



# **REFERENTIEL PROFESSIONNEL**

## **DIPLÔME DE LA NOUVELLE CALEDONIE DE MATELOT DE PECHE**

**Niveau V**

**VERSION : 2016**



# SOMMAIRE

1.	VUE SYNOPTIQUE DE L'EMPLOI-TYPE .....	4
2.	FICHE DESCRIPTIVE DE L'EMPLOI TYPE .....	4
2.1.	Références.....	4
2.2.	Autres appellations de l'emploi type .....	4
2.3.	Définition de l'emploi type.....	4
2.4.	Contexte général d'exercice de l'emploi type.....	5
2.5.	Conditions d'exercice de l'emploi type .....	5
2.6.	Conditions d'accès à l'emploi.....	5
2.7.	Compétences transversales organisationnelles et relationnelles.....	6
3.	ACTIVITES TYPE DE L'EMPLOI.....	7
3.1.	Liste des activités type .....	7
3.2.	Activité 1 : Garantir sa sécurité a bord et contribuer à celle de l'équipage.....	7
3.3.	Activité 2 : Participer à la veille sur un navire de pêche.....	9
3.4.	Activité 3 : Participer à la navigation et à la vie du navire .....	10
3.5.	Activité 4 : Réaliser les opérations de pêche.....	11
4.	COMPETENCES PROFESSIONNELLES DE L'EMPLOI TYPE .....	12
4.1.	Liste des compétences associées à l'emploi type .....	12
4.2.	Compétence 1 : Maîtriser les techniques de survie en mer en cas d'abandon du navire .....	13
4.3.	Compétence 2 : Réduire au minimum le risque d'incendie et être préparé à faire face à des situations d'urgence dues à un départ de feu et lutter contre les sinistres et les éteindre.....	14
4.4.	Compétence 3 : Agir immédiatement lorsque survient un accident ou autre urgence médicale .....	15
4.5.	Compétence 4 : Appliquer les procédures d'urgence et participer à la prévention de la pollution du milieu marin	17
4.6.	Compétence 5 : Observer des pratiques de travail sûres et prendre les précautions requises en matière de santé et de sécurité au travail.....	19
4.7.	Compétence 6 : Suivre son activité de marin.....	20
4.8.	Compétence 7 : Participer à la tenue du quart à la passerelle en toute sécurité .....	20
4.9.	Compétence 8 : Participer à l'appareillage, à l'accostage, au mouillage et autres opérations d'amarrage ...	22
4.10.	Compétence 9 : Contribuer à la sécurité de l'exploitation de l'équipement et des auxiliaires de pont.....	23
4.11.	Compétence 10 : Participer à la manutention de la cargaison et des provisions de bord.....	24
4.12.	Compétence 11 : Participer aux travaux d'entretien et de réparation à bord.....	24
4.13.	Compétence 12 : Assurer la maintenance du matériel de pêche .....	25
4.14.	Compétence 13 : Mettre à l'eau et remonter la ligne de pêche .....	26
4.15.	Compétence 14 : Traiter le poisson .....	27
5.	GLOSSAIRE TECHNIQUE DE L'EMPLOI .....	29
6.	GLOSSAIRE DE LA CERTIFICATION PROFESSIONNELLE .....	31
7.	COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL .....	35

## 1. VUE SYNOPTIQUE DE L'EMPLOI-TYPE

ACTIVITES		COMPETENCES ASSOCIEES	
A1	GARANTIR SA SECURITE A BORD ET CONTRIBUER A CELLE DE L'EQUIPAGE	C1	Maîtriser les techniques de survie en mer en cas d'abandon du navire
		C2	Réduire au minimum le risque d'incendie et être préparé à faire face à des situations d'urgence dues à un départ de feu et lutter contre les sinistres et les éteindre
		C3	Agir immédiatement lorsque survient un accident ou autre urgence médicale
		C4	Appliquer les procédures d'urgence et participer à la prévention de la pollution du milieu marin.
		C5	Observer des pratiques de travail sûres et prendre les précautions requises en matière de santé et de sécurité au travail
		C6	Suivre son activité de marin
A2	PARTICIPER A LA VEILLE SUR UN NAVIRE DE PECHE	C7	Participer à la tenue du quart à la passerelle en toute sécurité
A3	PARTICIPER A LA NAVIGATION ET A LA VIE DU NAVIRE	C8	Participer à l'appareillage, l'accostage, au mouillage et autres opérations d'amarrage
		C9	Contribuer à la sécurité de l'exploitation de l'équipement et des auxiliaires de pont
		C10	Participer à la manutention de la cargaison et des provisions de bord
		C11	Participer aux travaux d'entretien et de réparation à bord
A4	REALISER LES OPERATIONS DE PECHE	C12	Assurer la maintenance du matériel de pêche
		C13	Mettre à l'eau et remonter la ligne de pêche
		C14	Traiter le poisson

## 2. FICHE DESCRIPTIVE DE L'EMPLOI TYPE

### 2.1. REFERENCES

Fiche ROME	:	A 1415 – Equipage de la pêche
Code NSF	:	213s Pêche – exploitation forestière
Formacode®	:	21333 – marin pêcheur
Niveau de qualification	:	V <sup>1</sup>

### 2.2. AUTRES APPELLATIONS DE L'EMPLOI TYPE

Marin calier, marin glaceur, marin-pêcheur, matelot de pêche hauturière, bosco

### 2.3. DEFINITION DE L'EMPLOI TYPE

Sous l'autorité du capitaine du bateau, le matelot de pêche participe à la conduite du navire, aux opérations de pêche, de capture et au traitement des poissons capturés.

Il prend également part à l'entretien du navire, et veille à la sécurité du navire et des personnes embarquées.

La fonction de matelot de pêche peut amener le marin à coordonner, sous l'autorité du capitaine, les autres membres d'équipage. Ces prérogatives, accessibles généralement après quelques années d'expérience, confèrent à ce matelot particulier, le titre de « bosco ».

<sup>1</sup> Nomenclature de 1969

## 2.4. CONTEXTE GENERAL D'EXERCICE DE L'EMPLOI TYPE

La pêche maritime est une des dernières activités de chasse. Pratiquée depuis toujours dans le milieu maritime, marquée par des traditions, elle est soumise aux aléas de la production et aux contraintes de l'environnement.

Le secteur de la pêche constitue un univers autonome régi par ses spécificités et ses valeurs. Tout au long du littoral, les zones de pêche présentent les situations les plus variées selon les espèces pêchées, les techniques utilisées, les genres de navigation, les débouchés commerciaux, les types d'armement, etc.

Le métier de marin-pêcheur, rude et difficile, reste un métier de liberté, de responsabilité et de solidarité, dont on est fier. C'est un secteur qui offre des emplois et s'ouvre en recrutant de plus en plus en dehors du milieu maritime traditionnel.

Après avoir suivi les formations nécessaires, le matelot peut envisager d'évoluer vers le poste de capitaine de pêche hauturière ou se diriger vers d'autres types de matelotage sur des navires armés au commerce par exemple.

## 2.5. CONDITIONS D'EXERCICE DE L'EMPLOI TYPE

Le matelot de pêche est avant tout un gens de mer ayant la qualité première de marin professionnel.

Les marins embarquent sur des navires dont l'effectif est en général fixé à 6 pour des activités de pêche pouvant être menées jusqu'à deux cent milles nautiques<sup>2</sup> d'un abri.

Les périodes d'embarquement varient entre 1 journée et 4 semaines, selon les armements et les conditions de navigation. Les conditions de travail, parfois physiquement difficiles, dépendent de la zone géographique de pêche, de la météo, des caractéristiques du navire et de la technique de pêche.

La technique de pêche hauturière la plus couramment pratiquée est la pêche à la palangre.

Dictés par l'environnement et les exigences de production, le rythme et les horaires de travail à la pêche sont atypiques. Le matelot est amené à travailler de jour comme de nuit, pendant le week-end et les jours fériés. Il est aussi chargé d'assurer des quarts de veille à la passerelle.

Pour être matelot à la pêche, il faut donc être apte physiquement et endurant, aimer travailler en équipe et pouvoir vivre en collectivité dans un espace restreint.

Le métier de matelot de pêche s'exerce exclusivement sur des navires :

- de moins de 200 UMS,
- armés à la pêche,
- immatriculés en Nouvelle-Calédonie,
- navigant dans la zone économique exclusive (ZEE) de la Nouvelle-Calédonie,
- à l'exclusion de ceux de 1<sup>re</sup> catégorie.

Le salaire mensuel minimum est défini par la valeur du salaire minimum agricole garanti (art. Lp 613-39 du code du travail).

## 2.6. CONDITIONS D'ACCES A L'EMPLOI

La profession de marin est réglementée. La fonction de matelot de pêche relève de trois niveaux de compétences juridiques : international, national et local. L'activité répond donc à un contexte juridique large et en constante évolution avec lequel elle doit être en parfaite cohérence.

- ➔ Le matelot de pêche doit impérativement remplir les conditions d'accès à l'emploi de marin définies par le décret n°67-690 du 07 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin. L'exercice des fonctions de matelot est, par ailleurs, soumis à la détention de qualifications prévues par les lois et règlements en vigueur, notamment les certifications annexes de sécurité exigées par les réglementations connexes en vigueur et relatives à la sécurité à bord des navires de pêche (certificat de formation de base de lutte contre l'incendie, certificat de formation de base à la sécurité, formation médicale adaptée à la navigation pratiquée conformément à l'arrêté du 29 juin relatif à la formation médicale des personnels embarqués à bord des navires armés avec un rôle d'équipage, attestation de natation,...). Le matelot de pêche doit être en capacité de nager 50 mètres sans assistance et en départ plongé.
- ➔ Conformément aux exigences de la convention du travail maritime de 2006 et de la convention n°188 sur le travail dans la pêche de 2007 de l'Organisation internationale du travail, une visite médicale d'aptitude physique à l'emploi de marin donne lieu à l'établissement d'un certificat médical d'aptitude à la navigation obligatoire pour pouvoir exercer cette profession. La dangerosité des conditions d'emploi et la réglementation en matière de sécurité ouvre peu l'accès à cette profession aux personnes en situation de handicap. L'aptitude physique à la profession est appréciée par le médecin désigné dans les conditions

---

<sup>2</sup> Soit environ 370 kilomètres

prévues à l'article Lp. 613-3 du code du travail et soumis à la réglementation internationale et nationale applicable en la matière et notamment l'annexe 1 du décret 2015-1575 du 3 décembre 2015 relatif à la santé et l'aptitude médicale à la navigation. L'ensemble des activités de l'emploi sont soumises à des réglementations de niveau international, national, local voire provincial.

Les textes réglementaires principaux en matière d'emploi sur les navires et notamment de pêche sont à la date de rédaction du présent référentiel :

- la convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille,
- la convention internationale STCW/F amendée de 1995,
- la convention internationale STCW amendée de 2010,
- le décret n°67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin (et notamment les conditions de moralité, et d'aptitude médicale),
- le décret n° 99-439 du 25 mai 1999 publié au Journal Officiel du 30 mai 1999 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerce et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage,
- le décret n° 2007-1377 du 21 septembre 2007 portant diverses dispositions relatives aux titres de formation professionnelle maritime,
- le Code des transports (partie applicable à la Nouvelle-Calédonie),
- le Code du travail de la Nouvelle-Calédonie.

## **2.7. COMPETENCES TRANSVERSALES ORGANISATIONNELLES ET RELATIONNELLES**

En raison des conditions particulières de réalisation de l'emploi, le matelot de pêche requiert des qualités transversales :

- Réactivité devant une situation dangereuse,
- Courage physique et détermination,
- Maîtrise de soi et diplomatie,
- Esprit d'équipe,
- Goût pour l'effort physique,
- Bonne résistance au mal de mer.

### 3. ACTIVITES TYPE DE L'EMPLOI

#### 3.1. LISTE DES ACTIVITES TYPE

- ➔ ACTIVITE 1 (AT1) – GARANTIR SA SECURITE A BORD ET CONTRIBUER A CELLE DE L'EQUIPAGE
- ➔ ACTIVITE 2 (AT2) – PARTICIPER A LA VEILLE SUR UN NAVIRE DE PECHE
- ➔ ACTIVITE 3 (AT3) – PARTICIPER A LA NAVIGATION ET A LA VIE DU NAVIRE
- ➔ ACTIVITE 4 (AT4) – REALISER LES OPERATIONS DE PECHE

#### 3.2. ACTIVITE 1 : GARANTIR SA SECURITE A BORD ET CONTRIBUER A CELLE DE L'EQUIPAGE

##### 3.2.1. Définition et description de l'activité

Le matelot de pêche doit assurer sa propre sécurité et contribuer à celle de l'ensemble de l'équipage.

Il connaît les techniques de survie, les précautions de sécurité pour effectuer son travail de façon sûre, les gestes de premiers secours, les techniques de lutte contre l'incendie à bord du navire ainsi que les obligations réglementaires de son statut de gens de mer et précisément de marin professionnel.

Le matelot de pêche doit donc être en mesure de :

- Localiser et endosser les brassières de sauvetage,
- Identifier les postes de rassemblement et d'embarquement ainsi que les échappées en cas d'urgence,
- Communiquer avec d'autres personnes se trouvant à bord en ce qui concerne les questions de sécurité élémentaires et comprendre les symboles, indications et signaux d'alarmes ayant trait à la sécurité,
- Savoir quelles mesures prendre dans le cas où :
  - Une personne tombe à la mer,
  - Un incendie ou de la fumée sont détectés,
  - L'alarme d'incendie ou l'alarme pour l'abandon du navire retentit,
- Donner l'alarme,
- Connaître et déclencher les signaux de détresse pyrotechnique et les moyens d'alerte satellitaires et radar,
- Avoir une connaissance élémentaire de l'utilisation des extincteurs d'incendie portatifs,
- Eviter les fausses alertes d'urgence et connaître la procédure en cas de déclenchement accidentel,
- Prendre immédiatement des mesures lors d'un accident ou autre urgence médicale avant de faire appel à une aide médicale complémentaire à bord,
- Fermer et ouvrir les portes d'incendie, les portes étanches aux intempéries et les portes étanches à l'eau installées à bord du navire particulier, autres que celles prévues pour les ouvertures de coque,
- Maitriser la procédure d'ouverture d'un radeau/drone de sauvetage et y accéder et survivre.

Le matelot de pêche doit porter des équipements de protection individuels adaptés et obligatoires à sa sécurité à bord et adopter les gestes et les postures nécessaires pour préserver sa santé au regard du travail à effectuer.

Il doit connaître le statut juridique du marin et notamment ses droits et obligations réglementaires vis-à-vis de l'administration, de son employeur et des autres membres d'équipage.

### **3.2.2. Contexte de réalisation**

Les périodes d'embarquement varient entre 1 journée à 4 semaines, selon les armements, les conditions de navigation, et l'activité du navire. Cette activité ne s'exerce que sur des navires répondant aux conditions définies au point 2.5 ci-dessus.

Le matelot comprend les ordres et les applique. Il fait preuve de discipline, de rigueur, de discernement, et de concentration.

Il est constamment vigilant et fait preuve d'anticipation afin de prévenir tout risque d'incendie à bord. Il doit par ailleurs gérer les différents types de situation critique.

Le matelot doit réagir rapidement et efficacement.

### **3.2.3. Relations internes et externes**

L'équipage du navire, le capitaine d'armement ou les instances administratives et le cas échéant l'agent de contrôle sont les interlocuteurs principaux du matelot de pêche.

En mer, l'équipage est en situation d'autonomie complète sous la responsabilité de son capitaine.

### **3.2.4. Moyens techniques et outils mobilisés**

Equipements de sécurité réglementaire d'un navire de pêche de 2<sup>ème</sup> catégorie et notamment : VHF, BLU, procédures de sécurité du navire définies par le capitaine, dotation médicale, balise de détresse et RLS, EPI, extincteurs et matériel de survie (liste non exhaustive).

### **3.2.5. Compétences liées à l'activité**

- C1 - Maîtriser les techniques de survie en mer en cas d'abandon du navire ;
- C2 - Réduire au minimum le risque d'incendie et être préparé à faire face à des situations d'urgence dues à un départ de feu et lutter contre les sinistres et les éteindre ;
- C3 - Agir immédiatement lorsque survient un accident ou autre urgence médicale ;
- C4 - Appliquer les procédures d'urgence et participer à la prévention de la pollution du milieu marin ;
- C5 - Observer des pratiques de travail sûres et prendre les précautions requises en matière de santé et de sécurité au travail ;
- C6 - Suivre son activité de marin.



### **3.3. ACTIVITE 2 : PARTICIPER A LA VEILLE SUR UN NAVIRE DE PECHE**

#### **3.3.1. Définition et description de l'activité**

Sous la responsabilité du capitaine du navire, le matelot de pêche peut être amené à participer à des quarts de veille à la passerelle de jour comme de nuit. Il veille ainsi à sa sécurité et à celle de l'équipage. Pour ce faire, il doit connaître les procédures simplifiées de tenue d'un quart de veille et de passation du quart, ainsi que les procédures de sécurité ou d'alerte du capitaine ou de l'équipage. Il doit également maîtriser des notions élémentaires de veille visuelle et auditive et savoir suivre un cap fixé par le capitaine du navire.

#### **3.3.2. Contexte de réalisation**

Les périodes d'embarquement varient entre 1 journée à 4 semaines, selon les armements, les conditions de navigation, et l'activité du navire. Cette activité ne s'exerce que sur des navires répondant aux conditions définies au point 2.3 ci-dessus.

#### **3.3.3. Relations internes et externes**

L'équipage du navire, le capitaine d'armement ou les instances administratives et le cas échéant l'agent de contrôle sont les interlocuteurs principaux du matelot de pêche.

#### **3.3.4. Moyens techniques et outils mobilisés**

Instruments de navigation embarqués prévus par la réglementation en vigueur : GPS, pilote automatique, BNWAS, radar, jumelles, etc...

#### **3.3.5. Compétences liées à l'activité**

C7 - Participer à la tenue du quart à la passerelle en toute sécurité

### **3.4. ACTIVITE 3 : PARTICIPER A LA NAVIGATION ET A LA VIE DU NAVIRE**

#### **3.4.1. Définition et description de l'activité**

Le matelot de pêche tient son poste à bord au regard des règles et de l'organisation définies par le capitaine du navire.

Sous la responsabilité du capitaine, il participe, en respectant les règles de sécurité, aux manœuvres du navire ainsi qu'à la vie à bord.

Il participe aux manœuvres d'appareillage et d'accostage, de mouillage et d'amarrage.

Il réalise des opérations de manutention et de levage de la cargaison en utilisant des équipements de pont.

Il met en œuvre les directives du capitaine lors d'une procédure d'urgence de remorquage ou d'assistance en mer.

Il maîtrise les techniques de matelotage.

Il nettoie et entretient le navire et ses équipements. Il participe aux tâches ménagères du bord et notamment à la confection des repas pour l'équipage.

Il veille à sa sécurité et à celle de l'équipage et doit savoir appliquer les procédures de sécurité réglementaire lors de l'exécution de ses tâches.

#### **3.4.2. Contexte de réalisation**

Les périodes d'embarquement varient entre 1 journée à 4 semaines, selon les armements, les conditions de navigation, et l'activité du navire. Cette activité ne s'exerce que sur des navires répondant aux conditions définies au point 2.3 ci-dessus.

#### **3.4.3. Relations internes et externes**

L'équipage du navire, le capitaine d'armement ou les instances administratives et le cas échéant l'agent de contrôle sont les interlocuteurs principaux du matelot de pêche.

#### **3.4.4. Moyens techniques et outils mobilisés**

Instruments de navigation du navire, amarres, engins de levage, EPI, etc...

#### **3.4.5. Compétences liées à l'activité**

- C8 - Participer à l'appareillage, l'accostage, au mouillage et autres opérations d'amarrage
- C9 - Contribuer à la sécurité de l'exploitation de l'équipement et des auxiliaires de pont
- C10 - Participer à la manutention de la cargaison et des provisions de bord
- C11 - Participer aux travaux d'entretien et de réparation à bord

### **3.5. ACTIVITE 4 : REALISER LES OPERATIONS DE PECHE**

#### **3.5.1. Définition et description de l'activité**

Le matelot de pêche est un marin ayant une spécialisation professionnelle dans le secteur de la pêche. Sous les directives du capitaine du navire, et souvent sous la coordination du bosco ou maître d'équipage, le matelot de pêche participe à l'activité de pêche sur le navire. Ainsi, il sait reconnaître les espèces de poissons afin de pouvoir informer oralement le bosco et le capitaine du navire des espèces pêchées.

Il prépare, file et remonte les lignes de pêche et les répare si nécessaire. Il maîtrise les techniques de pêche et notamment la pêche à la palangre. Il gaffe, saigne, vide, nettoie et classe le poisson en cale frigorifique.

Après quelques campagnes, le matelot de pêche a la possibilité d'évoluer vers d'autres fonctions comme, gaffeur, calier et, par la suite, devenir bosco (titre honorifique accordé au matelot ayant acquis une expérience qualitative et quantitative certaine).

#### **3.5.2. Contexte de réalisation**

Il travaille en équipe et sous un rythme cadencé.

#### **3.5.3. Relations internes et externes**

L'équipage du navire, le capitaine d'armement ou les instances administratives, les instances d'observation ou des agents de contrôle, sont les interlocuteurs principaux du matelot.

#### **3.5.4. Moyens techniques et outils mobilisés**

- a) Les principaux textes réglementaires concernant la pêche en Nouvelle-Calédonie dans la ZEE sont :
- la convention STCW-F Chapitre III & Chapitre IV,
  - la délibération n° 50/CP du 20 avril 2011 relative à la politique de pêche,
  - l'arrêté relatif à la détention et à l'usage des arts trainants dans l'espace maritime de la Nouvelle-Calédonie,
  - l'arrêté du 23 avril 2013 relatif à l'exploitation des requins dans l'espace maritime de la Nouvelle-Calédonie,
  - la délibération n° 344 du 4 janvier 2008 relative à la protection des tortues marines.
  - l'arrêté instaurant un total admissible de capture pour les poissons du genre Béryx.
  - l'arrêté du 23 avril 2013 instaurant une aire protégée aux atolls d'Entrecasteaux
  - la réglementation de la pêche dans les eaux intérieures et les eaux territoriales :
    - Pour la province Nord : Code de l'environnement de la Province Nord
    - Pour la province Sud : Code de l'environnement de la Province Sud
    - Pour la province des Iles : Délibération n° 2008-92/API du 19 décembre 2008 relative à l'exploitation durable de la ressource de fond.
- b) Les outils : palangres, engins de levage de pêche, cales réfrigérées

#### **3.5.5. Compétences liées à l'activité**

C12 -Assurer la maintenance du matériel de pêche

C13 -Mettre à l'eau et remonter la ligne de pêche

C14 -Traiter le poisson

## 4. COMPETENCES PROFESSIONNELLES DE L'EMPLOI TYPE

### 4.1. LISTE DES COMPETENCES ASSOCIEES A L'EMPLOI TYPE

Compétence 1	Maîtriser les techniques de survie en mer en cas d'abandon du navire ;
Compétence 2	Réduire au minimum le risque d'incendie et être préparé à faire face à des situations d'urgence dues à un départ de feu et lutter contre les sinistres et les éteindre ;
Compétence 3	Agir immédiatement lorsque survient un accident ou autre urgence médicale ;
Compétence 4	Appliquer les procédures d'urgence et participer à la prévention de la pollution du milieu marin ;
Compétence 5	Observer des pratiques de travail sûres et prendre les précautions requises en matière de santé et de sécurité au travail ;
Compétence 6	Suivre son activité de marin ;
Compétence 7	Participer à la tenue du quart à la passerelle en toute sécurité ;
Compétence 8	Participer à l'appareillage, l'accostage, au mouillage et autres opérations d'amarrage ;
Compétence 9	Contribuer à la sécurité de l'exploitation de l'équipement et des auxiliaires de pont ;
Compétence 10	Participer à la manutention de la cargaison et des provisions de bord ;
Compétence 11	Participer aux travaux d'entretien et de réparation à bord ;
Compétence 12	Assurer la maintenance du matériel de pêche ;
Compétence 13	Mettre à l'eau et remonter la ligne de pêche ;
Compétence 14	Traiter le poisson.

## **4.2. COMPÉTENCE 1 : MAÎTRISER LES TECHNIQUES DE SURVIE EN MER EN CAS D'ABANDON DU NAVIRE**

### **4.2.1. Description de la compétence**

Le matelot est capable d'activer les embarcations ou radeaux de sauvetage et les canots de secours. En cas de naufrage ou en situation de survie en mer, il doit être en mesure de se mettre en sécurité dans un engin de sauvetage en attendant d'être secouru par les autorités compétentes.

Le matelot doit être en mesure de survivre en mer en attendant l'arrivée des secours. Il connaît et met en œuvre les procédures d'urgence en cas d'abandon du navire.

Il doit avoir été préparé au préalable à différents types de situations d'urgence pouvant survenir, telles que l'abordage, l'incendie, ou le naufrage. Le matelot doit connaître les spécificités de son navire pour évoluer à son bord sans risque. Il doit s'organiser pour appliquer les procédures lorsque celles-ci sont enclenchées

### **4.2.2. Savoirs faire**

Le marin est capable de survivre en mer en cas d'abandon du navire et notamment de :

- Endosser une brassière de sauvetage,
- Mettre et utiliser une combinaison d'immersion,
- Sauter dans l'eau sans se blesser à partir d'une certaine hauteur,
- Nager en portant une brassière de sauvetage,
- Rester à flot sans brassière de sauvetage,
- Monter dans une embarcation ou un radeau de sauvetage à partir du navire et à partir de l'eau en portant une brassière de sauvetage,
- Prendre les mesures initiales requises lors de l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage en vue d'accroître les chances de survie,
- Filer une ancre de cape ou une ancre flottante,
- Faire fonctionner le matériel des embarcations ou radeaux de sauvetage,
- Faire fonctionner les dispositifs de repérage, y compris le matériel radioélectrique,
- Redresser un radeau de sauvetage renversé en portant une brassière de sauvetage,
- Appliquer les techniques de survie.
- Armer les embarcations et radeaux de sauvetage,
- Suivre les consignes d'appel aux postes des embarcations et radeaux de sauvetage,
- Maîtriser la procédure d'évacuation du navire.

### **4.2.3. Connaissances associées**

Le marin connaît :

- les types de situations d'urgence : abordage, incendie, naufrage,
- les types d'engins de sauvetages normalement transportés à bord,
- la procédure d'armement des embarcations et radeaux de sauvetage,
- l'emplacement des engins de sauvetage individuels,
- les principes de la survie et notamment :
  - L'importance des formations et des exercices,
  - Les vêtements et matériel de protection individuelle,
  - La nécessité d'être prêt à faire face à toute situation d'urgence,
  - La mesure à prendre en cas d'appel aux postes des embarcations et radeaux de sauvetage,
  - Les mesures à prendre lorsqu'il faut abandonner le navire,
  - Les mesures à prendre dans l'eau,
  - Les mesures à prendre à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage,
  - Les principaux dangers auxquels sont exposés les survivants.

### **4.2.4. Attitudes et aptitudes**

Le matelot est responsable de sa propre sécurité, et survie, et contribue à celle des autres membres d'équipage. Il met en œuvre tout son possible pour gérer la situation critique.

Le matelot est sous la responsabilité du capitaine. Il obéit à l'ordre d'évacuer le navire et peut être sollicité ou désigné responsable de l'armement du moyen de sauvetage. Dans ce cas, il doit agir dans l'urgence et mettre en place le moyen de sauvetage pour l'ensemble de l'équipage.

Il doit donc faire preuve de discipline, de rigueur, de discernement et de concentration.

#### 4.2.5. Critères de performance

- Le marin prend les mesures adaptées lors de l'identification des signaux de rassemblement en cohérence avec la situation d'urgence,
- Le marin prend les mesures dans l'ordre qui convient en fonction des circonstances et des conditions régnantes et réduit au minimum les dangers et les menaces potentiels pour la survie,
- La méthode d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage est appropriée et ne présente pas de dangers pour les autres survivants,
- Les mesures initiales prises lors de l'abandon du navire, les procédures suivies et les mesures prises dans l'eau réduisent au minimum les menaces pour la survie.

### 4.3. COMPÉTENCE 2 : RÉDUIRE AU MINIMUM LE RISQUE D'INCENDIE ET ÊTRE PRÉPARÉ À FAIRE FACE À DES SITUATIONS D'URGENCE DUES À UN DÉPART DE FEU ET LUTTER CONTRE LES SINISTRES ET LES ÉTEINDRE

#### 4.3.1. Description de la compétence

Le matelot contribue à la sécurité du navire et de son équipage.

Sous les ordres du capitaine, il lutte efficacement contre l'incendie.

Il anticipe et empêche les départs de feu.

Lorsque ces derniers démarrent, il fait face aux incendies. Il alerte le capitaine et prend les mesures nécessaires pour contenir un incendie. Il connaît les dangers que représente un incendie. Il participe à la lutte contre l'incendie, de façon coordonnée et selon les procédures enseignées par le capitaine à bord du navire.

Il met en œuvre tout son possible pour contenir ou éteindre l'incendie. Si celui-ci n'est pas maîtrisable, et sur ordres du capitaine, il évacue le navire.

#### 4.3.2. Savoirs faire

- Réduire au minimum le risque d'incendie et être préparé à faire face à des situations d'urgence dues à un incendie, et notamment :
  - Organiser la lutte contre l'incendie à bord,
  - Prendre les mesures nécessaires à bord du navire,
- Lutter contre les incendies et les éteindre :
  - utiliser divers types d'extincteurs d'incendie portatifs,
  - utiliser un appareil respiratoire autonome,
  - éteindre des incendies peu importants, par exemple des feux d'origine électrique, des feux d'hydrocarbures ou de propane,
  - éteindre des incendies importants avec de l'eau (en utilisant des lances à jet plein et à jet diffusé),
  - éteindre un incendie à l'aide de mousse, de poudre ou de tout autre agent chimique approprié,
  - pénétrer et traverser, avec une ligne de sécurité mais sans appareil respiratoire, un compartiment dans lequel de la mousse à haut foisonnement a été injectée,
  - lutter contre l'incendie dans des espaces clos remplis de fumée en portant un appareil respiratoire autonome,
  - éteindre un incendie à l'aide de brouillard d'eau pulvérisée ou de tout autre agent approprié de lutte contre l'incendie dans un local d'habitation, ou dans une chambre des machines simulée, en feu et rempli de fumée épaisse,
  - éteindre un feu d'hydrocarbures à l'aide d'une canne à brouillard et de lances à jet diffusé, de poudre chimique, ou d'une canne à mousse
  - Maîtriser la procédure d'avertissement en cas d'incendie,

#### 4.3.3. Connaissances associées

Le marin doit connaître :

- l'emplacement des dispositifs de lutte contre l'incendie et les issues de secours,
- les éléments de l'incendie et de l'explosion (le triangle du feu),
- les types et sources d'inflammation,
- les matériaux inflammables, les risques d'incendie et de sa propagation,
- les procédures à bord du navire en cas d'incendie,

- les dispositifs de détection d'incendie et de fumée et reconnaître les alarmes sonores et visuelles automatiques,
- la classification des feux et des agents d'extinction à utiliser
- les éléments suivants :
  - Installations fixes,
  - Equipement de pompier,
  - Equipement individuel,
  - Dispositif et matériel de lutte contre l'incendie,
  - Méthodes de lutte contre l'incendie,
  - Agents d'extinction de l'incendie,
  - Procédures de lutte contre l'incendie,
  - Utilisation d'un appareil respiratoire pour lutter contre l'incendie et effectuer des sauvetages,

#### **4.3.4. Attitudes et aptitudes**

- vigilant
- réactif
- discipliné
- sang froid
- rigueur

#### **4.3.5. Critères de performance**

- Les vêtements et le matériel sont adaptés à la nature des opérations de lutte contre l'incendie.
- Les mesures sont prises au moment et dans l'ordre qui conviennent en fonction des circonstances et des conditions régnantes.
- L'incendie est éteint au moyen des procédures, des techniques et des agents d'extinction appropriés.
- Les méthodes et techniques d'utilisation des appareils respiratoires sont conformes aux pratiques et procédures admises.
- Les mesures initiales prises lors de la découverte d'une situation d'urgence sont conformes aux pratiques et procédures admises.
- Le capitaine du navire et les membres d'équipage sont prévenus sans délai.
- Les mesures prises lors de l'identification des signaux de rassemblement sont adaptées à la situation d'urgence indiquée et sont conformes aux procédures établies.

### **4.4. COMPETENCE 3 : AGIR IMMEDIATEMENT LORSQUE SURVIENT UN ACCIDENT OU AUTRE URGENCE MEDICALE**

#### **4.4.1. Description de la compétence**

L'environnement de l'emploi impose une capacité des marins à pouvoir se porter une assistance élémentaire minimale d'urgence.

Ainsi, le matelot connaît et maîtrise les gestes de premiers secours élémentaires. En cas d'urgence (réanimation, noyade, etc...), il peut être amené à effectuer les gestes de premiers secours sur le navire ou dans l'embarcation ou radeau de sauvetage. Dès qu'une urgence médicale est connue, le capitaine doit être prévenu sans délai.

Le marin doit donc avoir les capacités nécessaires à porter secours, sur le plan technique et humain, à une ou plusieurs victimes, en agissant seul ou au sein d'une équipe, avec ou sans matériel, dans l'attente ou en complément des services publics de secours concernés ou d'un appui médical à bord du navire.

Par ailleurs, l'environnement de travail (éloignement de la terre, promiscuité à bord, isolement,...) impose que le marin reçoive une information de prévention sur les risques que tabagisme, de l'alcoolisme, de la consommation de drogue à bord et aussi, une information minimale sur les notions d'hygiène individuelle et collective et des risques spécifiques (notamment coup de chaleur, hypothermie, accident d'exposition au sang, animaux marins venimeux).

Le matelot doit agir rapidement et efficacement. Lors de situation d'urgence, et particulièrement lorsqu'il s'agit d'une situation critique pour une vie humaine, le temps est compté. Le marin doit garder son calme, raisonner et prendre l'initiative d'initier les gestes de premiers secours.

Enfin, le marin doit avoir connaissance des procédures d'aide médicale en mer.

#### 4.4.2. Savoirs faire

Le matelot doit être capable en cas d'accident ou d'autre urgence médicale de :

- d'évaluer la situation, l'état de la victime et les menaces pour sa propre sécurité,
- d'assurer une protection immédiate, adaptée et permanente, pour lui-même, la victime et les autres personnes ;
- d'assurer sa transmission au membre d'équipage responsable des soins médicaux à bord ou aux services d'assistance concernés ;
- d'assister des équipiers secouristes, lors de manœuvres d'immobilisation, de relevage ou de brancardage ;
- d'adapter son comportement à la situation ou à l'état de la victime ;
- de donner immédiatement les premiers secours en cas d'accident ou de maladie à bord :
  - de mettre le blessé dans la position de secours voulue,
  - d'utiliser les techniques de réanimation,
  - de maîtriser les hémorragies,
  - d'appliquer les mesures appropriées de traitement élémentaire au traumatisme,
  - de prendre les mesures appropriées en cas de brûlures, y compris celles dues à des liquides chauds et à des accidents d'origine électrique, ainsi que les effets du chaud et du froid,
  - de porter secours à un blessé et le transporter,
  - d'improviser des bandages et utiliser le matériel de premier secours.
  - de réaliser les gestes de premiers secours face à une personne :
    - victime d'une obstruction des voies aériennes ;
    - victime d'un saignement abondant, ayant perdu connaissance ; ou en arrêt cardiaque ;
    - victime de noyade ou d'asphyxie ;
    - victime d'une détresse respiratoire, circulatoire ou neurologique ;
    - présentant un malaise ;
    - victime de lésions de la colonne vertébrale, de fractures, luxation et lésions musculaires ou présentant un traumatisme des membres ou de la peau ;
- d'aider à la préparation d'une évacuation sanitaire.

#### 4.4.3. Connaissances associées

Le marin doit donc avoir des connaissances élémentaires sur :

- le cadre juridique applicable à son action de secours et dans le respect des procédures définies par son autorité d'emploi ;
- les procédures d'aide médicale en mer et de consultation télé-médicale d'urgence ;
- les principaux risques, traumatismes et pathologies et leurs modalités de prise en charge ;
- l'anatomie et les fonctions de l'organisme ;
- les matériels de premier secours ;
- les risques d'intoxication à bord y compris l'utilisation du guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses ;
- la composition et l'utilisation de la dotation médicale ;
- les techniques de stérilisation.

#### 4.4.4. Attitudes et aptitudes

- sang-froid,
- rigueur,
- discernement,
- concentration
- méthodique.

#### 4.4.5. Critères de performance

- L'alarme est donnée d'une manière et avec une rapidité appropriées compte tenu des circonstances de l'accident ou du cas d'urgence médicale.
- La cause probable, la nature et la gravité des blessures sont identifiées rapidement et complètement.
- Les mesures sont prises dans un ordre de priorité qui correspond aux risques potentiels pour la vie humaine.
- Le risque de se blesser et de blesser les autres est réduit au minimum à tout moment.



## **4.5. COMPETENCE 4 : APPLIQUER LES PROCEDURES D'URGENCE ET PARTICIPER A LA PREVENTION DE LA POLLUTION DU MILIEU MARIN**

### **4.5.1. Description de la compétence**

En mer, le matelot doit mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires à sa propre sécurité et à celle de l'équipage. Il participe aux différents exercices de sécurité à bord du navire et est prêt à faire face aux types de situations d'urgence pouvant survenir telles que l'abordage, l'incendie et le naufrage. Il doit mettre en œuvre les procédures d'urgence lorsque celles-ci sont nécessaires. Il est également le garant du respect des responsabilités sociales qui lui incombent. Dans cette optique, il respecte les techniques de travail sur le navire et l'environnement marin.

Au regard de la vie en promiscuité, il contribue au maintien des bonnes relations à bord du navire. Il fait son possible pour assurer l'efficacité des communications à bord. Le matelot respecte et applique l'organisation du travail mis en place par le capitaine. Le marin doit vivre en communauté à bord du navire durant des campagnes de pêche pouvant durer plus de 15 jours. A ce titre il participe à l'entretien général du navire et peut aussi préparer la cuisine à bord. Au port, il aide à charger les vivres, matériel de réparation et approvisionnements divers. Cette compétence s'exerce à la fois à l'extérieur et à l'intérieur du navire. Le matelot peut donc être soumis aux contraintes liées aux éléments extérieurs (soleil, pluie, vent, chaleur, froid...) et intérieur (chaleur, confinement, etc.).

Le matelot est conscient des dangers que représente la pollution d'un navire pour l'environnement marin. En tant que personnel navigant, il contribue à protéger le milieu marin en évitant toute pollution (volontaire et accidentelle).

### **4.5.2. Savoirs faire**

Le marin doit :

- Appliquer les procédures d'urgences :
  - mettre en œuvre les plans d'urgence de bord prévus pour faire face aux situations d'urgence ;
  - comprendre et effectuer les signaux d'urgence et exécuter les tâches spécifiques assignées aux membres de l'équipage dans le rôle d'appel ; rallier les postes de rassemblement ; utiliser l'équipement de protection individuelle d'urgence ;
  - prendre les mesures nécessaires lorsque les signaux d'alarme en cas de situation d'urgence retentissent et devant une situation d'urgence potentielle décelée, y compris un incendie, un abordage, un naufrage et une entrée d'eau dans le navire ;
  - effectuer des exercices réguliers pour se préparer à faire face aux situations d'urgence ;
  - utiliser les échappées et les systèmes de communication interne ainsi que les alarmes ;
- Appliquer les procédures élémentaires de protection de l'environnement marin pour prévenir de la pollution du milieu marin
- Contribuer à l'efficacité des communications à bord du navire :
  - établir une communication ;
  - maintenir une communication efficace ;
- Contribuer au maintien de bonnes relations humaines à bord du navire
  - appliquer les principes et pratiques élémentaires du travail en équipe, y compris la résolution des conflits ;
  - contribuer au respect des droits et obligations des individus ;

Le marin doit également participer à la vie à bord du navire et notamment savoir :

- s'alimenter correctement,
- cuisiner des plats familiers et courants avec les denrées du bord pour l'équipage.

### 4.5.3. Connaissances associées

Le marin doit connaître :

- les types de situations d'urgence pouvant survenir, telles qu'abordage, incendie et naufrage ;
- les plans d'urgence de bord prévus pour faire face aux situations d'urgence ;
- les mesures à prendre lorsqu'une situation d'urgence potentielle est décelée, y compris un incendie, un abordage, un naufrage et l'entrée d'eau dans le navire ;
- les mesures à prendre lorsque les signaux d'alarme en cas de situation d'urgence retentissent ;
- l'importance de la formation et des exercices ;
- les échappées et les systèmes de communication interne et l'alarme ;
- l'impact des transports maritimes sur le milieu marin et les effets d'une pollution opérationnelle ou accidentelle sur celui-ci ;
- les procédures élémentaires de protection de l'environnement ;
- de manière élémentaire, la complexité et la diversité du milieu marin ;
- les précautions à prendre avant de pénétrer dans un espace clos ;
- le principe des mesures adoptées à l'échelon international en matière de prévention des accidents et de santé (Recueil de directives pratiques du BIT) ;
- les principes et obstacles relatifs à l'efficacité de la communication entre les individus et les équipes à bord du navire ;
- l'importance de maintenir de bonnes relations humaines et de travail à bord du navire
- ses responsabilités sociales, ses conditions d'emploi, de ses droits et obligations, ainsi que les dangers de l'usage de drogues et de l'abus d'alcool.

Afin de pouvoir vivre à bord, le marin doit savoir nettoyer et entretenir son espace de vie avec des produits d'hygiène simples. Il doit donc savoir utiliser les produits d'entretien élémentaires. Il doit également s'alimenter correctement à bord du navire. Le marin doit donc connaître les rudiments de la cuisine, savoir se faire à manger et connaître les critères de salubrité réglementaire.

Afin de préserver son outil de subsistance économique, le marin sait prendre les précautions pour prévenir la pollution du milieu marin. Il a une connaissance de l'utilisation et du fonctionnement du matériel de lutte contre la pollution.

### 4.5.4. Attitudes et aptitudes

Le matelot a connaissance de l'ensemble de ses droits et devoirs lors de l'exercice de son travail. Il respecte la réglementation. Il applique les consignes du capitaine. En tant que membre de l'équipage, il contribue à entretenir des relations humaines favorisant l'entente sur le navire. Les aptitudes attendues sont davantage humaines. Le marin doit faire preuve de discipline, d'empathie et être apte à communiquer avec les autres membres d'équipage.

### 4.5.5. Critères de performance

- Le matelot prend les mesures initiales lors de la découverte d'une situation d'urgence et applique les procédures d'intervention d'urgence établies.
- Les informations fournies lorsque l'alerte est donnée sont promptes, exactes, complètes et claires.
- Les procédures en matière d'organisation destinées à la sauvegarde du milieu marin sont observées à tout moment.
- Les communications sont claires et efficaces à tout moment.
- Les normes de travail et de comportement requises sont observées à tout moment.
- Les pratiques de gestion de la fatigue sont observées et les mesures appropriées sont prises à tout moment.
- Le matelot sait s'alimenter correctement.
- Les règles d'hygiène sont correctement respectées.

## **4.6. COMPETENCE 5 : OBSERVER DES PRATIQUES DE TRAVAIL SURES ET PRENDRE LES PRECAUTIONS REQUISES EN MATIERE DE SANTE ET DE SECURITE AU TRAVAIL**

### **4.6.1. Description de la compétence**

Le matelot doit adopter des pratiques sûres de travail. Sous l'autorité du capitaine, il respecte les procédures de travail mises en place. Il connaît et met en œuvre les règles de sécurité individuelle à bord du navire. Lors de l'exécution d'une tâche susceptible d'être dangereuse, il s'équipe en conséquence et prend les mesures nécessaires pour minimiser les risques d'accidents au travail. Il connaît les conditions de travail et le rythme de travail imposé aux marins à bord. Il a conscience des dangers que représente la fatigue.

### **4.6.2. Savoirs faire**

Le marin doit savoir travailler de manière sûre et notamment :

- s'équiper des équipements de protection individuelle et utiliser les dispositifs de sécurité et de protections disponibles contre les dangers potentiels à bord ;
- prendre les précautions nécessaires avant de pénétrer dans des espaces clos ;
- promouvoir et appliquer des pratiques de travail sûres et utiliser l'équipement approprié de sécurité et de protection correctement et à tout moment ;
- veiller à appliquer les normes de travail et de comportement à tout moment ;
- gérer la fatigue, prendre les mesures appropriées à tout moment pour observer le temps de repos nécessaire ;
- travailler en hauteur, à l'extérieur du bordé, ou dans des espaces clos ;
- manœuvrer les amarres sans se blesser

### **4.6.3. Connaissances associées**

Le marin doit connaître les :

- procédures pour le travail en hauteur, à l'extérieur du bordé et dans les espaces clos ;
- systèmes d'autorisation de travail ;
- techniques de levage et méthodes permettant d'éviter les blessures dorso-lombaires ;
- procédures de sécurité s'agissant d'interventions électriques, mécaniques, chimiques et permettant la protection contre les risques biologiques ;
- équipements de protection individuelle adaptés à l'environnement de travail et aux tâches à effectuer.

Par ailleurs, s'agissant de la sécurité de l'équipage, le marin est informé des règles minimales relatives aux temps de travail et de repos et l'importance de respecter le temps de repos nécessaire. Il est informé des effets du sommeil, des horaires et du rythme circadien sur la fatigue, il connaît les effets des facteurs de stress physique sur les gens de mer, les effets des facteurs de stress environnementaux à bord et à l'extérieur du navire et leur impact sur les gens de mer, les effets de changements d'horaires sur la fatigue des gens de mer.

### **4.6.4. Attitudes et aptitudes**

Le matelot doit être organisé. Il doit se protéger avant de mettre en œuvre un travail particulier, exposé à des risques connus. Il doit être apte à analyser ces risques et à prendre les mesures adéquates. Il est sous l'autorité du capitaine qui est responsable du bon déroulement des opérations à bord de son navire. Il doit être rigoureux, discipliné, attentif.

### **4.6.5. Critères de performance**

- Le matelot maîtrise les procédures visant à protéger le personnel et le navire à tout moment,
- Le matelot connaît les notions de sécurité,
- Le matelot applique correctement les procédures permettant des conditions de travail sûres,
- Le matelot utilise correctement les équipements de sécurité et de protection individuelle.

## **4.7. COMPETENCE 6 : SUIVRE SON ACTIVITE DE MARIN**

### **4.7.1. Description de la compétence**

Tout comme les autres marins professionnels, le matelot de pêche est un gens de mer ayant le statut particulier de marin professionnel. Cette profession est réglementée par les normes de niveaux internationaux, nationaux et locaux. Le matelot de pêche doit donc avoir connaissance des obligations légales et réglementaires qui s'imposent à sa profession afin de les respecter.

Le marin connaît et accomplit les formalités à accomplir pour respecter la réglementation et permettre son embarquement à bord d'un navire.

### **4.7.2. Savoirs faire**

- Réaliser les démarches nécessaires pour être en conformité avec les obligations règlementaire du métier de marin professionnel.

### **4.7.3. Connaissances associées**

Le marin doit connaître les obligations réglementaires s'appliquant à sa profession et notamment :

- Les démarches à accomplir s'agissant de l'immatriculation du marin et du suivi de sa carrière ;
- Les conditions d'accès et de maintien dans la profession ;
- Les administrations de tutelle administratives à contacter pour accomplir les formalités administratives ou s'agissant d'informations ou de recours à l'inspection du travail ;
- Les dispositions du Code du travail de Nouvelle-Calédonie applicables aux gens de mer.

### **4.7.4. Attitudes et aptitudes**

Le matelot doit être organisé, rigoureux, discipliné.

### **4.7.5. Critères de performance**

Le marin suit régulièrement son dossier administratif et sait qui contacter en cas de nécessité s'agissant d'un litige relatif à son emploi.

## **4.8. COMPETENCE 7 : PARTICIPER A LA TENUE DU QUART A LA PASSERELLE EN TOUTE SECURITE**

### **4.8.1. Description de la compétence**

Dans le respect des principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle définis par la règle 5 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, et la convention STCW 95 amendée. Le capitaine est responsable de l'organisation et de la tenue du quart à la passerelle.

Sur les navires de pêche au large, le capitaine du navire organise les quarts de veille incluant des matelots de pêche.

Le matelot n'est pas laissé seul à la passerelle si les conditions de navigation ne le permettent pas, notamment, sans que cette énumération soit limitative, au regard des conditions météorologiques, de la visibilité, de l'état de la mer, de la densité du trafic, et de la proximité de dangers pour la navigation.

L'officier chargé du quart à la passerelle ayant la pleine responsabilité de l'organisation et du suivi du quart et de la sécurité de la navigation étant le capitaine, la veille exigée du matelot de pêche est strictement élémentaire et uniquement visuelle et auditive lors de la navigation du navire. Cette veille est mise en œuvre par la prise de quart à la passerelle d'une durée de deux heures en moyenne (la durée des quarts de veille diffère selon l'organisation du bord). Le matelot est chargé de surveiller le pilote automatique et de guetter les dangers éventuels (débris, autres navires, etc.). En cas de survenance d'un évènement particulier (alarme, signalement visuel inhabituel, avarie,...), il doit informer sans délai le capitaine du navire dans le respect des consignes et procédures définies par le capitaine à bord en la matière et déclencher s'il y a lieu le système d'alerte d'urgence. Le capitaine du navire est le seul responsable de la tenue des procédures de relève du quart à la passerelle et de la consignation des informations relatives à la navigation dans le livre de bord et le carnet de veille.

L'acquisition de cette compétence est indispensable à tout matelot de pêche à qui il est confié des missions de veille élémentaire en passerelle.

#### **4.8.2. Savoirs faire**

Le matelot de pêche doit savoir :

- assurer une veille auditive élémentaire et alerter sans délai le capitaine du navire lors du déclenchement de toute alarme,
- assurer une veille visuelle élémentaire des instruments de navigation et du cap et alerter sans délai le capitaine du navire lors de toute approche de navire, signal lumineux, obstacle à la navigation,
- utiliser le système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS),
- suivre la route du navire sur le GPS,
- surveiller le radar et détecter toute anomalie,
- utiliser un compas magnétique,
- relever approximativement, en degrés ou en quarts, les signaux sonores, les feux et autres objets promptement, et les transmettre sans délai au capitaine,
- maintenir un cap constant compte tenu de la zone de navigation et de l'état de la mer,
- modifier de moins de 10 degrés un cap sans-à-coups avec et sans pilote automatique,
- maîtriser le passage du pilote automatique à la barre manuelle et inversement,
- suivre les directives du capitaine,
- signaler toute anomalie au capitaine du navire à tout moment en communiquant, informant et expliquant clairement et oralement les anomalies constatées,
- activer le matériel d'urgence et appliquer les procédures d'alerte et d'urgence,
- distinguer les feux d'un navire de nuit des feux d'un établissement de signalisation maritime,
- hisser et baisser un pavillon.

#### **4.8.3. Connaissances associées**

Le matelot de pêche doit connaître :

- la structure du navire et ses spécificités,
- les consignes du capitaine en matière de veille à la passerelle,
- les procédures de relève, de tenue et de passation de quart,
- les renseignements nécessaires pour assurer le quart en toute sécurité (composants d'un tableau de bord, spécificités du navire, etc...),
- les tâches à exécuter en cas d'urgence et des signaux d'alarme,
- les signaux de détresse pyrotechniques, des RLS à satellite, et des répondeurs de recherche et de sauvetage (SART),
- les mesures à prendre pour éviter les fausses alertes de détresse et mesures à prendre en cas de déclenchement accidentel.
- les significations des signaux effectués avec les pavillons d'urgence à lettre unique (F, V, O).

#### **4.8.4. Attitudes et aptitudes**

- Concentration
- Réactivité
- Rigueur

#### **4.8.5. Critères de performance**

- Les consignes et procédures du capitaine sont respectées.
- Le matelot réagit correctement face à la survenance d'un évènement particulier.
- La communication est claire et concise à tout moment et il est accusé réception des ordres selon les usages maritimes,
- Le système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS) est utilisé correctement.
- Le matelot visualise la route du navire sur le GPS.
- Le cap est maintenu de manière constante compte tenu de la zone de navigation et de l'état de la mer.
- Le cap est modifié de moins de 10 degrés sans-à-coups avec et sans pilote automatique.
- Les signaux sonores, les feux et autres objets sont promptement repérés et leur relèvement approximatif, en degrés ou en quarts, est transmis au capitaine.
- Le point de relèvement et le cap annoncé au compas magnétique sont corrects.
- Les passages du pilote automatique à la barre manuelle et inversement sont maîtrisés.
- Les mesures initiales prises lorsqu'une situation d'urgence ou anormale est décelée sont conformes aux pratiques et procédures établies,
- La fiabilité des dispositifs d'alerte d'urgence et de détresse est maintenue en permanence,

- Le matelot distingue les feux d'un navire de nuit des feux d'un établissement de signalisation maritime,
- Le matelot sait hisser un pavillon demandant une assistance d'urgence ou indiquant une détresse.

#### **4.9. COMPÉTENCE 8 : PARTICIPER A L'APPAREILLAGE, A L'ACCOSTAGE, AU MOUILLAGE ET AUTRES OPERATIONS D'AMARRAGE**

##### **4.9.1. Description de la compétence**

Suivant les consignes données par le capitaine à bord ou le capitaine d'armement sur le quai, le matelot participe à toutes les manœuvres nautiques telles que l'appareillage, l'accostage et, le cas échéant, le remorquage. Cette compétence s'exerce sur le pont du navire, en pleine mer ou au port, de jour comme de nuit et selon les contraintes météorologiques (pluie, vent, froid, chaleur). Il réalise généralement ces manœuvres avec l'aide d'un autre matelot.

Dans le cadre de cette activité, il peut être amené à utiliser les appareils de levage.

##### **4.9.2. Savoirs faire**

Pour mettre en œuvre cette compétence, le marin doit :

- respecter les consignes et procédures du capitaine,
- effectuer les gestes de matelotage élémentaires sur le pont,
- faire un nœud de chaise, un nœud de cabestan, un nœud en huit, 2 demies-clés gansées, un nœud simple, nœud de taquet, un tour mort, un nœud de bossage),
- exécuter les manœuvres d'appareillage et d'accostage du navire dans le respect des procédures et dans le respect de l'ordre à suivre pour amarrer et larguer les amarres, les câbles de remorquage et les filins, y compris les remorque, indiquées par le capitaine du navire,
- frapper une aussière et une amarre sur un taquet d'amarrage,
- attacher un pare-battage,
- faire une épissure sur un bout,
- participer à la manœuvre de mouillage d'urgence ou de remorquage lors d'une assistance sous le commandement et les directives du capitaine du navire.

##### **4.9.3. Connaissances associées**

Le marin doit connaître :

- le vocabulaire simplifié associé au matelotage (aussière, bout, amarre, taquet d'amarrage, pare-battage,...) ;
- les dispositifs d'amarrage et les procédures connexes (appareillage, accostage, remorquage), notamment :
  - la fonction des aussières d'amarrage et des câbles de remorquage et le rapport entre chaque amarre et remorque et le système d'ensemble auquel il appartient,
  - les capacités, charges maximales utiles et résistance à la rupture du matériel d'amarrage, y compris amarres, filins en acier, aussière en fibres synthétiques et naturelles, treuils, guindeaux, cabestans, bittes, chaumards et bollards,
  - les procédures et l'ordre à suivre pour amarrer et larguer les amarres, les câbles de remorquage et les filins, y compris les remorques,
  - les procédures et l'ordre à suivre pour utiliser les ancrs dans diverses opérations,
- les procédures et l'ordre à suivre pour l'amarrage sur un ou plusieurs coffres,
- les gestes de matelotage élémentaires sur le pont,
- les nœuds marins élémentaires (un nœud de chaise, un nœud de cabestan, un nœud en huit, 2 demies-clés gansées, un nœud simple, nœud de taquet, un tour mort, un nœud de bossage, et frappe d'une aussière sur un taquet d'amarrage),
- les procédures de sécurité à appliquer.

##### **4.9.4. Attitudes et aptitudes**

- discipline,
- rigueur,
- réactivité,
- concentration,
- organisation,
- robustesse physique.

#### 4.9.5. Critères de performance

- Les opérations sont effectuées conformément aux règles de sécurité établies et aux consignes d'utilisation du matériel.
- L'aussière et/ou l'amarre sont correctement attachées.
- Le pare-battage est correctement attaché.
- Les procédures et l'ordre d'intervention indiqués par le capitaine pour l'accostage et l'appareillage du navire sont respectés.
- Le marin exécute les nœuds élémentaires nécessaires au matelotage : un nœud de chaise, un nœud de cabestan, un nœud en huit, 2 demies-clés gansées, un nœud simple, nœud de taquet, et frappe d'une aussière sur un taquet d'amarrage.
- Les procédures de sécurité sont respectées.

### 4.10. COMPETENCE 9 : CONTRIBUER A LA SECURITE DE L'EXPLOITATION DE L'EQUIPEMENT ET DES AUXILIAIRES DE PONT

#### 4.10.1. Description de la compétence

Sous la responsabilité du capitaine du navire, le matelot exploite en toute sécurité les équipements et les auxiliaires de pont.

Il doit connaître les spécificités du navire, les éléments qui le compose et la façon de les utiliser.

#### 4.10.2. Savoirs faire

Le marin doit savoir :

- gréer et dégréer des chaises de calfat et des plates-formes volantes,
- utiliser et maintenir les appareils de pont et l'équipement de manutention de la cargaison et notamment :
  - les dispositifs d'accès, écoutilles et panneaux d'écouille, rampe, portes latérales, d'étrave et arrière ou ascenseurs,
  - les circuits de tuyautages – pour eaux de cale et ballast, aspiration et puisards d'assèchement,
- utiliser les grues, mâts de charge, treuils de bord,
- utiliser les signaux élémentaires pour manœuvrer le matériel, notamment les treuils, guindeaux, grues et appareils de hissage,
- utiliser une poulie et un palan,
- utiliser le matériel de mouillage dans une situation d'urgence, de saisissage de l'ancre pour la traversée,
- respecter les procédures de sécurité.

#### 4.10.3. Connaissances associées

Le marin doit connaître :

- les équipements de ponts, et notamment :
  - la fonction et utilisation des vannes et des pompes, des appareils de hissage, des grues, des mâts de charge et du matériel connexe,
  - la fonction et utilisation des treuils, des guindeaux, des cabestans et du matériel connexe,
  - la fonction des écoutilles, portes étanches à l'eau, sabords et matériel connexe,
  - l'utilité des filins en fibres ou en acier, câbles et chaînes y compris leur fabrication, utilisation, marquage, entretien et arrimage correct,
  - les signaux élémentaires pour manœuvrer le matériel, notamment les treuils ; guindeaux, grues et appareils de hissage,
  - la fonction et la constitution d'un dispositif de mouillage d'ancre et l'utilisation du dispositif en cas d'urgence,
- les procédures pour gréer et dégréer des éléments d'assistance à bord,
- les procédures de sécurité à appliquer.

#### 4.10.4. Attitudes et aptitudes

Pour cela il doit faire preuve de discipline, de rigueur, de réactivité, de concentration, d'organisation, et de robustesse physique.

#### **4.10.5. Critères de performance**

- Le matelot grée et dégrée correctement la chaise de calfat, ou l'élément d'assistance à bord.
- Le matelot utilise correctement les techniques de matelotage et fait le nœud adéquat à l'utilisation prévue.
- Le matelot utilise correctement le matériel de levage à disposition sur le navire.
- Le matelot utilise correctement un système de levage avec poulie ou palan.
- Le matelot connaît la constitution d'une ancre et sait jeter une ancre à la mer en cas d'urgence.

### **4.11. COMPETENCE 10 : PARTICIPER A LA MANUTENTION DE LA CARGAISON ET DES PROVISIONS DE BORD**

#### **4.11.1. Description de la compétence**

Il participe à la préparation du voyage. A quai, il participe, en collaboration avec les autres membres de l'équipage, à la manutention de la cargaison à bord et des provisions nécessaires pour la campagne. Cette compétence s'exerce à la fois à l'extérieur et à l'intérieur du navire.

Le matelot est soumis aux contraintes liées aux éléments extérieurs (soleil, pluie, vent, chaleur, froid...) et intérieur (chaleur, confinement, etc.).

#### **4.11.2. Savoirs faire**

Le marin doit charger le navire et porter des charges lourdes en préservant sa santé.

#### **4.11.3. Connaissances associées**

Le marin doit connaître :

- les procédures à suivre pour garantir la sécurité de la manutention, de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons et des provisions de bord, y compris les substances et liquides potentiellement dangereux ou nuisible,
- les différents types de cargaison et règles d'étiquetage définis dans le code IMDG ainsi que les précautions à observer en la matière lorsqu'il s'agit de matières inflammables, toxiques ou explosives.

#### **4.11.4. Attitudes et aptitudes**

- esprit d'équipe,
- rigueur,
- sens de l'organisation,
- discipline,
- robustesse physique,
- maîtrise de soi.

#### **4.11.5. Critères de performance**

- Les procédures de sécurité sont respectées.
- La manutention s'effectue de façon à garantir la sécurité et la santé du marin.

### **4.12. COMPETENCE 11 : PARTICIPER AUX TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE REPARATION A BORD**

#### **4.12.1. Description de la compétence**

Le marin vit en communauté à bord du navire durant des campagnes de pêche pouvant durer plus de 15 jours. Sous l'autorité du capitaine, il participe à la bonne entente des membres de l'équipage et à la maintenance élémentaire du navire.

#### **4.12.2. Savoirs faire**

Le marin doit donc savoir :

- nettoyer les locaux de vie commune, et entretenir l'hygiène des lieux de vie,
- entretenir, réparer et nettoyer le navire et ses équipements,
- utiliser les matériaux et le matériel de peinture, de graissage et de nettoyage,
- exécuter des procédures courantes d'entretien et de réparation en garantissant sa sécurité et sa santé,



- utiliser le petit ouillage manuel,
- appliquer les procédures d'entretien du navire dans le respect de l'environnement marin,
- utiliser les produits chimiques en sécurité et dans le respect des procédures garantissant la préservation de sa santé,
- utiliser les équipements de protection individuelle adéquats.

#### **4.12.3. Connaissances associées**

Le marin connaît :

- la dangerosité des produits qu'il manipule et sait s'en protéger,
- les techniques de nettoyage et de préparation des surfaces,
- les recommandations du fabricant en matière de sécurité et les consignes de bord,
- les dispositions à prendre pour éliminer les déchets en toute sécurité,
- le fonctionnement, l'entretien et l'utilisation de l'outillage manuel,
- les procédures de sécurité à appliquer lors des opérations de nettoyage et de maintenance du navire,
- les équipements de protection individuelle à utiliser.

#### **4.12.4. Attitudes et aptitudes**

- esprit d'équipe,
- rigueur,
- sens de l'organisation,
- discipline,
- robustesse physique,
- maîtrise de soi.

#### **4.12.5. Critères de performance**

- Les activités d'entretien et de réparation du navire sont effectuées conformément aux spécifications techniques,
- Les activités d'entretien et de réparation du navire sont effectuées conformément aux règles de sécurité,
- Les activités d'entretien et de réparation du navire sont effectuées conformément aux procédures,
- Le respect de l'environnement est pris en compte.

### **4.13. COMPETENCE 12 : ASSURER LA MAINTENANCE DU MATERIEL DE PECHE**

#### **4.13.1. Description de la compétence**

Suivant les consignes et les procédures et sous l'autorité du bosco, le matelot de pêche maintient le matériel de pêche en état de fonctionnement. Il entretient, nettoie, range, répare et monte les lignes de pêche à la palangre. Il aide à la préparation des opérations de pêche. Cette compétence s'exerce généralement sur le pont du navire, à l'extérieur. Le matelot est donc soumis aux contraintes liées aux éléments extérieurs (soleil, pluie, vent, chaleur, froid...). Il réalise cette compétence en collaboration avec les autres membres de l'équipage. Cette compétence est spécifique au secteur de la pêche.

#### **4.13.2. Savoirs faire**

Le matelot doit savoir :

- monter une ligne de pêche pour la palangre,
- réparer une ligne de pêche à la palangre,
- entretenir, nettoyer, et ranger le matériel de pêche,
- faire un nœud de pêcheur.

#### **4.13.3. Connaissances associées**

- Les différents modes de pêche ;
- Les techniques spécifiques de pêche à la palangre.

#### **4.13.4. Attitudes et aptitudes**

- rigueur,
- organisation,
- minutie.

#### **4.13.5. Critères de performance**

- Le nœud de pêche est correctement réalisé.
- La réparation de la ligne de pêche est correcte.
- Le matériel est correctement nettoyé.
- Le rangement de la palangre est correctement réalisé.
- Le matériel de pêche est maintenu en bon état de fonctionnement.

### **4.14. COMPETENCE 13 : METTRE A L'EAU ET REMONTER LA LIGNE DE PECHE**

#### **4.14.1. Description de la compétence**

Le matelot de pêche participe à la détection des bancs de poissons et à la surveillance des opérations de pêche. Suivant les consignes et procédures, il s'occupe de préparer, mettre à l'eau et remonter la ou les palangres suivant une cadence déterminée.

Lors de la remonté de la palangre, il peut être amené à prendre ponctuellement les commandes du navire sur le poste de contrôle situé sur le pont du navire.

Cette compétence s'exerce sur le pont du navire, en pleine mer, de jour comme de nuit et parfois sous certaines contraintes météorologiques telles que la pluie, le vent, le froid. Il réalise généralement ces manœuvres en équipe.

#### **4.14.2. Savoirs faire**

Le marin doit :

- Mettre à l'eau la ligne,
- filer la ligne,
- accrocher les snaps,
- remonter la ligne,
- suivre la cadence et la répétition des gestes techniques imposés,
- rouler la ligne,
- snaper.

#### **4.14.3. Connaissances associées**

Le marin doit connaître :

- les différentes techniques de pêche à la palangre,
- le fonctionnement du matériel de pêche,

#### **4.14.4. Attitudes et aptitudes**

- rigueur,
- organisation,
- concentration,
- minutie,
- esprit d'équipe,
- discipline,
- réactivité,
- robustesse physique.

#### **4.14.5. Critères de performance**

- Le matelot met à l'eau la ligne sans nœud et dans le respect de la procédure utilisée.
- La ligne est filée correctement.
- Le matelot accroche les snaps correctement et selon le rythme sonore orchestré par le capitaine du navire.
- Le matelot remonte la ligne correctement.

- Le matelot suit la répétition des gestes techniques imposés.
- Le matelot roule la ligne correctement.
- Le matelot snape la ligne correctement.

#### **4.15. COMPETENCE 14 : TRAITER LE POISSON**

##### **4.15.1. Description de la compétence**

Cette compétence est spécifique au secteur de la pêche.

En respectant les consignes de sécurité et procédures d'hygiène définies par le capitaine, le matelot décroche le poisson, le traite, le conditionne, et stocke les poissons capturés en chambre frigorifique. Le matelot dit « calier » doit s'assurer du rangement et du conditionnement des espèces selon les consignes données. Cette compétence est réalisée en équipage où chacun occupe un poste précis et orchestré par le capitaine du navire. Le travail se fait au rythme de la remontée de la ligne de pêche, défini par le capitaine du navire.

Une fois le travail effectué, le matelot de pêche transmet les résultats de la pêche au capitaine du navire.

Le matelot doit être en mesure de reconnaître les différentes espèces de poisson et de les traiter en conséquence. Certaines espèces nécessitent un traitement particulier comme les thonidés (démédulation, vidage ou non, ...). Ces techniques permettent de préserver les prises et leurs valeurs commerciales.

Le matelot met en œuvre cette compétence en étant affecté à des postes précis et en coordination avec les autres membres d'équipage. Il effectue sa tâche sous le contrôle du bosco et sous la responsabilité du capitaine du navire.

Cette compétence s'exerce sur le pont du navire et dans la cale, en pleine mer, de jour comme de nuit et selon certaines contraintes météorologiques (pluie, vent, froid, chaleur).

Au port, le matelot aide à décharger le poisson pêché.

##### **4.15.2. Savoirs faire**

Le matelot doit savoir déterminer les quantités de poissons pêchés et transmettre les résultats de pêche au capitaine du navire.

Le matelot de pêche doit également, traiter le poisson dans le respect des procédures garantissant la valeur marchande du poisson et notamment :

- attraper le poisson avec une gaffe,
- décrocher le poisson,
- piquer le poisson,
- déméduler le poisson si l'espèce pêché le nécessite,
- saigner le poisson,
- étêter et vider le poisson,
- classer et ranger le poisson selon les consignes,
- décharger les pêches.

##### **4.15.3. Connaissances associées**

Le matelot de pêche doit connaître :

- les différentes espèces de poissons afin de pouvoir différencier les spécificités de la chair des poissons pour les traiter selon les procédures prévues pour chacune des espèces et les classer correctement en chambre frigorifique,
- les techniques de nettoyage du poisson selon l'espèce,
- rendre compte au capitaine du nombre et du type de captures réalisées,
- les règles en matière de préservation de l'environnement marin,
- les espèces et types de poissons protégés.

##### **4.15.4. Attitudes et aptitudes**

Le matelot de pêche doit faire preuve de robustesse physique, de discipline, de rigueur et d'attention.

##### **4.15.5. Critères de performance**

- La qualité et la quantité de poissons pêchés indiquées au capitaine sont conformes à la réalité des résultats de la pêche.

- Le matelot de pêche traite le poisson dans le respect des procédures garantissant la valeur marchande du poisson selon chacun des espèces pêchées.
- La conservation de la pêche en cale est effectuée de manière conforme.

## 5. GLOSSAIRE TECHNIQUE DE L'EMPLOI

### A

---

#### **Amarre**

Câble ou cordage servant à relier un navire à un point fixe

#### **Aussière**

Gros cordage qui sert à la confection des manœuvres dormantes, à l'amarrage des navires et aux manœuvres de force

### B

---

#### **Bas de ligne ou avançons**

Ligne de pêche accrochée à la ligne principale et sur laquelle est fixé l'hameçon

#### **BNWAS**

Bridge Navigational Watch Alarm System autrement appelé système sonore « d'homme mort », ce système permet de guetter l'éveil du marin de veille en passerelle. La fréquence d'alarme est définie par le capitaine du navire. Si le marin s'endort à son poste, l'alarme sonne automatiquement.

#### **Bout**

Cordage

### C

---

#### **Crocher les snaps**

Attacher les crochets sur lesquels sont fixés les avançons contenant les hameçons à la ligne principale.

### D

---

#### **Déméduler le poisson**

Enfoncement d'une tige dans la tête du poisson et jusqu'à la queue afin de couper les connexions nerveuses du poisson. Cette technique n'est pas appliquée à tous les poissons et dépend de l'espèce pêchée.

### E

---

#### **Etêter le poisson**

Couper la tête du poisson et le nettoyer.

### F

---

#### **Filer la ligne**

Poser la ligne à l'eau

### G

---

#### **GPS**

Global Positionning System, système de positionnement électronique assisté du navire. Ce système vient en complément des cartes marines.

## **P**

---

### **Palangre**

Technique de pêche au large consistant à positionner une ligne de pêche de quelques kilomètres dérivant au large et permettant de pêcher principalement des thonidés.

### **Pare-battage**

Petite défense dont on équipe les navires pour les protéger d'un éventuel contact quand ils sont à quai.

### **Piquer le poisson**

A l'aide d'un pic, ce geste professionnel permet d'hisser le poisson à bord du navire.

## **S**

---

### **Saigner le poisson**

Geste permettant de vider le sang du poisson

### **Snap**

Nom du crochet permettant de relier le bas de ligne à la ligne principale.

### **Snaper**

Décrocher les avançons.

### **STCW**

Standards of Training, Certification and Watchkeeping 1995 et 2010, convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

## **T**

---

### **Taquet d'amarrage**

Pièce de bois ou de métal servant à amarrer les cordages et les manœuvres.

## 6. GLOSSAIRE DE LA CERTIFICATION PROFESSIONNELLE

### A

#### Activité type

Une activité type résulte de l'agrégation de tâches (ce qu'il y a à faire dans l'emploi) dont les missions et finalités sont suffisamment proches pour être regroupées.

#### Attitude

L'attitude est « l'état d'esprit » d'un sujet vis-à-vis d'un autre objet, d'une action, d'un individu ou d'un groupe. Le savoir-être de quelqu'un. C'est une prédisposition mentale à agir de telle ou telle façon. Elle désigne surtout une intention et n'est donc pas directement observable.

#### Aptitude

Les aptitudes sont les prédispositions d'un individu pour accomplir une tâche donnée. C'est une notion qui se distingue de celle des compétences qui s'acquièrent davantage avec l'expérience. Les aptitudes s'opposent aux attitudes dans le sens où les premières mettent l'accent sur la performance tandis que les deuxièmes relèvent davantage la personnalité d'une personne en lien avec ses valeurs et ses intérêts.

### C

#### Certificat

La certification professionnelle délivrée par la Nouvelle-Calédonie est appelée soit « diplôme » si elle vise un métier ou un emploi soit « certificat » s'il s'agit d'une spécialisation. Elle atteste que son titulaire maîtrise les compétences, aptitudes et connaissances permettant l'exercice d'activités professionnelles qualifiées.

#### Certificat professionnel unitaire (CPU)

Les certifications professionnelles de la Nouvelle-Calédonie sont constituées d'un ou plusieurs certificats professionnels unitaires qui correspondent à une activité de l'emploi et aux compétences qui sont attendues pour la réaliser. A l'issue de l'évaluation par le jury, celui-ci peut délivrer l'ensemble des CPU constituant le diplôme qui est alors délivré au candidat ou seulement une partie de ces CPU. Le candidat dispose alors de 5 ans pour finaliser son parcours de certification et valider les CPU manquants.

#### Certification professionnelle

Une certification professionnelle délivrée par la Nouvelle-Calédonie est appelée soit « diplôme » si elle vise un métier ou un emploi soit « certificat » s'il s'agit d'une spécialisation. Elle atteste que son titulaire maîtrise les compétences, aptitudes et connaissances permettant l'exercice d'activités professionnelles qualifiées.

#### Compétence professionnelle

La compétence professionnelle se traduit par une capacité à combiner un ensemble de savoirs, savoir-faire, comportements, conduites, procédures, type de raisonnement, en vue de réaliser une tâche ou une activité. Elle a toujours une finalité professionnelle. Le résultat de sa mise en œuvre est évaluable.

#### Connaissance

La connaissance correspond à l'ensemble structuré des informations assimilées et intégrées dans un cadre de référence qui permet à l'entreprise de conduire ses activités et d'opérer dans un contexte spécifique, en mobilisant pour ce faire des interprétations différentes, partielles et pour partie contradictoires.

#### Critère de performance

Un critère de performance sert à porter un jugement d'appréciation sur un objet en termes de résultat(s) attendu(s) : il revêt des aspects qualitatifs et/ou quantitatifs.

#### Compétence transversale

La compétence transversale désigne une compétence générique commune aux diverses situations professionnelles de l'emploi type. Parmi les compétences transversales, on peut recenser les compétences correspondant :

- à des savoirs de base,
- à des attitudes comportementales et/ou organisationnelles

## D

---

### Diplôme

La certification professionnelle délivrée par la Nouvelle-Calédonie est appelée soit « diplôme » si elle vise un métier ou un emploi soit « certificat » s'il s'agit d'une spécialisation. Elle atteste que son titulaire maîtrise les compétences, aptitudes et connaissances permettant l'exercice d'activités professionnelles qualifiées.

## E

---

### Emploi type

L'emploi type est un modèle d'emploi représentatif d'un ensemble d'emplois réels suffisamment proches, en termes de mission, de contenu et d'activités effectuées, pour être regroupées : il s'agit donc d'une modélisation, résultante d'une agrégation critique des emplois.

### Epreuve

Il s'agit d'un temps d'une durée prédéfinie durant lequel les compétences acquises par le candidat vont être évaluées. Selon la compétence à évaluer, elles peuvent être de plusieurs natures : mise en situation proche de l'exercice réelle, questionnaire à choix multiple, étude de cas, entretien avec le jury...

Le référentiel de certification précise le nombre, la nature, le contenu et la durée de chacune des épreuves que devra subir le candidat pour valider l'ensemble des compétences.

### Evaluation

Processus d'attestation officielle des acquis d'apprentissage réalisés par la délivrance d'unités ou de certifications : Ensemble des méthodes et procédures utilisées pour apprécier ou juger la performance (savoirs, savoir-faire et/ou compétences) d'un individu, et débouchant habituellement sur la certification.

## F

---

### Formacode®

Le thésaurus Formacode® créé par le Centre Inffo permet :

- d'indexer les domaines de formations mais aussi les publics, les moyens et méthodes pédagogiques, les types de certifications...
- de gérer des bases de données sur l'offre de formation
- d'explorer plus facilement des bases de données sur la formation
- d'établir un carrefour entre les nomenclatures « emplois » et « formations » (Rome, NSF et GFE)

## J

---

### Jury

Le jury regroupe l'ensemble des personnes chargées d'évaluer les candidats à une certification.

Il est composé de professionnels exerçant eux-mêmes l'activité et/ ou de formateurs du secteur concerné.

## N

---

### Niveau de formation

Elle sert à indiquer le niveau de qualification nécessaire pour occuper un métier ou un poste dans le monde professionnel.

Niveaux de qualification français	Niveaux de qualification européen	Niveau de formation
V	III	Formation de niveau BEP/CAP
IV	IV	Formation de niveau BAC
III	V	Formation de niveau égal à BAC +2
II	VI	Formation de niveau égal à BAC + 3
I	VII et VIII	Formation de niveau égal ou supérieur à BAC +4



## Nomenclature des spécialités de formation - NSF

La nomenclature des spécialités de formation en usage actuellement est celle de 1994. Elaborée dans le cadre du CNIS, elle a pour vocation de couvrir l'ensemble des formations, quel qu'en soit le niveau :

- initiales ou continues,
- secondaires ou supérieures,
- professionnelles ou non.

## P

---

### Plateau technique

Il s'agit de l'ensemble des locaux, équipements, outillages individuels ou collectifs, matières d'œuvre ou documentations nécessaires pour l'organisation des épreuves de certification.

## Q

---

### Questionnaire à choix multiple (QCM)

Un questionnaire à choix multiples (QCM) est un outil d'évaluation dans lequel sont proposées plusieurs réponses pour chaque question. Une ou plusieurs de ces propositions de réponse sont correctes. Les autres sont des réponses erronées, également appelées « distracteurs ». Le QCM permet de voir qu'un candidat a bien compris et retenu une réponse juste et qu'il est capable d'identifier les erreurs.

## R

---

### Référentiel de certification (RC)

Le référentiel de certification est un document public à caractère réglementaire (visé par l'arrêté de création du diplôme) qui s'applique aux certifications de la Nouvelle-Calédonie. Le référentiel de certification est établi à partir des activités et compétences professionnelles détaillées dans le référentiel professionnel

Il décrit notamment :

- les modalités et procédures d'évaluation et notamment la nature des évaluations,
- leur durée,
- la composition du jury et la qualité des évaluateurs,
- la description du plateau technique,
- les voies d'accès à la certification,
- les éventuelles conditions particulières d'obtention.

### Référentiel Professionnel (RP)

Le référentiel professionnel est un document public à caractère réglementaire (visé par l'arrêté du titre professionnel) qui s'applique aux certifications de la Nouvelle-Calédonie. Il décrit les repères pour une représentation concrète du métier et des compétences qui sont regroupées en activités dans un but de certification.

### Répertoire de la certification professionnelle de la Nouvelle-Calédonie (RCP-NC)

Il s'agit d'un site Internet qui répertorie l'ensemble des certifications professionnelles reconnues par la Nouvelle-Calédonie qu'elles soient délivrées par la Nouvelle-Calédonie, l'Etat, les branches professionnelles ou tout autre certificateur public ou privé.

### Répertoire opérationnel des métiers et des emplois (ROME)

Le Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois est géré par Pôle Emploi. Il est constitué de fiches métiers qui font le lien avec le Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP).

## S

---

### Savoir (voir connaissance)

Le savoir est une donnée, un concept, une procédure ou une méthode qui existe à un temps donné hors de tout sujet connaissant et qui est généralement codifié dans des ouvrages de référence.

### **Savoir-faire**

Le savoir-faire est constitué de l'ensemble des tâches et des pratiques de travail qui y est associé mis en œuvre dans le cadre des situations de travail rencontrées dans l'emploi visé par la certification.

### **Savoir-faire technique**

Le savoir-faire technique est le savoir procéder, la capacité à opérer et à mobiliser en utilisant une technique dans la mise en œuvre de la compétence professionnelle ainsi que les processus cognitifs impliqués dans la mise en œuvre de ce savoir faire.

### **Savoir-faire relationnel (savoir être)**

C'est un savoir comportemental et relationnel qui identifie toutes les interactions socioprofessionnelles réalisées dans la mise en œuvre de la compétence professionnelle pour une personne. Il s'agit d'identifier si la relation s'exerce : à côté de (sous la forme d'échange d'informations) ou en face de (sous la forme de négociation) ou avec (sous la forme de travail en équipe ou en partenariat etc.).

### **Savoir-faire organisationnel (savoir être)**

C'est un savoir et un savoir-faire de l'organisation et du contexte impliqués dans la mise en œuvre de l'activité professionnelle pour une ou plusieurs personnes.

## **V**

---

### **Validation des acquis de l'expérience**

Reconnue depuis 2010 par le Code du travail, la validation des acquis de l'expérience (VAE) permet de faire reconnaître son expérience notamment professionnelle ou liée à l'exercice de responsabilités syndicales, afin d'obtenir un diplôme, un titre ou un certificat de qualification professionnelle. Diplômes, titres et certificats sont ainsi accessibles grâce à l'expérience (et non uniquement par le biais de la formation initiale ou continue) selon des dispositions définies par chaque certificateur.

## 7. COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

### ANIMATION DU GROUPE DE TRAVAIL ET INGENIERIE DE CERTIFICATION

- Christian BROQUET - Direction de la formation professionnelle continue (DFPC)
- Delphine LE MEUR - Chef du service des gens de mer et de la formation maritime (DAMNC)

### PROFESSIONNELS

#### EMPLOYEURS

- Rémy BLANCHET, PESCANA, Capitaine d'armement
- Florent PITHON, NAVIMON, Capitaine d'armement
- Franck LETORT, ALBACORE, Gérant
- Soane MATAILA, ALBACORE, Capitaine de navire
- Christian CUGOLA, IAORA Export, Capitaine de navire
- Jérôme TRANAPE, BABY BLUE, Capitaine d'armement
- Armand YAMAMOTO, BABY BLUE, Capitaine de navire
- Luciano BREMOND, NAVIMON, Capitaine de navire

#### SALARIES

- Filipino LAUALIKI – PESCANA – Matelot – Bosco
- Georges WELEPA – NAVIMON – Manutentionnaire
- Kenci TOA – PESCANA – Matelot – câlier
- Alain WAHNAPO – PESCANA – Matelot – Bosco
- Mickaël LEJEUNE – PESCANA – Matelot

### EXPERTS CONSULTÉS PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

*Aucune branche professionnelle n'existe sur ce secteur à ce jour. Cependant, les armateurs du secteur se sont regroupés en une fédération professionnelle.*