

Directives pour l'application de la partie B du Recueil, des Directives facultatives et des Mesures de sécurité recommandées



OMI

ORGANISATION
MARITIME
INTERNATIONALE



Photo de couverture :

Construction de navires de pêche neufs à Aceh Besar (Indonésie), grâce à l'aide d'urgence fournie par la FAO pour faciliter la remise en état des zones frappées par le tsunami dans l'océan Indien, en 2004.
FAO: Adek Berry

Directives pour l'application de la partie B du Recueil, des Directives facultatives et des Mesures de sécurité recommandées

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

Rome, 2014

L'édition originale de cet ouvrage a été publiée en anglais par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation internationale du travail et l'Organisation maritime internationale sous le titre *Implementation Guidelines on Part B of the Code, the Voluntary Guidelines and the Safety Recommendations*, 2013.

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

Les opinions exprimées dans ce produit d'information sont celles du/des auteur(s) et ne reflètent pas nécessairement les vues ou les politiques de la FAO, de l'OIT ou de l'OMI.

ISBN 978-92-5-208213-2 (version imprimée)
E-ISBN 978-92-5-208214-9 (PDF)

© FAO/OIT/OMI, 2014 [édition française]
© FAO/OIT/OMI, 2013 [édition anglaise]

La FAO, l'OIT et l'OMI encouragent l'utilisation, la reproduction et la diffusion des informations figurant dans ce produit d'information. Sauf indication contraire, le contenu peut être copié, téléchargé et imprimé aux fins d'étude privée, de recherches ou d'enseignement, ainsi que pour utilisation dans des produits ou services non commerciaux, sous réserve que la FAO, l'OIT et l'OMI soient correctement mentionnées comme source et comme titulaires du droit d'auteur et à condition qu'il ne soit sous-entendu en aucune manière que la FAO, l'OIT ou l'OMI approuveraient les opinions, produits ou services des utilisateurs.

Toute demande relative aux droits de traduction ou d'adaptation, à la revente ou à d'autres droits d'utilisation commerciale doit être présentée au moyen du formulaire en ligne disponible à www.fao.org/contact-us/licence-request ou adressée par courriel à copyright@fao.org.

Les produits d'information de la FAO sont disponibles sur le site web de la FAO (www.fao.org/publications) et peuvent être achetés par courriel adressé à publications-sales@fao.org.

Préparation de ce document

Les *Directives pour l'application de la partie B du Recueil, des Directives facultatives et des Mesures de sécurité recommandées* (Directives d'application) présentées dans cette publication sont le fruit de la coopération constante entre l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI), en ce qui concerne la sécurité des navires de pêche.

En 2007, l'OMI a accepté la proposition faite par la FAO d'élaborer de nouvelles directives en vue d'aider les autorités compétentes à mettre en œuvre les instruments facultatifs FAO/OIT/OMI relatifs à la conception, à la construction et à l'équipement des navires de pêche de tous types et de toutes dimensions. Le Sous-comité OMI de la stabilité, des lignes de charge et de la sécurité des navires de pêche a entrepris l'élaboration des Directives d'application, en concertation avec la FAO et l'OIT. Le mandat du groupe de travail par correspondance, chargé de mettre au point les *Mesures de sécurité recommandées FAO/OIT/OMI pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés*, a été élargi de façon à couvrir aussi l'élaboration des Directives d'application.

Les Directives d'application ont été approuvées par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC), à sa vingt-neuvième session (11-20 mai 2011). À sa trentième session (9-13 juillet 2012), le Comité des pêches de la FAO s'est dit satisfait que les Directives d'application aient été mises au point. Enfin, à sa trois cent-seizième session, tenue en novembre 2012, le Conseil d'administration de l'OIT les a approuvées, en tant que publication conjointe FAO/OIT/OMI.

Résumé

Les présentes Directives d'application sont destinées aux ministères de la mer, du travail et des pêches et à tout autre organe ministériel compétent qui décident d'appliquer les trois instruments FAO/OIT/OMI relatifs à la conception, à la construction et à l'équipement des navires de pêche de tous types et de toutes dimensions. Ces instruments sont la *Partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche*, les *Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions* et les *Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 m et les navires de pêche non pontés*.

Les Directives n'ont pas pour objet de fournir une prescription unique pour améliorer la sécurité, mais de favoriser la prise de conscience et de donner des indications sur une vaste gamme de questions qui doivent être abordées de manière efficace et globale. À cet égard, il est important que les administrations maritime, du travail et des pêches se concertent et coordonnent leurs travaux, en particulier lorsque les responsabilités concernant la sécurité des navires de pêche sont réparties en vertu de lois pertinentes.

Les Directives d'application couvrent des domaines tels que l'élaboration d'une stratégie en matière de sécurité; les aspects juridiques; les exigences d'ordre administratif; le renforcement des capacités; la formation des membres d'équipage; le contrôle de l'application des règles et la sécurité de l'exploitation.

Bien que les Directives d'application aient pour principal objet d'aider les autorités compétentes à mettre en œuvre les instruments facultatifs, elles pourraient aussi être utiles pour faciliter l'application des dispositions de *l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche*.

Table des matières

Préparation de ce document		iii
Résumé		iv
Préface		vii
Introduction		ix
Chaptire 1	Les instruments	1
Chaptire 2	Exigences d'ordre administratif	7
Chaptire 3	Aspects juridiques	15
Chaptire 4	Renforcement des capacités	21
Chaptire 5	Garantir le respect des prescriptions nationales	27
Chaptire 6	Sécurité de l'exploitation	29
Chaptire 7	Interprétation commune des dispositions techniques et de la terminologie des instruments	31
Chaptire 8	L'élément humain à bord	35
Annex 1	Évaluation des besoins pour les services de visite et d'inspection des navires de pêche	39
Annexe 2	Exemple de certificat de sécurité	51
Annexe 3	Exemples de listes de contrôle pour la visite	53
Annexe 4	Exemple de liste de contrôle pour l'inspection	57
Annexe 5	Secteurs de la construction de navires et d'embarcations	63
Annexe 6	Code de conduite des inspecteurs de navires de pêche de faibles dimensions	69
Annexe 7	Exemples d'accords internationaux pertinents, contraignants et facultatifs	73
Annexe 8	Liste annotée des publications pertinentes	79

Préface

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

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

La révision du Recueil et des Directives facultatives achevée, les textes révisés ont été approuvés par le Comité de la sécurité maritime (MSC) à sa soixante-dix-neuvième session (1^{er}-10 décembre 2004). À la vingt-sixième session du Comité des pêches, en mars 2005, la FAO a accueilli avec satisfaction les textes révisés et recommandé que l'OMI les publie rapidement. Enfin, le Conseil d'administration de l'OIT a lui aussi approuvé les textes révisés à sa deux cent quatre-vingt-treizième session, en juin 2005.

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

Une fois achevées, les Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 m et les navires de pêche non pontés (ci-après dénommées Mesures recommandées) ont été approuvées par le MSC à sa quatre-vingt-septième session (12-21 mai 2010). Le Conseil d'administration de l'OIT les a approuvées à sa trois cent-neuvième session en novembre 2010. À la vingt-neuvième session du Comité des pêches (31 janvier - 4 février 2011), la FAO a recommandé qu'elles soient publiées rapidement.

En 2007, l'OIT a adopté la Convention sur le travail dans la pêche (No 188) et la recommandation correspondante No 199. Ces instruments détaillés couvrent de nombreux aspects du travail à bord des navires de pêche, y compris des questions telles que les certificats médicaux, les effectifs, les heures de repos, les locaux d'habitation de l'équipage, l'alimentation et les services de table, la sécurité et la santé au travail, les soins médicaux en mer, la sécurité sociale et la responsabilité en cas de lésions corporelles ou

de mort. Ces instruments soulignent la nécessité de consulter les propriétaires de navires de pêche et les représentants des pêcheurs lors de l'élaboration de lois, réglementations et autres mesures relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur de la pêche. Les prescriptions concernant les locaux d'habitation, en particulier, auront une incidence directe sur la conception et la construction des navires de pêche neufs et sur les navires existants à bord desquels les locaux d'habitation sont restructurés ou modifiés de manière substantielle.

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

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

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

En conséquence, les «Directives destinées à aider les autorités compétentes à appliquer la* Partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, les Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions et les Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 m et les navires de pêche non pontés» (ci-après dénommées les «Directives d'application») ont été approuvées par le MSC à sa quatre-vingt-neuvième session (11-20 mai 2011). Ensuite, à la trentième session de son Comité des pêches (9-13 juillet 2012), la FAO s'est dite satisfaite que les directives d'application aient été mises au point. Le Conseil d'administration de l'OIT les a ensuite approuvées à sa trois cent-seizième session, en novembre 2012, en tant que publication conjointe FAO/OIT/OMI.

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

Introduction

1 La pêche est encore considérée comme un des métiers les plus dangereux au monde, voire le plus dangereux. En 1999, le nombre de morts était estimé à 24 000 par an, pour la plupart à bord de navires de pêche de faibles dimensions. Au moment de l'élaboration des présentes Directives d'application, le nombre de navires de pêche exploités dans le monde était estimé à quelque 4 millions se répartissant ainsi: 1,3 million de navires pontés, dont probablement 96 pour cent ont une longueur inférieure à 24 m et 2,7 millions de navires non pontés, dont au moins 1,7 million ne sont pas motorisés. Ces chiffres montrent qu'il est important de prendre des mesures pour améliorer la sécurité des navires de pêche de faibles dimensions.

2 Le secteur de la pêche se caractérise par l'absence de toute culture de la sécurité, ce qui s'explique par de nombreux facteurs: le lien direct entre les recettes et le volume des captures, la formation, l'enseignement, la pauvreté, le caractère obsolète de la législation et le coût de la sécurité, jugé élevé dans un secteur confronté à une baisse des taux de capture et à une augmentation constante du coût des intrants. La mise en place d'un cadre réglementaire n'est qu'un des moyens d'instaurer une culture de la sécurité; «le changement le plus efficace et le plus durable n'interviendra que lorsque le secteur lui-même conviendra de la nécessité d'adopter la culture de la sécurité qui lui fait défaut depuis si longtemps».

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

4 Il est important que l'administration maritime et l'administration des pêches se concertent et coordonnent leurs travaux, en particulier lorsque les responsabilités concernant la sécurité des navires de pêche sont réparties en vertu de lois pertinentes. Lors de l'examen des questions relatives à la gestion des stocks, les décisions doivent être prises en tenant compte de leurs effets possibles sur la sécurité dans le secteur de la pêche.

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

6 Par conséquent, les présentes Directives ont pour objet d'aider les administrations maritimes et/ou les ministères de la pêche à mettre en place ou améliorer le régime qui donnera effet à la Partie B du Recueil, aux Directives facultatives et aux Mesures de sécurité recommandées, d'un point de vue pratique. Pour assurer une démarche holistique, les présentes Directives traitent de questions comme la sécurité de l'exploitation et l'élément

humain. L'attention du lecteur est aussi attirée sur la Partie A du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche. Les présentes Directives couvrent les domaines suivants:

- .1 élaboration d'une stratégie en matière de sécurité;
- .2 aspects juridiques;
- .3 exigences d'ordre administratif;
- .4 renforcement des capacités;
- .5 formation des membres de l'équipage;
- .6 application des réglementations; et
- .7 sécurité de l'exploitation.

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

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

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

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

8.3 *L'équipage* comprend le capitaine et toutes les personnes employées ou affectées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire, à l'exploitation de ce dernier.

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

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

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

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

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

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

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

8.11 *Organisation* désigne l'Organisation maritime internationale.

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

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

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

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

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

Chapitre 1

Les instruments

1.1 Objet

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

1.2 Partie B du Recueil

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

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

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

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

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

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

1.2.6 Lorsque l'expérience acquise en cours d'exploitation justifie clairement une dérogation aux dispositions de la Partie B du Recueil, ou lorsque la Partie B du Recueil est appliquée à un navire soumis à ses dispositions dans toute autre zone d'exploitation équivalente, l'autorité compétente peut autoriser des modifications ou substitutions appropriées.

1.3 Les Directives facultatives

1.3.1 Les Directives facultatives ont pour objet de fournir des renseignements sur la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions afin de renforcer la sécurité des navires et de protéger la sécurité et la santé de l'équipage. Elles ne prétendent pas remplacer les lois et règlements nationaux mais elles peuvent guider tous ceux qui interviennent dans leur formulation. Il appartient à chaque autorité compétente chargée de la sécurité des navires de pêche de veiller à ce que les dispositions des Directives facultatives soient adaptées à ses propres exigences, en tenant dûment compte des dimensions et du type des navires, du service auquel ils sont destinés et de leur zone d'exploitation.

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

1.4 Les Mesures de sécurité recommandées

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

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

1.5 Instruments obligatoires et autres instruments facultatifs

1.5.1 Pour l'application d'un régime de sécurité, on trouvera dans les instruments susmentionnés, des références aux instruments obligatoires et autres instruments non

obligatoires énoncés à l'annexe 7, que l'autorité compétente devrait aussi examiner pour adopter une approche holistique en matière de sécurité des navires de pêche.

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

Tables des matières des instruments et exemples d'instruments obligatoires et d'autres instruments facultatifs pertinents

Tableau 1 – Table des matières de la Partie B du Recueil

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

Tableau 2 – Table des matières des Directives facultatives

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

Tableau 3 – Table des matières des Mesures de sécurité recommandées

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

Chapitre/Annexe	Sommaire
Annexe XXVII	Portée des VHF pour divers émetteurs/récepteurs
Annexe XXVIII	Utilisation des téléphones mobiles pour des communications de détresse et de sécurité
Annexe XXIX	Normes de performance recommandées pour le réflecteur radar
Annexe XXX	Matériel devant satisfaire au Règlement COLREG
Annexe XXXI	Code international de signaux
Annexe XXXII	Signaux de détresse
Annexe XXXIII	Formation de base recommandée aux fins de la sécurité avant l'embarquement
Annexe XXXIV	Liste annotée des publications pertinentes

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

Obligatoire	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974) et ses amendements et Protocole. En partie applicable aux navires de pêche. (www.imo.org)
Obligatoire	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (1979). (www.imo.org)
Obligatoire	Convention de 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG). Applicable à tous les navires de pêche. (www.imo.org)
Obligatoire	Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (1977). Pas encore entré en vigueur en décembre 2013. (www.imo.org)
Obligatoire	Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F) (1995). (www.imo.org)
Obligatoire	Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche (2007) et Recommandation correspondante (n°199) (2007). Pas encore entrées en vigueur en décembre 2013. (www.ilo.org)
Facultatif	Partie A du Recueil de règles de sécurité applicables aux pêcheurs et aux navires de pêche.
Facultatif	Document destiné à servir de guide pour les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (2001). (www.imo.org)
Facultatif	Spécifications types du marquage et de l'identification des navires de pêche (1989). (www.fao.org)
Facultatif	Code de conduite pour une pêche responsable (1995). (www.fao.org)

Chapitre 2

Exigences d'ordre administratif

2.1 Évaluation des besoins nationaux

2.1.1 Un examen de la législation pertinente permettrait d'identifier les divers éléments que devrait prendre en considération une administration soucieuse de la sécurité des navires de pêche. Parallèlement, il conviendrait de procéder à une évaluation de la flotte couvrant tous les secteurs afin de déterminer dans quelle mesure l'administration doit appliquer les dispositions des instruments qui ont été incorporées dans la législation. Il faudrait notamment recenser les pêcheurs et dresser la carte de leur répartition sur le littoral (sites de débarquement sur la plage, petits ports et ports importants), en termes de services de sécurité et d'application des dispositions réglementaires.

1.1.2 Le secteur des services devrait aussi faire l'objet d'une évaluation couvrant, sans toutefois s'y limiter, les éléments ci-après:

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

2.1.3 Sur la base des évaluations susmentionnées, l'administration devrait passer en revue ses prescriptions minimales en ce qui concerne les inspections/visites à long terme et la planification des besoins en matière de recrutement et de formation, en gardant à l'esprit qu'il sera nécessaire:

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

2.1.4 S'agissant de l'exercice à mener en parallèle pour identifier les dispositions des principales lois et réglementations à modifier, il est important de déterminer les aspects qui doivent être couverts dans les dispositions de l'instrument relatives à la construction

des navires de pêche, en particulier en ce qui concerne l'étanchéité à l'eau et l'équipement, la stabilité et l'état de navigabilité correspondant, les machines et installations électriques, la protection et la lutte contre l'incendie, la protection de l'équipage, les engins de sauvetage, les consignes en cas de situation critique et la formation à la sécurité, les radiocommunications, le matériel de navigation, les locaux d'habitation de l'équipage, les effectifs et la formation.

2.1.5 Enfin, il faudrait étudier comment les dispositions des instruments peuvent être adaptées aux besoins spécifiques de l'autorité compétente, en tenant dûment compte des dimensions et du type des navires, du mode et de la zone d'exploitation prévus et des conditions climatiques. Cela suppose d'examiner attentivement les dispositions énoncées dans les instruments pour déterminer celles qui sont nécessaires ou inutiles dans le contexte des pêches nationales et hauturières. En outre, les situations où des navires immatriculés et/ou autorisés par l'État du pavillon pêchent ou ont l'intention de pêcher dans la zone économique exclusive d'un autre État où les règles de sécurité sont plus strictes méritent une attention particulière.

2.2 Communication avec le secteur

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

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

2.3 Détermination des relations entre les ministères

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

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

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

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

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

2.5 L'autorité compétente

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

- .1 politique générale et planification;
- .2 administration, y compris formation interne et qualification du personnel;
- .3 immatriculation des navires/attribution des licences de pêche;
- .4 normes techniques;
- .5 visites et contrôle de l'application des règles;
- .6 formation, effectifs, délivrance des brevets, normes médicales et de travail;
- .7 architecture navale/mécanique navale; et
- .8 aspects juridiques, et
- .9 évaluation des besoins en matière de matériel de sécurité et de matériaux de construction, et disponibilité de pièces détachées et de centres de maintenance.

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

2.5.3 De même, il conviendrait d'examiner les matériaux et autres équipements utilisés lors de la construction du navire.

2.6 Immatriculation des navires de pêche

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

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

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

2.7 Enquêtes sur les accidents/incidents

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

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

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

2.7.4 Les résultats des enquêtes devraient être rendus publics, ce qui constitue l'un des moyens d'accroître la sensibilisation à la sécurité.

2.8 Élaboration d'une stratégie en matière de sécurité*

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

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

2.8.3 En outre, étant donné qu'il est possible que la stratégie couvre des eaux se situant au-delà de la juridiction d'un État du pavillon en vertu des accords sous-régionaux, régionaux et interrégionaux auxquels l'État du pavillon peut être Partie, il faudrait aussi analyser l'influence de ces accords.

2.8.4 L'analyse des données recueillies sur les accidents devrait permettre d'identifier des causes principales, qui pourraient, entre autres, être les suivantes:

- .1 les intempéries;
- .2 l'élément humain (manque d'expérience, fatigue, formation inadéquate);
- .3 abordage;
- .4 échouement;
- .5 envahissement;
- .6 problèmes de communication (navire-navire, navire-côtière);
- .7 problèmes mécaniques (machines de pont, équipement de manutention, organe de roulement);
- .8 parties mobiles de machines non protégées;
- .9 opérations de pêche (blocage des appareils, récupération des appareils de pêche en toute sécurité);
- .10 travail dans la mâture;

* Ce sujet est examiné plus en détail dans le rapport de la FAO (à paraître) - *Fishing operations. 1. Best practices to improve safety at sea in the fisheries sector*. FAO Directives techniques pour une pêche responsable. No. 1, Suppl. 3. Rome.

- .11 absence ou mauvais entretien de matériel de survie;
- .12 navire inapte à prendre la mer;
- .13 incendie et défaillance du matériel de lutte contre l'incendie;
- .14 mauvaises pratiques de chargement/déchargement et gestion du combustible ayant compromis la stabilité;
- .15 zone d'exploitation et distance entre le navire et un havre sûr;
- .16 opérations de soutage et de stockage; et
- .17 pression résultant de décisions de gestion des pêches.

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

2.9 Affinement de la stratégie en matière de sécurité

2.9.1 Une fois comprises les questions liées à la sécurité, la ligne de conduite à tenir consisterait à poursuivre les consultations avec les principales parties prenantes, étant entendu que les participants (pour ce qui est de ces parties prenantes) pourraient varier en fonction de la diversité de la flotte nationale.

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

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

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

2.10 Procédures relatives aux enquêtes sur les plaintes

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

2.11 Besoins spécifiques

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

Chapitre 3

Aspects juridiques

3.1 Introduction

3.1.1 Il faudrait d'emblée garder à l'esprit que les instruments ne visent pas à remplacer les lois et règlements nationaux mais qu'ils peuvent servir de guide à tous ceux qui s'intéressent à la formulation de ces lois et règlements nationaux.

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

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

3.2 Application

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

3.3 Il existe une législation

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

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

3.3.3 Ensuite, l'autorité compétente devrait veiller à ce que les dispositions des instruments soient adaptées à ses besoins spécifiques, en tenant dûment compte des dimensions et du type des navires, du mode et de la zone d'exploitation auxquels ils sont destinés et des conditions climatiques. C'est pourquoi il faudrait étudier attentivement les dispositions énoncées dans les instruments pour déterminer celles qui sont nécessaires ou inutiles, par exemple, dans le contexte des pêches nationales et hauturières.

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

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

3.4 Il n'existe pas de législation

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

3.4.2 Lors de la rédaction de la législation par l'autorité compétente, d'autres pourraient fournir des renseignements, en particulier s'il existe une coopération intra-régionale. En outre, diverses organisations, telles que la FAO, l'OIT et l'OMI, seraient en mesure de fournir des informations et une assistance à l'autorité compétente.

3.4.3 Pour formuler, à l'échelle nationale, des dispositions législatives harmonisées définissant les prescriptions relatives à la construction des navires de pêche, à leur immatriculation et à leur inspection, la procédure suivante pourrait être adoptée:

- .1** les autorités chargées des pêches devraient accorder l'autorisation d'envisager l'immatriculation/la construction préalablement à la présentation d'une demande à l'autorité compétente;
- .2** déterminer les principales prescriptions relatives à l'immatriculation et à l'inspection, en particulier les normes de construction des navires, et réaffirmer qu'aucun navire ne sera mis à la mer ou ne pourra obtenir de licence de pêche à moins d'avoir été construit de la manière prescrite, d'être immatriculé et de satisfaire aux prescriptions énoncées dans les règles;
- .3** indiquer que les normes ne dispensent pas de satisfaire aux normes devant être respectées en vertu d'autres lois et conventions applicables;

* On entend par norme une règle, un calendrier ou un recueil de règles qui donne effet aux instruments ou à la législation principale.

- .4 déterminer le champ d'application des règles, en particulier en ce qui concerne les types/catégories de navires;
- .5 indiquer les définitions essentielles;
- .6 indiquer les normes qui sont applicables en général et celles qui sont spécifiques à une classe ou un type de navire devant être construit ou en service; et mentionner le domaine ou l'activité (construction, visite, immatriculation, matériel de sécurité, etc.); ou
- .7 autre possibilité, faire figurer la plupart des normes dans des annexes aux réglementations, en tant que règles, ou en faisant référence aux «directives, conventions, codes et recueils de règles, normes», etc.;
- .8 définir les délits et sanctions en cas d'infraction aux normes (mais le respect des normes devrait être motivé par-dessus tout par la menace de non-immatriculation et de non-délivrance de la licence de pêche);
- .9 prévoir des dérogations à l'application des normes/prescriptions relatives à la sécurité de la construction, au matériel de sécurité et aux qualifications applicables aux constructeurs de navires/d'embarcations et aux pêcheurs, en fixant une date butoir. Toutes les demandes de dérogation devraient être examinées attentivement et être approuvées uniquement si le respect des prescriptions n'est pas raisonnable ou possible dans la pratique et si la dérogation ne compromet pas la sécurité des pêcheurs ou du navire.

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

3.5 Registre d'immatriculation

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

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

3.6 Certificat de sécurité

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

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

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

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

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

3.7 Matériel de sécurité

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

3.8 Ressources pour les visites

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

3.9 Dérogations

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

3.10 Prescriptions spéciales pour les pays en développement

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

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

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

Chapitre 4

Renforcement des capacités

4.1 Programmes de perfectionnement de la main-d'œuvre

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

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

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

4.2 Composition de la flotte

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

- .1 les navires pontés d'une longueur égale ou supérieure à 24 m;
- .2 les navires pontés d'une longueur égale ou supérieure à 12 m mais inférieure à 24 m;
- .3 les navires pontés d'une longueur inférieure à 12 m;

- .4 les navires non pontés motorisés, quelles que soient leurs dimensions; et
- .5 les navires de pêche non pontés et non motorisés, quelles que soient leurs dimensions.

4.2.2 Dans chaque cas, l'analyse devrait inclure le nombre de navires en service, en cours de construction et prévus et il faudrait établir des catégories par dimensions, type, matériau de construction et méthode de pêche, ainsi qu'en fonction du degré de mécanisation. La zone d'exploitation devrait être connue.

4.3 Nombre des membres d'équipage

Les États du pavillon n'exigent pas tous que les membres d'équipage soient enregistrés, en particulier dans les filières de la pêche artisanale et de la pêche de subsistance, ni que le nombre, le profil d'âge et le niveau de formation et d'instruction des professionnels du secteur soit indiqué. Il est toutefois souhaitable que ces données soient consignées dans un registre.

4.4 Aspects juridiques

Compte tenu des complications qui pourraient survenir du fait des différentes responsabilités assignées aux personnes concernées par la gestion des pêches, les affaires maritimes et la sécurité et la santé au travail, il faudra peut-être regrouper des experts dans divers domaines pour traiter des questions juridiques et veiller à la compatibilité avec les prescriptions requises en vertu, par exemple, des lois sur la marine marchande et les pêches, pour ce qui est des navires de pêche. Il faut évidemment que les experts juridiques principaux aient de bonnes qualifications, probablement une maîtrise dans leur propre droit national et dans la législation maritime et des pêches, ainsi que des qualifications en droit international et une vaste expérience.

4.5 Services de visites/d'inspection

4.5.1 Si la législation prévoit des normes relatives à la conception, à la construction, à l'équipement et à l'exploitation des navires de pêche, il faudrait mettre en place un processus de suivi, de contrôle et de certification pour veiller à l'application des règles correspondantes. À cet égard, l'autorité compétente établira les prescriptions concernant l'inspection des navires de pêche et définira les qualifications et l'expérience que doivent avoir les inspecteurs. L'autorité compétente devrait mettre en place un système d'inspection reposant sur l'utilisation d'inspecteurs dotés des qualifications et de l'expérience voulues ne travaillant pas exclusivement pour elle, ou même déléguer la conduite des visites/inspections à des organismes reconnus, des entités privées ou des inspecteurs désignés. Si l'autorité compétente décide d'avoir son propre service d'inspection, les responsabilités de chacun devraient être clairement définies et une description de poste devrait permettre d'identifier facilement chaque «inspecteur». Au vu des résultats de l'analyse des besoins, on jugera peut-être souhaitable de nommer des inspecteurs spécialisés dans des domaines spécifiques, par exemple un inspecteur des coques, un inspecteur des machines ou, plus généralement, un inspecteur des coques et des machines. Ces points sont examinés en détail dans l'annexe 1, mais il devrait être entendu que des missions de courte durée concernant, par exemple, l'architecture navale, pourraient être remplies par des

établissements techniques/de formation ou des spécialistes dans le cadre d'un contrat. Il en va de même pour la mécanique navale, où un niveau d'expertise très élevé est nécessaire en cas d'enquêtes sur des événements ayant entraîné des pertes en vies humaines ou des dégâts matériels.

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

4.6 Infrastructure

4.6.1 Les capacités des installations de construction et de réparation des navires de pêche doivent être évaluées. À cet égard, il faut recenser la main-d'œuvre travaillant dans ce secteur de manière à déterminer le nombre de personnes employées, les compétences disponibles et les moyens d'acquérir ces compétences.

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

4.7 Bureaux de visites et de conception

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

4.8 Enseignement et formation

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

4.8.2 Il faudrait obtenir des données auprès des établissements d'enseignement et de formation ainsi que des services de vulgarisation sur les pêches quant aux types de cours disponibles (débouchant ou non sur un diplôme) pour chacune des disciplines suivantes:

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

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

4.9 Construction des navires de pêche

Il est probable que la formation et l'enseignement seront dispensés par des instituts polytechniques, des lycées professionnels et, parfois, des centres de formation parrainés par le secteur, en coopération avec le gouvernement. Dans ce cas, il faudrait déterminer le niveau de qualification obtenu à l'issue des cours et de le comparer aux normes agréées au niveau international (voir également l'annexe 5). Dans certaines zones où les conceptions locales prédominent, les compétences héritées en matière de construction de ces navires devraient être reconnues.

4.10 Sciences des pêches

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

4.11 Opérations de pêche

4.11.1 Le champ d'application de la présente section est vaste: il couvre aussi bien la gestion des navires de pêche que les membres d'équipage. En ce qui concerne la gestion des navires de pêche, il est probable que les administrateurs techniques posséderont le même niveau d'instruction que celui exigé pour les responsables des visites et les inspecteurs; dans les grandes sociétés, ils seront considérés comme des superviseurs des questions maritimes et techniques. D'autres seront considérés comme des gestionnaires des activités ou de la production, dans le cas des gros navires de pêche qui transforment les captures à bord; leur formation et leur expérience se rapporteront alors au secteur de la transformation alimentaire. Dans les deux cas, il appartient aux propriétaires des compagnies de traiter la question en fonction de la législation nationale et de s'y intéresser lors de la mise au point d'une stratégie visant à garantir la sécurité en mer.

4.11.2 En ce qui concerne les membres d'équipage, il conviendrait de faire l'inventaire de tous les établissements de formation/d'enseignement existant dans le pays et de leurs capacités par rapport aux besoins actuels et futurs. S'agissant des certificats de compétence éventuellement requis en vertu de la législation nationale, il appartient logiquement à l'autorité compétente de les examiner. Pour ce qui est de la planification nationale, de l'administration et de l'élaboration des programmes d'études, les autorités compétentes et ces établissements de formation disposent des ressources nécessaires et peuvent s'inspirer du Document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets. Soulignons toutefois la nécessité d'adopter une approche intégrée associant le gouvernement, les propriétaires de navires de pêche, les organisations de pêcheurs, les établissements d'enseignement et les instituts de recherche sur les pêches, d'autres organismes qui ont une connaissance approfondie

de la formation professionnelle des membres d'équipage, ainsi que les organismes actifs dans le domaine de la sécurité et la santé au travail. En outre, une attention particulière devrait être accordée aux pays en développement et au rôle des services de vulgarisation dans le secteur de la pêche.

4.12 Renforcement des institutions

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

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

Chapitre 5

Garantir le respect des prescriptions nationales

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

5.2 Si cela est possible dans la pratique, avant le démarrage de la construction, les plans et les calculs de stabilité devraient être soumis à l'autorité compétente pour approbation. Cette dernière se fondera sur des critères tels que les dimensions, la longueur, la zone d'exploitation du navire et les conditions météorologiques dans lesquelles il sera appelé à opérer, pour décider du degré de détail requis dans les plans et/ou les calculs de stabilité.

5.3 Selon qu'il convient, la coque, les machines, le matériel d'armement et les installations radioélectriques devraient faire l'objet d'une visite ou d'une inspection pendant la construction, à son achèvement, et par la suite à des intervalles et dans des conditions que l'autorité compétente jugera nécessaires pour s'assurer que leur état est en tous points satisfaisant.

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

5.5 Dans le cadre de la visite/de l'inspection, on tiendra compte des zones dans lesquelles le navire est autorisé à opérer, en prêtant attention au matériel radioélectrique qui pourrait être requis dans cette zone et aux conditions climatiques dans lesquelles le navire pourrait être appelé à opérer.

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

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

5.8 Il est important que les inspecteurs se comportent en professionnels à l'égard des pêcheurs et des propriétaires de navires de pêche et appliquent les normes de manière uniforme. L'autorité compétente devrait élaborer un code de conduite à l'intention des inspecteurs. À cet égard, le modèle reproduit à l'annexe 6 peut servir de guide.

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

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

* Cf. FAO Directives techniques pour une pêche responsable N°1, Supplément 1 - Opérations de pêche 1. Systèmes de surveillance des navires par satellite.

Chapitre 6

Sécurité de l'exploitation

6.1 Gestion de la sécurité à bord

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

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

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

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

6.2.2 Les réglementations devraient couvrir, sans s'y limiter, les éléments suivants:

- .1 les définitions;
- .2 l'application;
- .3 les obligations des propriétaires, des armateurs-gérants, des responsables de la sécurité et des capitaines;
- .4 l'équipement de protection individuelle à fournir;
- .5 la notification des accidents et les enquêtes correspondantes;
- .6 l'accès sûr;
- .7 la protection des écoutilles et des ouvertures;
- .8 le matériel de levage;
- .9 le matériel électrique;
- .10 l'éclairage;
- .11 la protection des machines;
- .12 les responsables de la sécurité;

- .13 les comités de sécurité;
- .14 la tenue des registres; et
- .15 les infractions et les sanctions.

6.3 Recueils de règles de sécurité

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

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

6.3.3 Un recueil de règles pratiques de sécurité ne devrait pas être conçu uniquement à l'attention du personnel des navires de pêche. Il s'adresse à toute personne qui s'acquitte d'une tâche à bord d'un navire de pêche et aux personnes basées à terre qui sont responsables de la gestion des navires de pêche. Le recueil devrait être rédigé dans un langage facilement compréhensible, en utilisant la terminologie couramment employée à bord des navires, et en évitant le jargon juridique.

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

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

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

Chapitre 7

Interprétation commune des dispositions techniques et de la terminologie des instruments

7.1 Interprétation des termes et expressions

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

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

7.1.3 *Autres dispositions* peut être interprété comme concernant les autres caractéristiques du navire ou un autre équipement qui satisfait aux prescriptions techniques et à l'expérience acquise au cours de l'exploitation.

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

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

7.1.6 *Mesure de sécurité équivalente* peut être interprété comme concernant les caractéristiques du navire ou l'équipement recommandé qui satisfait aux prescriptions techniques et à l'expérience acquise au cours de l'exploitation.

7.1.7 *Navire ponté*. Aux fins des instruments, un navire est considéré comme ponté uniquement si toutes les conditions ci-après sont remplies:

- .1 le pont couvre la totalité de la coque;
- .2 le pont est étanche à l'eau;
- .3 l'envahissement des puits ou des cockpits aménagés dans le pont n'entraîne pas l'envahissement du navire;
- .4 si une superstructure fermée couvre une ouverture de pont, la superstructure devrait être étanche aux intempéries et des portes étanches aux intempéries doivent être installées sur toutes les ouvertures d'accès;
- .5 les portes menant aux espaces au-dessous du pont devraient avoir des seuils. Pour les hauteurs minimales, voir l'instrument pertinent;

- .6 les écoutilles menant aux espaces au-dessous du pont doivent être entourées de surbaux. Pour les hauteurs minimales, voir l'instrument pertinent. Si la hauteur est inférieure, des panneaux d'écouille étanches à l'eau en un matériau autre que le bois devraient être installés; et
- .7 à bord des navires des catégories de conception A, B et C, les panneaux devraient être fixés à demeure et doivent pouvoir être rapidement fermés ou assujettis.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.1.17 *Navire non ponté*: voir «navire ponté».

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

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

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

Chapitre 8

L'élément humain à bord

8.1 L'élément humain – introduction

8.1.1 On dit souvent que plus de 80 pour cent des accidents sont provoqués par une «erreur humaine». Or l'erreur humaine ne découle pas toujours uniquement des actes des pêcheurs; elle peut être due, en tout ou en partie, à une mauvaise conception entraînant des vibrations, une chaleur et un niveau de bruit excessifs, à une conception ergonomique médiocre, à du matériel inapproprié, à de mauvaises méthodes de travail, au manque d'entretien, à la fatigue et au niveau des effectifs, au manque de formation adéquate et de mesures préventives, à un manque de connaissance des dangers, etc. L'autorité compétente devrait tenir compte de ces facteurs lors de l'élaboration de normes relatives à la conception, à la construction et à l'équipement des navires de pêche, de l'approbation des plans, de la détermination du niveau des effectifs, de l'adoption de recueils de règles de sécurité et de lois sur la santé et la sécurité au travail, de normes de formation et de campagnes de sensibilisation à la sécurité.

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

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

8.1.4 La sécurité des navires de pêche est peut-être la considération la plus importante s'agissant de la sécurité et de la santé de l'équipage. La Partie B du Recueil, les Directives facultatives et les Mesures de sécurité recommandées font une très large place à la sécurité du navire, à la protection et à la lutte contre l'incendie et aux engins et dispositifs de sauvetage.

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

8.2 Facteurs humains/conception ergonomique

8.2.1 La conception, la construction et même l'équipement des navires de pêche dépendent de plusieurs facteurs. Ainsi, le navire peut être conçu et construit en tenant compte autant que possible de la sécurité et du confort de l'équipage ou inversement être conçu et équipé de telle manière qu'il est moins «habitable» et devient une source non intentionnelle de fatigue, d'accidents, voire de maladies (ce qui peut aussi créer des conditions qui ont une incidence négative sur le recrutement et le maintien en poste du personnel).

8.2.2 L'un des éléments les plus évidents à prendre en considération est la stabilité du navire. Si sa stabilité est mauvaise, le navire peut chavirer. D'un autre côté, un navire qui est trop « rigide » est extrêmement inconfortable. Le bruit et les vibrations doivent également être pris en compte. Si l'on ne s'intéresse pas à ces éléments lors de la conception du navire ou du choix et de l'installation de l'équipement, cela peut avoir de graves répercussions sur le sommeil (avec les risques de fatigue associés) et entraîner des douleurs musculo-squelettiques, la perte de l'ouïe et des accidents.

8.2.3 Il est également important que les locaux d'habitation destinés au sommeil, à la restauration et au repos soient de dimensions suffisantes. La Partie B du Recueil, les Directives facultatives et les Mesures de sécurité recommandées donnent des indications à ce sujet. L'autorité compétente devrait s'assurer également que la construction et l'équipement du navire sont conformes aux normes établies dans la Convention sur le travail dans la pêche et la Recommandation correspondante (voir plus bas et à l'annexe 7). Si un navire bat le pavillon d'un État qui a ratifié cette convention, ces normes sont obligatoires. Il peut être difficile de ré-immatriculer le navire sous un autre pavillon si l'on ne tient pas compte de ces normes. L'autorité compétente doit veiller à ce que tous ceux qui participent à la conception et à la construction du navire possèdent un exemplaire de ces instruments.

8.2.4 La Partie B du Recueil, les Directives facultatives et les Mesures de sécurité recommandées donnent aussi des indications concernant la protection de l'équipage, aussi bien pour le travail sur le pont que dans les aires de transformation du poisson. En sus des indications figurant dans ces instruments et dans la Convention et la Recommandation de l'OIT, l'autorité compétente devrait s'assurer, dans la mesure du possible, que le facteur humain et les principes ergonomiques sont pris en considération lors de la conception, de la construction et de l'équipement du navire. Ces questions devraient être examinées à un stade précoce de la conception puis revues lors de la construction du navire. Une approche dynamique consisterait à solliciter l'avis des pêcheurs à bord de navires dont la conception et l'équipement sont similaires, avant que des plans détaillés soient établis pour le navire neuf.

8.2.5 Il conviendrait de s'intéresser à un stade précoce de la conception à la manière de rendre les locaux d'habitation aussi agréables que possible et de s'assurer que les locaux de travail, les opérations et le matériel sont sûrs et pratiques, en impliquant toutes les parties prenantes dans le processus de consultation.

8.2.6 Des normes ou directives pourraient être communiquées aux concepteurs et aux constructeurs le plus tôt possible. On pourrait mener des études sur les navires existants pour en tirer des enseignements pour la construction de navires neufs. Les points de vue des propriétaires de navires de pêche et des pêcheurs sur les moyens d'améliorer le navire pour le rendre plus confortable et plus ergonomique (voire plus productif) pourraient être recueillis avant qu'une première étude soit entreprise ou une conception proposée.

8.2.7 Les autorités compétentes ne disposent généralement pas elles-mêmes de spécialistes des facteurs humains et de l'ergonomie. Ces connaissances peuvent être acquises auprès de spécialistes de l'ergonomie au sein des autorités chargées de la sécurité et de la santé au travail ou des sociétés de classification, ainsi qu'en se rapportant aux travaux déjà menés dans d'autres pays (voir la bibliographie).

8.3 Conditions de travail décentes

8.3.1 Les initiatives visant à améliorer la sécurité portent souvent sur un domaine trop restreint de sorte que l'ensemble des facteurs qui contribuent aux problèmes de sécurité et de santé ne sont pas pris en compte. On omet parfois, de manière non intentionnelle, de s'intéresser à l'incidence des conditions de vie et de travail, par exemple si l'on se concentre uniquement sur des questions de sécurité déterminées.

8.3.2 Bien que la présente publication concerne l'application de la Partie B du Recueil, des Directives facultatives et des Mesures de sécurité recommandées, il est évident que, compte tenu de son rôle, l'autorité compétente sera amenée à tenir compte d'autres aspects liés à l'élément humain. La FAO, l'OIT et l'OMI ont publié des documents sur ce sujet, dont la liste et un résumé figurent à l'Annexe 8.

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

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

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

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

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

* FAO. (à paraître). *Fishing operations. 1. Best practices to improve safety at sea in the fisheries sector*. FAO Directives techniques pour une pêche responsable. No. 1, Suppl. 3. Rome.

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

Les personnes qui interviennent dans la conception des navires de pêche ou qui s'y intéressent devraient informer les responsables de la gestion des pêches de l'impact que leurs décisions (par exemple, limiter la longueur ou la jauge brute d'un navire) peuvent avoir sur les conditions de vie de l'équipage, voire sur la sécurité du navire. La concertation et la coordination entre tous les intéressés peuvent contribuer à modifier des décisions de gestion des pêches qui auraient des conséquences négatives (manque d'espace pour les membres d'équipage, navires instables, etc.).

Annexe 1

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

Introduction

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

Première partie

Visites et inspections des navires de pêche

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

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

4 Étant donné que la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer est d'une importance capitale, la responsabilité de fixer des règles relatives aux visites et à l'inspection des navires de pêche doit être assumée au plus haut niveau. De même, il va sans dire que la responsabilité incombant à chaque inspecteur est élevée. Par conséquent, seule une personne dotée des qualifications adéquates devrait être autorisée à procéder effectivement à la visite ou l'inspection, et elle devrait s'acquitter de cette tâche avec la plus haute intégrité.

5 Tout en respectant les principes qui précèdent, il convient de noter que les visites et les inspections sont exigées pour des raisons très diverses, si bien qu'elles ne nécessitent pas toujours le même niveau de connaissances techniques et qu'elles ne doivent pas être effectuées par le même type de personne.

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

6 En règle générale, les agents de l'autorité compétente devraient effectuer les visites et l'inspection des navires de pêche pour contrôler l'application des règles figurant dans les lois sur la marine marchande ou sur les pêches et accorder des dérogations s'il y a lieu. Toutefois, l'autorité compétente peut confier cette tâche soit à des experts ou inspecteurs désignés à cette fin, soit à des organismes (par exemple des sociétés de classification des navires) reconnus par elle.

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

Approbation des spécifications techniques et des plans

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

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

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

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

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

Immatriculation du navire

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

13 Si la législation nationale n'oblige pas à immatriculer un navire de pêche, comme c'est le cas pour les flottes nationales, en particulier de navires de pêche de faibles dimensions, ces navires doivent immanquablement être munis d'une «autorisation de pêche» généralement assortie de conditions et de garanties.

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

Supervision d'un navire en service

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

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

Qualifications et expérience

16 Pour les grands navires de pêche, les inspecteurs devraient posséder un diplôme dans l'une des trois disciplines suivantes: mécanique navale, architecture navale ou sciences nautiques. Ils devraient aussi avoir plusieurs années d'expérience de service en mer ou dans des chantiers navals. Les inspecteurs principaux devraient avoir une vaste expérience dans le domaine des visites et des inspections et posséder des aptitudes démontrées. À cet égard, il conviendrait de reconnaître les qualifications exigées aux termes des Conventions STCW et STCW-F. De nombreux inspecteurs seront probablement des marins et

pêcheurs ainsi qualifiés, et comme ils seront appelés à contrôler le travail des pêcheurs, ils devraient posséder des qualifications et une expérience égales ou supérieures à celles des pêcheurs les plus anciens qu'ils rencontreront dans l'exercice de leurs fonctions.

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

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

19 Les inspecteurs de l'État du pavillon devraient dans la mesure du possible posséder les qualifications professionnelles suivantes:

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

20 Les qualifications susmentionnées sont hautement souhaitables, mais il faut reconnaître que certains pays pourraient ne pas disposer de personnes ainsi qualifiées en nombre suffisant. Des inspecteurs peuvent être considérés comme compétents s'ils ont reçu une autre formation, mais ils doivent tous avoir des connaissances élémentaires

et avoir suivi un enseignement théorique, renforcé par la suite sur le terrain sous la surveillance d'inspecteurs qualifiés approuvés par l'État du pavillon. L'administration maritime devrait élaborer et superviser le programme d'enseignement et la formation complémentaire requise pour chaque inspecteur. En plus des cours spécialisés sur les conventions de l'OMI et les Conventions pertinentes de l'OIT ainsi que sur les lois et les règlements nationaux sur la marine marchande, l'administration maritime est chargée de définir une politique pour aider ses inspecteurs locaux.

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

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

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

23 Si un inspecteur doit être appelé à effectuer des tâches autres que celles qui relèvent de son domaine de compétence et d'expérience initial, il devrait recevoir la formation et les instructions nécessaires pour exécuter ses nouvelles tâches et s'en acquitter pendant

une période d'au moins un mois, selon qu'il convient, sous la surveillance d'un inspecteur ayant une expérience dans ce domaine.

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

Deuxième partie

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

Généralités

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

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

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

Inspecteurs de la coque

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

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

Qualifications minimales

Brevet intermédiaire en construction d'embarcations en bois

Niveau 1 en construction d'embarcations en matière plastique renforcée de verre (GRP)

Niveau 1 en construction d'embarcations en acier

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel

Certificat attestant d'un service chez un maître-constructeur, dont un an se rapportant à la construction de navires en GRP ou en acier ou aux réparations de la coque.

Navires en GRP d'une longueur inférieure à 12 mètres

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

Qualifications minimales

Brevet intermédiaire, principalement axé sur la construction en GRP

Niveau 1 Méthodes générales de construction (bois/acier)

Expérience minimale

Certificat attestant de trois ans de service chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction et de la réparation de navires en GRP.

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel.

Certificat attestant d'un an de service chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction et de la réparation de coques en bois et en acier.

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

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

Qualifications minimales

Brevet intermédiaire en construction d'embarcations, principalement axé sur la construction en acier.

Brevet intermédiaire en soudage.

Niveau 1 Méthodes générales de construction (bois/GRP).

Expérience minimale

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

Une année d'expérience chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction ou de la réparation d'embarcations en bois et en GRP.

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

Navires de pêche en bois

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

Qualifications minimales

Brevet final en construction d'embarcations en bois

Brevet intermédiaire en construction d'embarcations en GRP

Brevet intermédiaire en construction d'embarcations en acier

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel.

Certificat attestant de cinq ans de service chez un maître-constructeur, dont deux ans dans le domaine de la construction de navires en GRP ou en acier ou des réparations de la coque

Navires de pêche en GRP

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

Qualifications minimales

Brevet final, principalement axé sur la construction en GRP

Brevet intermédiaire en méthodes générales de construction (bois/acier)

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel.

Certificat attestant de trois ans de service chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction et de la réparation de navires en GRP.

Certificat attestant de deux ans de service chez un maître-constructeur dans le domaine de la construction et de la réparation de coques en bois et en acier.

Navires de pêche en acier

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

Qualifications minimales

Brevet final en construction navale, plus précisément axé sur les constructions en acier.

Brevet intermédiaire en soudage.

Brevet intermédiaire en méthodes générales de construction (bois/GRP)

Expérience minimale

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

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

Inspecteurs des machines

Navires non pontés équipés de moteurs hors-bord

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

Qualifications minimales

Brevet final en ingénierie moteur

Brevet de niveau 1 en soudage

Brevet intermédiaire en systèmes électriques moteur

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collègue professionnel

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

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

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

Qualifications minimales

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

Brevet intermédiaire approprié en soudage.

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage/de collège professionnel, dont deux années doivent satisfaire aux conditions requises pour entrer dans la marine marchande/la marine/les services de garde-côtes.

Service en mer, tel qu'exigé pour passer l'examen en vue d'obtenir le brevet de deuxième classe (navires à moteur) ou un brevet équivalent.

Trois années d'expérience en installation, réparation et entretien des machines marines, y compris les machines de pont

Inspecteurs de la coque et des machines

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

Qualifications minimales

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

Brevet intermédiaire en soudage.

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

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage, conjugués à une formation professionnelle hors du lieu de travail en mécanique navale et en construction et/ou conception de navires/d'embarcations.

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

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

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

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

Qualifications minimales

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

Diplôme en architecture navale et électrotechnique; ou

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

Qualifications souhaitées

Diplôme reconnu en inspection des navires.

Expérience minimale

Quatre ans d'apprentissage dans un secteur reconnu comme fournissant l'expérience pratique avant l'embarquement requise pour entrer dans la marine marchande/la marine/les services de garde-côtes;

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

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

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

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

Généralités

38 Il convient de noter que les inspecteurs de navires de pêche de toutes dimensions devraient posséder au moins des rudiments en soudage, portant notamment sur les éléments suivants:

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

Annexe 2

Exemple de certificat de sécurité*

ANNEXE 1

TV5/340 B



Port / Hawe No

RÉPUBLIQUE D'AFRIQUE DU SUD
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

REPUBLIEK VAN SUID AFRICA
DEPARTEMENT VAN VERVOER

CERTIFICAT LOCAL DE SÉCURITÉ GÉNÉRALE PLAASLIKEALGEMENE VEILIGHEIDSERTIFIKAAT

(y compris, pour les navires autorisés de petites dimensions, la licence)

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

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DE 1951 (NO 57 DE 1951) SECTIONS 68(1), 72a(2), 194(1)

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

NOTE: Une photocopie de ce certificat sera affichée dans un endroit bien en vue du navire pour informer toutes les personnes qui se trouvent à bord.

LET WELL: Een afskrif van hierdie Sertifikaat moet vir die inligting van almal aan boord, op 'n opvallende plek op die vaartuig, vertoon word.

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

Nom du navire: Naam van vaartuig	Port d'immatriculation ou d'attache: Registrasie of bedryfshawe:	Catégorie: Kategorie:
Nom et adresse du propriétaire: Naam en adres van eienaar:	Numéro officiel ou numéro d'immatriculation: Amptelike of registrasienuommer:	Nombre de membres d'équipage (y.c. le capitaine) getal bemanningslede (skipper inbegrepe):
Longueur: Lengte:	Description du voyage ou des opérations: Beskrywing van reis of bedrywighe:	

Je soussigné,
aux

Certifie que le navire sus mentionné a été dûment inspecté conformément

Ek, die ondertekende,..... Sertifiseer dat bogenoemde vaartuig behoorlik ondersoek is ooreenkomstig die

dispositions de la Règlementation de 2007 sur la marine marchande (réglementation nationale sur la Sécurité des navires de pêche), et de la Règlementation sur les abordages et les navires en détresse, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent. Les inspections ont montré que la construction et l'armement du navire sont conformes aux règlements y relatifs.

bepalings van die Handelskeepvaart (Nasionale Klein Vaartuig Veiligheid) Regulasies, 2007, en die Botsing en Noodseineregulasies 2005, vir sover heidie bepaling daarop van toepassing is. Die ondersoek het getoon dat die vaartuig gebou en toegerus is ooreenkomstig die betrokke Regulasies.

Le présent certificat est valable jusqu'au
Hierdie sertifikaat bly van krag tot

.....

Délivré à
Uitgereik

ce
op hierdie

jour de
dag van

Signature et qualité
Handtekening en ampstittel

* Les autorités compétentes qui utilisent ce formulaire-type peuvent si elles le souhaitent employer la même terminologie que celle contenue dans leur législation nationale.

Annexe 3

Exemples de listes de contrôle de la visite*

Visite de la coque - Navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres

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

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

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

Résultats de la visite			
0 Pas d'observation	1 Rectification: Mesure corrective dans les 30 jours	2 Doit faire l'objet d'une nouvelle visite avant le : _____20_____	3 Retenue
Expert maritime ayant effectué la visite		Observations consignées dans :	
		Registre des inspections	_____20_____
		Liste des observations	_____20_____
		Ordinateur	_____20_____
Vérification par le client que la visite a été effectuée			

* Les autorités compétentes qui utilisent ce formulaire-type peuvent si elles le souhaitent employer la même terminologie que celle contenue dans leur législation nationale.

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

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

Nom : _____ District No.: _____
 Longueur réglementaire : _____ m Lieu de la visite : _____
 Date de la visite : _____ Validité de la visite : _____ Compteur N° : _____

No.	Élément inspecté	Observation	No.	Élément inspecté	Observation	No.	Élément inspecté	Observation
		0 1 2 3			0 1 2 3			0 1 2 3
2000	Moteur		2350	Matériel d'eau de refroidissement		2700	Moteur auxiliaire	
2010	Moteur conforme au certif. immatric. navire		2360	Circuit d'eau de refroidissement		2710	Moteur auxiliaire	
2020	Moteur en état de fonctionner		2370	Circuit d'eau de mer - moteur		2720	Sondeurs	
2030	Étanchéité à l'eau		2380	Prise d'eau de mer		2730	Fuites d'hydrocarbures	
2040	Fuites d'hydrocarbures		2400	Eau de mer/ bouchains		2800	Équipement électrique	
2050	Cpteur: tr-min/lub/ chaleur		2410	Nombre de pompes à bras:		2810	État général de l'équipement électrique	
2060	Cpteur: gaz échappement: dispositif de l'hélice		2420	Nombre de pompes électriques :		2820	Sondeurs, marque de fusible	
2070	Commandes du moteur		2430	Nombre de pompes du moteur:		2830	Générateur 1 charg.	
2080	Dispositif de l'hélice		2440	Circuit d'assèchement des cales/soupapes		2840	Générateur 2 charg.	
2090	Fixations moteur		2450	Alarme eau de mer dans le moteur		2850	Demande de visite spéciale	
2100	Patins de moteur		2460	Filtres de bouchain		2900	Salle des machines	
2110	Connexions souples		2470	Pompe à eau de mer/ pont		2910	Éclairage	
2120	Joint en U		2480	Soupapes de fond		2920	État de propreté	
2130	Servo-moteur de barre		2490	Circuit à eau de mer		2930	Planchers/ semelles	
2200	Équipement combustible		2500	Incendie/voir équipement		2940	Disposition de service	
2210	Filtres à carburant		2550	Circuits d'échappement		2950	Protections	
2220	Circuit de combustible		2560	Refroidissement à l'eau de mer		2960	Sectionnements de coque	
2230	Séparateur de combustible		2570	Isolation		2990	Autres	
2240	Valves de la citerne d'hydrocarbures		2580	Position				
2250	Systèmes de jaugeage		2600	Pièces de rechange et outils				
2260	Soupapes en verre		2610	Courroies				
2270	Vanne à fermeture rapide		2620	Tuyaux				
2300	Tuyaux d'air		2630	Filtre de graissage				
2310	Tuyaux d'air desservant le moteur		2640	Filtre à carburant				
2320	Fermetures des tuyaux d'air		2650	Outils				
2330	Hauteur et position							

Résultats de la visite

0 Pas d'observation	1 Rectification : Mesure corrective dans les 30 jours	2 Doit faire l'objet d'une nouvelle visite avant le : _____20_____	3 Retenue
Expert maritime ayant effectué la visite		Observations consignées dans :	
		Registre des inspections	_____20_____
		Liste des observations	_____20_____
		Ordinateur	_____20_____
Vérification par le client que la visite a été effectuée			

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

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

Nom : _____ District No.: _____

Longueur réglementaire : _____ m Lieu de la visite : _____

Date de la visite : _____ Validité de la visite : _____ Compteur N° : _____

No.	Élément inspecté	Observation				Date	Type	No.
3100	Equipment	0	1	2	3			
3513	Radeau de sauvetage gonflable							
3513	Radeau de sauvetage gonflable							
3519	Mécanisme de dégagement du radeau de sauvetage							
3510	Combinaisons d'immersion							
3523	Combinaisons de flottaison							
3511	Brassières de sauvetage							

No.	Élément inspecté		Observation				No.	Élément inspecté		Observation			
	Date	Qté	0	1	2	3				0	1	2	3
3101							3430	Lampe électrique					
3202							3401	Jumelles					
3206							3413	Pavillon national					
3204							3406	Almanach					
3108							3405	Cartes					
3501							3426	Instruments de navigation					
3502							3431	Appareil pour signaux de brouillard					
3212							3419	Sifflet et cloche					
3205							3209	Registre d'inspection					
3302							3211	Renseignement sur la stabilité, date:					
3424							3908	Fiches d'instruction					
3425							3914	Ventilation					
3515							3904	Réchaud - protection contre l'incendie et fusible					
3516							3909	Locaux sanitaires					
3303							3706	Portes étanches à l'eau					
3504							3524	Bouée de sauvetage					
1390							3990	Autres					
3718													
3726													
3702													
3715													
3604													
3712													

Résultats de la visite

0 Pas d'observation	1 Rectification : Mesures correctives dans les 30 jours	2 Doit faire l'objet d'une nouvelle visite avant le : _____ 20 _____	3 Retenue
Expert maritime ayant effectué la visite _____		Observations consignées dans :	
Vérification par le client que la visite a bien été effectuée _____		Registre des inspections _____ 20 _____	
		Liste des observations _____ 20 _____	
		Ordinateur _____ 20 _____	

Notes explicatives relatives au rapport de visite

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

Lorsqu'une case est ombrée, l'observation correspondante n'est pas autorisée pour l'élément numéroté considéré. Par exemple, pour l'élément 3204, l'observation 1 ne s'appliquent pas.

No.	Élément inspecté	0	1	2	3
3204	Alarm d'incendie				

Si un élément donné n'est pas pertinent, par exemple en raison du type de navire ou de son utilisation, on l'indiquera en mettant un tiret («-») dans la case de l'observation 0.

- Définition des observations :

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

Annexe 4

Exemple de liste de contrôle pour l'inspection

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

(Note: La numérotation des paragraphes et des annexes renvoie aux Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés)

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

CHAPITRE 2 - CONSTRUCTION, ÉTANCHÉITÉ À L'EAU ET ÉQUIPEMENT	
Partie 1	Généralités
	Les prescriptions générales sont-elles respectées?
2.2	Construction, matériaux et structure
	Quel est le matériau de construction de la coque? de la superstructure ?
2.2.1	Le mode de construction de la coque et des autres structures permet-il au navire de résister à toutes les conditions du service auquel il est destiné? Note: voir les annexes II, III, IV et V.
2.3	Prises d'eau et décharges
2.3.1	Les prises d'eau sont-elles pourvues de clapets?
2.3.2	Les décharges passant à travers la coque sont-elles pourvues d'un clapet de non-retour?
2.3.6	Les traversées susceptibles d'être endommagées sont-elles protégées?
2.4	Assèchement des ponts partiels
2.4.1	Les ponts partiels sont-ils asséchés de manière adéquate?
2.5	Assujettissement des objets lourds
2.5.1	Les éléments lourds de l'équipement sont-ils assujettis en leur position?
2.6	Équipement de mouillage et d'amarrage
2.6.1	L'équipement de mouillage et d'amarrage a-t-il été conçu de manière à pouvoir être mis en service rapidement et en toute sécurité ?
	Énumérer les dimensions et le poids des éléments constituant l'équipement de mouillage et d'amarrage:
	Les dimensions de l'équipement de mouillage et d'amarrage sont-elles satisfaisantes?
	Note: voir l'annexe VI.
Partie 3	Navires pontés
2.7	Construction
	Des cloisons ont-elles été installées? Combien?
	Le navire est-il pourvu d'une cloison d'abordage?
2.9	Portes étanches aux intempéries
2.9.1	Les ouvertures pratiquées dans les superstructures sont-elles pourvues de portes étanches aux intempéries?
2.9.2	Les seuils des portes et des capots de descente ont-ils une hauteur d'au moins 380 mm?
2.9.3	Note: cette hauteur peut être abaissée à 150 mm, et à 50 mm dans de la catégorie de conception D.

CHAPITRE 2 - CONSTRUCTION, ÉTANCHÉITÉ À L'EAU ET ÉQUIPEMENT	
2.10	Écoutilles
2.10.1	La hauteur sur pont des surbaux d'écoutes est-elle d'au moins 300 mm?
2.10.2	Note: les surbaux peuvent avoir une hauteur inférieure ou être supprimés.
2.10.3	Les panneaux sont-ils munis de dispositifs de serrage et de garnitures d'étanchéité?
	Note: voir l'annexe VII.
2.12	Autres ouvertures de pont
2.12.1	Note: si les opérations de pêche l'exigent, il peut être prévu des bouchons à plat pont. Ceux-ci devraient pouvoir être fermés de façon à être étanches à l'eau.
2.13	Manches à air
2.13.1	Les surbaux des manches à air ont-ils une hauteur d'au moins 450 mm? Note: cette hauteur peut être réduite.
2.14	Tuyaux de dégagement d'air
2.14.2	Les tuyaux de dégagement d'air ont-ils une hauteur d'au moins 450 mm? Note: cette hauteur peut être réduite, sous réserve que les tuyaux soient munis d'un dispositif de non-retour.
2.17	Sabords de décharge
2.17.1	Des sabords de décharge ont-ils été installés? Note: les dispositifs de fermeture ne devraient pas être verrouillables.
2.17.3	Les sabords de décharge sont-ils suffisants pour évacuer par-dessus-bord l'eau accumulée sur les ponts découverts?
	Note: voir l'annexe VIII.
2.18.1	Voir 2.6.

CHAPITRE 3 – STABILITÉ ET ÉTAT DE NAVIGABILITÉ CORRESPONDANT	
3.1	Généralités
	Les prescriptions générales sont-elles respectées?
3.2, 3.3, 3.4	Critères de stabilité
	Critère de stabilité applicable au navire?
	Le navire satisfait-il au critère de stabilité applicable?
	Note: voir l'annexe XII.
3.7	Méthodes spéciales de pêche
3.7.1	Le navire pratique-t-il des méthodes de pêche qui font qu'il subit des forces supplémentaires pendant la pêche?
	Le navire satisfait-il au critère de stabilité renforcé?
3.10	Essais de stabilité des navires pontés
	Un essai de stabilité est-il requis?
3.11	Flottabilité intégrée des navires non pontés
3.11.1	Le navire est-il doté de compartiments assurant la flottabilité?
	Ces compartiments sont-ils remplis d'un matériau flottant solide?
	La flottabilité est-elle démontrée par un calcul et/ou par un essai pratique?
	Note: voir l'annexe XIII.
3.12	Renseignements sur la stabilité
3.12.1	Le capitaine dispose-t-il de renseignements sur la stabilité?
3.12.2	Les renseignements sur la stabilité sont-ils conservés à bord?

CHAPITRE 4 - MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES				
4.1	Généralités			
	Les prescriptions générales sont-elles respectées?			
4.1.8	Des outils et pièces suffisants sont-ils transportés comme indiqué ci-après?			
Pièces de rechange		Moteur :	Hors-bord	Intérieur
Manuel du moteur et autres éléments essentiels de l'équipement			X	X
Pièces de la pompe à eau (rotor, joint, etc.)			X	X
Bougie d'allumage			X	
Goupille de sécurité pour l'hélice			X	

CHAPITRE 4 - MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES			
Goupilles fendues pour écrous d'hélice		X	
Corde de lancement		X	
Hélice		X	
Garniture du presse-étoupe arrière			X
Courroies pour alternateurs et pompes			X
Filtre à huile de graissage			X
Filtre (ou cartouche) à carburant et clé pour filtre			X
Huile/pulvérisateur hydrophobe		X	X
Huile pour moteurs, huile pour engrenages et graisse			X
Boulons, écrous, rondelles, vis, manches et colliers de serrage adaptés		X	X
Colles, ruban isolant, fil électrique, connecteurs électriques		X	X
Cordages et ficelles de divers types et diamètres		X	X
Ampoules et fusibles pour feux, notamment ceux des feux de navigation et lampes de poche		X	X
Batteries de rechange pour lampes de poche, matériel de radiocommunications, etc.		X	X
Composants des pompes de cale		X	X
Outils	Moteur :	Hors-bord	Intérieur
Clés		X	X
Jeu de douilles			X
Clés anglaises			X
Clé à bougies		X	
Pincés		X	X
Tournevis		X	X
Couteau		X	X
Appareil de mesure à fins multiples			X
Hydromètre			X
Marteau			X
Cisailles			X
Scie à métaux et lames de rechange			X
Ciseaux à froid			X
Clé à tube			X
Lampe de poche		X	X
Écope		X	X
4.2	Appareil propulsif et appareils arrière		
	Nombre de moteurs installés?		
	Quelle est la puissance installée du ou des moteurs?		
	S'agit-il d'un moteur intérieur ou hors-bord ?		
	S'agit-il d'un moteur à essence ou d'un moteur diesel? Note: il est recommandé que les moteurs intérieurs soient des moteurs diesel.		
4.2.5	Est-il prévu un moyen de fixer le moteur hors-bord à l'arcaste?		
	Les moteurs hors-bord de plus de 15 kW sont-ils entourés d'un puits de décharge à la mer suffisamment large?		
	D'autres moyens de propulsion sont-ils prévus (tels que rames, pagaies ou voiles)?		
4.3	Arbre et hélice		
4.3.2	Le diamètre de l'arbre satisfait-il aux prescriptions?		
4.4	Démarrage du moteur		
	Y a-t-il un moyen secondaire de démarrage? Note: non exigé pour les moteurs à démarrage manuel.		
4.6	Appareil à gouverner		
4.6.3	Le navire est-il muni d'un autre moyen de gouverner? Note: il peut s'agir d'une godille.		
	Note: voir l'annexe XV.		

CHAPITRE 4 - MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES	
4.7	Dispositifs de pompage et de tuyautages
4.7.1	Les caisses de combustible sont-elles munies d'un indicateur de niveau?
	Les caisses de combustible sont-elles munies de tuyaux pour le remplissage et pour l'arrivée d'air?
	Une vanne est-elle installée sur les tuyautages du combustible? Note: elle devrait être installée sur la caisse et pouvoir être fermée de l'extérieur de la salle des machines.
	La caisse est-elle munie d'une soupape de vidange?
4.7.4	Les réservoirs à essence portatifs pour moteurs hors-bord sont-ils assujettis?
4.7.5	Combien y a-t-il de prises d'eau de refroidissement pour les machines? Note: de préférence une de chaque côté de la coque, ou une seule.
	Une crépine est-elle installée après la vanne de la prise d'eau de mer?
	Les branchements sont-ils munis de vannes d'isolement?
4.7.6	Un système d'assèchement des cales est-il installé? Note: obligatoire pour les navires pontés.
4.7.8	En l'absence d'un système d'assèchement des cales, est-il prévu un moyen manuel d'écooper? Notes: 1) S'applique aux navires non pontés. 2) Il peut s'agir d'un seau, d'une écope ou d'une pompe actionnée manuellement.
4.7.9	Une pompe de cale à bras est-elle installée? Note: Obligation d'en avoir au moins une à bord des navires pontés.
4.7.15	Systèmes d'échappement
	Voir également l'annexe XVI
	Le système de rejet des gaz d'échappement par la coque est-il muni d'un clapet de non-retour?
	Une partie des tuyaux d'échappement se trouve-t-elle à au moins 350 mm au-dessus de la flottaison?
	Les orifices d'échappement se trouvent-ils à au moins 100 mm au-dessus de la flottaison en charge?
4.8	Ventilation de la salle des machines
4.8.1	Les dimensions des prises d'air du moteur sont-elles adéquates? Note: Se référer aux spécifications du fabricant.
4.10	Source d'énergie électrique de secours
4.10.1	Une batterie de secours est-elle installée? Notes: Obligatoire - 1) pour alimenter l'éclairage de secours, l'équipement de radiocommunications et les feux de navigation pendant au moins trois heures. 2) À bord des navires exploités à plus de 20 milles marins d'un havre sûr.
4.12	Circuits électriques
4.12.7	Les batteries sont-elles enfermées dans des boîtes munies de couvercles et sont-elles suffisamment ventilées? Note: Dans les locaux d'habitation, les batteries devraient être placées dans des boîtes isolées et ventilées à l'air libre.
4.12.8	Les batteries ou groupes de batteries sont-ils pourvus d'un interrupteur d'isolement?
4.12.9	Est-il prévu un moyen de vérifier la charge des batteries?
4.12.10	Les batteries sont-elles solidement fixées de manière à ne pas bouger sous l'effet des mouvements du navire?
4.12.12	Les batteries utilisées pour le démarrage du moteur sont-elles distinctes de celles utilisées pour les autres services? Note: Les batteries du démarreur devraient pouvoir faire démarrer le moteur au moins six fois sans être rechargées.
	Note: voir l'annexe XVII.

CHAPITRE 5 - PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE	
Partie 1	Généralités
	Les prescriptions générales sont-elles respectées?
5.7	Nombre de dispositifs de lutte contre l'incendie - navires non pontés
	Les dispositifs de lutte contre l'incendie requis sont-ils fournis/installés?

CHAPITRE 5 - PROTECTION CONTRE L'INCENDIE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE					
	Propulsion	Non motorisé	Moteur hors-bord	Moteur intérieur	
	Extincteur d'incendie	0	0	1 ^{c)}	
	Seau d'incendie	0 ^{a)}	1 ^{b)}	1 ^{b)}	
	a) Non exigé si un autre récipient est transporté (par exemple, une écope) b) Non exigé si au moins deux extincteurs sont transportés c) Les navires de plus faibles dimensions peuvent être exemptés de cette obligation.				
5.8	Nombre de dispositifs de lutte contre l'incendie - navires pontés				
5.8.1	Le navire transporte-t-il deux extincteurs d'incendie? Note: 1) L'un d'eux devrait être placé près du local des machines; 2) S'il y a deux extincteurs d'incendie, il faudrait également transporter un seau pour la lutte contre l'incendie.				
5.8.2	Note: Il peut n'y avoir qu'un seul extincteur d'incendie à bord des navires pourvus de moteurs hors-bord.				

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

CHAPITRE 7 – ENGIN DE SAUVETAGE					
Partie 1	Généralités				
	Les prescriptions générales sont-elles respectées?				
7.12	Recommandations concernant les catégories de conception				
	Les engins de sauvetage requis sont-ils fournis/installés?				
	Distance d'un havre sûr :	≤ 5 milles marins	≤ 20 milles marins	≤ 100 milles marins	
	Radeau de sauvetage			C* D■	
	Engins flottants		C1* D♣		

Brassière de sauvetage*	C♦D♦♣	C♦ D♦♣	C1♦ D♦♣	
Signaux de détresse: 2 feux à main	C D	C D	C D	
Rambardes ou cordage en cas de chavirement	C D	C D	C D	
Sifflet, miroir et lampe électrique	C D	C D	C D	
Moyen de repêcher les personnes	C D	C D	C D	
Sommet de la timonerie peint dans une couleur visible et portant des marques d'identification	C D	C D	C D	
<p>▪ Le radeau de sauvetage peut être remplacé par un engin flottant. * Recommandé.</p> <p>♦ Pour chaque personne se trouvant à bord. * La brassière de sauvetage peut être remplacée par un vêtement de flottaison individuel.</p>				
7.11.4	Le navire est-il muni d'une rambarde ou d'un cordage en cas de chavirement? Note: afin de permettre aux personnes de se tenir si le navire chavire.			

CHAPITRE 9 – RADIOCOMMUNICATIONS	
Part 1	Généralités
	Les prescriptions générales sont-elles respectées?
9.9	Matériel requis pour les catégories de conception C et D
	Le matériel de radiocommunications requis est-il fourni/installé?
	VHF ou appareil VHF portatif
	Téléphone mobile (cellulaire). Note: en remplacement d'autres types de matériel requis, mais seulement lorsque les conditions locales le justifient et dans le cas de navires voyageant exclusivement à l'intérieur de la zone de couverture d'un réseau de téléphonie mobile.
	Récepteur radio permettant de recevoir les prévisions météorologiques.
	Note: voir l'annexe XXVI.

CHAPITRE 10 – MATÉRIEL DE NAVIGATION	
10.1	Matériel de navigation
10.1.1	Un compas est-il installé? Note: il peut être portatif.
10.1.5	Le navire est-il pourvu de moyens permettant de déterminer la profondeur de l'eau?
10.1.6	Le navire est-il équipé d'un réflecteur radar?
	Note: voir l'annexe XXIX.
10.3	Matériel de signalisation et feux de navigation
10.3.1	Le navire satisfait-il aux prescriptions du Règlement international pour prévenir les abordages en mer?
	Note: Voir l'annexe XXX, règle 23 d).
	Quels sont les feux et le matériel installés?
10.5.1	L'éclairage du pont réduit-il la visibilité des feux de navigation et des signaux lumineux prescrits en 10.3?

Notes/recommandations

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

Signature	Date de l'inspection	
-----------	----------------------	--

Annexe 5

Secteurs de la construction de navires et d'embarcations

Introduction

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

Constructeurs

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

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

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

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

Accords contractuels

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

Évaluation

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

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

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

Formation*

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

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

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

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

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

- .1 soudage,** acier et aluminium;

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

** www.welding.org.

- .2 matière plastique renforcée de verre (GRP) et matière plastique renforcée de fibre de verre (FRP); et
- .3 bois.

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

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

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

Mise au point des programmes

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

Accréditation

18 On a déjà mentionné certaines des raisons pour lesquelles il n'existe pas d'approche formelle pour l'accréditation des constructeurs d'embarcations, contrairement à ce qui se passe pour les constructeurs de grands navires. Par exemple, si, comme il est indiqué ci-dessus, le navire est construit sous la supervision d'une société de classification, le constructeur jouit en quelque sorte d'un sceau d'approbation. De même, lorsqu'une demande d'autorisation est soumise à l'autorité compétente pour construire un navire de pêche ou apporter des modifications importantes à un navire existant et que le nom du constructeur envisagé est mentionné dans la demande, l'approbation des travaux à effectuer vaut admission de la compétence du constructeur.

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

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

21 Sachant que les normes de construction ainsi adoptées s'appliqueraient également aux navires importés, il pourrait être utile d'indiquer à part dans le fichier la liste des constructeurs de navires importés. Cela n'équivaudrait pas à leur assigner un «sceau d'approbation», mais cela indiquerait implicitement que le navire satisfait aux normes prescrites.

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

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

Annexe 6

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

Introduction

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

Diligence

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

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

Principes fondamentaux

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

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

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

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

Déontologie

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

9 Dans l'exercice de leurs fonctions, les personnes autorisées par l'autorité compétente à inspecter un navire de pêche de faibles dimensions doivent reconnaître que pour satisfaire aux exigences du secteur de la pêche, il faut du talent et de la détermination et souvent mettre de côté son confort personnel. Elles doivent s'acquitter de leur tâche avec diligence au nom de l'autorité compétente.

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

10 L'objet est de garantir que tous les navires de pêche sont construits, entretenus et exploités conformément à des normes minimales acceptables.

11 L'objet est aussi de faire en sorte que la visite/l'inspection du navire de pêche soit effectuée de manière professionnelle, suivant des normes élevées d'intégrité et d'impartialité.

Déroulement des inspections

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Délivrance de certificats

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

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

Rôle de conseiller de l'inspecteur

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

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

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

Litiges

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

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

28 Un témoin peut être tenu de soumettre un rapport écrit. L'inspecteur d'un navire de pêche doit donc être en mesure d'établir des rapports concis et précis et ne devrait pas employer de termes ambigus. De même, les preuves photographiques doivent être présentées de manière à illustrer clairement le ou les points soulignés dans le rapport.

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

Annexe 7

Exemples d'accords internationaux pertinents, contraignants et facultatifs

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

Spécifications types du marquage et de l'identification des bateaux de pêche (FAO, 1989) (facultatives)

2 Pour faciliter la gestion des pêches et améliorer la sécurité en mer, les navires de pêche doivent porter des marques d'identification, fondées sur le système international d'indicatifs d'appel radio. Ces marques doivent être visibles sur les deux bords du navire (coque ou voile, selon qu'il convient) et sur une surface horizontale. Dans ces spécifications, le terme «bateau» s'entend de toute embarcation prête à pêcher, pratiquant la pêche ou se livrant à des activités auxiliaires, qui opère ou est susceptible d'opérer dans les eaux d'États autres que celui dont il bat le pavillon.

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

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

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

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

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

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

Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (1979)

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

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

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

Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, Partie A (2005) (facultatif)

8 La partie A du Recueil fournit des informations en vue d'améliorer la sécurité et la santé au travail des membres de l'équipage, à bord des navires de pêche. Elle ne se substitue pas aux législations ou réglementations nationales, mais elle peut servir de guide aux personnes chargées de formuler les dispositions visant à améliorer la sécurité et la santé à bord des navires de pêche. La Partie A du Recueil concerne les navires de pêche pontés et non pontés de toutes dimensions et reconnaît l'importance du rôle de la gestion des pêches pour la sécurité des navires de pêche et des équipages. La Partie A du Recueil comporte 20 appendices portant sur la sécurité et la santé au travail.

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

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

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

* L'«Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche» annule et remplace le Protocole de Torremolinos de 1993.

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

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

13 De toute évidence, la formation est un élément essentiel si l’on veut améliorer la sécurité. Elle comprend non seulement la formation qui doit être dispensée avant l’embarquement, mais aussi la sensibilisation, les exercices concernant les engins de sauvetage, la lutte contre l’incendie et la formation axée sur l’équipement et l’exploitation spécifique d’un navire donné. Comme il est indiqué plus haut, les normes internationales fondamentales pour la formation des pêcheurs sont énoncées dans la Convention internationale de l’OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille(1995).

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

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

15 La FAO, l’OIT et l’OMI ont également élaboré le Document destiné à servir de guide pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets, qui concerne le personnel servant à bord des navires de pêche de petites et grandes dimensions et opérant à une échelle industrielle. Il est destiné à servir de guide à ceux qui élaborent, mettent en place ou modifient des programmes nationaux en vue de la formation et de la certification des membres d’équipage. L’OMI a par ailleurs élaboré plusieurs «cours types» pour faciliter l’application de la Convention STCW-F.

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

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

Convention internationale sur le jaugeage des navires (1969)

17 La convention s'applique aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m.

18 La convention permet de déterminer la jauge brute et la jauge nette, qui toutes deux sont calculées indépendamment. Les règles s'appliquent à tous les navires construits à partir du 18 juillet 1982, date d'entrée en vigueur de la Convention, les navires construits avant cette date pouvant toutefois conserver leur ancienne jauge pendant 12 ans après l'entrée en vigueur de la Convention, c'est-à-dire jusqu'au 18 juillet 1994.

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

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

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

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

22 Les domaines ci-après sont visés:

- .1 les responsabilités des armateurs et des capitaines de navires, eu égard à la sécurité des pêcheurs à bord et à la sécurité des navires;
- .2 l'âge minimum pour travailler à bord des navires de pêche et être affecté à certains types d'activités;
- .3 l'examen médical et le certificat médical requis pour travailler à bord des navires de pêche, avec la possibilité d'exceptions pour les petits navires ou ceux qui ne restent pas longtemps en mer;
- .4 l'équipage et les heures de repos;
- .5 les listes d'équipage;
- .6 les accords d'engagement des pêcheurs;
- .7 le rapatriement;
- .8 le recrutement et le placement des pêcheurs et le recours aux agences d'emploi privées;
- .9 le paiement des pêcheurs;

- .10 le logement et l'alimentation à bord;
 - .11 les soins médicaux en mer;
 - .12 la sécurité et la santé au travail;
 - .13 la sécurité sociale; et
 - .14 la protection en cas de maladie, lésion ou mort liée au travail.
- 23** La Convention est complétée par la Recommandation de 2007 sur le travail dans la pêche (No 199), qui donne des indications supplémentaires.
- 24** Les personnes intéressées par la conception et la construction des navires de pêche (y compris les propriétaires de navires de pêche) devraient en particulier bien connaître la partie V de la Convention (articles 24 à 28), qui porte sur le logement et la nourriture, ainsi que l'annexe III y relative (qui est obligatoire)*. L'annexe III dispose notamment, dans la section intitulée «Planification et contrôle», que l'autorité compétente doit vérifier que, chaque fois qu'un navire vient d'être construit ou que le logement de l'équipage à bord du navire a été refait à neuf, ledit navire est conforme aux prescriptions de ladite annexe (qui contient des normes de conception et de construction pour ce qui suit: hauteur sous barrots, bruit et vibrations, ventilation, chauffage et climatisation, éclairage, postes de couchage (superficie, équipement), nombres de personnes dans les postes de couchage, réfectoires, baignoires, douches, toilettes et lavabos, installations pour les pêcheurs malades ou blessés, installations de loisirs, cuisine et cambuse, nourriture et eau potable, et espaces propres et habitables). Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m, des plans détaillés et des renseignements concernant les locaux d'habitation doivent être soumis à l'approbation de l'autorité compétente ou d'une entité autorisée par elle. De plus, pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m, l'autorité compétente doit inspecter les locaux d'habitation pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions de la Convention chaque fois que ces locaux sont reconstruits ou très modifiés et lorsque le navire change de pavillon pour passer sous celui de l'État. L'autorité compétente peut, si elle le juge bon, effectuer des inspections supplémentaires des locaux d'habitation de l'équipage.
- 25** D'autres sections de la Convention, par exemple les dispositions concernant les soins médicaux à bord, ont aussi une incidence sur l'équipement des navires (par exemple, fournitures médicales, matériel de communications, etc.).
- 26** Même si un État n'a pas ratifié la Convention, il devrait en tenir compte afin de s'assurer que les navires peuvent opérer sans problème dans des eaux étrangères, faire escale dans des ports étrangers ou être revendus plus tard à l'étranger et/ou être immatriculés dans un autre État.

* Note: le paragraphe 2 de l'Annexe 3 prévoit une clause d'exemption pour les navires dont la construction a commencé avant l'entrée en vigueur de la Convention, pour l'État du pavillon (cf. par. 1 et 2 pour le libellé précis).

Annexe 8

Liste annotée des publications pertinentes

FAO (www.fao.org)

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

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

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

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

Report of the FAO/SPC regional expert consultation on sea safety in small vessels. (Suva (Fiji), 9-13 février 2004)

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

Aspects of sea safety in the fisheries of Pacific Island countries

Cette publication rend compte d'une enquête entreprise par la FAO en 2003, sur la sécurité en mer liée aux activités de pêche dans la région des îles du Pacifique. Elle vise à mieux sensibiliser les responsables de la gestion des pêches au fait que la sécurité en mer est un objectif légitime et important, à appeler davantage l'attention sur la sécurité à bord des petits bateaux de pêche et à contribuer à améliorer les systèmes de consignation et d'analyse des données relatives aux accidents de mer afin d'en exploiter les résultats. Elle pourrait aussi être utilisée comme document de travail par des personnes motivées, spécialisées dans différentes disciplines pertinentes, lors d'éventuelles réunions portant sur des questions complexes, axées sur les petits navires de pêche et organisées dans le but d'améliorer les programmes régionaux et nationaux de sécurité en mer.

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

Un atelier sous-régional sur la sécurité en mer, organisé par le Programme pour le Développement Intégré des Pêches Artisanales en Afrique de l'Ouest (DIPA) s'est tenu à Banjul (Gambie) du 26 au 28 septembre 1994. Les objectifs de l'atelier étaient les suivants: analyser les résultats des enquêtes nationales sur les accidents; identifier les problèmes fondamentaux et examiner l'état des activités en matière de sécurité en mer dans les différents pays; et élaborer un avant-projet de document concernant un projet sous-régional sur la sécurité en mer.

Safety Guide for Small Fishing Boats

Ce guide de la sécurité pour les petits bateaux de pêche présente des mesures simples visant à garantir que les nouvelles embarcations satisfont aux normes de sécurité acceptées au niveau international. Il traite principalement des petites embarcations d'une longueur inférieure à 15 m, dont on sait qu'elles sont les plus exposées aux accidents.

Final report of the project TCPproject/RLA/0069 – Development of standards for the construction and inspection of small fishing vessels

Ce projet d'élaboration de normes pour la construction et l'inspection des petits bateaux de pêche avait pour principaux objectifs de promouvoir la mise en œuvre et l'application des normes prescrites en matière de construction des petits bateaux de pêche, au moyen:

- .1 d'amendements aux Règlements sur les pêches des pays de l'Organisation des États des Caraïbes orientales (OECS) et de la Barbade;
- .2 d'un système agréé pour l'inspection des bateaux de pêche; et
- .3 d'une amélioration des compétences techniques des constructeurs de navires et des inspecteurs.

OIT (www.ilo.org)

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

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

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

Risks and dangers in small-scale fisheries: An overview.

M. BenYami. Document de travail

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

Autres recueils de directives pratiques de l'OIT pouvant présenter un intérêt pour le secteur de la pêche:

Sécurité et santé dans les ports, 2005

Les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001

Le VIH/SIDA et le monde du travail, 2001

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

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

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

Sécurité dans l'utilisation de l'amiante, 1984

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

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

Manuels de formation SafeWork

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

Manuel d'ergonomie pratique en 128 points

Compilation proposant des solutions ergonomiques pratiques et faciles à mettre en œuvre pour améliorer les conditions de travail. Ce manuel abondamment illustré constitue un outil extrêmement pratique et convivial pour quiconque souhaite améliorer ses conditions de travail du point de vue de la sécurité, de l'hygiène et de l'efficacité. Chacun des

128 points est conçu pour aider l'utilisateur à examiner différents environnements de travail et à recenser des solutions pratiques qui pourraient s'appliquer dans les conditions locales. Ce manuel a été mis au point en 1996, en collaboration avec l'Association internationale d'ergonomie.

Fiches internationales des risques par profession: pêcheurs-plongeurs indigènes

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

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

Guide médical international de bord

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

Divers

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

Publication 60079 de la CEI

Nordic Boat Standard, 1991 (www.sigling.is)

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

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

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

Les Directives d'application FAO/OIT/OMI sont destinées aux ministères de la mer, du travail et des pêches et à tout autre organe ministériel compétent qui décident d'appliquer les trois instruments FAO/OIT/OMI relatifs à la conception, à la construction et à l'équipement des navires de pêche de tous types et de toutes dimensions. Ces instruments sont la Partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, les Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions et les Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 m et les navires de pêche non pontés. Les Directives n'ont pas pour objet de fournir une prescription unique pour améliorer la sécurité, mais de favoriser la prise de conscience et de donner des indications sur une vaste gamme de questions qui doivent être abordées de manière efficace et globale. À cet égard, il est important que les administrations maritime, du travail et des pêches se concertent et coordonnent leurs travaux, en particulier lorsque les responsabilités concernant la sécurité des navires de pêche sont réparties en vertu de lois pertinentes. Les Directives d'application couvrent des domaines tels que l'élaboration d'une stratégie en matière de sécurité; les aspects juridiques; les exigences d'ordre administratif; le renforcement des capacités; la formation des membres d'équipage; le contrôle de l'application des règles et la sécurité de l'exploitation. Bien que les Directives d'application aient pour principal objet d'aider les autorités compétentes à mettre en œuvre les instruments facultatifs, elles pourraient aussi être utiles pour faciliter l'application des dispositions de l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche.

ISBN 978-92-5-208213-2



9 7 8 9 2 5 2 0 8 2 1 3 2

I3662F/1/06.14