

ATELIER DE FORMATION ET DE PARTAGE SUR LA SECURITE MARITIME

Belhoussine mostafa
Administrateur 1^{er} Grade
Capitaine au long cours

Royaume du Maroc



Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du
Développement Rural et des Eaux et Forêts



المملكة المغربية



وزارة الفلاحة والصيد البحري والتنمية القروية
والمياه والغابات

PRINCIPAUX OBJECTIFS

ACTUALISER LES CONNAISSANCES EN MATIERE DE REGLEMENTATION SUR LA SECURITE MARITIME

PARTAGER LES CONNAISSANCES ET LES EXPERIENCES

FAVORISER L'HARMONISATION DES PROCEDURES DE CONTROLE ET D'INSPECTION

TIRER LES CONCLUSIONS ET LES RECOMMANDATIONS UTILES POUR AMELIORER LA SECURITE DES NAVIRES DE PECHE

PLAN D'INTERVENTION

- I – CONTEXTE GENERAL DE LA SECURITE MARITIME**
- II – CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME**
- III – TYPOLOGIE DES VISITES TECHNIQUES**
- IV – PRINCIPAUX ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PECHE:
CAUSES RECCURENTES ET MESURES PREVENTIVES**
- V – GESTION DES RISQUES DANS LA PECHE MARITIME**
- VI – CONDUITES DES ENQUETES NAUTIQUES**

PLAN D'INTERVENTION

I – CONTEXTE GENERAL DE LA SECURITE MARITIME

II – CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME

III – TYPOLOGIE DES VISITES TECHNIQUES

IV – PRINCIPAUX ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PECHE:
CAUSES RECCURENTES ET MESURES PREVENTIVES

V – GESTION DES RISQUES DANS LA PECHE MARITIME

VI – CONDUITES DES ENQUETES NAUTIQUES



**Qu'est ce qu'on entend par
« sécurité maritime » ?**



Construction et équipement des navires

Aides à la navigation maritime

Equipages dans la mesure où cette question intéresse la sécurité

Réglementation de la sécurité en mer

Règlements destinés à prévenir les abordages

Manipulation des cargaisons dangereuses

Renseignements hydrographiques, journaux de bord et autres documents

Sauvetage des biens et des personnes

Protection et lutte contre la pollution marine

Enquêtes sur les accidents en mer



Qui est chargé de la sécurité des navires de pêche ?



Organisation Maritime Internationale - OMI

Institution spécialisée de l'ONU, créée en 1948 (OMCI), devenu (OMI) 1982

Assemblée générale biennale

Organe exécutif restreint

Structure de l'OMI (Comités et sous comités)

Charger de collaborer entre Etats dans le domaine de la réglementation en matière de:

- La sécurité maritime**
- L'efficacité de la navigation commerciale internationale**
- La prévention et la lutte contre la pollution par les navires**
- La participation au développement de la marine marchande des Etats membres**



Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

Ratifié par le Maroc en 31/05/2007

Prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer;

Prendre les mesures pour assurer l'inspection des navires battant son pavillon;

Se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales;

Enquêter sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer



Code de conduite pour une pêche responsable

Article 6.17 : « les États devraient s'assurer que les installations et l'équipement utilisés pour la pêche, ainsi que toutes les activités dans le secteur de la pêche, permettent des conditions de vie et de travail sûres, saines et équitables, et soient conformes aux normes internationalement convenues, adoptées par les organisations internationales pertinentes».

Article 8.1.5 : « veiller à ce que soient adoptées des normes de santé et de sécurité pour toutes les personnes employées dans le cadre d'opérations de pêche», « ces normes ne devraient pas être inférieures aux exigences minimales des accords internationaux pertinents concernant les conditions de travail et de service».

Article 8.4.1: « les États devraient veiller à ce que les opérations de pêche soient conduites en prenant dûment en considération la sécurité des pêcheurs».



Pourquoi la sécurité des navires de pêche ?

La pêche maritime, une structure importante de l'économie mondiale

- Le prélèvement sur les stocks naturels des mers et des océans de la planète : 81 M T
- 4,6 millions navires de pêche dans le monde
- 39 millions marins pêcheurs
- Le Maroc une puissance halieutique
- 20 161 navires de pêche marocains
- 97% de la flotte industrielle ≥ 24 m,
- 17% de la flotte côtière ≥ 24 m
- 1604 navires de pêche côtière $12 < L < 24$ mètres
- 495 navires de pêche côtière $L < 12$ mètres

La pêche maritime, un métiers éprouvant et confronté à un milieu hostile

- Les conditions de navigation et de pêche sont dures notamment en période de mauvaise CCL
- Activité exercée en milieu isolé
- Espace de vie et de travail souvent exigu soumis à des différentes contraintes
- Environnement naturel difficilement maîtrisable
- Lenteur des actions d'interventions
- Taux d'accidents sur les navires de pêche estimé de commerce

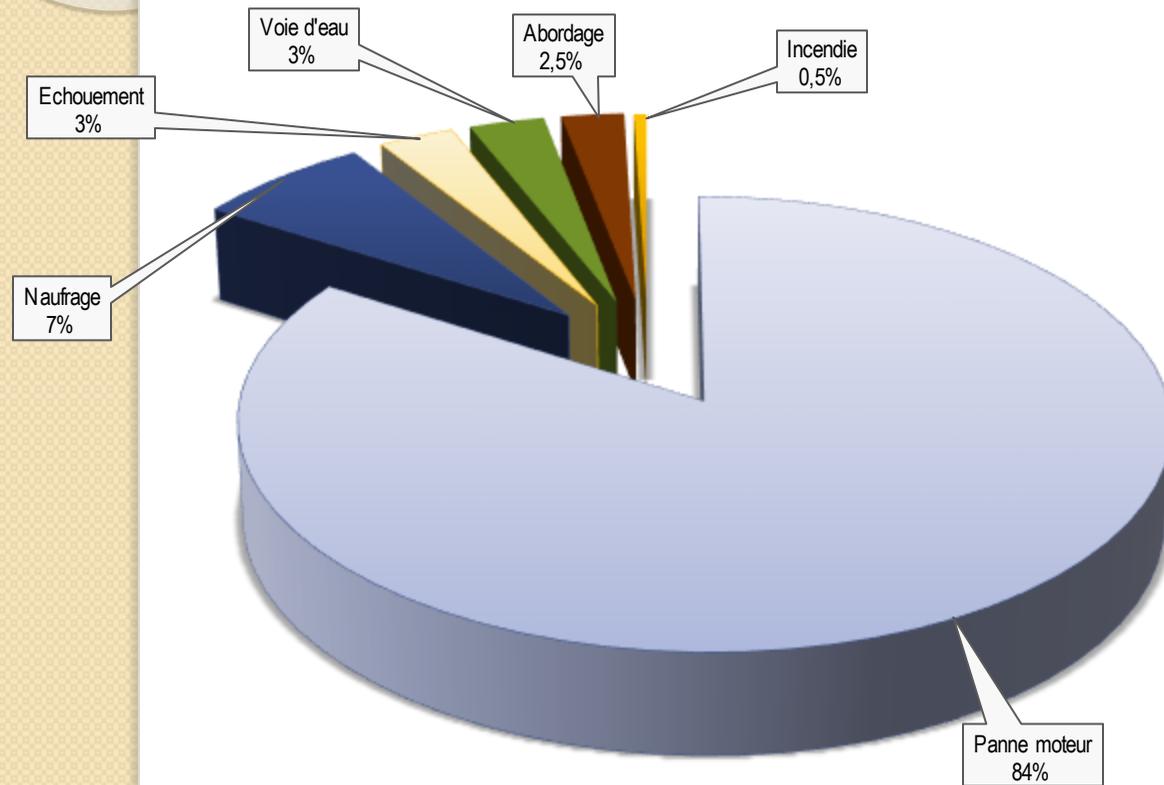
La pêche maritime, un des métiers les plus dangereux dans le monde

- 24 000 décès chaque année sur les navires de pêche contre 292 sur les navires marchands
- 24 millions marins pêcheurs sont blessés à bord des navires de pêche
- Les pertes en vies humaines sont souvent causées suites à des naufrages, des abordages, des incendies et des chavirements

Etat des évènements maritimes au niveau du Maroc

Pêche Artisanale

Répartition des évènements de mer Pêche Artisanale (2016)



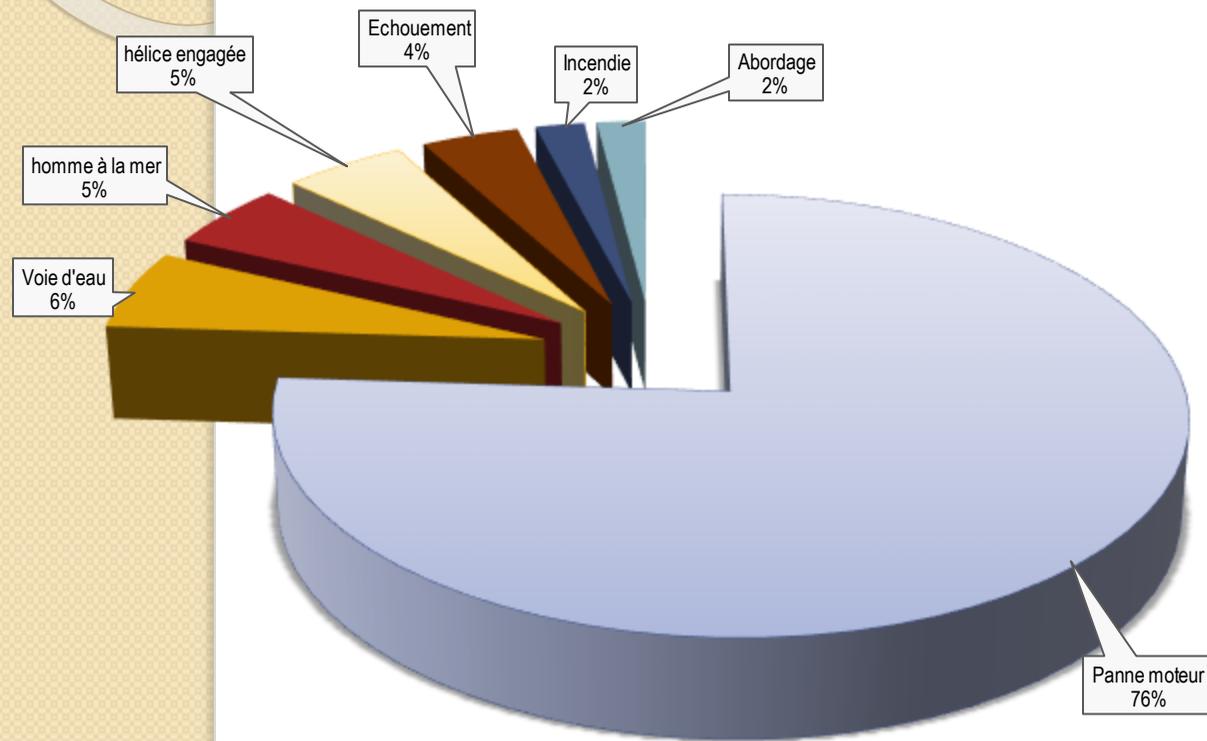
Evènements de mer dans la Pêche Artisanale

Causes	Nombre	%
Panne moteur	177	84
Naufrage	15	7
Echouement	6	3
Voie d'eau	6	3
Abordage	5	2,5
incendie	1	0,5
Total	210	100

Etat des évènements maritimes au niveau du Maroc

Pêche Côtière

Répartition des évènements de mer Pêche Côtière (2016)



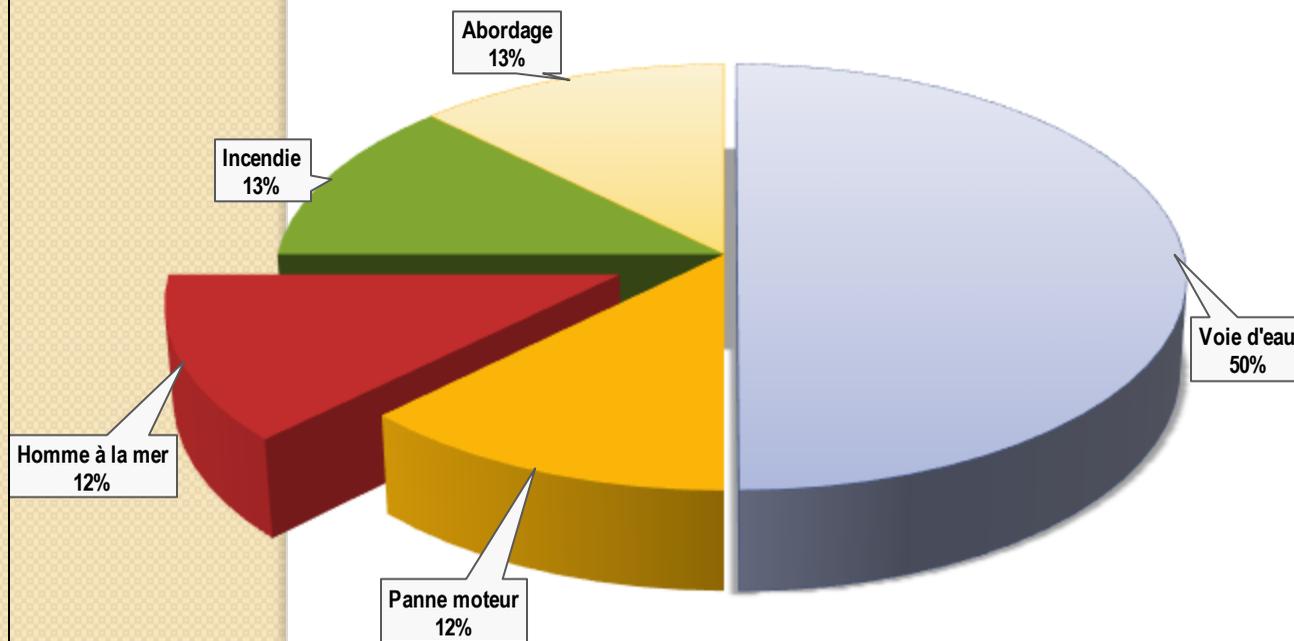
Evènements de mer dans la Pêche Côtière

Causes	Nombre	%
Panne moteur	64	76
Voie d'eau	5	6
Homme à la mer	4	5
Hélice engagée	4	5
Echouement	3	4
Incendie	2	2
Abordage	2	2
Total	84	100

Etat des évènements maritimes au niveau du Maroc

Pêche Industrielle

Répartition des évènements de mer Pêche Hauturière (2016)



Evènements de mer dans la Pêche Hauturière

Causes	Nombre	%
Voie d'eau	4	50
Panne moteur	1	12,5
Homme à la mer	1	12,5
Incendie	1	12,5
Abordage	1	12,5
Total	8	100

Absence d'instruments réglementant la construction et l'équipement

- **Le secteur des transports maritimes, qui emploie 2 millions de marins, est doté de divers instruments juridiques contraignants (SOLAS, MARPOL 73-78 ...)**
- **39 millions de personnes travaillent à bord des navires de pêche en l'absence d'instruments juridiques réglementant la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche**
- **Insuffisance des mesures de sécurité à bord des navires de pêche à cause de l'absence d'un système rigoureux de contrôle de la sécurité et du travail à bord des navires (PSC)**
- **La réglementation marocaine en la matière nécessite une réforme globale pour l'adapter aux mesures internationales « Accord du Cap en cours de ratification »**

Lien étroit entre la pêche INN et la dégradations des normes de sécurité

- **La PINN un problème menaçant à la fois l'environnement et la sécurité maritime**
- **La PINN est largement associée à la piraterie, au trafic d'armes et de drogues**
- **L'absence d'un système d'identification et de positionnement des navires de pêche**
- **Les acteurs de la PINN s'abstiennent d'investir pour garantir la sécurité de leurs navires**
- **Les équipages des navires INN se trouvent obliger de travailler dans des conditions difficiles**

PLAN D'INTERVENTION

I – CONTEXTE GENERAL DE LA SECURITE MARITIME

II – CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME

III – TYPOLOGIE DES VISITES TECHNIQUES

IV – PRINCIPAUX ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PECHE:
CAUSES RECCURENTES ET MESURES PREVENTIVES

V – GESTION DES RISQUES DANS LA PECHE MARITIME

VI – CONDUITES DES ENQUETES NAUTIQUES

CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME

Convention internationale de TORREMOLINOS de 1977 sur la sécurité des navires de pêches de plus de 24 mètres

- Première convention sur la sécurité des navires de pêche (SOLAS pêche) non entrée en vigueur
- Jugée trop contraignante sur le plan des prescriptions et d'exigences d'entrée en vigueur (15 ratifications : 50% en nombre de la flotte)

Protocole de TORREMOLINOS de 1993

- Protocole met à jour les dispositions de la convention de Torremolinos (SMDSM) et le PSC
- Moins contraignant en termes de prescriptions techniques dont certaines s'appliquent pour L>45m, n'est pas en vigueur. 15 ratifications regroupant 14 000 navires plus de 24 m.

Accord du Cap de 2012 sur l'application des dispositions du protocole de 1993

- **Moins contraignant, permet une application progressive avec exemption d'exigences déraisonnable et irréalisable; non entrée en vigueur. 22 ratifications regroupant au moins 3600 navires L>24m**
(11 pays ont ratifié l'Accord totalisant 1413 navires de pêche en haute mer)

CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME

Convention internationale de TORREMOLINOS de 1977 sur la sécurité des navires de pêches de plus de 24 mètres

- CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES
 - CHAPITRE II : CONSTRUCTION, ETANCHEITE A L'EAU ET EQUIPEMENT
 - CHAPITRE III : STABILITE ET ETAT CORRESPONDANT DE NAVIGABILITE
 - CHAPITRE IV : MACHINE ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES ET LOCAUX DE MACHINES SANS PRESENCE PERMANENTE DE PERSONNEL
 - CHAPITRE V : PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE
 - CHAPITRE VI : PROTECTION DE L'EQUIPAGE
 - CHAPITRE VII : ENGIN ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE
 - CHAPITRE VIII : CONSIGNES EN CAS D'URGENCE, ROLE D'APPEL ET EXERCICES
 - CHAPITRE IX : RADIOCOMMUNICATION
 - CHAPITRE X : EQUIPEMENT DE NAVIGATION ET ARRANGEMENTS
-
- Appendice 1 : Certificats
 - Appendice 2 : Spécifications des engins de sauvetage

Autres instruments international en relation avec la sécurité en mer

SOLAS

- ❑ La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer est entrée en vigueur (au niveau international) : 25 mai 1980
- ❑ Ratifiée par le Maroc: 28 juin 1990
- ❑ Publiée au B.O n° 5010 du 06/06/2002
- ❑ Plusieurs amendements
- ❑ Champ d'application
- ❑ Chapitre V
- ❑ Règle 1: L'administration décide dans quelle mesure les prescriptions des règles 15, 16, s'appliquent aux catégories suivantes de navires:
 - 1-aux navires d'une jauge brute.....
 - 2-.....
 - 3-aux navires de pêche.
- ❑ Règle 15: conception de la passerelle

Autres instruments international en relation avec la sécurité en mer

COLREG

- La convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer est entrée en vigueur (au niveau international): 15/07/1977**
- Ratifiée par le Maroc: 27/04/1977**
- Publiée au B.O n° 3564 du 18/02/1981**
- Plusieurs amendements**
- Instrument juridique contraignant**
- Emplacement et espacement des feux / marques**

Autres instruments international en relation avec la sécurité en mer

Règlement international pour prévenir les abordage en mer de 1972 ,

navires de commerce, de pêche et de plaisance

La Convention COLREG de 1972 comprend 41 règles réparties en cinq sections :

Partie A – Généralités (règles 1 à 3)

Partie B – Règles de barre et de route (règles 4 à 19)

Section I – Conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité (règles 4 à 10)

Section II – Conduite des navires en vue les uns des autres (règles 11 à 18)

Section III – Conduite des navires par visibilité réduite (règle 19)

Partie C – Feux et marques (règles 20 à 31)

Partie D – Signaux sonores et lumineux (règles 32 à 37)

Partie E – Exemptions (règle 38)

Quatre annexes portant sur les prescriptions techniques concernant les feux et les marques

Annexe I – Emplacement et caractéristiques techniques des feux et marques

Annexe II - Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres

Annexe III - Caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore

Annexe IV – Signaux de détresse, dans laquelle sont recensés les signaux traduisant la détresse et le besoin de secours.

MARPOL

- ❑ **Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires est entrée en vigueur (au niveau international) : le 02/10/1983**
- ❑ **Ratifiée par le Maroc: 23/11/1992**
- ❑ **Publiée au B.O n° 4305 du 03/05/1995**
- ❑ **Plusieurs amendements**
- ❑ **Champ d'application**
- ❑ **La construction / emplacement des citernes et tuyaux de combustible.....**
- ❑ **Article: 4**

Autres instruments international en relation avec la sécurité en mer

STCW-F

- ❑ **Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille est entrée en vigueur (au niveau international) : 29/09/2012**
- ❑ **Ratifiée par le Maroc: 14/05/2009**
- ❑ **Publiée au B.O n° 6144 du 18/04/2013**
- ❑ **Champ d'application**
- ❑ **Fixer les normes minimales de formation et de veille à la pêche, et normaliser la délivrance des titres**

CONVENTION N° 188

- ❑ **Convention sur le travail dans le secteur de la pêche est entrée en vigueur (au niveau international) :16/11/2017**
- ❑ **Ratifiée par le Maroc:16/05/2013**
- ❑ **Publiée au B.O n° 6248 du 17/04/2014**
- ❑ **Champ d'application**

CONVENTION SAR

- ❑ **Convention international de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes est entrée en vigueur (au niveau international) : 22 juin 1985**
- ❑ **Ratifiée par le Maroc: 10/05/1999**
- ❑ **Publiée au B.O n° 4732 du 07/10/1999**

Autres textes juridiques internationaux

- ❑ **Convention internationale sur les lignes de charge**
- ❑ **Convention de LONDRES de 1969**
- ❑ **Convention d'OSLO 1947**
- ❑ **Code OMI pour les enquêtes sur les accidents**
- ❑ **.....**

MESURES FACULTATIVES POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche $\geq 24\text{m}$ approuvé par l'OMI/OIT/FAO, 2005

Directives sur l'application de la partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche.

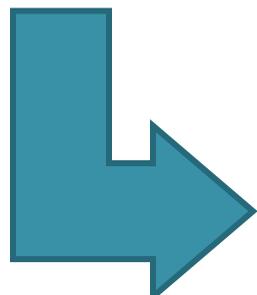
Directives facultatives de l'OMI/OIT/FAO, 2005 pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de longueur comprise entre 12m et 24m

Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12m et les navires de pêche non pontés

Pratiques de sécurité liées à la stabilité des petits navires de pêche

Directives volontaires de 2005 et les directives régionales

Résolutions pertinentes de l'Assemblée



Les recueils et les directives sont facultatifs et ne se substituent pas aux règlements régissant la sécurité maritime



**Le Maroc, disposant de deux
façades maritimes importantes, est
fortement concerné par la question
de la sécurité maritime**

LA SECURITE MARITIME UNE DES MISSIONS PRINCIPALES DU DPM

Déterminer la stratégie propre à assurer la promotion et l'organisation du travail maritime, veiller au respect des textes afférents à la gestion administrative et disciplinaire des gens de mer

Assurer la formation des gens de mer, des cadres, techniciens et autres personnels du secteur maritime et favoriser leur promotion sociale et professionnelle.

Mettre en œuvre les orientations propre à assurer la sécurité de la navigation et à la prévention de la pollution marine, à la préservation de l'environnement marin, à la gestion des épaves maritimes,

Veiller sur la gestion technique des navires de pêche sur le plan sécurité, mener les enquêtes nautiques y afférentes, veiller à la mise à niveau et modernisation de la flotte et proposer toutes mesures relatives à la construction et l'équipement des navires de pêche

Élaborer et mettre en œuvre, en coordination avec les administration concernées, le plan national de SVHM

DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE

Définir la politique et assurer l'organisation et le contrôle des transports maritimes

Gérer les dossiers des gens de mer et de la flotte

Gérer les dossiers de la conservation des hypothèques maritimes

Assurer la sécurité et la sûreté de la navigation des navires de commerce et la prévention de la pollution d'origine marine.

Surveiller et Gérer le trafic maritime dans la zone du détroit de Gibraltar

PRINCIPAUX TEXTES JURIDIQUES NATIONAUX

- Dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant CCM et code disciplinaire et pénale de la marine marchande
- Dahir du 25 Rajeb 1340 (25 mars 1922) portant règlement sur la pêche en flotte dans les eaux territoriales du Maroc
- Loi n° 59-14 relatif a l'acquisition, la mise en chantier pour la construction, la refonte ou la modification des navires de pêche (décret n° 2-62-234 du 4 décembre 1962 demeure en vigueur)
- Dahir de 73 formant règlement sur la pêche maritime (Soumis les navires de pêche aux règles de navigation et de police édictées par le CCM)
- Loi n° 28-07 relative à la sécurité sanitaire des produits alimentaires, fixant les conditions d'agrément des unités de traitement et le décret n° 2-10-473 du 6 septembre 2011 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 28-07

PRINCIPAUX TEXTES JURIDIQUES NATIONAUX

- Décret n° 2-63-398 du 19 jourmada ii 1383 (7 novembre 1963) déterminant le régime applicable en matière de sécurité nautique aux navires de jauge brute inférieure à 500 tonneaux
- Décret du 6 jourmada ii 1383 - 25 octobre 1963 fixant la composition et le fonctionnement des commissions de visite de sécurité nautique
- Décret n° 2-95-717 du 10 rejeb 1417 (22 novembre 1996) relatif à la préparation et à la lutte contre les pollutions marines accidentelles
- Décret du 17 mars 2010 fixant les conditions et les modalités d'installation et d'utilisation à bord des navires de pêche d'un système de PLC utilisant les communications par satellite pour la transmission des données tel que modifié et complété par le décret n°2-18-104 du 10 décembre 2018
- Décret n° 2-01-1891 du 2 chaabane 1423 (9 octobre 2002) relatif à l'organisation et à la coordination de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer
- Décret n°2-17-556 du 19 rabii I 1439 (8 décembre 2017) fixant la liste des brevets et les conditions nécessaires pour exercer les fonctions de commandement et les fonctions d'officier à bord des navires de pêche maritime
- Décret n°2-18-103 du 19 Jourmada II 1440 (25 février 2019) déterminant les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires de pêche maritime en ce qui concerne le sauvetage

PRINCIPAUX TEXTES JURIDIQUES NATIONAUX

- Arrêté du 24 septembre 1926 relatif aux opérations de jaugeage des navires
- Arrêté viziriel du 22 avril 1927 relatif à la sécurité de la navigation à bord des navires et embarcations dont la jauge brute ne dépasse pas 25 tonneaux
- Arrêté du 25 octobre 1963 relatif aux formalités diverses et conditions à remplir pour la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité et pour la déclaration de partance (navires => 500 tjb)
- Arrêté n° 574-19 du 7 mars 2019 relatif au dispositif de positionnement et de localisation continue des navires de pêche

REGLES GENERALES DE LA SECURITE MARITIME

Règle 33 ter du CCM 1919 :

- 1° La construction (cloisonnement stabilité, prévention, détection et extinction de l'incendie) ;
- 2° Les installations électriques ;
- 3° Les appareils propulsifs et les appareils auxiliaires .
- 4° Les moyens de sauvetage (embarcations, radeaux, engins) ;
- 5° La radiotélégraphie et la radiotéléphonie ;
- 6° Les instruments et documents nautiques ;
- 7° Le nombre maximum de passagers à embarquer ;
- 8° L'habitabilité et l'hygiène ;
- 9° Le service médical et sanitaire du bord, du point de vue tant du personnel que du matériel ;
- 10° Les conditions de chargement et d'arrimage des grains et des marchandises dangereuses.



Voir Décret n°2-18-103 du
25 février 2019

PLAN D'INTERVENTION

I – CONTEXTE GENERAL DE LA SECURITE MARITIME

II – CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME

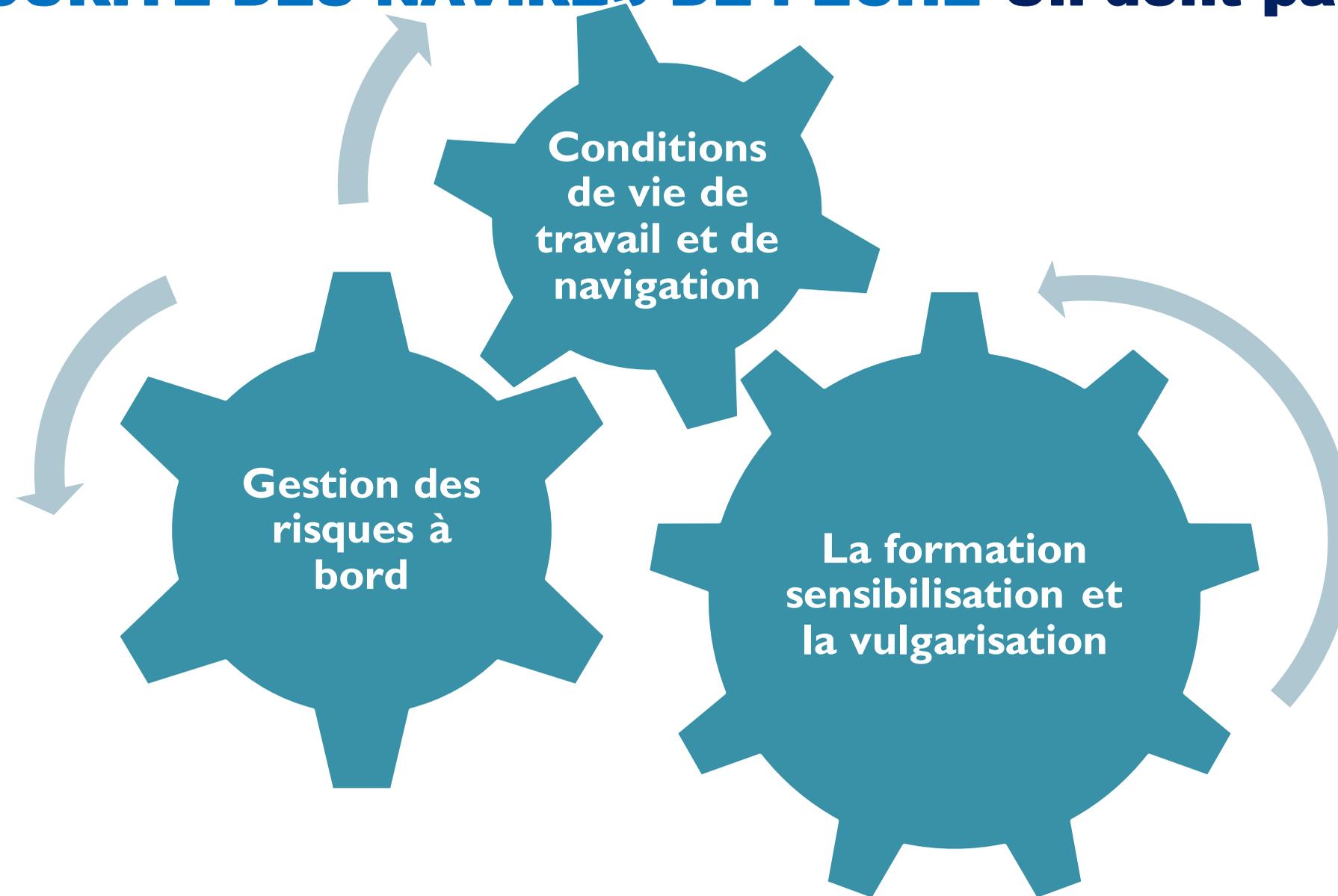
III – TYPOLOGIE DES VISITES TECHNIQUES

IV – PRINCIPAUX ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PECHE:
CAUSES RECCURENTES ET MESURES PREVENTIVES

V – GESTION DES RISQUES DANS LA PECHE MARITIME

VI – CONDUITES DES ENQUETES NAUTIQUES

LA SECURITE DES NAVIRES DE PECHE Un déficit particulier...



Les visites techniques, un moyen pour améliorer la sécurité des marins et des navires de pêche

CADRE JURIDIQUE DES VISITES DE SECURITE NAUTIQUE

DAHIR DU 23 NOVEMBRE 1973 - Titre VI - Article 26 et 27

Soumis les navires de pêche marocain aux règles de navigation et de police édictées par le CCM

La visite des navires de pêche est passée dans les conditions prescrites pour les bâtiments de commerce battant pavillon marocain

DAHIR DU 28 JOUMADA II 1337 (31 MARS 1919) FORMANT CCM - Livre I – Chapitre IV

Définit le régime de la navigation maritime, fixe la liste des papiers de bord obligatoire, les titres de sécurité et les conditions de leur délivrance.

Définit le rôle de chaque commission de sécurité et soumis, aux prescriptions édictées par le CCM, les navires étrangers dont l'Etat du pavillon est lié par les conventions internationales en vigueur sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et conformément à ces conventions.

DOCUMENTS DE BORD OBLIGATOIRES

Article II du CCM 1919

Acte de nationalité

Congé / Congé de police

Registre de l'équipage

Patente de santé

Permis de navigation

Livre de bord et le journal de la machine



Dahir du 5 janvier 1916 portant réorganisation de la police sanitaire maritime (b.O. 13 mars 1916).

TITRE III : Mesures sanitaires prises au départ

TITRE IV : Mesures sanitaires a l'arrivée

Article 21 dispense les bateaux qui font la petite pêche sur les côtes du Royaume du Maroc de la patente de santé

TITRES DE SÉCURITÉ

Article 33 bis du CCM 19191

Un permis de navigation
délivré par l'administration

Certificat de franc-bord

Certificat de sécurité pour le matériel d'armement
Voyages internationaux

Certificat d'exemption
délivré en vertu de SOLAS

Certificat de sécurité radio
Pour navire astreint

- La délivrance des titres de sécurité est subordonnée à l'examen du navire avant sa mise en service
- Validité des titres de sécurité: 1 année sauf Certificat de sécurité pour le matériel d'armement 2 ans
- Possibilité de proroger les titres de sécurité
- Possibilité de délivrer des titres provisoires (navire construit ou Maroc ou à l'étranger)
- Possibilité de retirer les titres de sécurité avant leurs échéances (avarie grave, changement de structure...)

ARTICLE 33 bis : 1) Tout navire marocain doit être muni :
d'un certificat de franc-bord délivré par une société de classification reconnue ;

Décret du 25/02/2019 fixe les règles générales applicables aux navires de pêche en matière de radio télécommunication

CONDITIONS DE DELIVRANCE DES TITRES DE SÉCURITÉ

La délivrance du premier titre de sécurité est subordonnée à l'examen du navire avant sa mise en service (Article 36)

Le renouvellement des titres de sécurité sont subordonnés à une visite de sécurité pour s'assurer que le navire répond toujours aux exigences minimales de sécurité (Article 36 bis)

DOMAINES DE CONTRÔLE ET D'INSPECTION

Sécurité de la construction

Compartimentage, stabilité, flottabilité, prévention, détection et extinction de l'incendie ...

Conformité de l'appareil propulsif et des appareils auxiliaires

Moteurs principaux, moteurs auxiliaires, pompes, installations électriques...

Armement

Aides à la navigation, matériel de sécurité, signalisation, documents nautiques...

Engins et dispositifs de sauvetage

Embarcations, radeaux, système de largage...

Radiocommunication

Matériel de transmission, moyen de communication interne...

Equipage et organisation à bord

Effectif, qualification, hygiène, habitabilité...

LES COMMISSIONS DE SÉCURITÉ MARITIME

Commission Centrale de Sécurité Maritime et de prévention de la Pollution (Art 35 bis)

Approuve les plans et document de bord des navires en construction, en refonte ou dont la marocanisation est demandée

Procède à l'homologation de tous appareils, engins ou dispositifs de sécurité

Consultée par l'administration sur toutes les questions se rapportant à la sécurité, sauvetage et prévention de la pollution

LES COMMISSIONS DE SÉCURITÉ MARITIME

Commissions de Visites de Mise en Service (Article 36)

Visite obligatoire du navires à sec (examen de la coque) avant sa mise en service sous pavillon marocain

S'assure du respect des dispositions réglementaires prévues par le CCM et ces textes d'application

S'assure du respect des prescriptions édictées par la commission centrale de sécurité

LES COMMISSIONS DE SÉCURITÉ MARITIME

Commissions de Visites Annuelle (Article 36 bis)

Visite annuelle obligatoire pour s'assurer de l'aptitude du navire à continuer son service

Emet son avis à l'autorité compétente quant au renouvellement ou retrait du titre de sécurité

Examine tout navire dont les titres de sécurité ont été retirés ou suspendus par l'autorité compétente

L'autorité compétente statue conformément à l'avis de la commission

Pour les navires, autre qu'un navire à passager, les intervalles entre deux visites à sec sont fixés par décret

LES COMMISSIONS DE SÉCURITÉ MARITIME

Commissions de recours
(Article 37 ter)

Commission de contre – visite

Commission supérieure des recours en matière de sécurité, d'habitabilité, d'hygiène et d'approvisionnements

Commission supérieure des effectifs

Commissions régionales

AUTRES TYPES DE VISITES DE SÉCURITÉ

Visites de partance (Article 36 ter)

Tout navire marocain est soumis à une visite de partance avant de quitter le port

Les navires étrangers sont assujettis aux visites de partance dans les mêmes conditions que les navires marocains

Objectif: S'assurer de l'état de navigabilité et de la conformité du navire aux dispositions réglementaires garantissant la sécurité du navire et de son équipage

Le départ peut être interdit ou ajourné s'il semble que le navire ne peut prendre la mer sans danger pour lui et pour les personnes embarquées

Les motifs de l'interdiction ou de l'ajournement sont notifiés immédiatement, par écrit, au capitaine. Les autorités portuaires sont saisies pour empêcher le départ

AUTRES TYPES DE VISITES DE SÉCURITÉ

Visites suite à des réclamations

(Article 36 quater)

Réclamation motivée de l'équipage, signée par au moins trois membres de l'équipage et déposée en temps utile

Réclamation relative aux conditions de navigabilité ou de sécurité, à l'hygiène ou l'habitabilité, ou aux approvisionnements

Objectif: Examiner le bien-fondé de la réclamation et prescrire, le cas échéant, les mesures nécessaires à prendre avant départ du navire

Visites « inopinées »

(Article 36 bis)

Visite qui peuvent être effectuées à tout moment pour s'assurer de l'état général de la sécurité de la navigation

RÔLE DE L'INSPECTEUR DE LA NAVIGATION

Fonctionnaire de l'administration hautement qualifié et habilité à cet effet

Les visites « inopinées », de partance et suite à des réclamations sont effectuées par l'inspecteur de la navigation

L'inspecteur de la navigation peut être assisté par un ou plusieurs experts désignés par l'administration ou faisant partie de la commission de visite de mise en service

Toute prescription comportant modification d'une installation doit porter référence au texte réglementaire en vertu duquel elle est formulée

Chaque visite doit être sanctionnée par un procès verbal

L'inspecteur de la navigation peut accéder à tout navire au port, en cas de constatation d'une infraction aux prescriptions en vigueur, il dresse un procès verbal

Les inspecteurs de la navigation ne sont pas forcément des agents verbalisateurs

RÔLE DE L'AGENT VERBALISATEUR

Décret n° 2-12-361 du 15 chaâbane 1434 (24 juin 2013) tel que modifié en 2017

La recherche et la constatation des infractions prévues aux articles 37 quinquies, 58, 60, 61, 62, 63, 63 bis, 64 et 65 au Dahir du 31 mars 1919 formant CCM ainsi que celles prévues au 5° de l'article 33 du dahir du 23 novembre 1973 sont effectuées par:

- 1-les délégués et sous-délégués des pêches maritimes ;
- 2-les chefs des services de la SNPP et des GM - délégations des pêches maritimes ;
- 3-les personnels titulaires lauréats des EFM exerçant depuis une période minimale de deux (2) ans

Arrêté n° 2380-12 du 18 juin 2012 fixant les missions des administrateurs du Département de la pêche maritime et les condition de leur exercice

La recherche et la constatation des infractions au Dahir du 31 mars 1919 formant CCM sont effectuées par les administrateurs relevant du Département de la Pêche Maritime -

Les agents verbalisateurs sont dans l'obligation d'agir dans le domaine de leurs compétences

PROCEDURE DE VERBALISATION

Tout constatation d'une infraction doit faire l'objet d'un PV mentionnant:

- ✓ l'identité de l'auteur de l'infraction signé
- ✓ Les circonstances de l'infraction
- ✓ Les déclarations de son auteur s'il y a lieu

Le procès verbal doit être daté et signé par la personne l'ayant dressé avec la mention de sa qualité

Le procès verbal fait foi jusqu'à preuve contraire des faits qui y sont relatés

- ✓ L'original du procès-verbal est transmis dans un délais n'excédent pas 7 jours ouvrable à compter de la date de son établissement à l'autorité gouvernementale compétente ou à la personne délégué par elle à cet effet
- ✓ Ce dernier doit saisir la juridiction compétente dans un délais n'excédent pas 7 jours ouvrables à compter de la date de réception du PV

Les modalités d'établissement des PV d'infraction sont fixées par voie réglementaire

PLAN D'INTERVENTION

- I – CONTEXTE GENERAL DE LA SECURITE MARITIME
- II – CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME
- III – TYPOLOGIE DES VISITES TECHNIQUES
- IV – PRINCIPAUX ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PECHE:
CAUSES RECCURENTES ET MESURES PREVENTIVES**
- V – GESTION DES RISQUES DANS LA PECHE MARITIME
- VI – CONDUITES DES ENQUETES NAUTIQUES

LES EVENEMENTS DE MER

DEFINITION

Tout accident ou incident en relation avec l'exploitation du navire

CODE DE L'OMI POUR LA CONDUITE DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS DE MER

Accident de mer désigne tout événement ayant entraîné :

- La mort d'une personne, blessures graves ou la disparition par-dessus bord;
- La perte, l'abandon d'un navire ou des dommages matériels subis par le navire;
- L'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage;
- Des dommages matériels à l'infrastructure maritime extérieure au navire susceptibles de compromettre gravement la sécurité;
- Des dommages graves ou la possibilité de dommages graves à l'environnement, résultant des dommages subis par un navire

Accident de mer très grave désigne tout événement ayant entraîné :

- La perte totale du navire ou la perte en vies humaines ou des dommages graves à l'environnement.

Incident de mer désigne :

Tout événement autre qu'un accident de mer, qui compromet ou risque de compromettre la sécurité du navire, de ses occupants ou de toute autre personne ou de porter atteinte à l'environnement.

LES EVENEMENTS DE MER

DEFINITION

Tout accident ou incident en relation avec l'exploitation du navire

Code de Commerce Maritime

ARTICLE 56: Le capitaine ou le patron de tout navire marocain doit en cas d'événement en mer, notamment après

- toute perte de vie humaine ou de blessures aux personnes au cours de l'expédition ou
- après toute avarie importante,
- échouement ou perte du navire ou
- après tout accident survenu au cours de la navigation ayant entraîné une immobilisation du navire,

transmettre ou déposer, dans les trois (3) jours ouvrables suivant la date de l'événement, auprès de l'administration compétente, un rapport de mer établi dans les formes réglementaire.

PRINCIPALES ACCIDENTS DE MER



Naufrage

- . Perte totale ou partielle du navire
- . Souvent produit à l'entrée des ports à causes du phénomène de barre
- . Perte de flottabilité



Echouement

- . Immobilisation accidentelle d'un navire sur un haut-fond (plage)
- . Pêche près de la côte , courant, louper un chenal d'accès
- . Panne moteur



Abordage

- . Collision accidentelle entre deux navires
- . Brume, méconnaissance des règles de barre et de route
- . Manque de veille, se focaliser plutôt sur les opérations de pêche



Chavirement ou gîte

- . Le renversement du navire sur l'un de ses flans
- . Perte de stabilité (mauvaise répartition des captures, carène liquide accumulation d'eau de mer sur le pont)

PRINCIPALES ACCIDENTS DE MER



Voie d'eau

- . Entrée accidentelle d'eau de mer dont l'origine souvent sous la LF
- . Défaut d'étanchéité (Presse-étoupe, vannes de coque, circuit eau de mer perforation de la coque, portes, écoutilles, calfatage..)



Incendie ou explosion

- . Défaut installation électrique (Raccord électrique non conforme, surcharge)
- . Utilisation des bougies et cigarettes dans les cabines et lieux fermés
- . Cuisinière à gaz (fuite, matière combustible)



Engagement de l'hélice et accrochage de filet

- . Provoquer une panne moteur, infiltration d'eau de mer
- . Perte des filets et naufrage



Panne moteur

- . Défaut d'entretien du moteur ou absence de pièces de rechange ou d'outillages
- . Navire à la dérive (échouement, abordage, chavirement..)

LES PRINCIPAUX FACTEURS EN CAUSES DES ACCIDENTS DE MER



Facteurs humains

Facteurs matériels

Facteurs externes

Chaque facteur est un ensemble complexe de causes récurrentes d'accidents

LES PRINCIPAUX FACTEURS EN CAUSES DES ACCIDENTS DE MER

Facteurs humains

Ignorance de la réglementation

Défaut de veille appropriée, l'inattention, la négligence et les erreurs de navigation

Défaut de communication

Stress et la pression du travail et la fatigue

Non respect des conditions de travail à bord

Insuffisance en matière de formation

LES PRINCIPAUX FACTEURS EN CAUSES DES ACCIDENTS DE MER

Facteurs matériels

Conception du navire, défauts de construction (reconversion et refonte)

Mauvais fonctionnement des machines et équipements (alarmes)

Absence ou l'insuffisance d'équipement de sécurité conforme

Non respect des mesures et conditions de stabilité

Opérations de pêche

LES PRINCIPAUX FACTEURS EN CAUSES DES ACCIDENTS DE MER

Facteurs externes

Conditions météorologiques (Visibilité réduite par brume ou brouillard)

Courant de marée

Tout autre facteurs externes au navire (Règlementation)

PRINCIPAUX FACTEURS DETERMINANTS DES ACCIDENTS DE MER SURVENUS AUX NAVIRES DE PECHE

FACTEURS DETERMINANTS

sans lesquels l'accident ou l'incident de mer ne se serait pas produit ou n'aurait probablement pas eu de conséquences néfastes

Veille nautique

**Veille inappropriée
Déficit en organisation
du travail**

Règlements

**Méconnaissance des
dispositions de
COLREG**

Communication

**Défaillance
communication
interne et externe**

**Navire et
exploitation**

**Stabilité
Vétusté**

PLAN D'INTERVENTION

- I – CONTEXTE GENERAL DE LA SECURITE MARITIME
- II – CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME
- III – TYPOLOGIE DES VISITES TECHNIQUES
- IV – PRINCIPAUX ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PECHE:
CAUSES RECCURENTES ET MESURES PREVENTIVES
- V – GESTION DES RISQUES DANS LA PECHE MARITIME**
- VI – CONDUITES DES ENQUETES NAUTIQUES



**Qu'est ce qu'on entend par
« Gestion du risque à bord des navires de pêche » ?**

Action de prévention : la gestion des risques



Les risques individuels

- Accidents de travail et maladies

Les risques collectifs

Propres au navire, à sa cargaison ou aux conditions de navigation et qui surviennent par le jeu des circonstances fortuites ou fautives

Action de prévention : la gestion des risques



Gestion des risques

Processus permanent consistant à identifier, évaluer et prioriser les risques, puis à assurer la maîtrise des risques pris en compte par des actions coordonnées d'exploitation et d'encadrement du navire

Maitrise des risques

Démarches progressives de traitement et de gestion des risques reposant sur la définition d'une politique (implication stratégique), des objectifs s'appuyant sur des procédures et des moyens, un management participatif et la mobilisation adaptée des acteurs.



Action de prévention : la gestion des risques : Phase I



PHASE I : Identification des risques

Parcourez le navire et établissez la liste des dangers potentiels à bord

Faites participer l'équipage au relevé de ces dangers

Exemple : Chute par-dessus bord, voie d'eau machine, incendie cuisine, sabords de décharge fermés, etc.

Action de prévention : la gestion des risques : Phase 2

PHASE 2 : Evaluer et classer les risques selon leur niveau



NIVEAU DU RISQUE				
		IMPACT DU RISQUE		
		Minime	Grave	Très grave
OCCURRENCE DU RISQUE	Rare	très faible	moyen	important
	Moyenne	faible	important	Très important
	Accrue	moyen	Très important	Très important

Action de prévention : la gestion des risques : Phase 2



PHASE 2 : Chaque élément intervenant dans la sécurité est défini par son niveau de risque

Construction – Coque

Stabilité

Étanchéité-Flottabilité-ouvertures de coque

Anticipation des mesures à prendre par conditions de mer et météorologiques difficiles

Machine

Prévention et lutte contre l'incendie

Évacuation et prise en charge d'un blessé

Sauvetage

Équipement pêche

Équipage

Action de prévention : la gestion des risques : Phase 3



PHASE 3 : Maitrise des risques

Consultez l'équipage et voyez si les résultats de l'inspection montrent que la situation :

- satisfait aux normes ou aux dispositions légales nationales ;**
- est au niveau des bonnes pratiques ;**
- limite autant que possible le risque découlant du danger identifié**

Les conclusions de l'évaluation des risques doivent vous apporter un cadre de travail en sécurité et vous aider à prendre conscience de l'état de sécurité du navire, du besoin de formation de l'équipage et de l'utilité des équipements de protection individuelle

→ stratégie-procédures-formation-moyens-management participatif

La gestion des risques : Phase 4



PHASE 4 : Contrôle des risques

L'évaluation des risques doit se faire par écrit et les résultats doivent être communiqués à tout l'équipage

Si nécessaire, procédez à des actions curatives

Mesures visant à corriger un défaut et à éliminer tout dysfonctionnement détecté, qu'il s'agisse d'une non-conformité, d'une faiblesse, d'un dommage ou d'une façon de procéder

Si nécessaire, procédez à des actions correctives

Mesures propres à corriger les causes profondes d'apparition d'un dysfonctionnement, qu'il s'agisse d'une non-conformité, d'une faiblesse, d'un dommage ou d'une façon de procéder, et ainsi apporter une solution pérenne permettant d'éviter qu'un même problème ne se reproduise

PLAN D'INTERVENTION

- I – CONTEXTE GENERAL DE LA SECURITE MARITIME
- II – CADRE JURIDIQUE DE LA SECURITE MARITIME
- III – TYPOLOGIE DES VISITES TECHNIQUES
- IV – PRINCIPAUX ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PECHE:
CAUSES RECCURENTES ET MESURES PREVENTIVES
- V – GESTION DES RISQUES DANS LA PECHE MARITIME
- VI – CONDUITES DES ENQUETES NAUTIQUES**

LES ENQUETES NAUTIQUES APRES ACCIDENTS OU INCIDENTS

OBLIGATION

CNUDM
Art 94 Parag 7

SOLAS
I/21 et XI-1/6

MARPOL-LL 66

CODE POUR LES EN
Résolution MSC 255/84

CCM 1919
Art 56-1/2/3

ADMINISTRATION

Etat du pavillon

Enquêteurs hautement
qualifiés

Indépendance des
enquêteurs

OBJECTIF

Détermination des
circonstances

Analyse des causes

Établir les
manquements

Emettre des
recommandations pour
améliorer la sécurité

LES ENQUETES NAUTIQUES APRES ACCIDENTS OU INCIDENTS

L'article 56-1 du Code de commerce maritime marocain :

Constitution de la commission appelée « commission administrative d'enquête nautique »

Mission:

Collecter et d'analyser toutes informations utiles

Déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'évènement de mer

Etablir si nécessaire, les manquements aux règles de navigation et de sécurité à bord

Recommander toute mesure utile en vue de prévenir d'autres évènements de mer similaires.

La commission doit être constituée dans les sept (7) jours ouvrables suivant la date de réception du rapport de mer (15 jours en cas d'absence de rapport de mer)

Les conditions et les modalités de constitution et de fonctionnement des commissions administratives d'enquête nautique ainsi que leur ressort sont fixés par voie réglementaire.

LES ENQUETES NAUTIQUES APRES ACCIDENTS OU INCIDENTS

L'article 56 du Code de commerce maritime marocain :

L'obligation de déposer un rapport de mer (3 jours ouvrables suivant la date de l'événement)

Le rapport de mer est établi dans les formes réglementaires et comporte toute information utile sur le ou les navires en cause et les circonstances et le déroulement de l'événement

L'article 56-2 du Code de commerce maritime marocain :

Etablissement du procès verbal d'enquête nautique dans un délai n'excédant pas (6) mois

Le procès verbal est adressé à l'administration compétente. (cas de pertes humaines ou blessures copie du procès verbal est transmise à la juridiction compétente dans un délai n'excédant pas sept (7) jours ouvrables)

L'article 56-3 du Code de commerce maritime marocain :

Au vu des conclusions de l'enquête, l'administration compétente peut prononcer, selon les modalités fixées par voie réglementaire, une interdiction temporaire de commander ou d'exercer des fonctions d'officier à bord des navires, pour une période ne pouvant excéder une année.

L'interdiction définitive de commander ou d'exercer les fonctions d'officier à bord de navires marocains peut être prononcée par le tribunal compétent.

STRUCTURE DU RAPPORT D'ENQUETES NAUTIQUES

PREAMBULE / RESUME

Exposer les faits essentiels concernant l'accident ou l'incident de mer, quand, où et comment il a eu lieu et ses conséquences.

IDENTIFICATION

Mettre en évidence le maximum d'information factuelle utile à l'analyse et facilitent la compréhension de l'évènement:

Description du navire, ses principales caractéristiques, ses documents de bord et titre de sécurité, ses effectifs minimaux de sécurité, son chargement.

Renseignements concernant le voyage (route suivie, organisation du travail...)

Moyens d'intervention engagés.

CONDITIONS METEO

Se renseigner sur les conditions météorologiques qui régnaient le jour de l'accident, notamment l'état de la mer du vent, et de la visibilité, pour mieux en évaluer les causes.

STRUCTURE DU RAPPORT D'ENQUETES NAUTIQUES

EXPOSE DES FAITS

Présentation de la chronologie des faits déroulés avant, pendant et après l'accident ou l'incident et le rôle qu'avait chaque fait sur l'accident.

Le rapport de mer et les rapports d'audition constituent des documents nécessaires à la reconstitution de l'accident ou l'incident de mer

L'exposé comporte également toutes les informations détaillées utiles à l'enquête (Constations, résultats des études essais ou expertise engagée..)

ANALYSE DES FACTEURS

Analyse des facteurs liés à l'accident, assortie de commentaires portant sur les résultats de l'analyse, des essais ou expertises engagées permettent d'aboutir à des conclusions logiques. Ces facteurs sont soit :

- Déterminants, Certains, hypothétiques, contributifs ou aggravant
- Sous jacent liés à l'homme (Fatigue, stress, panique, peur, communication, compétence, ...) ou au navire (Vétusté, conception, fiabilité des équipements, cadre du travail et de vie...)

STRUCTURE DU RAPPORT D'ENQUETES NAUTIQUES

CONCLUSION

Cette partie récapitule les facteurs qui ont contribué à l'accident et pour lesquels il conviendrait d'élaborer des mesures de sécurité ou des recommandations afin de prévenir les accidents de mer similaires.

Faire état, en toute objectivité, des responsabilités engagées lors de l'évènement de mer

RECOMMANDATIONS

Recommandations reposant sur l'analyse et les conclusions. (législation, conception, inspection, la gestion, la sécurité au travail, la formation, l'assistance à terre...)

Proposer toute mesure disciplinaire contre toute personne coupable d'une négligence quelconque.

ANNEXE

Liste de documents ou renseignements en relation avec l'enquête nautique jointe au rapport.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

BON COURAGE

