



Séminaire sur la sécurité en mer des marins-pêcheurs Le Havre – 3 / 4 avril 2007

Synthèse des propositions – recommandations

Ce séminaire a permis de faire un état des lieux de la sécurité des marins pêcheurs en Manche, compte tenu notamment de la densité et de la diversité de la circulation maritime, des conditions géographiques et naturelles de la zone, mais aussi des facteurs économiques et sociaux, de la réglementation et du développement d'autres activités sur cet espace.

L'importance et la gravité de ce thème ont été rappelés dès l'introduction, puisque l'enjeu est celui de la sauvegarde de vies humaines.

Mais c'est aussi l'image de la profession qui est touchée. C'est pourquoi il a été souligné que le métier de marin pêcheur présentait aussi des aspects positifs et pouvait demeurer attractif, à plus forte raison si les conditions de sécurité sont améliorées.

Les échanges sur la situation en matière de sécurité et les dispositifs mis en place ont conduit à dégager quelques pistes de propositions et recommandations, afin de réduire les risques et accidents. **Elles sont présentées dans ce document par facteurs de risques, sans porter de jugement sur leur faisabilité ou acceptabilité par l'ensemble des acteurs du secteur maritime.**

En conclusion sont rassemblées les propositions et recommandations qui pourraient faire l'objet d'initiatives en direction de l'OMI et de l'UE ou de projets de coopération.

I. Propositions et recommandations par facteurs de risques

Sont distingués :

- les facteurs de risques internes ou liés à la navigation
- les facteurs particuliers de risques dans le détroit du Pas de Calais
- les facteurs de risques externes ou liés à d'autres activités

1. Par rapport aux facteurs de risques internes ou liés à la navigation

Les risques d'abordage et d'accidents sont liés à :

- Conditions de travail difficiles et fatigue, liés aux effectifs réduits (commerce et pêche), conduisent à une veille déficiente et accroissent les risques d'abordage, mais aussi d'accidents du travail (taux élevé pour les marins pêcheurs)
- Faible perception des navires de pêche par les navires de commerce
- Faible maniabilité des navires de commerce liée à leur taille, notamment les super tankers
- Composition et instabilité des équipages des navires de commerce, avec parfois des problèmes de qualifications et de comportements
- Flotte de pêche vieillissante liée à la réglementation européenne, or le navire représente le principal outil de sécurité

Recommandations - propositions en termes d'équipements et de matériel

- Donner la possibilité aux navires de pêche de se signaler en autorisant l'usage du gyrophare pendant les opérations de pêche et à l'approche des cargos pour tous types de navires de pêche. Une action est à mener auprès de l'OMI qui ne l'autorise actuellement que pour les fileyeurs pendant les opérations de pêche et non pour les chalutiers.
- Rendre obligatoire l'AIS (Automatic Identification System) pour tous les navires de pêche. (aujourd'hui l'emport d'AIS à bord n'est obligatoire que pour les navires de pêche de plus de 45 mètres) et communiquer clairement sur le type d'AIS à installer (classe A ou B)
- Système de veille électronique (alarme sur radars) à développer
- Généraliser les équipement de sécurité pour travailleur isolé (homme mort) déclenchant une alerte en cas de malaise – détection de perte de verticalité (équipement peu coûteux)
- Rappeler l'importance de l'équipement de survie, dont feux de détresse, port du VFI (vêtement de travail à flottabilité intégrée)
- Favoriser un renouvellement de la flotte de pêche pour améliorer la fiabilité des navires et les conditions de travail

Recommandations - propositions en termes de formation et de sensibilisation

- Renforcer les liens entre CROSS et professionnels de la pêche pour une meilleure compréhension réciproque (dans les CROSS, sur bateaux de pêche)
- Formation et sensibilisation des marins de commerce sur les risques d'abordage avec les navires de pêche : échanges de passerelles pour une meilleure compréhension réciproque et l'adoption de comportements de pilotage appropriés (exemple : manœuvrer franchement)
- Formation aux situations d'urgence basée sur des cas vécus (apprendre à réagir en situation d'urgence) et pas seulement à l'utilisation des équipements de sécurité
- Formations pratiques avec des exercices à renouveler tous les 10 ans
- Remises à niveau en matière de secourisme pour réagir en cas d'accident du travail
- Développer la prévention dans ses différentes dimensions (prévenir, réparer, alerter)
- Promouvoir la formation des marins au niveau européen (avoir des marins européens sur les navires)
- Importance de l'information laissée à terre pour faciliter les recherches en cas d'accident

Recommandations - propositions en termes de réglementation

- Application de la réglementation
- Punir sévèrement les délits de fuite et les graves infractions en général.

2. Par rapport aux facteurs particuliers de risques dans le détroit du Pas de Calais

Les risques d'abordage et d'accidents sont renforcés par :

- l'étroitesse du canal de navigation
- la densité du trafic
- la diversité du trafic, avec des axes de circulation différents (ferries / commerce) et des vitesses de navigation très différentes, à faire cohabiter
- des règles de navigation adaptées au détroit mais imparfaitement appliquées

Recommandations - propositions :

Recommandations générales :

- Améliorer l'identification des navires
- Renforcer les liens entre CROSS et professionnels de la pêche pour une meilleure compréhension réciproque (au CROSS, sur bateaux de pêche), dont visite obligatoire au CROSS Gris-Nez pour les futurs patrons
- Définir des zones particulièrement dangereuses pour la pêche
- Revoir certaines règles de circulation dans le détroit : réduction de la vitesse de tous les navires dans le détroit (du ressort de l'OMI), interdiction de rattrapage du navire précédant et de la navigation de front

- Mise en place d'un pilote sur chaque navire traversant le détroit, lorsqu'il n'est pas en mesure de communiquer avec le CROSS
- Echanges de personnels entre CROSS – MRCC Douvres – Calais à poursuivre

Respecter un certain nombre de règles pratiques pour la navigation dans le détroit :

- Respecter des règles de navigation fixées pour le détroit
- Se signaler au CROSS quand circulation dans le détroit et établir une communication avec lui en cas d'incident pour faire connaître ses intentions (coopération)
- Conditionner la pêche dans le DST (Dispositif de Séparation du Trafic) à l'activation de l'AIS
- Restaurer le principe de veille effective VHF16 et 13 pour tous les navires de pêche
- Ne pas exercer la pêche par visibilité réduite (inférieure à 300 mètres)
- En route libre, couper franchement le rail de circulation à angle droit

3. Par rapport aux facteurs de risques externes ou liés à d'autres activités

Ces risques sont :

- les câbles sous-marins qui peuvent être en activité ou hors d'activité, ainsi que des canalisations
- les épaves de navire
- les conteneurs perdus, qui peuvent être en surface, entre deux eaux ou sur le fond, et qui peuvent comporter des produits plus ou moins nocifs pour l'environnement
- les autres activités en mer : extraction de granulats, éoliennes off shore

Câbles sous-marins

- Les câbles en activité sont connus. SEAFISH a développé un système de localisation et d'identification de ces câbles pour la navigation. Des informations existent côté français, mais pas un tel système pour la navigation.
- La localisation des câbles hors d'activité est plus incertaine et non prise en compte par le système développé par SEAFISH qui souhaite garantir une fiabilité des informations fournies.

Recommandations - propositions :

- Etudier l'extension du système développé par SEAFISH à la partie française
- Centraliser l'information sur la localisation, même approximative, des câbles hors d'activité et des épaves, notamment à partir des informations fournies par les pêcheurs
- Identifier les propriétaires et engager des procédures pour le retrait des câbles hors d'activité, notamment lorsqu'il est question de poser de nouveaux câbles
- Faire intégrer ce principe de retrait des câbles hors d'activité dans la législation internationale et communautaire

Conteneurs perdus

- Il n'existe pas de chiffres précis sur le nombre de conteneurs perdus, mais leur nombre devrait augmenter en raison du développement du trafic conteneurisé. Il y a également peu d'informations sur les origines et contenus des conteneurs perdus.
- Outre les risques pour la navigation et l'activité de pêche (collision, crochetage), les produits transportés peuvent être plus ou moins nocifs pour l'environnement et affecter la ressource.

Recommandations - propositions :

- Développer un système de repérage (positionnement) et d'identification des conteneurs perdus (la question du coût du dispositif de signalement à installer sur chaque conteneur transporté est cruciale)
- Développer l'information sur le nombre, l'origine et le contenu des conteneurs perdus, afin d'évaluer notamment les risques de pollution
- Faire intégrer dans la législation internationale et communautaire un principe de récupération des conteneurs perdus

- Réduire les risques de perte de conteneurs, notamment en faisant modifier les règles de chargement et de jauge des portes-conteneurs.

Autres activités en mer (hors navigation)

- Les activités telles que extraction de granulats, éoliennes off shore ..., dont le développement est prévisible, présentent des risques potentiels pour la navigation, notamment en cas de panne des navires.
- Outre les risques pour la navigation et l'activité de pêche, ces activités ont des impacts plus ou moins forts sur la ressource.

Recommandations - propositions :

- Développer un schéma d'utilisation de l'espace marin, en concertation avec les différentes catégories d'utilisateurs, comme pour l'espace terrestre.
- Renforcer les consultations préalables à la délivrance des autorisations pour ces différentes activités.

II. Initiatives et projets

Initiatives vis à vis de l'OMI

- Donner la possibilité aux navires de pêche de se signaler en autorisant l'usage du gyrophare pendant les opérations de pêche et à l'approche des cargos pour tous types de navires de pêche.
- Revoir certaines règles de circulation dans le détroit
- Réduire les risques de perte de conteneurs, notamment en faisant modifier les règles de chargement et de jauge des portes-conteneurs.
- A terme rendre obligatoire un système de repérage et d'identification des conteneurs perdus

Initiatives vis à vis de l'UE, notamment livre vert

- Rendre obligatoire l'AIS (Automatic Identification System) pour tous les navires de pêche.
- Favoriser un renouvellement de la flotte de pêche pour améliorer la fiabilité des navires et les conditions de travail
- Promouvoir la formation des marins au niveau européen (avoir des marins européens sur les navires)
- Faire intégrer le principe de retrait des câbles hors d'activité dans la législation internationale et communautaire
- Faire intégrer dans la législation internationale et communautaire un principe de récupération des conteneurs perdus
- Développer l'information sur le nombre, l'origine et le contenu des conteneurs perdus, afin d'évaluer notamment les risques de pollution
- Développer un schéma d'utilisation de l'espace marin, en concertation avec les différentes catégories d'utilisateurs, comme pour l'espace terrestre.

Projets franco-britanniques

- Formation et sensibilisation des marins de commerce sur les risques d'abordage avec les navires de pêche : échanges de passerelles pour une meilleure compréhension réciproque et l'adoption de comportements de pilotage appropriés (exemple : manœuvrer franchement)
- Développer la prévention dans ses différentes dimensions (prévenir, réparer, alerter)
- Echanges de personnels entre CROSS – MRCC Douvres – Calais à poursuivre
- Etudier l'extension du système développé par SEAFISH à la partie française pour la détection des câbles sous-marins pendant la navigation
- Centraliser l'information sur la localisation, même approximative, des câbles hors d'activité et des épaves
- Développer un schéma d'utilisation de l'espace marin, en concertation avec les différentes catégories d'utilisateurs, comme pour l'espace terrestre.