont le plus important la Convention de Cap Town de 2012.

Il sied de rappeler que cette dernière convention s'applique aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. De même que l'Organisation Maritime

Internationale (OMI) en coordination avec l'Organisation Mondiale de l'Alimentation (FAO) et l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a édité des recommandations pour la sécurité des navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires non pontés.

Prenant en considération que ces instruments ne sont pas encore en vigueur, il est **recommandé que les États membres de la COMHAFAT intègrent de façon précoce les dispositions pertinentes dans leur législation nationale.**

Présentation 17 : *La contribution de la sécurité en mer dans l'amélioration des activités de la pêche artisanale*, **M. Gaoussou GUEYE**

M. GUEYE a souligné que la sécurité des embarcations de pêche artisanale n'est ni une option, ni un luxe : elle est une exigence vitale pour protéger les vies humaines, préserver les ressources halieutiques et garantir la viabilité du secteur. Chaque pirogue doit être équipée correctement : gilets de sauvetage, extincteurs, bouée de secours, outils de réparation, trousse de premiers secours, radio, documentation de navigation, sans oublier une maintenance rigoureuse du moteur.

Il a mentionné que les pêcheurs doivent aussi être formés, savoir nager, identifier les risques météo et connaître les règles internationales de navigation.

Le capitaine joue un rôle déterminant : il doit vérifier les conditions physiques de l'équipage, assurer que tous les dispositifs de sécurité sont à bord, et anticiper tout danger.

La Convention 188 de l'OIT fournit un socle juridique pour encadrer les conditions de travail à bord : âge minimum, contrat écrit, repos, soins médicaux, nourriture, respect des droits.

Pour les gouvernements, cela implique d'appliquer les textes existants, de former les agents de terrain, de financer l'équipement des pirogues et de garantir un suivi des accidents. Pour les partenaires techniques et financiers, c'est un appel à soutenir des politiques concrètes et durables : formation, équipements, infrastructure, gouvernance participative.

La sécurité en mer ne se décrète pas, elle se construit collectivement, depuis les communautés jusqu'aux États, avec l'engagement des acteurs au quotidien. Une mer plus sûre est une mer plus juste, pour celles et ceux qui y vivent.

Section IV : La formation comme composante essentielle de l'amélioration de la sécurité maritime

Présentation 18 : *Les dispositions de la Convention STCW-F et les programmes pédagogiques relatifs à la sécurité maritime*, **M. Driss TAZI**

Garantir une navigation et une pêche sécurisées pour protéger les vies humaines en mer représentent un véritable défi et une priorité des politiques publiques, des entreprises et des institutions internationales. Relever ces défis nécessite un engagement et une implication effective des États et un personnel bien formé, certifié et sensibilisé aux questions liées à la sécurité et à la sauvegarde des vies humaines.

C'est dans ce contexte que l'Organisation Maritime Internationale (l'OMI) est intervenue afin de renforcer la sécurité des navires de pêche et de leur équipage à travers ses instruments internationaux, notamment la convention internationale STCW-F.

C'est dans ce cadre que la sécurité et le sauvetage des vies humaines en mer font partie des priorités du plan d'actions stratégiques 2025-2027 de la COMHAFAT pour promouvoir une coopération régionale efficace et efficiente en la matière.

Recommandations :

- ✓ Ratifier et appliquer les normes internationales relatives à la sécurité, à la construction la conception et aux équipements des navires de pêche ;
- ✓ Promouvoir une culture de la sécurité ;
- ✓ Améliorer la recherche en matière d'accidents afin de déterminer, d'analyser de prévenir leurs causes et les éliminer à la source ;
- ✓ Accorder une importance particulière aux campagnes de sensibilisation aux risques liés à l'activité de pêche ;
- ✓ Renforcer les visites et contrôles de sécurité ;
- ✓ Renforcer la coopération entre les États, les entreprises et les organisations non gouvernementales en matière de sécurité et sauvetage en mer.

Présentation 19 : *Rôle de la formation maritime dans la sensibilisation à l'importance de la sécurité maritime* : **M. Mostapha RIADI**

La sécurité maritime englobe l'ensemble des mesures et des pratiques visant à protéger la vie humaine, les biens et l'environnement dans le cadre des activités maritimes. Elle se décline en deux aspects principaux : la sécurité et la sûreté. La sécurité concerne la prévention des accidents et des risques liés à la navigation, tandis que la sûreté vise à protéger les navires et les installations portuaires contre les actes malveillants et les menaces intentionnelles.

La formation à la sécurité maritime vise à doter les professionnels du secteur de la pêche des connaissances et compétences nécessaires pour faire face aux risques et aux situations d'urgence en mer. Elle comprend des aspects variés tels que la lutte contre l'incendie, les premiers secours, la survie en mer, la gestion des situations d'urgence, et la sûreté des navires et des ports.

Au Maroc, la formation en sécurité maritime est assurée par plusieurs établissements, notamment l'Institut de Technologie des Pêches Maritimes de Larache (ITPM) et les divers Instituts et Centres de qualification Professionnel Maritimes ainsi que l'ISPM (érigés sur tout le littoral Marocain).

Les EFM forment tous les niveaux nécessaires pour rehausser les compétences des officiers et marins pêcheurs de tous les segments de la flotte Nationale.

Les Programmes de formation sont élaborés selon l'approche par compétence et la plupart des établissements sont conformes au GOPM surtout le volet sécurité.

Présentation 20 : *La contribution des institutions de formation maritime de pêche à la sécurité maritime et à la recherche et sauvetage en mer (SAR) dans la zone COMHAFAT*: **Col-Major Karim COULIBALY**

La présentation vise à démontrer le rôle crucial des institutions de formation maritime dans l'amélioration de la sécurité en mer et des capacités de recherche et sauvetage (SAR), en mettant en lumière :

- ✓ Leur impact sur la réduction des accidents maritimes par la formation qualifiante des marins (pêche, commerce, marine nationale);
- ✓ Leur contribution aux systèmes SAR par la préparation des équipages et professionnels à répondre aux urgences (naufraiges, avaries, etc.);
- ✓ L'adaptation aux normes internationales et aux défis locaux par l'alignement des formations sur les conventions OMI (STCW, SOLAS), la Convention du Cap et tout en considérant les réalités africaines (pêche artisanale, moyens limités);

Les pistes pour optimiser leur efficacité par des propositions concrètes.

Les institutions de formation des gens de mer dans le secteur de la pêche sont des acteurs clés pour améliorer la sécurité maritime et optimiser les opérations SAR.

Leur action contribue directement à réduire les accidents, sauver des vies et renforcer la coopération régionale en matière de sûreté maritime.

La formation maritime constitue ainsi un pilier fondamental pour un avenir durable et en toute sécurité de la pêche dans la zone COMHAFAT.

L'investissement dans la modernisation et l'équipement des institutions de formation représente non seulement une priorité pour la sécurité des marins-pêcheurs, mais aussi un levier stratégique pour le développement durable de l'économie bleue en Afrique.

Avec les recommandations proposées, ces institutions pourront jouer un rôle encore plus déterminant dans la construction d'un secteur de la pêche sûr et durable dans la zone COMHAFAT :

- ✓ Adapter les programmes de formation aux risques spécifiques de la pêche
- ✓ Renforcer les partenariats avec les acteurs SAR et les professionnels de la pêche
- ✓ Promouvoir l'innovation et les technologies SAR pour la pêche
- ✓ Sensibiliser et Renforcer les capacités

Section V : Le sauvetage des vies en mer

Présentation 21 : *Aspects juridiques du sauvetage en mer* **CLC Mohammed DRISSI**

Niveaux juridiques :

- ✓ Obligations du capitaine;
- ✓ Obligations des états;
- ✓ Obligations des organisations SAR;
- ✓ Centres de coordination du sauvetage maritime unités sur zone.

Synthèse des dispositions SAR

- ✓ Création du service SAR par Etats côtiers;
- ✓ Permanence et veille du service SAR;
- ✓ Sauvetage des personnes;
- ✓ Obligation de prêter assistance;
- ✓ Communication à l'OMI des Renseignements SAR;
- ✓ Coopération entre Etats
- ✓ Audit.

Missions du MRCC Rabat

- ✓ Réception et traitement des alertes de détresse survenant dans sa responsabilité nationale et régionale;
- ✓ Assurer la fonction de SPOC (EPIRB et PLB); Coordination des opérations de recherche et de sauvetage;
- ✓ Coordination des téléconsultations et évacuations médicales;
- ✓ Coordination des opérations SAR pour les aéronefs en détresse en mer;
- ✓ Coordination des opérations d'assistance;
- ✓ Réception des alertes de pollution marine;
- ✓ Réception des alertes de sûreté et d'actes illicites contre les navires;
- ✓ Réception des alertes de Tsunamis;
- ✓ Diffusion des renseignements sur la sécurité maritime;
- ✓ Gestion de la base de données des balises nationales (PLB et EPIRB) ;
- ✓ Gestion des plans de coopération avec les navires à passagers;
- ✓ Suivi et assistance aux activités maritimes et manifestations nautiques.

Présentation 22 : *Le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer* (SMDSM), CLC Mohammed DRISSI

Recherche et sauvetage:

- ✓ Sauvetage coordonné (MRCC);
- ✓ Assistance mutuelle entre navires.

Détresse :

- ✓ Universalité des alertes de détresse;
- ✓ Automatisation des alertes;
- ✓ Fiabilité des transmissions
- ✓ Duplication des moyens d'alerte.

Personnel de bord: Utilisation simplifiée

Informations sur la sécurité maritime

Localisation et repérage.

Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir à l'Organisation les renseignements pertinents concernant les installations à terre du service mobile par satellite et du service mobile maritime, établies pour les zones maritimes qu'il a désignées au large de ses côtes. Chaque Gouvernement contractant s'engage également à fournir à l'Organisation, en temps utile et avec un préavis suffisant, un avis avant le retrait prévu de l'un quelconque de ces services ou de toute installation à terre particulière.

Présentation 23 : MRO Operations de sauvetage de Masse en Mer, Col Jawad BENSOUDA

Les défis majeurs du sauvetage en masse

- ✓ Gestion d'un grand nombre de personnes avec des ressources limitées
- ✓ Coordination complexe entre multiples acteurs et juridictions
- ✓ Conditions environnementales souvent défavorables
- ✓ Aspects médicaux et psychologiques critiques

Facteurs de succès essentiels

- ✓ Préparation préalable (plans, exercices, formation)
- ✓ Systèmes de communication robustes et interopérables
- ✓ Coordination efficace entre tous les acteurs impliqués
- ✓ Coopération internationale et partage d'expérience Intégration des nouvelles technologies

Perspectives d'amélioration continue

- ✓ Formation spécialisée : Développement de programmes de formation dédiés aux opérations MRO pour tous les acteurs potentiellement impliqués, y compris les équipages des navires marchands.
- ✓ Exercices multinationaux : Multiplication des exercices conjoints entre pays voisins pour tester et améliorer les procédures de coordination internationale et l'interopérabilité des moyens.
- ✓ Innovation technologique : Poursuite du développement de solutions innovantes pour la détection, la communication et le sauvetage, avec une attention particulière à l'intelligence artificielle et aux systèmes autonomes.
- ✓ Partage d'expérience : Renforcement des mécanismes de retour d'expérience et de partage des leçons apprises entre organisations et pays, pour une amélioration continue des pratiques.

"Le sauvetage des personnes en détresse en mer soit coordonné par une organisation de recherche et de sauvetage et, en cas de besoin, grâce à la coopération entre des organisations de recherche et de sauvetage de pays voisins." - Convention SAR

Section VI : Les nouvelles technologies et l'amélioration de la sécurité maritime

Présentation 24 : Sécurité de la pêche artisanale et préservation de la ressource halieutique, M. Frank POTIEZ

GAAL est un système complet pour une gestion durable de la pêche artisanale : une balise VMS, une plateforme de surveillance des pêches, des applications mobiles.

GAAL répond aux besoins exprimés par les acteurs et autorités de la pêche artisanale. Il est issu d'une démarche inclusive de recensement des besoins fonctionnels avec tout l'écosystème de la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest.

GAAL est développé par la société française AGUILA Technologies qui collabore avec les différents acteurs de la pêche artisanale sur les problématiques de conservation de la ressource halieutique.

Depuis 2017, AGUILA s'investit auprès des autorités et des acteurs de la pêche artisanale en Afrique pour apporter des réponses à la sécurité des pêcheurs en mer et à la préservation de la ressource halieutique :

- ✓ Sécurité en mer
- ✓ Géolocalisation SOS Alerte naufrage
- ✓ Surveillance des Aires Marines Protégées
- ✓ Pêche INN
- ✓ Alerte pollution
- ✓ Suivi des captures

Annexe I : Liste des participants

CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA
COOPÉRATION HALIEUTIQUE ENTRE LES ETATS
AFRICAINS RIVERAINS DE L'OCEAN
ATLANTIQUE

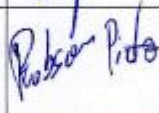


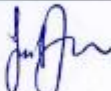
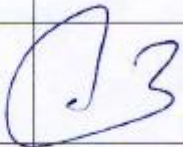
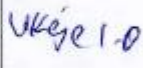
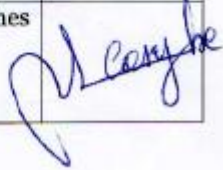
MINISTERIAL CONFERENCE ON FISHERIES
COOPERATION AMONG AFRICAN STATES
BORDERING THE ATLANTIC OCEAN

LISTE DES PARTICIPANTS

Atelier
« Vers une meilleure compréhension du rôle de la sécurité maritime, la recherche et le sauvetage des vies humaines en mer dans la région COMHAFAT »
Du 25 au 27 juin 2025
Onomo Hôtel Rabat Terminus

N°	Pays/Organisation	Nom et Prénom	Titre	Signature
1	ANAM-Sénégal	Mr Abdou MBODJ	Chef de la Division surveillance nautique et visuelle à l'ANAM, point focal SAR au niveau régional avec l'UEMOA	
2	AGUILA TECHNOLOGIES	Mr Franck POTIEZ	Directeur	
3		Mr Hubert FORGEOT	Représentant	
4		Mr Moussa POUYE	Représentant	
5	Angola	Mr Afonso KIZEDIKO	Représentant du Département des patrouilleurs de la flotte du Service national de surveillance	
6	Bénin	Mr Houenou HIPPOLYTE LAURENT MESSAH	Ingénieur du développement rural	

7	Cameroun	Mr Alhadji SANOUSSE	Responsable au centre communautaire de pêche artisanale de Kribi	
8	Cabo verde	Mr Ruberson Joao OLIVEIRA PINTO	Technicien au ministère de la pêche - EMAR	
9	CAOPA	Mr Gaoussou GUEYE	Président	
10	Consultants	Mr Abdellah EL ASRI	Division de la formation <i>Président du RAP20</i>	
11		Mr Amadou TALL	Senior Fishery and aquaculture, governance and blue economy expert	
12	Côte d'Ivoire	Mr Konan Jean BAPTISTE DJANHAN	Ingénieur Halieute- MIRAH	
13	Expert Maritime	Mr Mohamed MARZAGUI	Expert Maritime	
14	Gabon	Mr Jean Michel MEGNE MEZENG	Chef de Brigade des pêches	
15	Gambia	Mme Amie NDURE	Regional Fisheries officer/ Fisheries Department	
16	Ghana	Mr Charles TEYE (PhD)	Deputy Director	

17	Guinée	Mr Saifoulaye BALDE	Directeur Général Adjoint	
18	Guinée bissau	Mr Paulo Manuel DA SILVA	Directeur Général de l'Institut national de la surveillance des activités de pêche (FISCAP-IP)	
19	ISEM	Mr Mohamed BRIUG D ^r TARIQ ESSAID	Directeur Professeur Ossoué	
20	ITPM-Larache	Mr Mustapha RIADI	Directeur	
21	Libéria	Mr Isaac P. JOHNS	Senior Transhumment officer	
22	Maroc	Mme Samira TOUZANI	Secrétariat d'état chargé de la pêche maritime	
23		Mr Lahcen ESSABAR	Secrétariat d'Etat Chargé de la Pêche Maritime	
24	Nigéria	Mme Ifeyinwa Diana UKEJE	Assistant Chief Administrative Officer	
25	RAFEP	Mme Diaba DIOP	Secrétaire Générale du RAFEP	
26	RDC	Mr Casimir KOFFI MULUMBA	Directeur des Pêches et Ressources Halieutiques	

27	REFMA	Mr Karim COULIBALY	Président	
28	SAR MRCC	Colonel Jawad BENSOUDA	Coordonnateur SAR MRCC	
29	Sénégal	Mr Assan FAYE	Chef de la Division opérations à la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches	
30	SEPM-MRCC	Mr Mohammed DRISSI	Directeur du MRCC	
31	Togo	Mr. SANTA N'Hôboutoun	Juriste administrateur des affaires maritimes	

Annexe II : Agenda

Jour 1 : Mercredi 25 juin 2025

OUVERTURE ET INTRODUCTION DE L'ATELIER	
09:30-10:00	- Enregistrement des participants
	- Ouverture de l'atelier
I. LA SÉCURITÉ EN MER, ÉLÉMENT ESSENTIEL DE LA GOUVERNANCE DES PÊCHES	
10:00-11:30	- Aperçu sur les enjeux des activités de la pêche et les instruments réglementaires internationaux de sécurité maritime : M. Naji LAAMRICH, Chef de Département (COMHAFAT) - La vulgarisation au service de la sécurité maritime des navires et des équipages : cas du Royaume du Maroc : M. Abdellah El ASRI, Secrétariat d'Etat Chargé de la Pêche Maritime, Président du Réseau COMHAFAT de la médecine des gens de mer (RAP2M) - L'effet des mesures de sécurité maritime sur les activités des femmes opératrices dans la pêche : Mme DIABA DIOP, membre du RAFEP - La gouvernance portuaire à l'épreuve de l'approche fondée sur l'évaluation des risques : Dr. Tarik ESSAID, Représentant de l'Institut Supérieur d'Etudes Maritimes (ISEM) - Discussions
11:30-12:00	Pause café - Photo de famille
II. ETAT DES LIEUX DES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ MARITIME DANS LES ETATS MEMBRES DE LA COMHAFAT	
12:00-13:30 SESSION ANIMÉE PAR LES REPRESENTANTS DES ETATS MEMBRES	Présentations relatives aux dispositifs de sécurité maritime : Représentants des Etats membres présents : - Guinée : M. Saifoulaye BALDE, Directeur Général Adjoint, ministère de la Pêche et de l'Economie Maritime - Sénégal : M. Assan FAYE, Juriste chef du bureau d'étude, Coopération et législation à la DPSP, Ministère des Pêches, des Infrastructures Maritimes et Portuaires - RDC : M. Casimir KOFFI MULUMBA, Directeur des Pêches et Ressources Halieutiques, ministère de l'Agriculture, Pêche et Élevage - Côte d'Ivoire : M. Konan Jean BAPTISTE DJANHAN, Ingénieur Halieute, Ministère des Ressources Animales et Halieutiques - Ghana : Dr. Charles TEYE Directeur Adjoint, Ministère du Développement des Pêches et de l'Aquaculture - Angola : Mme. Afonso KIZEDIOKO, Service national de surveillance, de contrôle et de surveillance de la pêche, Ministère de la Pêche et des Ressources Marines - Discussions
13:30-14:30	PAUSE-DÉJEUNER
SESSION II (SUITE)	

14:30- 16 :30 SUITE DE LA SESSION	<u>Présentations par les représentants des Etats membres (suite)</u> - Libéria: M. Isaac P. JOHNS, Officier supérieur de transbordement, Autorité nationale des pêches et de l'aquaculture - Bénin : M. Houenou HIPPOLYTE LAURENT MESSAH, Ingénieur du développement rural, Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de la Pêche - Guinée Bissau : M. Paulo Manuel DA SILVA, Directeur Général de l'Institut national de la surveillance des activités de pêche (FISCAP-IP)) - Cameroun : M. Alhadji SANOUSSA, Responsable au centre communautaire de pêche artisanale de Kribi - Gambie : Mme Amie NDURE, Agent Régional des Pêche, Ministère de la Pêche et des Ressources Hydrauliques - Discussions
--	---

Jour 2 : Jeudi 26 juin 2025

III. SÉCURITÉ DE LA FLOTTE DE PÊCHE	
09:30-10:30	- Encadrement de l'effort de pêche à travers une réglementation de conditions de construction des navires de pêche: M. Lahcen ESSABAR, Secrétariat d'Etat Chargé de la Pêche Maritime - Présentation des dispositifs et des équipements de sécurité à bord : M. Mohamed MARZAGUI, Expert Maritime - La contribution de la sécurité en mer dans l'amélioration des activités de la pêche artisanale : M. Gaoussou GUEYE, Président de la CAOPA - Discussions
IV. LA FORMATION COMME COMPOSANTE ESSENTIELLE DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME	
10:30 -11 :30	- Les dispositions de la Convention STCW-F et les programmes pédagogiques relatifs à la sécurité maritime : M. Driss TAZI, Conseiller, Secrétariat Exécutif de la COMHAFAT - Rôle de la formation maritime dans la sensibilisation à l'importance de la sécurité maritime: M. Mostapha RIADI, Directeur de l'Institut de Technologie des Pêches Maritimes (ITPM) de Larache - La contribution des institutions de formation maritime de pêche à la sécurité maritime et à la recherche et sauvetage en mer (SAR) dans la zone comhafat: Col-Major Karim COULIBALY, Directeur de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer d'Abidjan (ARSTM), Président du Réseau REFMA - Discussions
11:30-12:00	Pause
V. LE SAUVETAGE DES VIES HUMAINES EN MER	
12 :00-13 :30 SESSION ANIMÉE PAR L'EQUIPE SAR/MAROC	- Fondements juridiques du sauvetage maritime avec aperçu de l'organisation du sauvetage au Maroc : M Mohammed DRISSI, Directeur du MRCC - Notions sur le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer : M. Mohammed DRISSI, Directeur du MRCC ; - Le sauvetage en masse : le Colonel Jawad BENSOUDA, Coordonnateur SAR MRCC - Discussions
13 :30- 15-00	PAUSE-DÉJEUNER

VI. LES NOUVELLES TECHNOLOGIES ET L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME	
15-00-16-30 SESSION ANIMÉE PAR AGUILA TECHNOLOGIES M. FRANCK POTIEZ	- Prévention des risques et détection des incidents • Sécurité proactive ▪ Risques liés aux conditions météorologiques ▪ Risques liés aux franchissements de zones dangereuses (limites territoriales, zone d'exploitation offshore, zones pré-identifiées, ...) • Détection des incidents ▪ Homme à la mer ▪ Franchissement de zones à risques - Optimisation des temps d'intervention • Processus de secours solidaires - Supervision hiérarchisée • Niveau national • Niveau régional • Echelle portuaire • Accès propriétaire

Jour 3 : Vendredi 27 juin 2025

Visite du Centre de Sécurité Maritime et l'Institut de Technologie des Pêches Maritimes (ITPM) à Larache	
10:00-13:00 M. RIADI Déjeuner à Larache	Objectifs du centre : - La formation et le perfectionnement des marins pêcheurs aux mesures d'urgence et de survie en mer ; - La réduction du nombre d'accidents et de pertes des vies humaines et de biens ; - L'amélioration de la sécurité de la navigation dans les eaux maritimes marocaines ; - Le renforcement de la sécurité du travail à bord des navires de pêche. Missions de l'ITPM : - Assurer la qualification des marins et cadres navigants pour les besoins de la pêche, en modes Résidentiel et par apprentissage ; - Donner la possibilité aux marins en activité de se perfectionner et de participer à des sessions de formation continue ; - Veiller à la mise en œuvre d'actions de vulgarisation afin de contribuer à l'amélioration des conditions de vie et de travail des populations de pêcheurs dans les sites de pêche éloignés, en milieu rural ; - Assurer des cours d'alphabétisation fonctionnelle au profit des pêcheurs eu vue de leur permettre d'accéder à des niveaux de spécialisation et de qualification.

Annexe III : Visite de Larache

Visite du Centre de Sécurité Maritime et l'Institut de Technologie des Pêches Maritimes (ITPM) à Larache

Vendredi 27 juin 2025

- Accueil par le Directeur et le staff de l'ITPM
- Présentation de la mission, les programmes dispensés et les activités de l'ITPM
- Visite des ateliers et simulateurs pêche et machine
- Visite du centre de sécurité
- Visite du centre national de vulgarisation maritime

Des explications très détaillées ont été fournies, ce qui a suscité la curiosité des participants en posant des questions très pointues relatives aux différentes filières ainsi que sur les conditions requises pour bénéficier des formations à l'ITPM de Larache, dans le cadre d'un partenariat.





*Vers une meilleure sensibilisation sur le rôle de la sécurité maritime,
la recherche et le sauvetage des vies humaines en mer dans la région COMHAFAT 25-27 juin 2025*