



Avis 146 : Modernisation et amélioration des conditions de travail à bord des navires de pêche et plafond de capacité de pêche

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. 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.

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. Celle-ci est limitée 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 du tonnage brut et de la propulsion sur les conditions de travail et la sécurité

Le calcul du tonnage brut d'un navire doit prendre en compte tous les volumes (y compris les conteneurs à poissons, les installations de tri et de congélation des poissons, les cabines de l'équipage, etc.).

Afin de maximiser les profits, la priorité des propriétaires du navire est de maximiser la capacité de pêche sans dépasser les plafonds en matière de tonnage brut. La limitation du tonnage brut a par conséquent un impact négatif sur la sécurité et le confort, puisqu'elle pénalise les initiatives visant à améliorer la sécurité, le confort et la qualité des aménagements des navires, les mètres cubes supplémentaires impliqués entrant en



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

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, notamment avec la réduction des vibrations, des émissions, des nuisances sonores et, en principe, un gain d'espace à bord et un renforcement de la sécurité, se voit ainsi freinée par le plafonnement du tonnage brut.

Si un lien direct entre la puissance de propulsion et la capacité de pêche d'un navire peut être démontré dans certains cas, 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 pour 2 personnes au lieu de 4 ou 6, installations sanitaires plus nombreuses et de meilleure qualité) 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 qui reste aujourd'hui très masculin.

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

3. Obligation de débarquement et conditions de travail à bord

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. Autrement dit, il convient de prévoir à bord du navire les aménagements nécessaires pour stocker et (éventuellement) traiter les captures non désirées.

En outre, 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.





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

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

Conclusions

Pour les raisons exposées ci-avant, relever le plafond fixé pour le tonnage brut ou adopter de nouvelles méthodes de calcul permettrait de gagner en flexibilité pour améliorer les conditions de vie et de travail à bord tout en préservant la durabilité des ressources.

Néanmoins, même avec les règles actuelles, les propriétaires des navires doivent s'efforcer de moderniser leurs embarcations pour améliorer les conditions de travail de





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

leurs équipages. De telles améliorations sont possibles sur un grand nombre de navires, en particulier les plus anciens, tout en respectant les plafonds de tonnage brut en vigueur.

Il en va de la santé et de la sécurité à bord, mais aussi de l'obligation d'améliorer les conditions d'un métier qui compte toujours parmi les plus dangereux.

x Position des ONG Environnement du CC Sud

Les ONG conviennent qu'il est urgent d'améliorer les conditions de travail du secteur, mais émettent de sérieuses réserves sur le projet d'avis présenté. Elles estiment qu'il manque de références scientifiques et de bases techniques pour l'étayer et ajoutent qu'il serait très utile, lors de l'une des réunions du CC Sud, d'avoir des spécialistes de la capacité des flottes en provenance d'autres domaines scientifiques pour aider à une discussion éclairée.

Les ONG s'inquiètent des risques pour l'environnement que cette approche peut engendrer et sont prêtes à participer à une solution commune qui n'inclut pas nécessairement un assouplissement des règles de contrôle et de surveillance mises en œuvre.

La ou les manières selon laquelle/lesquelles il est prévu d'augmenter le GT sans augmenter la capacité, c'est-à-dire sans augmenter l'espace de stockage disponible, ne semble/nt pas claire/s. Ainsi, les ONG émettent de sérieuses réserves quant à l'applicabilité effective de la suggestion et considèrent qu'il serait fondamental d'apporter au débat des études et des experts qui démontrent ou aident à comprendre comment ces adaptations seraient réalisées. Il serait précipité d'aller vers un assouplissement des règles avant de s'assurer que cela est nécessaire et entraînerait un risque majeur pour l'écosystème.

Quant à l'utilisation de financement public à cette fin, elles rappellent que, selon le mandat des ODD 14.6 et de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), les subventions préjudiciables sont celles qui augmentent la surcapacité, la surpêche ou la pêche INN (illégal, non déclarée et non réglementée). La surcapacité de la flotte peut être accrue en augmentant la capacité nominale d'un navire de pêche en termes de tonnage brut (GT) ou de kW ou en augmentant la capacité du navire à trouver et à capturer du poisson, par exemple grâce à des engins de pêche plus efficaces.

Un océan en bonne santé est essentiel pour l'emploi et la sécurité alimentaire dans l'UE et au-delà. Outre le fait qu'elle réduit les objectifs ODD 14.6 relatifs à l'utilisation durable de l'océan, l'allocation de fonds publics pour financer la modernisation des navires affaiblit la position de l'UE dans les négociations en cours à l'OMC¹.

Les investissements dans des « subventions à la recherche, au développement et à l'innovation visant à assurer une pêche durable, notamment en réduisant l'impact négatif de la pêche sur l'environnement marin » ont été utilisés pour permettre la mise en œuvre de moteurs plus puissants et plus efficaces en termes de carburant. Dans l'UE, au lieu de réduire la consommation générale de carburant, cette exemption a entraîné une augmentation de la quantité de poissons

¹ http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/july/tradoc_155746.pdf





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

pêchés et du temps que les navires peuvent passer en mer. Comme l'a fait remarquer la Commission européenne, aucun État membre de l'UE n'a mis en place un système de vérification approprié et plus de la moitié des navires de l'UE ont installé une puissance motrice supérieure à celle autorisée par la loi.

La modernisation de vieux navires, par exemple au moyen de moteurs plus puissants ou plus efficaces et d'autres modifications, augmentera la capacité de la flotte de l'UE et/ou augmentera le temps passé en mer et l'autonomie des navires si des mesures de gestion appropriées ne sont pas en vigueur. Cette augmentation de la capacité de pêche de l'UE mettra encore plus en danger la santé de notre océan et, partant, l'avenir des pêcheurs européens.

En juin, le commissaire Sinkevičius a réitéré son engagement à mettre fin aux subventions préjudiciables à la pêche européenne, en déclarant qu'il était « inquiet au sujet des négociations en cours sur le FEAMP pour la prochaine période financière. En particulier en ce qui concerne les questions des subventions susceptibles de contribuer à la surcapacité et à la surpêche. Ces subventions vont à l'encontre de notre objectif de santé des stocks de poissons de l'UE et de nos engagements internationaux ».

Selon Skeritt *et al.* (2020), « les subventions visant à augmenter la capacité sont celles qui devraient conduire à des désinvestissements d'actifs de capital naturel par la surpêche (Sumaila *et al.*, 2010). Il s'agit de toutes les formes d'apports de capitaux et d'investissements d'infrastructure provenant de sources publiques qui réduisent artificiellement les coûts ou augmentent les recettes et, **dans le contexte de la pêche de l'UE, comprennent la construction, la rénovation et la modernisation des navires.** »²

Les ONG sont sensibles aux préoccupations soulevées par le secteur et ne s'opposent logiquement pas à l'utilisation de financement privé pour financer la modernisation des navires. Nous affirmons cependant que le financement public doit être alloué à des projets et des initiatives visant à atteindre le bien-être public, des biens et des objectifs qui bénéficieront aux communautés côtières et aux citoyens, par opposition à une fraction du secteur privé.

L'argent public doit être investi dans la protection et la restauration de la vie dans notre océan et dans le soutien aux pêcheurs pour réduire leur impact sur l'environnement. Il doit également permettre des activités de pêche durables qui réduisent l'empreinte sur l'environnement marin au sens large, en évitant la pollution marine. Ainsi, les ressources publiques doivent être consacrées à l'acquisition de connaissances, à la recherche de solutions, à une planification efficace et à la garantie d'une application correcte des règles.

Les fonds publics devraient être utilisés pour protéger l'environnement marin, y compris des projets pilote visant à étudier des techniques d'atténuation innovantes pour lutter

² <https://academic.oup.com/icesjms/advance-article/doi/10.1093/icesjms/fsaa142/5902157>





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

contre la capture accidentelle d'espèces sensibles, à mettre en œuvre des mesures de gestion dans les ZMP et à restaurer les habitats protégés plutôt que de contribuer à la destruction des écosystèmes marins.

