



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

Projet d'avis XX: Modernisation et amélioration des navires de pêche et encadrement communautaire de la capacité de pêche/puissance

Introduction

La flotte de pêche communautaire se compose d'une grande variété de navires en termes de dimensions, de finalité et d'ancienneté or ces caractéristiques ont un impact sur les conditions de travail et la sécurité de l'équipage, ainsi que sur l'environnement. L'âge moyen des navires de la flotte communautaire étant de 25 ans, une modernisation pour améliorer les conditions de travail est nécessaire selon les membres du CC SUD, c'est également une volonté communautaire présente dans la Politique Commune des Pêches : « la PCP devrait contribuer à améliorer les conditions de travail et la sécurité des opérateurs du secteur de la pêche. ». Cependant cette amélioration se heurt à de nombreuses contraintes réglementaires et en particulier la limitation de la capacité de pêche et de la puissance.

La Politique commune de la pêche (PCP) définit la « capacité de pêche » d'un navire comme suit : l'expression « capacité de pêche » désigne la jauge d'un navire exprimée en tonnage brut (GT, Gross Tonnage) et sa puissance exprimée en kilowatts (kW), telles que définies aux articles 4 et 5 du Règlement du Conseil (CEE) n° 2930/86. Jauge et puissance sont limitées afin de préserver les ressources halieutiques et répondre aux demandes de la PCP. La PCP indique ainsi que « les États membres devraient adopter des mesures spécifiques afin d'adapter le nombre de navires de pêche de l'Union aux ressources disponibles, sur la base de leurs évaluations concernant l'équilibre entre les capacités de pêche de leurs flottes et les possibilités de pêche dont ils disposent ».

1. Impact de l'encadrement de la jauge et de la puissance sur les conditions de travail et la sécurité

Le calcul de la jauge brute d'un navire prend en compte tous les volumes fermés du navire en mètres cubes (y compris les espaces de stockage des captures, les cabines de l'équipage, etc.). La notion de volumes fermés s'étend également aux espaces couverts ou semi-fermés, selon les critères de la Convention de Londres. Cette notion de volume fermé au sens de la jauge n'a ainsi pas de relation avec leur caractère étanche ou non (entrepont, toiture d'abris, coffres, etc.). Selon la longueur des navires et des nationalités, le calcul de la jauge peut être simplifié par une formule comprenant la longueur, la largeur et le creux du navire.

Avec l'évolution des techniques de pêche, et le souhait (ou non) des armement d'emporter de nouveaux équipements (équipements de pêche, électronique, etc.) afin





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

d'améliorer leur efficacité et le rendement en pêche, la priorité pour les propriétaires d'un navire est majoritairement de maximiser la capacité dédiée à la pêche sans dépasser les plafonds en matière de tonnage brut et de puissance. La limitation du tonnage brut peut par conséquent un impact négatif sur la sécurité du navire et à sa navigation et le confort de son équipage, puisqu'elle pénalise les initiatives visant à répondre au besoin de confort accru des pêcheurs dans les espaces vie et à améliorer la sécurité qui est liée à la sensibilisation des armements qui sont incités à améliorer l'ergonomie des postes de travail pour réduire les risques d'accident.

Les mètres cubes supplémentaires impliqués entrent donc en concurrence avec le volume des cales à poissons, de la salle des machines ou des réservoirs à carburant.

La modernisation des navires, qui peut s'avérer bénéfique pour l'équipage et qui ne répond pas toujours à de nouvelles normes mais aussi à des engagements des armements à vouloir aller au-delà de ce qui est obligatoire, notamment avec la réduction des vibrations, des émissions polluantes par le choix de nouveaux carburants, des nuisances sonores, un gain d'espace à bord et un renforcement de la sécurité, peut ainsi être freinée par le plafonnement du tonnage brut.

Si les ~~endents p r h cap t é, q c est pal appal a pisaned~~ moteurs (exprimé en kW) ne sont pas, pour toutes les flottes de pêche, les paramètres adéquats pour exprimer et mesurer la pression de pêche, la puissance est fortement corrélée à la sécurité du navire de pêche, en particulier par mauvais temps. Ainsi réduire de 30% la puissance des moteurs lors de leur renouvellement est en contradiction avec les objectifs d'amélioration de la sécurité de la PCP.

2. Le confort à bord des navires de pêche

La nécessité d'améliorer le confort à bord des navires (espaces communs plus vastes, cabines adaptées à la taille de l'équipage, installations sanitaires plus nombreuses et de meilleure qualité) et l'ergonomie des équipements et des espaces de travail est une exigence que les syndicats formulent depuis longtemps. Elle a été renforcée par l'adoption de la Convention n° 188 de l'OIT sur le travail dans la pêche et a également été identifiée comme l'une des conditions nécessaires pour attirer des jeunes en plus grand nombre dans ce secteur, en particulier sur les navires de pêche lointaine. Ces améliorations permettraient également d'améliorer les conditions d'accès à ce secteur pour les femmes et ainsi améliorer la parité dans ce secteur.

Les plafonds actuels laissent peu de latitude pour améliorer les espaces d'hébergement.

3. Obligation de débarquement et conditions de travail à bord





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

La possibilité de moderniser les navires est par ailleurs influencée par la mise en œuvre de l'obligation de débarquement. Au regard de cette obligation, il n'est désormais plus possible de rejeter en mer les captures non désirées de poissons, ou pour lesquelles le quota est atteint. Autrement dit, il convient de prévoir à bord du navire les aménagements nécessaires pour stocker et (éventuellement) traiter les captures non désirées.

En outre, pour les équipages réalisant des marées de plus d'une journée, le navire devra multiplier les trajets entre les zones de pêche et les ports de déchargement avant de retourner vers les eaux de pêche, et consommer ainsi plus de carburant. D'où la nécessité de se doter de réservoirs à carburant de plus grande capacité pour éviter de devoir se ravitailler à chaque opération de déchargement.

Et ce, bien entendu, conformément aux plafonds imposés par la réglementation en vigueur, ce qui réduit d'autant les possibilités de moderniser le navire au bénéfice de l'équipage.

L'obligation de débarquement s'accompagne par ailleurs d'effets sur les heures de travail et les revenus des pêcheurs.

4. Enjeux internationaux

Des négociations sont en cours au sein de l'OMC, afin d'obtenir un accord international sur l'utilisation de subventions à la pêche. En effet, les négociations au titre de l'ODD 14.6, semblent devoir aboutir d'ici la fin de l'année. L'objectif visant à ce que les membres :

"d'ici 2020, procèdent à l'élimination de certaines formes de subventions à la pêche qui contribuent à la surcapacité et à la surpêche, et à l'élimination des subventions qui contribuent à la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), et s'abstiennent d'introduire de nouvelles subventions de ce type, en reconnaissant que le traitement spécial et différencié (TSD) approprié et efficace pour les pays en développement et les pays les moins avancés devrait faire partie intégrante des négociations de l'OMC sur les subventions à la pêche".

Si nous acquiesçons totalement à l'idée d'éliminer les pêches dites "INN", partout dans le monde, la référence aux notions de « surcapacité » et de « surpêche » exige une approche de terrain beaucoup plus circonstanciée, eu égard aux réalités des ressources et de leur évolution zones par zones, et aux moyens mis en œuvre -Etat par Etat-pour les exploiter.

Les membres du CC Sud souhaitent donc attirer l'attention de la Commission sur ces sujets afin d'éviter le risque majeur de voir la modernisation nécessaire des navires, via la modification des calculs de jauge, être requalifiée en « subventions à la pêche » qui





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

seraient alors interdites compte tenu du spectre retenu actuellement pour la définition de ces subventions.

5. Enjeux environnementaux :

Au-delà des aspects liés au confort et à la sécurité, l'encadrement de la flotte de pêche européenne par une limitation des capacités qui a pour but de réguler l'effort de pêche, n'intègre pas certaines réglementations à venir qui pourront avoir des impacts importants sur ces capacités des navires (zone de limitations des émissions NECA ou SECA, filtres à particules, etc.) et n'anticipe pas la mise en œuvre de nouvelles technologies (besoin de volumes supplémentaires pour stocker du GNL, hydrogène, etc.) à bord des navires qui permettraient de s'adapter, comme peuvent actuellement le faire les navires de commerce, à certains engagements internationaux visant à décarboner les activités.

Conclusions

Pour les raisons exposées ci-avant, relever le plafond fixé pour le tonnage brut et la puissance, adopter de nouvelles méthodes de calcul ou bien, abandonner tout mécanisme précis d'encadrement qui n'existe que dans l'UE (en partant du principe que l'existence de véritables TAC suite à l'OD empêche le déploiement de l'effort de pêche) permettrait de gagner en flexibilité pour améliorer, exclusivement, les conditions de vie et de travail à bord tout en préservant la durabilité des ressources, sur l'idée qu'il serait plus approprié d'identifier un volume défini différemment, et qui contraindrait plus exactement la « vraie » capacité de pêche.

Néanmoins, même avec les règles actuelles, les propriétaires des navires doivent s'efforcer de moderniser leur outil de production pour améliorer les conditions de travail de leurs équipages. De telles améliorations sont possibles sur un grand nombre de navires, en particulier les plus anciens, tout en respectant les plafonds de capacités en vigueur.

Il en va également de la santé et de la sécurité à bord, mais aussi de la transition énergétique du secteur pêche.

