

Mme Charlina Vitcheva  
Directeur général des affaires maritimes et de la pêche  
Commission européenne Rue Josef II 99  
1000 Bruxelles  
Bruxelles (Belgique)

11 mai 2023  
NSAC Advice Ref. 07-2223

**Avis du CC Mer du Nord et du CC EOS sur l'évaluation de la  
directive 97/70/CE relative à un régime harmonisé  
pour la sécurité des navires de pêche d'une longueur  
égale ou supérieure à 24 mètres**

*Ce document a été approuvé par consensus par les comités exécutifs du CC MN et du CC EOS le 11 par procédure écrite.*

## 1 Contexte

La directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres prévoit la mise en œuvre du protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977. Le rapport d'évaluation de la mise en œuvre devait être publié avant la fin de l'année 2021. La consultation publique<sup>1</sup> correspondante se déroule du 22 décembre 2022 au 16 mars 2023, après quoi un rapport d'évaluation sera publié.

En novembre 2021, le Conseil consultatif de la mer du Nord (CC MN) et le Conseil consultatif pour les eaux occidentales septentrionales (CC EOS) ont mis en place un groupe de réflexion conjoint sur les aspects sociaux de la politique commune de la pêche. Au sein de ce groupe de réflexion, les CC ont accepté de contribuer conjointement à la consultation sur l'évaluation de la directive 97/70/CE sous la forme d'un avis commun. Cet avis vise, sur la base des questions de l'enquête et des discussions du groupe de réflexion, à mettre en évidence des domaines et des problèmes particuliers qui, à notre avis, méritent d'être examinés de manière plus approfondie dans le cadre d'une révision potentielle de la directive. L'avis a été élaboré en collaboration avec les partenaires sociaux du comité de dialogue social sectoriel européen pour le secteur de la pêche en mer.

---

<sup>1</sup> Évaluation de la directive sur la sécurité des navires de pêche

## 2 Directive 97/70/EC sur la sécurité des navires

Les considérations relatives à la sécurité des navires sont liées à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS) de 1982, qui stipule que :

*"Il est du devoir de l'État du pavillon de prendre des mesures juridiques pour assurer la sécurité en mer en ce qui concerne la construction, l'équipement et l'état de navigabilité des navires, conformément aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés".*

La première considération marginale de la sécurité des navires de pêche se trouve dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, en vigueur depuis le 25 mai 1980. La convention SOLAS s'applique généralement à la marine marchande et non à la pêche, mais le chapitre V sur la sécurité de la navigation s'applique également à la pêche. À l'origine, la convention SOLAS a été adoptée en 1914 après la catastrophe du Titanic (1912). Elle a ensuite été renouvelée en 1929, 1948, 1960 et 1974, souvent à la suite d'une catastrophe maritime. Depuis 1974, elle est mise à jour presque chaque année par le biais d'amendements tacites : Amoco Cadiz (1978), Herald of Free Enterprise (1986) et Estonia (1994).

La convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (1977) est considérée comme la première convention visant à assurer la sécurité des navires de pêche. La convention de 1977 et le protocole de Torremolinos de 1993 s'appliquent tous deux aux navires de 24 mètres et plus, mais aucun d'entre eux n'est actuellement en vigueur.

En outre, l'accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de Torremolinos de 1993 relatives à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche ("accord du Cap") s'applique également aux navires de 24 mètres et plus et n'est pas non plus en vigueur.

La déclaration de Torremolinos sur l'accord du Cap du 21 octobre 2019 n'a pas encore produit l'effet escompté en raison du manque de ratification et de couverture des navires.

La directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres est la mise en œuvre du protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977 dans l'acquis de l'UE. Le rapport d'évaluation sur la mise en œuvre devait être publié à la fin de l'année 2021, mais cela n'a pas été le cas.

Les principales différences entre l'accord du Cap et la directive 97/70/CE pour la flotte de l'UE sont les suivantes :

- Des enquêtes périodiques annuelles plus complètes ;
- Les enquêtes intermédiaires supplémentaires ne sont plus facultatives.

Le CC MN et le CC EOS notent qu'au moins depuis 1977, il est devenu évident que de nombreux accidents de pêche en mer se produisent sur et avec des navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres, qui représentent environ 80 % de la flotte de l'UE. Il est donc légitime de se demander si le champ d'application de la directive 97/70/CE devrait être étendu aux navires plus petits. En outre, la convention SOLAS a été mise à jour presque chaque année et est donc beaucoup plus actuelle que la directive 97/70/CE. La question se pose de savoir si la directive devrait être alignée sur la convention SOLAS lorsque cela est possible et justifié.

L'aperçu annuel des accidents maritimes de l'Agence européenne pour la sécurité maritime montre qu'au cours de la période 2014-2021, 4082 incidents impliquant des navires de pêche se sont produits, dont 2302 ont été classés comme "accidents maritimes graves ou très graves".<sup>2</sup> Dans certaines pêcheries, le risque d'accident sur les navires de pêche est environ 50 fois plus élevé que pour les professionnels à terre<sup>3</sup>. Dans de nombreux cas, les accidents en mer résultent de défauts de stabilité. D'autres facteurs importants, selon le rapport de l'EMSA, comprennent l'action humaine (55,7 %), la défaillance du système ou de l'équipement (28 %), d'autres agents ou navires (6,3 %) et des matières dangereuses (4,5 %).<sup>4</sup> En outre, la gestion de la sécurité n'est pas courante dans le secteur de la pêche et il n'existe pas de code international comparable à celui qui s'applique à la marine marchande, le code international de gestion de la sécurité (code ISM), qui est annexé à la convention SOLAS. Grâce à l'initiative du secteur, la plateforme FISH<sup>5</sup> est en train de finaliser un code de gestion de la sécurité de la pêche.

En outre, le CC MN et le CC EOS rappellent l'objectif du système d'identification automatique (AIS), qui a été conçu pour accroître la sécurité maritime et comme outil de réduction des collisions entre navires. Il est obligatoire pour les navires dépassant une certaine taille en vertu du droit international et pour certains navires plus petits en vertu de certaines réglementations nationales. L'AIS émet un signal public qui est échangé électroniquement avec d'autres navires proches et avec les autorités. Il ne peut pas être désactivé, sauf en cas de raison légitime (par exemple, si l'on navigue dans des zones où les actes de piraterie sont fréquents).<sup>6</sup>

### 3 Exemple de bonne pratique : Danemark

Sur la base des discussions avec les services danois de santé au travail des pêcheurs, considérés comme les principaux experts en matière de sécurité des navires de pêche, nous avons identifié les meilleures pratiques suivantes :

- Mise en place d'une entité telle que les services danois de santé au travail au niveau national et régional, assurant le développement et le maintien d'une culture de la sécurité par le biais de conseils, d'une assistance sur les questions liées à la sécurité, d'évaluations des risques, d'un soutien en cas d'incidents, d'une sensibilisation à la prévention des accidents, etc.
- Production de publications, de rapports et d'autres supports visuels et de communication sur les questions de sécurité des navires (des exemples peuvent être trouvés ici : <https://www.f-a.dk/english>) ;

---

<sup>2</sup> EMSA Report on Annual Overview of Marine Casualties. Accessible here:

<https://www.emsa.europa.eu/accident-investigation-publications/annual-overview.html>

<sup>3</sup> Conoship International. (2022). Stability of beam trawlers – report, Accessible here:

<https://open.overheid.nl/documenten/ronl-3e57eb8eec4bad3f3d4dbfcd4e7091658a028779/pdf>

<sup>4</sup> EMSA Report on Annual Overview of Marine Casualties. Accessible here:

<https://www.emsa.europa.eu/accident-investigation-publications/annual-overview.html>

<sup>5</sup> The FISH Platform is the world leading group of experts involved in safety and health in the fishing industry with participants from Belgium, Denmark, Estonia, France, Germany, Iceland, Italy, Japan, Latvia, Lithuania, New Zealand, Norway, Poland, Spain, Sweden, the Netherlands, United Kingdom, United States and the UN agency Food and Agriculture Organisation. <http://www.fish-platform.eu/index3.php>

<sup>6</sup> Position minoritaire : L'ITF soutient que l'application des exigences AIS sur les navires de pêche contribue à la détection et à la prévention des heures de travail excessives et du repos insuffisant de l'équipage, ainsi qu'aux implications évidentes pour la santé et la sécurité.

- Développement de campagnes d'éducation et de sensibilisation, telles que les campagnes danoises "safe start on a new job" et "safety for one-man operated fishing vessels" (sécurité pour les navires de pêche exploités par un seul homme).
- Instauration d'une culture du rapport et garantie d'une collecte systématique des données. Par exemple, le projet danois "Safety in the Danish fishing industry" a montré que la proportion d'accidents du travail dépend de la durée pendant laquelle le pêcheur a été employé sur un navire donné. Plus de 52,4 % des accidents signalés concernent des pêcheurs ayant travaillé moins d'un an sur le navire. 31,7 % des accidents signalés concernent des pêcheurs ayant travaillé entre 1 et 5 ans. Cela montre que le risque d'accidents du travail diminue avec l'expérience du pêcheur sur le navire.
- Favoriser une culture de discussion ouverte sur les pratiques de sécurité des navires.
- Mise en place d'une évaluation régulière des risques sur le lieu de travail, qui peut s'avérer un outil essentiel pour les nouveaux membres d'équipage.
- Mise en place d'un système de gestion de la sécurité : un système basé sur le web permettant d'effectuer des évaluations sur le lieu de travail, de maintenir et de contrôler les boîtes médicales, l'équipage et ses qualifications, l'équipement et l'inspection, les exercices, les réunions de sécurité, etc.

#### 4 Avis CC MN / CC EOS

L'opinion générale des membres des CC concernant l'enquête dédiée à l'évaluation de la directive 97/70/CE relative à un régime harmonisé de sécurité pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres était que les questions étaient trop générales et qu'en l'absence d'une base de référence et de données appropriées, il était difficile d'évaluer son efficacité et son efficacité. En outre, plusieurs pays de l'UE ayant ratifié différents instruments, il est difficile de déterminer si les améliorations en matière de sécurité et de santé découlent de la directive ou d'autres instruments internationaux. Les membres ont été invités à remplir le questionnaire individuellement, mais pour les CC respectifs, il a été convenu qu'un document d'avis commun appelant à l'examen de différents aspects de la directive était plus approprié.

Compte tenu de ce qui précède et du fait que l'UE devrait fixer les normes les plus élevées en matière de sécurité des navires au niveau mondial, le CC MN et le CC EOS proposent de réviser la directive 97/70/CE afin d'y inclure les aspects suivants :

- Poursuivre le développement de la science et de la technologie en matière de sécurité des navires de pêche ;
- Inclure les navires de pêche plus petits (0-12 m, 12-24 m) ;
- Envisager l'alignement sur la convention SOLAS lorsque cela est possible et justifié ;
- Traiter les problèmes de manque de stabilité ;
- Envisager l'introduction d'un code de gestion de la sécurité de la pêche ;
- Dispositions relatives à l'éducation et aux exercices de sécurité de l'équipage concernant les procédures de sécurité des navires de pêche, en plus de la convention STWC-F ;
- Améliorer la collecte des données relatives aux accidents de pêche, notamment en ce qui concerne les causes sous-jacentes ;
- Envisager des répercussions juridiques en cas de non-respect des exigences de positionnement de l'AIS
- Améliorer les outils de signalement des accidents au niveau national et européen et encourager une culture du signalement consciencieux ;
- Développer des actions et des campagnes de sensibilisation aux procédures de sécurité des navires ;

- Au niveau national et régional, envisager la création d'une entité telle que les services de santé au travail des pêcheurs danois afin de favoriser le développement et le maintien d'une culture de la sécurité par le biais de conseils, d'une assistance sur les questions liées à la sécurité, d'évaluations des risques, d'un soutien en cas d'incidents, d'une sensibilisation à la prévention des accidents, etc.
- Encourager la production de publications, de rapports et d'autres supports visuels et de communication sur les questions de sécurité des navires ;
- Élaborer des campagnes d'éducation et de sensibilisation sur divers sujets et considérations liés à la sécurité des navires ;
- Instaurer une culture du rapport consciencieux et assurer la collecte systématique de données sur les accidents de pêche ;
- Améliorer la culture de discussion ouverte sur les pratiques de sécurité des navires.
- Effectuer régulièrement des évaluations (des risques) sur le lieu de travail, en particulier pour et avec les nouveaux membres d'équipage ;
- Mettre en place un système de gestion de la sécurité : un système basé sur le web pour effectuer des évaluations sur le lieu de travail, la maintenance et le contrôle des boîtes médicales, l'équipage et ses qualifications, l'équipement et l'inspection, les exercices, les réunions de sécurité, etc.
- Favoriser l'échange des meilleures pratiques en matière de procédures et de technologies de sécurité des navires dans l'UE et au niveau international.
- Étudier l'éligibilité de l'EMFAF pour toute adaptation de navire liée à la sécurité ou toute campagne de sensibilisation.