



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE



GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-  
CALÉDONIE

*direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

*Direction des affaires maritimes*

*Service des Affaires maritimes de Nouvelle-Calédonie*

*Direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie*  
Nouméa, le 17 janvier 2014

Réunions de consultation sur la doctrine relative  
aux navires de pêche de longueur inférieure à 12  
mètres

## Rapport de réunions

**Objet:** Réunions de consultation en vue de la modification et de l'adaptation de la doctrine relative aux navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres adopté par PV CRS n°34-01 du 17/06/2011

Diffusion :

Action:

- tous ISNPRPM et gestionnaire des affaires nautiques et réglementaires DAM-NC
- Province Nord – Province Sud – Province des Iles
- Fédération des pêcheurs côtiers de la Province Nord - Fédération des pêcheurs côtiers de la Province Sud - Fédération des pêcheurs côtiers de la Province des Iles

Information: directeur DAM-NC

## I – Objet

La doctrine relative aux navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres a été adoptée par PV CRS n°34-01 du 17/06/2011 pour une période de 3 ans afin d'évaluer son adaptation au secteur visé et permettre une nouvelle discussion après cette période de mise en application.

En vue de modifications et adaptations à adopter en juin 2014, une série de réunions de consultations sont organisées par les affaires maritimes avec les professionnels de la pêche et les représentants des provinces.

2 objectifs ont été proposés lorsque cette nouvelle série de consultations a été ouverte:

- objectif n°1: améliorer et modifier la doctrine en vigueur actuellement sur la base du retour d'expérience afin de maintenir la dynamique amorcée;
- objectif n°2: recueillir les remarques et problématiques de fond concernant la sécurité des navires de pêche en Nouvelle-Calédonie et constituer un recueil qui pourra servir de feuille de route pour une modification voire une réécriture de la division applicable aux navires de pêches de longueur inférieure à 12 mètres en Nouvelle-Calédonie lorsque les structures administratives et réglementaires seront en place en Nouvelle-Calédonie.

La période de consultation ne couvre que les aspects de sécurité des navires et de prévention des risques au travail. Les autres problématiques concernant le statut du marin pêcheur ou l'activité touristique sur des navires de pêche sont traitées ou seront traitées à part mais l'ensemble des remarques sont relevées.

Date et lieu de réunion	Personnes présentes
13/11/2013 à Wé	DAM-NC: Thierry NERVALE – Silvelio FAMOETAU – Henri IHILY Représentant des pêcheurs: Abel CICA – Frédéric CANEVAS – Alain TALABAZA et son épouse – Francis IZARD
22/11/2013 à Koné	DAM-NC: Thierry NERVALE – Silvelio FAMOETAU – Henri IHILY Représentant des pêcheurs: Christophe PUNTONNET Représentant province Nord: Loïc BOURGINE
28/11/2013 à Nouméa	DAM-NC: Thierry NERVALE – Silvelio FAMOETAU – Henri Ihily Représentant province des Iles: Robert WAYARIDRI – Henri HUMUNI
06/01/2014 à Nouméa	DAM-NC: Thierry NERVALE – Silvelio FAMOETAU Représentant des pêcheurs: Sylvain AH-CHONG – Jean-Jacques RABAN – Dominique DESCHAMPS Représentant province Sud: Bernard FAO – Thomas REQUILLARD – Georges GUILLAUME

## II – Points évoqués

Les catégories de navigation sont identifiées comme une problématique majeure de sécurité des navires en Nouvelle-Calédonie.

En effet les professionnels de la pêche ont du mal à appréhender les catégories de navigation comme une distance de la terre car ils pratiquent leur métier dans des zones de pêche définies par les limites du lagon (récif) et la proximité de certains îlots et passes.

Pour les affaires maritimes, les catégories de navigation permettent, en fonction des distances d'éloignement d'exiger un certain niveau d'équipement. En outre, les catégories correspondent à la propagation théorique de la VHF. Enfin, la définition des catégories de navigation revêt une dimension juridique qui est essentielle en cas de litige entre les professionnels et l'administration, en cas d'événement de mer ou de contrôle.

L'objectif est donc de répondre à la demande du secteur de la pêche en adaptant les catégories de la doctrine actuellement en vigueur aux zones de pêches et aux navires en exploitation, tout en maintenant une définition des catégories de navigation opposable juridiquement.

Réunions des 13-22-28/11/2013 et 06/01/2014		
Point évoqué	Propositions	Suivi
Introduire la notion d'abri à tout le lagon – la notion d'abri est	La notion d'abri (position où le navire et son équipage peuvent	

introduite par la doctrine mais uniquement sur la terre du port de départ ce qui crée des bandes à 1 mille, 5 milles, 10 milles et 20 milles	être mis en sécurité) ne peut être étendue à tout le lagon, la notion d'abri changeant selon le type de navire.	
Etendre les catégories pour qu'elles correspondent au lieux de pêche traditionnels	Il est proposé d'étudier l'extension à tout le lagon de la 3ème catégorie L2 (10 M), sous réserve d'étudier en détail chaque zone du lagon pouvant présenter un danger Pour les zones sans lagon, la 3ème L2 serait maintenue à 10M mais la présence de DCP à proximité sera étudiée	Cartographier la 3ème catégorie L2
	La 3ème catégorie L1 serait maintenue	Cartographier la 3ème catégorie L1
	La 4ème catégorie est une catégorie juridiquement applicable et utile pour certains navires, serait maintenue Il est proposé d'étudier les baies pouvant constituer le point de départ des 5M de la 4ème catégorie	La 4ème catégorie sera toujours comptée à 5 milles au delà des eaux abritées du port de départ (une baie fermée pouvant être considérée comme eaux abritées)
	La 5ème catégorie pourrait être conservée puisqu'elle inclue tous les îlots à moins de 1 mille Il est proposé d'étudier les baies fermées	Cartographier la 5ème catégorie
	Attention, les lieux de pêche traditionnels peuvent changer à cause des mouvements du poisson, il faut alors étudier avec objectivité l'adaptation du navire à son exploitation En cas d'extension de la 3ème catégorie L2 à tout ou partie du lagon, seuls les navires approuvés en L2 y auront accès	Envisager de rendre conformes certains navires se rendant déjà sur des lieux de pêche éloignés sinon envisager le remplacement du navire
Adopter des nouvelles catégories de navigation grâce au transfert de compétence	La structure administrative permettant à la Nouvelle-Calédonie de produire des arrêtés de sécurité des navires n'est pas prête C'est une priorité des affaires maritimes en 2014 (préparation de projets de délibération cadre "sécurité des navires")	Ce processus sera long puisqu'il nécessite une délibération-cadre du congrès puis la prise d'arrêtés du gouvernement Travail de fond moyen terme
Le port d'attache limite le champs d'action d'un navire et la 4ème catégorie est trop restrictive	Pour la 5ème catégorie, sont compris les baies non exposées, chenaux et mangroves mais aussi une bande de 1 mille Donc un navire en 5ème peut être transporté sur remorque est pêcher à 1 mille le long de la côte à partir du lieu d'où il est parti	Cartographier les catégories de navigation
	Pour la 4ème catégorie, il s'agit d'une bulle de 5 milles au delà des eaux abritées du port de départ (s'il	

	y a lieu) ou du point de départ	
	Pour les 3ème catégories, il s'agit d'une bande le long de la côte où se situe le point de départ (port, mise à l'eau, etc.)	
Prix de visites radio	Il est envisageable de demander l'intervention de l'ANFR (service de l'administration gratuit) sous réserve de regrouper les visites de sécurité radio	Avis ANFR favorable sous réserve de regrouper les visites radiocommunications
Étendre la périodicité des visites comme en métropole	Ce dispositif en métropole repose sur un ciblage des navires A envisager lorsque la Nouvelle-Calédonie aura mis en place le processus de production normative	Ce processus sera long puisqu'il nécessite une délibération- cadre du congrès puis la prise d'arrêtés Travail de fond moyen terme
	Ce dispositif nécessite une connaissance précise de l'état de la flotte ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, certains navires n'étant jamais inspectés	Dispositif à envisager lorsque 100% des navires munis d'une autorisation de pêche auront été inspectés
	Tout dispositif d'inspection sur ciblage tend à transformer l'inspection de navires en opération de police et non de prévention des risques et de promotion de la sécurité en mer	Il s'agit d'une orientation de la politique de sécurité en mer à valider en concertation avec les institutions et le secteur de la pêche professionnelle
Prix du matériel de sécurité	A la demande des professionnels la liste du matériel et équipements exonérés dans la réglementation douane a été précisée et complétée par les affaires maritimes	L'annexe 6 de la délibération n°69/CP du 10 octobre 1990 a été modifiée par la loi du pays portant diverses dispositions d'ordre douanier et fiscal du 16/01/2014
Cohérence des exigences sur les navires dans la perspective d'achat-vente des navires	Il est essentiel de maintenir une cohérence d'ensemble des exigences sur les navires afin de permettre d'avoir un marché des navires professionnels entre provinces et entre activités (NUC et navires de charge)	La doctrine est rédigée pour correspondre aussi aux besoins sur les navires de charge transportant ou pas du personnel, voire sur les NUC
Approbation des équipements et matériels chers et pas toujours présents en Nouvelle-Calédonie – les équipements "barre à roue" ne sont pas toujours mieux mais souvent plus chers	Il peut être étudié pour chacun des équipements demandés la possibilité d'exiger uniquement la norme CE au lieu de la norme "barre à roue"	Propositions de modifications à valider
Adaptation dotation médicale – La dotation médicale nécessite des médicaments inutiles et certains utiles (piqûres d'animaux par exemple) n'y sont pas	Un médecin des gens de mer est maintenant membre de la commission régionale de sécurité, il peut lui être demandé de revoir la dotation médicale (en fonction des catégories)	Demande à faire vers le médecin des gens de mer
3ème illimitée étude de structure et d'échantillonnage - pour une 3ème catégorie illimitée il est demandé une étude de structure et d'échantillonnage par une société de classification agréée	Cette étude est chère pour un navire, mais pour des navires pour l'investissement est soutenu il est intéressant de faire cette étude en particulier si plusieurs navires sont prévus (étude pour le premier de série) – l'accès à la 3ème	A étudier lors de l'investissement pour les navires de plus de 7 mètres

	illimitée avec un navire de 7 mètres permet une grande liberté d'activités et géographique	
Périodicité de révision des radeaux annuelle excessivement chère par rapport au prix du radeau	Le radeau est un élément essentiel de sécurité en cas de naufrage permettant d'attendre les secours pendant une longue période – la révision annuelle est essentielle Un regroupement des visites pourrait être envisagé	
Communication en cas de détresse – l'extension de catégorie fait sortir les navires de la couverture VHF	Ce point doit être étudié de façon très approfondie – la finalité est que chaque navire puisse alerter la terre en cas de problème	A étudier en fonction des catégories de navigation étendues
La couverture VHF est faible voire inexistante dans certains endroits	La réfection du réseau VHF a été actée par l'OPT	En attente de réfection du réseau VHF
Reconnaissance des normes australiennes et néozélandaises pour l'approbation des navires	Les navires importés en Nouvelle-Calédonie d'Australie ou Nouvelle-Zélande d'abord pour la plaisance ne sont pas toujours d'une conception permettant une activité en mer intensive L'expérience a montré que certains navires importés sont prévus pour la navigation en rivière et lac Chaque dossier peut être étudié en amont par les affaires maritimes afin d'obtenir les renseignements nécessaires Les affaires maritimes peuvent être consultées dès le début du projet d'investissement	
Alarme d'envahissement sur les navires équipés de moteurs hors-bord	L'alarme d'envahissement est obligatoire uniquement pour les navires pontés et n'a pas de lien avec le type de propulsion Il est proposé de ne pas imposer systématiquement un matériel approuvé quelle que soit la longueur du navire	Propositions de modifications à valider
Prix excessif des brassières de sauvetage "barre à roue"	Il est proposé de n'imposer que des brassières 150 N de norme CE avec appareil lumineux quel que soit le navire et la catégorie de navigation	Propositions de modifications à valider
Port d'un équipement de protection individuel contre le risque de chute à la mer à n'imposer que sur les navires de plus de 12 mètres	16 enquêtes d'homme à la mer du BEA mer sur 21 (toutes à la pêche) confirment la nécessité du port du VFI Le choix d'équipement doit être fait par l'armateur en fonction de sa pratique du métier	
Emport de la radiobalise de localisation des sinistres très contraignant	La RLS est un outil d'alerte indispensable et efficace Si l'extension des catégories de navigation hors couverture VHF est mis à l'étude, l'exigence de ce	

	moyen d'alerte ne pourra être réduite	
--	---------------------------------------	--

### III – Points évoqués hors sécurité des navires

Certains autres points ont été évoqués qui sortent du périmètre de la sécurité des navires mais ont un effet sur la profession de marin-pêcheur.

Ces points sont rappelés ci-après:

Réunions des 13-22-28/11/2013 et 06/01/2014		
Point évoqué	Propositions	Suivi
Formation des marins-pêcheurs	L'adaptation de la réglementation et l'extension des catégories de navigation repose aussi sur la formation des marins La formation au brevet de capitaine à bord des navires de longueur inférieure à 10 mètres devrait être envisagée en collaboration avec l'EMM	A étudier entre la Nouvelle-Calédonie et les Provinces, en collaboration avec l'EMM
Lien juridique permis de navigation et autorisation de pêche	Le lien juridique entre le permis de navigation et l'autorisation de pêche délivrée par les provinces n'est pas toujours établi Les affaires maritimes incitent à créer ce lien pour la promotion de la sécurité	A étudier entre la Nouvelle-Calédonie et les Provinces
Concurrence déloyale des pêcheurs-plaisanciers	La concurrence de la pêche de plaisance sur la pêche professionnelle est réelle, le niveau d'exigence de sécurité n'étant pas du tout le même Les affaires maritimes n'ont pas de compétence sur l'exploitation des navires de plaisance une fois mis en service	Ce point est à traiter dans le cadre de la police des pêches
Prise en compte des conditions météorologiques dans lesquelles sont exploités les navires de pêche en Nouvelle-Calédonie	A ce jour, la réglementation ne prévoit pas de limitation météo – un navire muni d'un permis de navigation peut être exploité quelles que soient les conditions dans sa catégorie de navigation (sous réserve du sens marin et de l'expérience du pêcheur) Des conditions météorologiques reportent la responsabilité de l'évaluation de la météo sur le marin	Ces limitations ne sont pas favorables au marin qui est seul juge des conditions météorologiques en fonction des indications du permis de navigation Point qui peut être quand même étudié
Gouvernance globale de la Nouvelle-Calédonie	Les compétences en Nouvelle-Calédonie sont réparties selon les dispositions de la loi organique et les affaires maritimes agissent dans le strict respect des compétences des institutions Les problématiques (sécurité et statut) de la pêche professionnelle sont inscrites dans les priorités des affaires maritimes	La constitution d'un corpus juridique de sécurité maritime adapté en Nouvelle-Calédonie est un objectif moyen et long terme des affaires maritimes avec priorité donnée à: <ul style="list-style-type: none"> <li>• mise en place des ressources suffisantes dans le service</li> <li>• préparation d'une délibération cadre et arrêtés d'application</li> <li>• règlement technique pour les</li> </ul>

#### **IV – Conclusion**

Une version modifiée de la doctrine ainsi qu'une cartographie des catégories de navigation va être élaborée.

En vue d'une adoption de la doctrine révisée en juin 2014 en commission régionale de sécurité, plusieurs réunions auront lieu de nouveau avec les professionnels et les représentants des provinces.

Le mois de janvier étant mis à profit pour travailler sur la doctrine et les catégories de navigation, les prochaines réunions auront lieu en février et mars 2014.