

Ment van der Zwan

Formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs

Le rôle des partenaires sociaux européens du secteur de la pêche



Ment van der Zwan

Formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs

Le rôle des partenaires sociaux européens du secteur de la pêche

Formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs
Le rôle des partenaires sociaux européens du secteur de la pêche

Document rédigé par Ment van der Zwan.
sous l'égide de l'Union Européenne
et de son Comité de dialogue social pour le secteur de la pêche

Pilier 1 du projet *Pillars of the Sea* (Les piliers de la mer) 2017/2018

Ce document reflète l'état des choses au 1er novembre 2018

Diemen, Pays-Bas, décembre 2018



Le projet *Pillars of the Sea* a été financé avec le soutien de la Commission Européenne. Ce document ne reflète que les opinions de son auteur, la Commission ne pouvant en aucun cas être tenue pour responsable des utilisations faites des informations qu'il contient.

À la mémoire de
Jaap Bruin, Alan Fairburn, Arie van der Plas
et tant d'autres pêcheurs disparus en mer

Dans ses relations avec le reste du monde, l'Union affirme et promeut ses valeurs et ses intérêts et contribue à la protection de ses citoyens. Elle contribue à la paix, à la sécurité, au développement durable de la planète, à la solidarité et au respect mutuel entre les peuples, au commerce libre et équitable, à l'élimination de la pauvreté et à la protection des droits de l'homme, en particulier ceux de l'enfant, ainsi qu'au strict respect et au développement du droit international, notamment au respect des principes de la charte des Nations unies.

Article 3, paragraphe 5 du
Traité sur l'Union Européenne

À la différence du secteur des transports maritimes, il n'y a aucune norme communautaire unique pour la formation et la délivrance de brevets pour les pêcheurs, sous ses aspects santé et sécurité à bord. Les exigences de formation et délivrance de brevets émanant des États membres sont complexes et varient énormément d'un état à l'autre. Cette complexité fait obstacle à la libre circulation des pêcheurs et rend bien plus difficile le respect des exigences de formation et délivrance de brevets statutaires. Elle contribue peut-être au travail illégal et à l'exploitation des travailleurs dans le domaine de la pêche.

Extrait du rapport de juillet 2018
Étude pour la Commission PECH - Formation des gens de mer

Le Comité de dialogue social pour le secteur de la pêche de l'UE (CDSS-F) est une institution européenne créée sur la base de l'Article 152 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne et qui est maintenu au niveau de l'Union par les partenaires sociaux européens dans le domaine de la pêche :

**Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)
Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (COGECA)
Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche)**



Sommaire

Liste des abréviations	11
Introduction.....	12
La sécurité en mer : un facteur clé	12
La longueur des navires de pêche	18
Base légale	19
Sources du droit international	20
Introduction	20
La Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982	20
Le Code de conduite pour une pêche responsable, 1995.....	22
La Convention sur les brevets de capacité des pêcheurs de 1966 et la Recommandation de formation professionnelle (pour les pêcheurs) de 1966	24
La Convention internationale sur les normes de formation	24
des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, 1995.....	24
Document révisé concernant les directives pour la formation et la certification des équipages des bateaux de pêche, 2001	27
La Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977 et les lignes directrices internationales afférentes.....	27
La Convention sur le travail dans la pêche de 2007 et la Recommandation sur le travail dans la pêche de 2007	29
Sources du droit communautaire	31
Introduction	31
Le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.....	31
Directive 89/391/CEE	33
Directive 92/29/CEE	34
Directive 93/103/CEE	34
Directive 97/70/CE.....	35
Directive (UE) 2017/159	36
Directive 2005/36/CE.....	38
Décision (EU) 2015/799.....	39
Directive 2008/106/CE.....	40
Directive 2005/45/CE.....	43

Les compétences de l'Union	45
Les compétences des partenaires sociaux	48
Formation visant à améliorer la sécurité et la santé	48
Standards minimum de l'Union en matière de formation, délivrance de brevets et veille pour les pêcheurs	57
La sécurité en mer dans la pêche : état des lieux	57
Appel à l'action.....	58
Suggestion de structure d'une législation communautaire minimale.....	62
Conclusions	65
Remerciements	69
Annexe I	70
Annexe II	71
Annexe III	72
Annexe IV	76

Liste des abréviations

C125	Convention sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966
C188	Convention sur le travail dans la pêche, 2007
CCPR	Code de conduite pour une pêche responsable, 1995
PCP	Politique commune de la pêche
ZEE	Zone économique exclusive
UE	Union Européenne
FAO	Organisation pour l'alimentation et l'agriculture
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
GT	Tonnage brut
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
kW	Kilowatt(s)
CDM	Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982
CTM	Convention du travail maritime, 2006
EM	État(s) membre(s)
JO	Journal officiel de la CEE/CE/UE
R199	Recommandation sur le travail dans la pêche, 2007
REFOPE	Réseau Européen pour la formation à la Pêche et l'Emploi
ODD	Objectifs de développement durable des Nations unies
SFV	Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974
CDSS-P	Comité de dialogue social pour le secteur de la pêche
STCW-S	Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des marins, 1978
STCW-F	Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, 1995
TCE	Traité instituant la Communauté européenne
TCEE	Traité instituant la Communauté économique européenne
TUE	Traité sur l'Union Européenne
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
CNUDM	Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982

Introduction

La sécurité en mer : un facteur clé

En dépit de l'absence de statistiques globales générales fiables et actualisées, il est bien connu que la pêche est une activité dangereuse par rapport à d'autres¹. D'après les statistiques relatives aux accidents du travail publiées par Eurostat, la sylviculture et la pêche, prises ensemble, sont parmi les secteurs les plus dangereux et représentent 13,2 % du nombre total d'accidents mortels du travail dans l'Union Européenne en 2015.² Encore trop de pêcheurs sont gravement blessés ou meurent en mer, dans l'exercice de leur profession et pour servir la société et lui fournir des aliments. Efthimios E. Mitropoulos, ancien Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) : « L'absence de normes appliquées à l'échelon international en matière d'éducation, de formation, de compétences minimales et de sécurité minimale à bord des navires a toujours eu et continuera à avoir un coût pour les pêcheurs : perte de vies humaines, de biens et de moyens de subsistance. Les familles vont continuer à perdre ceux qu'elles chérissent et dont leur survie dépend dans de nombreux cas. Cela doit cesser. [...] Même s'il est impossible d'éliminer tous les dangers de la nature, il est possible, grâce à l'engagement approprié de ceux d'entre vous qui sont chargés de la réglementation de la filière de la pêche, de rendre ce secteur plus sûr. Les moyens pour ce faire sont à votre disposition, et j'invite expressément toutes les parties intéressées à en faire bon usage. »³ Même au sein de l'Union Européenne (UE), les taux de ratification/adhésion aux instruments législatifs accordés à l'international en matière de sécurité en mer pour le domaine de la pêche restent faibles, en particulier si on les compare aux instruments similaires prévus pour le transport maritime.

Dans ces conditions, la tâche la plus importante des partenaires sociaux du secteur de la pêche au niveau de l'Union Européenne (« la gestion et le travail » aux dires de l'Union) est de promouvoir les mesures destinées aux navires de pêche nécessaires pour garantir la sécurité en mer, au regard, *entre autres*, des aspects

1 Préambule à la *Convention sur le travail dans la pêche de 2007* (C188).

2 Eurostat, *Statistiques sur les accidents du travail*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Accidents_at_work_statistics.

3 Efthimios E. Mitropoulos, ancien Secrétaire Général de l'OMI, dans son discours au Comité des pêches de la FAO en mars 2007.

- construction, équipement et navigabilité des navires de pêche ;
- formation des pêcheurs ;
- composition des navires de pêche ;
- conditions de travail des pêcheurs ; et
- prévention des collisions.

Au fil des années, les partenaires sociaux, travaillant de concert au sein du Comité de dialogue social pour le secteur de la pêche de l'UE (CDSS-F) ont fait leur travail à travers divers projets. Dans le contexte de ce document consacré à la formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs, les projets suivants sont dignes d'être mentionnés :

- L'étude, menée entre 1998 et 2000, sur la reconnaissance mutuelle des brevets dans le secteur de la pêche en Europe qui a donné lieu aux débats du forum de Bénodet (France) en octobre 2000, un rapport final en décembre 2000⁴, et le site internet REFOPE, qui n'a malheureusement pas pu être maintenu pour manque de fonds.
- La publication, en mai 2007, du *Guide européen pour la prévention des accidents en mer et la sécurité des marins pêcheurs*. La version électronique de ce guide est toujours disponible sur Internet dans seize langues.⁵
- La signature, en mai 2012, d'un accord entre les partenaires sociaux sur la mise en place de la *Convention sur le travail dans la pêche de 2007* (C188) de l'Organisation internationale du travail (OIT), transposée dans une Directive UE en décembre 2016⁶.

Mais il reste encore du travail à faire.

La communauté internationale a convenu de trois Conventions incontournables établissant les standards de sécurité en mer pour la pêche, au sens vaste. Ce sont les suivantes :

- la *Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977* (SFV) ;

4 Voir : europeche.chil.me/european-council (cliquer sur l'icône en bas de cette page).

5 Voir : europeche.chil.me/handbook-safety.

6 Directive (UE) 2017/159. Communication au Parlement Européen relative à la situation de la Politique commune de la pêche et à la consultation sur les possibilités de pêche pour 2019, Bruxelles, 11 juin 2018, p. 5 : « Une évolution majeure dans l'amélioration des conditions de travail dans la flotte de l'Union est la transposition réussie dans le droit de l'Union de la Convention sur le travail dans la pêche (C188) de l'Organisation internationale du travail (OIT), telle que convenue par les partenaires sociaux de l'UE. Cette convention établit un instrument unique et cohérent pour améliorer les conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche. Toutefois, seuls quelques États membres ont ratifié les conventions internationales pertinentes pour la pêche et la transposition de ces normes dans le droit de l'Union est toujours incomplète. Garantir des conditions de travail, de santé et de sécurité dignes à bord des navires de pêche figure au rang des priorités de la Commission. »

- la *Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille de 1995 (STCW-F)* ; et
- la *Convention de l'OIT concernant le travail dans le secteur de la pêche de 2007 (C188)*.

La *Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM)* octroie aux états de pavillon la tâche d'adopter des mesures au titre de leur législation interne visant à assurer la sécurité en mer en tenant compte des instruments internationaux applicables. Cela se fait par la ratification de ces instruments ou l'adhésion à ceux-ci et leur mise en place dans les législations nationales.

Le tableau de l'Annexe I montre que l'UE et tous ses États membres sont parties à la CNUDM, mais que seule une minorité de ces états a ratifié ou adhéré aux trois Conventions ou à l'une de ces trois Conventions internationales incontournables consacrées à la sécurité en mer dans le domaine de la pêche. Ce tableau montre aussi que l'UE a toutefois assuré, à travers les Directives du Conseil 97/70/CE et 2017/159, que la SFV et la C188 s'applique(ro)nt dans tous les États membres, sachant que la SFV ne s'applique qu'aux navires de pêche de plus de 24 mètres de long, la plupart des navires de pêche n'étant donc pas réglementés en termes de construction, d'équipement⁷ et de navigabilité, et que la C188 ne s'appliquera qu'aux marins pêcheurs sous contrat de travail, le groupe, relativement vaste, des marins pêcheurs indépendants se trouvant donc démunis en l'absence de toute protection⁸. En outre, le tableau montre qu'au contraire, et de façon assez embarrassante par rapport à la pêche, une très grande majorité des États membres ont ratifié ou adhéré aux trois Conventions incontournables sur la sécurité en mer dans le domaine du transport maritime. À ce jour, seuls deux États membres enclavés n'ont pas ratifié la *Convention du travail maritime de 2006 (CTM)*.

À ce stade des choses, à en juger par le tableau de l'Annexe I, 23 ans (!) après la passation de l'accord international, la plupart des États membres de l'UE, du moins les états riverains, n'ont pas encore rempli leurs obligations internationales vis à vis des navires de pêche battant leur pavillon d'harmonisation de leur législation relative à la sécurité en mer dans le domaine de la pêche avec la STCW-F.⁹ De l'avis

7 Voir néanmoins la Directive 93/103/CE couvrant les navires de pêche dont la longueur entre perpendiculaires est supérieure ou égale à 15 mètres (ou 18 mètres si le navire a été « construit » avant le 23 novembre 1995 ; voir l'Article 2, paragraphes (b) et (c) pour la définition précise de « construit »).

8 « (...) tous les autres pêcheurs présents sur le même navire que les pêcheurs visés au point a), afin de garantir la protection du niveau global de sécurité et de santé » (Article 2, paragraphe 1 (b), de l'Annexe à la Directive du Conseil (UE) 2017/159.

9 Certains États membres avanceront peut-être qu'il n'y a pas lieu pour eux d'adhérer à la STCW-F car ils ne possèdent pas de navires de pêche océaniques d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres ou affichant une puissance de propulsion de 750 kilowatts et plus, mais cette excuse n'est pas valable car le Chapitre III de la Convention, consacré à la formation de base en matière de sécurité avant l'embarquement, s'applique à tous les pêcheurs à bord de tous les navires de pêche océaniques. Voir : Les Articles 1, alinéas .7 et .8, et 3 de la STCW-F, où est définie l'expression « navire de pêche » - sans ces limitations - comme étant « un navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson ou

DANS LA PÊCHE
Des partenaires sociaux, l'heure est venue pour l'UE de faire un pas en avant, pour des raisons tout à fait valides.

En ce qui concerne ses États membres, l'Union jouit d'une compétence exclusive pour légiférer et adopter légalement des lois contraignantes dans le domaine de la conservation des ressources biologiques marines¹⁰ et elle a donc adopté, sous la forme d'un Règlement d'application directe, une Politique commune de la pêche (PCP)¹¹. De plus, l'Union possède une compétence législative partagée avec ses États membres pour le reste des questions de pêche que lui confère le Traité de Lisbonne.¹²

Au titre de la législation internationale, et de la CNUDM en particulier, l'Union est tenue de s'assurer que sa PCP et le reste des instruments législatifs concernant les pêches, y compris lesdits accords de partenariat de pêche durable avec des pays tiers, ne mettent pas en jeu la sécurité en mer, au sens international vaste.¹³ Autrement dit, l'Union se doit d'éviter que ses politiques ne mettent en danger l'intégrité de la vie humaine. De l'avis des partenaires sociaux, cela pourrait se faire par la mise en place des normes convenues à l'échelle internationale dans la législation communautaire consacrée à la sécurité en mer pour la pêche, en particulier car les taux de ratification/d'adhésion par ses États membres sont très faibles. Concernant la STCW-F, ce n'est pas la seule raison qui devrait pousser l'Union à ce faire.

L'une des pierres angulaires de l'Union est la liberté de circulation des personnes. Du fait des divers développements démographiques, économiques et halieutiques, les pêcheurs doivent parfois se déplacer entre les navires de pêche des différents états de pavillon de l'Union. De plus en plus, les équipages à bord des navires de pêche battant le pavillon des États membres de l'UE sont en fait de nationalités mixtes. La Directive 2005/36/CE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles s'applique aux professions maritimes, comme celle de marin pêcheur. Elle aide à promouvoir la conformité aux obligations établies

d'autres ressources vivantes de la mer », « navire de pêche océanique » comme étant « un navire de pêche autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent des règlements portuaires », et la Convention vise à s'appliquer « au personnel employé à l'exploitation des navires de pêche océanique qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie ». En fonction de la catégorie, les limites s'appliquent néanmoins aux exigences du Chapitre II de la STCW-F pour les brevets des capitaines, officiers, officiers mécaniciens et opérateurs des radiocommunications.

10 Article 3, paragraphe 1 (d), du *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* (TFUE).

11 Règlement actuel (UE) N° 1380/2013.

12 TFUE, Article 4, paragraphes 1 et 2 (d).

13 Voir également : Titre II, Dispositions d'application générale, Article 9, TFUE, qui dit ce qui suit : « Dans la définition et la mise en œuvre de ses politiques et actions, l'Union prend en compte les exigences liées à la promotion d'un niveau d'emploi élevé, à la garantie d'une protection sociale adéquate, à la lutte contre l'exclusion sociale ainsi qu'à un niveau élevé d'éducation, de formation et de protection de la santé humaine ».

dans le Traité de Lisbonne d'abolir la liberté de circulation des personnes et des services entre les États membres - bien que cela n'affecte pas énormément les pêcheurs du fait d'obstacles bureaucratiques difficiles à surmonter - mais elle n'assure aucun niveau de formation normalisé pour tous les pêcheurs embarqués à bord de navires battant le pavillon d'un État membre. Un niveau de formation normalisé est néanmoins vital du point de vue de la sécurité en mer, car par exemple les personnes qui travaillent ensemble à bord d'un navire de pêche et sont originaires de différents États membres doivent connaître leurs compétences mutuelles de sorte à éviter les accidents. Il n'y a qu'une façon de garantir cela : à travers la normalisation de la formation et de la délivrance de brevets dans toute l'Union. Il est donc essentiel de définir des niveaux minimum communs de formation pour les pêcheurs de l'UE. Partant du droit international, et de la CNUDM en particulier, les actions engagées au niveau de l'Union dans le domaine de la sécurité en mer doivent s'inscrire dans le droit-fil des règles et des normes convenues à l'échelle internationale. Les niveaux doivent donc se fonder sur les normes de formation déjà convenues au plan international. En outre, l'importance de créer les mêmes conditions pour tous sur le marché du travail communautaire en ce qui concerne les pêcheurs ne peut pas être sous-estimée, en particulier lorsque certains États membres ont trop de pêcheurs alors que d'autres en manquent. Des niveaux minimum communs de formation pour les pêcheurs n'amélioreront pas seulement la sécurité en mer, ils accorderont aussi une plus grande liberté de mouvement aux pêcheurs.

Un autre argument relativement urgent en faveur de la transposition de la STCW-F dans l'appareil communautaire réside dans les dispositions de contrôle de l'état du port que reprend la Convention.¹⁴ Les navires de pêche de l'UE entrant dans un port communautaire « conforme à la STCW-F » peuvent se heurter à des exigences de qualifications auxquelles ils ne peuvent pas donner suite car l'État de pavillon n'a pas adhéré à la STCW-F ou ne l'a pas mise en œuvre. Les navires de pêche opérant dans les Zones économiques exclusives de pays tiers ayant signé des accords de pêche avec l'UE peuvent rencontrer des difficultés similaires si le pays tiers est partie à la Convention (c'est par exemple le cas de la Mauritanie, du Maroc ou de la Norvège) mais pas l'État de pavillon. Par ailleurs, puisque ces accords ne respectent pas les devoirs de l'État de pavillon cités dans ce document, nous présumons que du fait de l'absence d'un droit communautaire approprié, et au vu de la négligence des États membres à l'heure de protéger leurs intérêts, les propriétaires de navires de pêche encourent le risque de devoir enfreindre la législation de l'État de pavillon relative à une composition sûre des navires de pêche et à la formation et la délivrance de brevets pour le personnel à bord des navires de pêche lorsqu'ils seront obligés d'embarquer des pêcheurs locaux.

14 Voir : Article 8, en particulier le paragraphe 8, Règle I/4, et Règle I/7, point .2, de la STCW-F.

Et enfin, mais non des moindres, nous y faisons allusion plus haut, la STCW-F offre un système de reconnaissance des brevets nettement plus simple au plan bureaucratique pour les pêcheurs, qui en principe ne passent que de courtes périodes de temps à terre (périodes qui en outre tombent souvent les week-ends), que ce que prévoit la Directive 2005/36/CE. Elle donne donc aux pêcheurs de meilleures chances d'emploi sur les marchés communautaire et international, et par conséquent une meilleure protection de l'emploi.

Par leur travail sur la reconnaissance mutuelle des brevets (voir ci-dessus), les partenaires sociaux ont plaidé en faveur de la transposition de la STCW-F dans la législation communautaire également. En dépit du solide soutien du Comité économique et social européen (CESE)¹⁵, cela n'a pour l'instant conduit qu'à la Décision du Conseil (UE) 2015/799 du 18 mai 2015, autorisant les États membres à devenir partie, dans l'intérêt de l'Union Européenne, à la STCW-F. Sans grand succès. Les États membres ne semblent pas très désireux de « faire bon usage » de l'autorisation¹⁶ et la Commission européenne a longtemps semblé réticente à aller plus loin. Est-ce parce que les États membres veulent moins, et non pas plus, de l'Europe ? Cela serait, bien évidemment, une simplification politique extrême de la réalité. L'« ingérence » de l'UE reste nécessaire et désirable.

Il est intéressant d'observer que, comme indiqué à l'Annexe I, la communauté internationale a adopté trois Conventions consacrées à la sécurité en mer dans le transport maritime, similaires aux Conventions précitées sur la sécurité en mer pour la pêche, dont la *Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des marins de 1978* (STCW-S), de l'OMI. L'UE a mis en œuvre cette Convention dans son *acquis* à un stade précoce, et elle a régulièrement mis à jour les Directives concernées. Il n'y a aucune excuse à cette distinction entre marins et pêcheurs. Il n'y a aucune excuse à cette discrimination des pêcheurs, qui partagent les mers avec les marins, dans le monde entier, suivant une proportion de 24:1 (!).

Cela étant, les partenaires sociaux désirent prendre eux-mêmes l'initiative si la Commission n'agit pas rapidement, par la signature d'un accord entre eux au niveau de l'Union, qu'une Décision du Conseil devrait mettre en œuvre sur proposition émanant de la Commission européenne.¹⁷ Mais la Commission est d'avis que dans ce cas, les partenaires sociaux n'ont aucune compétence pour faire

15 Dans ses avis sur le Livre Vert et la proposition de la Commission européenne d'une nouvelle PCP, le CESE a observé que les qualifications professionnelles n'étaient pas systématiquement reconnues dans les différents pays de l'Union et il a fermement suggéré à la Commission d'envisager la mise en place d'un système de qualifications de base communes et de reconnaissance des diplômes qui animerait les pêcheurs à passer d'un pays à l'autre et contribuerait à prévenir les risques d'accidents. Voir : Journal Officiel (JO) C 18 p. 53 du 19-01-2011, alinéa 4.2.2, premier tiret, p. 44 et JO C 181 p. 183 du 21-06-2012, alinéas 3.12.1, 3.12.3 et 3.12.5, p. 192.

16 Depuis son adoption en 1995, seuls la Belgique, le Danemark, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, le Portugal, la Roumanie et l'Espagne ont ratifié ou adhéré à la Convention. Et la Belgique, la Pologne, le Portugal et la Roumanie ont adhéré à la Convention après le 18 mai 1995.

17 Voir : TFUE, Article 155.

usage des opportunités juridiques offertes par le *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* (TFUE) car l'éducation et la formation professionnelle ne sont pas sur la liste des domaines¹⁸ de compétence statutaire des partenaires sociaux européens. Dans ce document, les partenaires sociaux de la pêche océanique rejettent l'avis de la Commission car ils possèdent la compétence requise dans le domaine de l'« amélioration, en particulier du cadre de travail, pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs », ce qui est exactement le but visé par la STCW-F, *soit* l'amélioration par la promotion de la sécurité de la vie en mer¹⁹ (qui est clé) au sens large.

La longueur des navires de pêche

Les navires de pêche sont en principe classés suivant leur longueur. Dans ce document, comme dans la plupart des instruments définissant ce terme, on entend par *longueur (L)* 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 % du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure ; dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle cette longueur est mesurée doit être parallèle à la ligne de flottaison en charge prévue.

Toutefois, la Directive 93/103/CE, abordée dans ce document, utilise la « longueur entre perpendiculaires » pour classer les navires de pêche sans définir l'expression. Les partenaires sociaux ont inclus une définition dans leur accord sur la mise en place de la C188 : « *longueur entre perpendiculaires (LPP)* : la distance mesurée entre la perpendiculaire avant et la perpendiculaire arrière. La perpendiculaire avant correspond à la verticale élevée à l'intersection de la face avant de l'étrave avec la ligne de flottaison sur laquelle la longueur (L) est mesurée; la perpendiculaire arrière correspond à la verticale élevée à l'intersection de l'axe de la mèche du gouvernail avec cette ligne de flottaison »²⁰

En parlant de standards... Ce ne serait pas un luxe que l'Union classe les navires de pêche conformément aux standards internationaux, *soit* sur la base de leur longueur (L), au lieu de considérer la longueur entre perpendiculaires (LPP), la longueur hors tout (LHT), le tonnage brut enregistré (GRT), qui n'est du reste plus autorisé, ou le tonnage brut (GT), et ce dans l'ensemble de son *acquis*.²¹

18 Voir : TFUE, Article 153.

19 Voir : Préambule à l'Annexe I à la STCW-F.

20 Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 1 (j).

21 Règlement (UE) 2017/1130, Article 1 : « Les définitions des caractéristiques des navires de pêche établies par le présent règlement s'appliquent à toute la réglementation de l'Union relative à la pêche » (italiques ajoutées par l'auteur) ; Article 2, paragraphe 1 : « La longueur d'un navire correspond à la longueur hors

L'Article 118a, paragraphe 1, du *Traité instituant la Communauté économique européenne* et son successeur, l'Article 153, paragraphe 1 (a), du *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, jouent un rôle essentiel dans ce document.

Voici ce que dit le premier : « Les États membres s'attachent à promouvoir l'amélioration, notamment du milieu de travail, pour protéger la sécurité et la santé des travailleurs et se fixent pour objectif l'harmonisation, dans le progrès, des conditions existant dans ce domaine ».

Voici ce que dit le second : « En vue de réaliser les objectifs visés à l'article 151, l'Union soutient et complète l'action des États membres dans les domaines suivants : (a) l'amélioration, en particulier, du milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs ; (b) [...]. » « À cette fin, le Parlement européen et le Conseil peuvent arrêter, [dans ce domaine], par voie de directives, des prescriptions minimales applicables progressivement, compte tenu des conditions et des réglementations techniques existant dans chacun des États membres. Ces directives évitent d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises. »²²

L'Article 151 dit ce qui suit : « L'Union et les États membres, conscients des droits sociaux fondamentaux, tels que ceux énoncés dans la Charte sociale européenne signée à Turin le 18 octobre 1961 et dans la Charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs de 1989, ont pour objectifs la promotion de l'emploi, l'amélioration des conditions de vie et de travail, *permettant leur égalisation* dans le progrès, une protection sociale adéquate, le dialogue social, le développement des ressources humaines permettant un niveau d'emploi élevé et durable et la lutte contre les exclusions. À cette fin, l'Union et les États membres mettent en œuvre des mesures qui tiennent compte de la diversité des pratiques nationales, en particulier dans le domaine des relations conventionnelles, ainsi que de la nécessité de maintenir la compétitivité de l'économie de l'Union. Ils estiment qu'une telle évolution résultera tant du fonctionnement du marché intérieur, qui favorisera l'harmonisation des systèmes sociaux, que des procédures prévues par les traités et du rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives » (passage en italiques ajouté par l'auteur).

tout, définie comme étant la distance mesurée en ligne droite de l'extrémité avant de la proue à l'extrémité arrière de la poupe. » Cela contredit la ou les définitions données par la Directive (EU) 2017/159 (!).

22 TFUE, Article 153, paragraphe 2 (b).

Sources du droit international

Introduction

Ce chapitre présente brièvement les instruments internationaux qui traitent, directement ou indirectement, de la formation des pêcheurs pour la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer. L'Annexe II propose une vue d'ensemble des instruments internationaux consacrés à la sécurité en mer dans le domaine de la pêche.

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982

La longue, et parfois turbulente histoire de la liberté - droits et devoirs - des mers a atteint son point culminant en 1982, avec la *Convention des Nations unies sur le droit de la mer* (CNUDM), entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Pendant plusieurs années, tous les États membres de ce qui est maintenant l'Union européenne sont devenus parties à la Convention. L'Union elle-même en est devenue partie le 1er avril 1998.

La CDM règlemente, plus ou moins dans le détail, la quasi-totalité des activités possibles sur mer, en mer, sous la mer et au-dessus de la mer. »²³ Mais notre document ne s'axera que sur les devoirs internationaux des États de pavillon des navires de pêche pour garantir la sécurité en mer comme le prévoit l'Article 94 de la Convention, et en particulier la formation des pêcheurs.

Les navires de pêche sont soumis à la juridiction exclusive de l'État de pavillon²⁴, qui doit effectivement exercer cette autorité et ce contrôle des navires dans les domaines administratif, technique et social²⁵. Puisque l'État de pavillon jouit d'une compétence exclusive, l'expression quelque peu ambiguë « domaines administratif, technique et social » doit être interprétée au sens large pour éviter lacunes réglementaires²⁶ et conflits.

23 Robin R. Churchill, *The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, dans : Donald R. Rothwell *et al* (ed.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, édition papier, 2017, p. 24.

24 CNUDM, Article 92, paragraphe 1.

25 CNUDM, Article 94, paragraphe 1.

26 Richard A. Barnes, *Flag States*, dans : Donald R. Rothwell *et al* (ed.), *op cit*, p. 314.

Chaque État doit, en particulier, assumer la juridiction au titre de sa législation domestique pour chaque navire de pêche battant son pavillon et son capitaine, ses officiers et son équipage eu égard à ces « domaines administratif, technique et social »²⁷ et prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer de ces navires, au regard, *entre autres*, de :

- la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité ²⁸;
- les effectifs, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables ²⁹; et
- l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages³⁰.

Ces mesures comprennent les mesures nécessaires pour s'assurer que :

- tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manœuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire³¹ ; et
- le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement³² et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication³³.

Lorsqu'il prend les mesures visées, chaque État de pavillon est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.³⁴

Cela dit, l'état de pavillon de tout navire de pêche est soumis à ces obligations *uniquement* eu égard aux navires de pêche qui opèrent au-delà de leur zone économique exclusive (ZEE), *c'est-à-dire* dans la ZEE d'un autre État ou en haute mer.³⁵ La Zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer

27 CNUDM, Article 94, paragraphe 2 (b).

28 CNUDM, Article 94, paragraphe 3 (a).

29 CNUDM, Article 94, paragraphe 3 (b).

30 CNUDM, Article 94, paragraphe 3 (c).

31 CNUDM, Article 94, paragraphe 4 (b).

32 Dictionnaire Oxford d'anglais : « Être familiarisé avec ou avoir des connaissances concernant un sujet ».

33 CNUDM, Article 94, paragraphe 4 (c).

34 CNUDM, Article 94, paragraphe 5.

35 CNUDM, Article 86 conjointement aux Articles 5, 56, paragraphe 1 (a), et 58, paragraphe 2.

territoriale et adjacente à celle-ci, qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base (la laisse de basse mer le long de la côte) d'un état côtier où il possède des droits souverains en matière de pêche.³⁶ La mer territoriale est une zone située au-delà du territoire terrestre d'un état côtier. Sa mer territoriale ne s'étend pas au-delà de douze milles marins de la ligne de base de l'État côtier. Cette limitation des responsabilités d'un État de pavillon pourrait être l'une des raisons pour lesquelles tant d'États de pavillon se montrent réticents à ratifier, adhérer, mettre en place ou appliquer les accords internationaux relatifs aux normes assurant la sécurité en mer pour la pêche si leurs navires de pêche ne pêchent normalement pas dans la ZEE d'un autre État, car en principe ils n'ont pas accès au poisson qui s'y trouve, ni en haute mer. Lorsqu'il se trouve dans ses eaux territoriales et dans sa ZEE, un État de pavillon est libre de prendre ou *pas* les mesures relatives à la sécurité en mer, par exemple en matière de formation et délivrance de brevets pour le personnel des navires de pêche, que ce soit sur la base des règles convenues à l'échelle internationale ou pas. Les conséquences de la politique commune de la pêche pour les obligations de l'État de pavillon des Membres de l'Union seront abordées dans la section *Le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* au chapitre *Sources du droit communautaire*.

Le Code de conduite pour une pêche responsable, 1995

Le *Code de Conduite pour une Pêche Responsable de la FAO de 1995* « a été adopté à l'unanimité le 31 octobre 1995 par la Conférence de la FAO, fournit le cadre dont on avait besoin pour les efforts entrepris à l'échelle nationale et internationale en vue d'assurer l'exploitation durable des ressources bioaquatiques dans le respect de l'environnement »³⁷.

L'article 94 de la CNUDM indique qu'il est important de comprendre que, sans prendre en considération la restriction abordée à la fin de la section précédente, les États de pavillon des navires de pêche doivent garantir la sécurité en mer à travers leur législation domestique pour ce qui est de *toute* question relative aux opérations du navire. Les politiques de la pêche affectent indéniablement les opérations des navires de pêche, et à ce titre doivent être conçues de sorte à ne pas mettre en danger la sécurité en mer, autrement dit, elles doivent garantir l'absence de tout conflit avec la législation garantissant la sécurité en mer.

La FAO semble enfin avoir compris ce principe, car dans le *Code de Conduite pour une Pêche Responsable de 1995 (CCPR)*, qui ignore ladite limitation des obligations de l'État de pavillon, elle recommande ce qui suit :

³⁶ CNUDM, Article 55 conjointement à l'Article 57.

³⁷ Préface au Code, p. vi.

- Les États devraient assurer que les installations et l'équipement utilisés pour la pêche, ainsi que toutes les activités dans le secteur de la pêche, permettent des conditions de vie et de travail sûres, saines et équitables, et soient conformes aux normes internationalement convenues, adoptées par les organisations internationales pertinentes³⁸;
- Les États devraient veiller à ce que soient adoptées des normes de santé et de sécurité pour toutes les personnes employées^{39 40} dans le cadre d'opérations de pêche. Ces normes ne devraient pas être inférieures aux exigences minimales des accords internationaux pertinents concernant les conditions de travail et de service ;
- Les États devraient, par des programmes d'éducation et de formation renforcer la préparation et les compétences des pêcheurs et, le cas échéant, leurs qualifications professionnelles. Ces programmes devraient tenir compte des normes et directives internationales convenues⁴¹; et
- Les États du pavillon devraient veiller à ce que soient respectées, en ce qui concerne les navires de pêche et les pêcheurs, les prescriptions de sécurité appropriées conformément aux conventions internationales, aux codes d'usages internationalement adoptés et aux directives facultatives⁴².

Au vu de la portée et dans le contexte du Code, ces recommandations établissent clairement qu'une véritable politique des pêches responsable n'englobe pas seulement des mesures destinées à la conservation des ressources biologiques marines mais intègre également ou tient compte des mesures respectueuses des règles internationales de la sécurité en mer, y compris celles qui concernent la formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs et les conditions de vie et de travail décentes à bord des navires de pêche.⁴³ Autrement dit, les politiques de pêche devraient s'aligner sur les politiques consacrées à la sécurité en mer de sorte à éviter des dangers imprévus pour la santé et la sécurité.⁴⁴

38 Paragraphe 6.17 du Code.

39 Les employés et les indépendants.

40 Paragraphe 8.1.5 du Code.

41 Paragraphe 8.1.7 du Code.

42 Paragraphe 8.2.5 du Code.

43 Voir également : Olafur Hannibalsson, Gudrun Petursdottir, Jeremy M.M. Turner, *La sécurité en mer, élément essentiel de la gestion des pêches*, FAO, Rome, 2001, Circulaire sur les pêches No. 966 ; et Gunnar Knapp, PhD, *Étude relative à la sécurité du régime international de gestion de la pêche commerciale : Synthèse de cas d'étude*, FAO, Rome, 2016, Circulaire sur les pêches et l'aquaculture FIRO/C1073.

44 Voir : TFUE, Article 9.

La Convention sur les brevets de capacité des pêcheurs de 1966 et la Recommandation de formation professionnelle (pour les pêcheurs) de 1966

La *Convention sur les brevets de capacité des pêcheurs, de l'OIT de 1966 (C125)* est entrée en vigueur le 15 juillet 1969. Actuellement, elle est en vigueur dans l'UE pour les pays suivants : Belgique, France et Allemagne.⁴⁵ L'OIT lui a accordé le statut de « à réviser », ce qui indique que la Convention est surannée. C'est pour cette raison que dans ce document, la C125 sera désormais ignorée.

La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, 1995

La *Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1995 (STCW-F)* est entrée en vigueur le 29 septembre 2012. Actuellement, elle est en vigueur dans l'UE pour les pays suivants : Belgique, Danemark, Lettonie, Lituanie, Pologne, Portugal, Roumanie et Espagne.⁴⁶ Une vaste majorité des actuels États membres de l'Union européenne ont participé à la Conférence qui a mené à l'adoption de la Convention.

Le texte adopté le 10 juillet 1995 se compose de l'Acte final de la Conférence internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1995, Annexe 1, soit l'actuelle Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille de 1995 et l'Annexe 2, les Résolutions adoptées par la Conférence. Les parties à la Convention ont pris bonne note de la « Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des marins de 1978 » et ont voulu « améliorer **la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer** et la protection du milieu marin en établissant d'un commun accord des normes internationales de formation des pêcheurs, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel⁴⁷ à bord des navires de pêche »⁴⁸ (expression en gras soulignée par l'auteur).

Le texte de l'Annexe 1 se compose de 15 Articles et une Annexe, divisée en 4 Chapitres assortis de trois Appendices. Le Chapitre I est consacré aux dispositions générales, le Chapitre II aux dispositions relatives à la délivrance de brevets pour les

45 Voir : Site Internet de l'OIT (www.ilo.org), normes du travail, C188, ratifications par pays (bas de la page).

46 Voir : Site Internet de l'OMI (www.imo.org), Conventions (bas de la page), État des conventions.

47 Les employés et les indépendants.

48 Préambule à la STCW-F.

capitaines, les officiers, les officiers mécaniciens et les opérateurs de radiocommunications, le Chapitre III parle de la formation en sécurité de base avant embarquement pour *tout* le personnel des navires de pêche, et le Chapitre IV concerne la veille. Les Appendices présentent des modèles de brevets et de visa des brevets.

Les 15 Articles exposent les dispositions prises dans les domaines suivants : (1) obligations générales, (2) définitions, (3) champ d'application, (4) communication de renseignements, (5) autres traités et interprétation, (6) brevets, (7) dispositions nationales, (8) contrôle, (9) promotion de la coopération technique, (10) amendements, (11) signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion, (12) entrée en vigueur, (13) dénonciation, (14) dépositaire et (15) langues.

Le Chapitre I de l'Annexe contient dix règles : (1) définitions, (2) application, (3) brevets et visas, (4) procédure de contrôle, (5) communication de renseignements, (6) mesures administratives liées à la délivrance des brevets, (7) reconnaissance des brevets, (8) dispositions transitoires, (9) dispenses, et (10) équivalences.

Les Chapitres II à IV de l'Annexe établissent des normes minimales en ce qui concerne :

- la formation et la délivrance de brevets pour les officiers de navigation (*soit* les capitaines et les officiers chargés des veilles lors de la navigation) à bord des navires de pêche d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, pêchant dans des eaux limitées ⁴⁹;
- la formation et délivrance de brevets pour les officiers de navigation à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités au-delà des eaux limitées (*c'est-à-dire* dans des eaux illimitées) ;
- la formation et délivrance de brevets pour les officiers mécaniciens à bord des navires de pêche équipés d'un appareil propulsif principal d'une puissance égale ou supérieure à 750 kilowatts (kW) ;
- la formation et délivrance de brevets pour le personnel de radio communication de SMDSM⁵⁰ ;
- la formation en sécurité de base avant embarquement pour l'ensemble du personnel des navires de pêche ; et

49 Annexe 1 à la Résolution A.539(13) adoptée par l'OMI : « *L'expression eaux limitées* » désigne les eaux au voisinage d'une Partie, telles qu'elles sont définies par son Administration et dans lesquelles elle considère qu'il existe un degré de sécurité suffisant pour pouvoir établir, en matière de qualifications des capitaines et des officiers de navires de pêche et de délivrance des brevets, des normes moins rigoureuses que pour le service en dehors de ces limites. Pour déterminer l'étendue des eaux limitées, l'Administration doit tenir compte des facteurs suivants : (1) les dimensions du navire de pêche concerné ; (2) la distance depuis un port de refuge ; (3) la fourniture de dispositifs électroniques de détermination de position ; (4) la fourniture de services de sauvetage et installations de communications ; (5) la prestation de services de prévisions météorologiques ; (6) les conditions climatiques qui prévalent normalement en mer ; (7) les limites imposées du fait de la formation de glace ; (8) les dangers habituels de la navigation ; et (9) les conditions de circulation ».

50 Système mondial de détresse et de sécurité en mer.

- la veille.

Une liste des connaissances minimales requises pour la délivrance de brevets aux pêcheurs se trouve incluse à l'Annexe III de ce document.

Outre les dispositions relatives à la délivrance de brevets pour les pêcheurs et les exigences d'obtention de ces brevets, un actif encore plus important de la Convention est la possibilité de reconnaissance, par un État de pavillon qui lui est partie, des brevets délivrés par ou sous l'autorité d'une autre partie à celle-ci. Pour les pêcheurs, la procédure de reconnaissance est nettement moins aggravante et longue que celle que prévoit la Directive 2005/36/CE car elle ne se base que sur l'examen des brevets, sans qu'il n'y ait besoin de réaliser une période d'adaptation pouvant aller jusqu'à trois ans ou de passer un test d'aptitude qui, bien souvent, consiste à suivre un programme de formation complète ou partielle de l'État de pavillon. À la place, l'État de pavillon doit, avant de reconnaître un brevet délivré par une autre partie, s'assurer que les prescriptions relatives aux normes de compétence ainsi qu'à la délivrance de brevets et de visas sont pleinement observées par cette Partie.⁵¹ Ceci se fait habituellement à travers un accord bilatéral entre l'État de pavillon et l'État délivrant le brevet qui établit, *entre autres choses*, l'examen des installations de formation.

Les neuf Résolutions de l'Annexe 2 concernent : (1) formation des opérateurs des radiocommunications à l'utilisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS), (2) formation sur simulateur de radar, (3) directives et recommandations applicables au personnel des navires de pêche, (4) formation des matelots de pont à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, plus, en annexe, une recommandation à propos de cette formation, (5) formation du personnel des navires de pêche aux techniques individuelles de survie, plus, en annexe, une orientation à cette formation, (6) formation du personnel des gros navires de pêche et délivrance de brevets, (7) prescriptions applicables aux officiers chargés du quart machine et dispositions relatives à la tenue du quart, (8) promotion de la participation des femmes dans le secteur de la pêche, et (9) relations humaines. Les Résolutions 3, 4, 6 et 7 ont mené à l'Édition 2001 du *Document destiné à servir de guide pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets* de la FAO/l'OIT/l'OMI.

La Convention se trouve actuellement en cours de révision exhaustive, « en vue d'harmoniser [ses] normes [...] avec l'état actuel du secteur de la pêche et de mettre à disposition un instrument efficace, qui contribuera à affronter les grands défis de ce secteur »⁵². La révision devrait déboucher sur un texte actualisé en 2020, suite à quoi débiteront les procédures d'adoption et l'éventuelle adoption effective des amendements en 2023.

⁵¹ STCW-F, Chapitre I, Règle 7, paragraphe 1.

⁵² <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-F-Convention.aspx>

Document révisé concernant les directives pour la formation et la certification des équipages des bateaux de pêche, 2001

Comme nous l'avons vu, les Résolutions 3, 4, 6 et 7 adoptées par la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille de 1995 ont conduit à l'édition 2001 du document destiné à servir de guide publié par la FAO, l'OMI et l'OIT.

Le document constitue un guide complet consacré à la formation des pêcheurs travaillant à bord des navires de pêche pontés de petite taille (de moins de 12 mètres de long), des navires pontés d'une taille comprise entre 12 et 24 mètres de long dotés d'un appareil propulsif principal d'une puissance inférieure à 750 KW, et des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres dotés d'un appareil propulsif principal d'une puissance égale ou supérieure à 750 KW. Il s'agit donc d'un document important pour le développement d'une formation appropriée des pêcheurs, qui comble simultanément les lacunes de la Convention STCW-F au regard des navires de pêche de moins de 24 mètres de long ou des navires de pêche d'une puissance de propulsion inférieure à 750 KW. Le document puise également dans les règles énoncées par la STCW-F.

La Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977 et les lignes directrices internationales afférentes

La *Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977* (SFV) telle que modifiée par l'*Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977* n'est pas encore entrée en vigueur (!). Les seuls États membres de l'UE qui sont parties contractantes à l'Accord du Cap sont le Danemark, l'Allemagne et les Pays-Bas^{53, 54}. Toutefois cette Convention, largement consacrée à la sécurité en termes de construction, d'équipement et de navigabilité des navires de pêche, qui ne s'applique qu'aux navires de 24 mètres de long et plus, a été mise en place dans l'*acquis* communautaire à travers la Directive 97/70/CE (voir *Sources du droit communautaire*).

Le Chapitre VIII, Procédures d'urgence, postes et exercices de rassemblement, aux Règles 3 et 4, de l'Annexe à la Convention, exige et fixe les normes relatives aux postes^{53 54} et exercices de rassemblement ; les consignes et la formation à bord ; et la

53 Voir : Site Internet de l'OMI (www.imo.org), Conventions (bas de la page), État des conventions.

54 Les États membres de l'UE qui sont Parties contractantes au Protocole de 1993 sont les suivants : Bulgarie, Croatie, Danemark, France, Allemagne, Irlande, Italie, Lituanie, Pays-Bas, Espagne et Suède.

formation aux procédures d'urgence.

Outre la SFV, la FAO, l'OIT et l'OMI ont conjointement édité en deux parties, A et B, le *Code de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, 2005* (facultatif). La Partie A porte le titre *Directives pratiques de sécurité et d'hygiène*. Elle concerne tous les navires de pêche mais fait une distinction entre les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêches non pontés d'une part, et les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres d'autre part. Dans sa Section I Généralités, Chapitre 3, elle aborde l'enseignement, la formation, la sensibilisation à la sécurité et questions connexes. La Partie B s'intitule *Dispositions à prévoir en matière de sécurité et d'hygiène pour la construction et l'équipement des navires de pêche*. Elle concerne les navires de pêche d'une longueur égale et supérieure à 24 mètres. À son Chapitre VIII sur les procédures d'urgence, rassemblements et exercices de rassemblement, elle aborde la formation des pêcheurs à bord de ces navires de pêche.

Les organisations ont aussi publié conjointement les *Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions, 2005*. Ces lignes directrices visent les navires pontés d'une longueur comprise entre 12 et 24 mètres. Mais la publication ne dit rien au sujet de la formation et de la délivrance de brevets pour les pêcheurs à bord de ces navires de pêche.

Enfin, les organisations ont publié conjointement le document *Mesures de sécurité pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés en 2012*. La publication donne des recommandations pour une conception, une construction et un équipement sûrs de ces navires de pêche. Le Chapitre 12 donne des recommandations pour la formation des capitaines et du reste de l'équipage.⁵⁵

Contrairement à son équivalent dans le transport maritime, nettement plus développé, la Convention n'exige pas l'établissement, par l'armateur ou le capitaine, d'un langage professionnel approprié pour assurer une performance effective de l'équipage en matière de sécurité. D'après la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974* telle que modifiée (SOLAS), tous les marins doivent comprendre, et le cas échéant donner des ordres et instructions et effectuer leurs rapports dans cette langue de travail. Si la langue de travail n'est pas celle de l'État de pavillon du navire, tous les plans et les listes exigés doivent comprendre une traduction dans la langue de travail.⁵⁶

55 Chapitre 12, Effectifs, formation et compétences, pp. 69-70, et Annexe XXXIII, Lignes directrices relatives à la formation basique de sécurité avant embarquement, pp. 245-246.

56 SOLAS, Chapitre V - Sécurité de la navigation, Règle 14 - Effectifs, paragraphe 3.

La Convention sur le travail dans la pêche de 2007 et la Recommandation sur le travail dans la pêche de 2007

La *Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche de 2007* (C188) est entrée en vigueur le 16 novembre 2017. Elle est entrée en vigueur pour les États membres de l'UE suivants : Estonie, France et Lituanie.⁵⁷ La Convention a été transposée pour les pêcheurs employés ou travaillant sous contrat dans l'appareil législatif communautaire à travers la Directive (UE) 2017/159.

La Convention établit les normes minimum concernant les conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche. Elle ne vise pas seulement les navires de pêche commerciale en mer mais aussi les navires de pêche commerciale dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux. La pêche de subsistance et la pêche de loisir sont exclues de la portée de la Convention. Elle s'occupe de toutes les personnes (« pêcheurs ») qui travaillent à bord de ces navires, quel que soit leur statut juridique (propriétaire, employé, indépendant, personne rémunérée à la part, pêcheur indépendant, partenaire dans un partenariat, membre d'une coopérative, etc.) et quel que soit le type de rémunération qu'elles perçoivent pour leur travail (gages, participation aux prises ou une combinaison des deux).

Cette Convention exige aussi que les pêcheurs soient formés, mais elle ne fixe aucune norme de formation et délivrance de brevets. Au vu du vaste travail de préparation réalisé par l'Office International du Travail de l'OIT, il est clair que la C188 était vouée à ne pas interférer avec la substance des normes et orientations internationales existantes.⁵⁸ Au vu de tout ceci, personne ne devrait se surprendre de ce que la *Recommandation sur le travail dans la pêche de 2007* (R199) confirme donc que les membres de l'OIT doivent « prendre en compte les normes internationales généralement admises en matière de formation et de qualifications des pêcheurs en définissant les compétences requises pour exercer les fonctions de patron, d'officier de pont, de mécanicien et autres fonctions à bord d'un navire de pêche ».⁵⁹ Si les recommandations de l'OIT ne sont pas des instruments contraignants, elles contiennent néanmoins des orientations importantes concernant la mise en place des conventions de l'OIT à ne pas prendre à la légère. Les États qui la ratifient devraient donc prendre comme il se doit en considération ces recommandations à l'heure de mettre en place la C188 comme le prévoit la R199.

Tous les navires de pêche, quelle que soit leur taille, quel que soit le temps passé en mer sans interruption, quelle que soit la distance à laquelle ils se trouvent du

57 Voir : Site Internet de l'OIT (www.ilo.org), Normes du travail, C188, Ratifications par pays (bas de la page).

58 Voir : *La rédaction de la C188* sur le site web de l'OIT.

59 R199, Point 11 (a).

rivage, doivent être placés sous le contrôle d'un patron compétent.⁶⁰ Cette responsabilité générale de l'armateur de navires de pêche implique que le patron doit avoir suivi une formation pour acquérir les compétences ou qualifications lui permettant de naviguer en toute sécurité *et* de diriger le navire placé sous ses ordres et d'être évalué.

Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'autorité compétente doit fixer l'effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation du navire et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder.⁶¹ Cette exigence ne concerne *pas* l'opération sûre du navire, mais seulement la *naviga*tion sûre, ce qui implique qu'outre le capitaine, d'autres pêcheurs à bord doivent également être compétents et avoir suivi une formation visant à leur faire acquérir les qualifications ou compétences propres à une navigation sûre du navire et à être évalués. Par pêcheurs, on entend ici les capitaines remplaçants, les officiers de pont, les ingénieurs, les opérateurs de radio et les matelots de veille.

Tous les navires de pêche doivent aussi avoir à leur bord au moins un pêcheur qualifié ou formé pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux, qui sache utiliser les fournitures et le matériel médicaux dont est doté le navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord.⁶²

Sous le titre *Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail*, la Convention prévoit en outre la formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer⁶³, et pour tous les pêcheurs à bord de navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant plus de trois jours en mer, le suivi d'une formation de base en matière de sécurité (avant embarquement) approuvée par l'autorité compétente.⁶⁴

Enfin, la Convention exige la mise à disposition à bord d'une formation en prévention des accidents du travail, des maladies professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires⁶⁵, et veille à ce que les pêcheurs à bord des navires de pêche de 24 mètres de long et plus passant plus de trois jours en mer soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées⁶⁶.

60 C188, Article 13 (a).

61 C188, Article 14, paragraphe 1 (a).

62 C188, Article 29 (b).

63 C188, Article 31, paragraphe 1 (b).

64 C188, Article 32, paragraphe 3 (b).

65 C188, Articles 8, paragraphe 2 (c) et 31, paragraphe 1 (a).

66 C188, Article 32, paragraphe 3 (c).

Sources du droit communautaire

Introduction

Ce chapitre présente brièvement les instruments juridiques de l'Union européenne qui traitent, directement ou indirectement, de la formation des pêcheurs pour la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer. L'Annexe II inclut une vue d'ensemble des instruments de l'Union en matière de sauvegarde en mer dans le domaine de la pêche.

Le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

La politique de l'Union en matière de pêche est exposée dans la Partie Trois, Titre III, du TFUE. La politique commune de la pêche a pour but, *entre autres*, « d'accroître la productivité de [la pêche] en développant le progrès technique, en assurant le développement rationnel [de la production halieutique] ainsi qu'un emploi optimum des facteurs de production, notamment de la main-d'œuvre, [...] d'assurer ainsi un niveau de vie équitable à la population des pêches, notamment par le relèvement du revenu individuel de ceux qui travaillent dans [la pêche] ». ⁶⁷ Bien que, si on y met un peu d'imagination, une réalisation optimale du facteur de production visant à assurer un juste niveau de vie pourrait impliquer la protection de la sécurité des pêcheurs, la mise en place réelle de cet objectif dans la politique commune de la pêche prouve que cette interprétation est trop tirée par les cheveux. ⁶⁸ La sécurité en mer dans le domaine de la pêche n'est pas l'un des objectifs de la politique communautaire des pêches. Elle protège le poisson, pas les pêcheurs.

Le Règlement (UE) N° 1380/2013 sur la Politique commune de la pêche, accorde toutefois aux navires de pêche battant le pavillon de l'Union, avec certaines restrictions, une égalité d'accès aux eaux et aux ressources dans toutes les eaux relevant de la souveraineté ou la juridiction des États membres (« les eaux de

⁶⁷ TFUE, Article 39, paragraphes 1 (a) et (b).

⁶⁸ *Safety at sea in fishing, Europe's underachievement (La sécurité en mer dans la pêche, l'échec de l'Europe)*, rapport du CDSS-F joint à la lettre ouverte du 15 septembre 2014 à M. Jean-Claude Juncker, alors Président élu de la Commission Européenne, sur la responsabilité sociale en matière de pêche maritime : le rôle de l'Union européenne (europeche.chil.me/download-doc/57847).

l'Union ») à l'exception des eaux adjacentes à certains territoires ultrapériphériques des États membres.⁶⁹ De plus, l'Union fait usage de sa faculté implicite de passer des accords de pêche avec les pays tiers en matière d'accès. Par conséquent, à présent que leurs navires de pêche peuvent en principe être opérés dans les eaux territoriales et ZEE d'autres États membres et dans les ZEE de pays tiers, ils ne peuvent plus dire qu'ils n'ont pas d'obligations envers l'état de pavillon au titre du droit international du fait de la pertinence limitée pour la pêche de ces obligations comme l'expose la fin de la section consacrée au *Droit de la mer* du chapitre *Sources du droit international*. Au vu de ceci, le reste du présent document part du principe que les États membres ont des obligations envers l'état de pavillon au titre du droit international pour la totalité de leurs flottes de pêche.

La politique de l'Union en matière de transport est exposée dans la Partie Trois, Titre VI, du TFUE. Le Parlement Européen et le Conseil doivent prévoir des mesures pour améliorer la sécurité dans le transport maritime.⁷⁰

La politique sociale de l'Union est exposée dans la Partie Trois, Titre X, du TFUE. L'Union et les États membres, conscients des droits sociaux fondamentaux tels que ceux énoncés dans la *Charte sociale européenne* signée à Turin le 18 octobre 1961 et dans la *Charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs* de 1989, ont pour objectifs la promotion de l'emploi, l'amélioration des conditions de vie et de travail, permettant leur égalisation dans le progrès, une protection sociale adéquate, le dialogue social, le développement des ressources humaines permettant un niveau d'emploi élevé et durable et la lutte contre les exclusions.⁷¹

En vue de réaliser ces objectifs sociaux, l'Union soutient et complète l'action des États membres, *entre autres*, dans le domaine de « l'amélioration, en particulier, du milieu du travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs ». ⁷² Les dispositions adoptées à ce titre ne peuvent empêcher un État membre de maintenir ou d'établir des mesures de protection plus strictes compatibles avec les traités.⁷³

Le dialogue entre partenaires sociaux au niveau de l'Union peut conduire, si ces derniers le souhaitent, à des relations conventionnelles, y compris des accords. La mise en œuvre des accords conclus au niveau de l'Union intervient soit selon les procédures et pratiques propres aux partenaires sociaux et aux États membres, soit, *entre autres*, dans les matières relevant de l'amélioration du milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs, à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission. Le

69 Règlement (UE) N°1380/2013, Article 5 conjointement à l'Article 4, paragraphe 1 (1).

70 TFUE, Article 91, paragraphe 1 (c), conjointement à l'Article 100, paragraphe 2.

71 TFUE, Article 151, premier paragraphe.

72 TFUE, Article 153, paragraphe 1 (a).

73 TFUE, Article 153, paragraphe 4, deuxième tiret.

La politique de l'Union en matière d'éducation, de formation professionnelle, de jeunesse et de sport est exposée dans la Partie Trois, Titre XII, du TFUE. La politique ne vise pas à améliorer le milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs, ni à harmoniser l'éducation ou la formation professionnelle entre les États membres.

Directive 89/391/CEE

DIRECTIVE DU CONSEIL du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail (89/391/CEE)

La base légale de cette Directive est l'Article 118a du Traité CEE. Le premier paragraphe de cet Article dit ce qui suit : « Les États membres s'attachent à promouvoir l'amélioration, notamment du milieu de travail, pour protéger la sécurité et la santé des travailleurs et se fixent pour objectif l'*harmonisation, dans le progrès, des conditions* existant dans ce domaine » (italiques ajoutées par l'auteur). La base légale actuelle de cette Directive est l'Article 153, paragraphe 1 (a), du TFUE : « En vue de réaliser ces objectifs sociaux, l'Union soutient et complète l'action des États membres, entre autres, dans le domaine de l'amélioration, en particulier, du milieu du travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs ». La Directive s'applique aux travailleurs ; par « travailleur », on entend « toute personne employée par un employeur ainsi que les stagiaires et apprentis, à l'exclusion des domestiques », et par « employeur », on entend « toute personne physique ou morale qui est titulaire de la relation de travail avec le travailleur et qui a la responsabilité de l'entreprise et/ou de l'établissement ».

Parmi les principes généraux relatifs à d'autres domaines de la sécurité et la santé, la Directive contient des principes relatifs à la formation des travailleurs en matière de sécurité et de santé. Ces principes s'appliquent à toutes les Directives basées sur celle-ci. L'employeur est responsable de la formation de ses travailleurs en matière de sécurité et de santé et prend à sa charge le coût de cette formation.⁷⁵ Les travailleurs concernés doivent être convenablement formés dans les domaines suivants : (a) premiers secours ; (b) lutte contre les incendies ; (c) évacuation ; et (d) particularités de leurs postes de travail ou emplois. La formation doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux, et être répétée périodiquement si nécessaire.⁷⁶ La formation prévue au point (d) doit se passer durant le temps de travail.⁷⁷ Il incombe à chaque travailleur de prendre soin, selon

⁷⁴ TFUE, Article 155.

⁷⁵ Directive 89/391/CEE, Articles 6, paragraphe 1 et 12, paragraphe 4.

⁷⁶ Directive 89/391/CEE, Article 12, paragraphe 1.

⁷⁷ Directive 89/391/CEE, Article 12, paragraphe 4.

ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que de celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail, conformément à sa formation et aux instructions de son employeur.⁷⁸

Directive 92/29/CEE

DIRECTIVE 92/29/CEE DU CONSEIL du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

La base légale actuelle de cette Directive est l'Article 153, paragraphe 1 (a), du TFUE⁷⁹. Certaines des dispositions de cette Directive sont quelque peu surannées car elle utilise encore les tonnes de jauge brute pour classer les navires alors que cette mesure volumétrique a été remplacée par les tonnes brutes dans la *Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires de l'OMI*, entrée en vigueur le 18 juillet 1982 tandis que les règles devaient s'appliquer à tous les navires avant le 18 juillet 1994... Cette Directive s'applique aux travailleurs ; étant entendu par « travailleur » « toute personne exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire, ainsi que les stagiaires et apprentis, à l'exclusion des pilotes de port et du personnel de terre effectuant des travaux à bord d'un navire à quai » (d'où l'inclusion des pêcheurs non employés, comme les pêcheurs indépendants et les pêcheurs rémunérés à la part).

Outre ses dispositions relatives aux médicaments et au matériel médical, aux locaux de soins médicaux et au médecin à bord, la Directive exige que : (a) toutes les personnes qui reçoivent une formation professionnelle maritime et se destinent au travail embarqué aient reçu une formation de base portant sur les mesures d'assistance médicale et de secours à prendre immédiatement en cas d'accident ou d'urgence vitale médicale ; et (b) le capitaine et le ou les travailleurs auxquels il aurait délégué l'usage de la dotation médicale aient reçu une formation particulière réactualisée périodiquement, au moins tous les cinq ans, prenant en compte les risques et les besoins spécifiques requis par les différentes catégories de navires et suivant les orientations générales définies à l'Annexe V de la Directive.⁸⁰

Directive 93/103/CEE

DIRECTIVE 93/103/CE DU CONSEIL du 23 novembre 1993, concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche (treizième directive particulière au sens de l'article 16 paragraphe 1 de la directive 89/391/CEE)

La base légale actuelle de cette Directive est l'Article 153, paragraphe 1 (a), du

78 Directive 89/391/CEE, Article 13, paragraphe 1.

79 À l'origine, TCEE, Article 118a.

80 Directive 92/29/CEE, Article 5, alinéas 2 et 3.

TFUE⁸¹. Cette Directive s'applique aux travailleurs ; étant entendu par « travailleur » « toute personne exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire [de pêche], ainsi que les stagiaires et apprentis, à l'exclusion du personnel de terre effectuant des travaux à bord d'un navire [de pêche] à quai et des pilotes de port » (d'où l'inclusion des pêcheurs non employés, comme les pêcheurs indépendants et les pêcheurs rémunérés à la part).

Outre d'autres exigences de santé et de sécurité, la Directive parle de la formation des travailleurs et de la formation approfondie des personnes susceptibles de commander un navire de pêche. Tous les travailleurs doivent recevoir une formation adéquate en ce qui concerne la santé et la sécurité à bord des navires de pêche et en particulier la prévention des accidents. La formation doit couvrir notamment la lutte contre les incendies, l'utilisation des moyens de sauvetage et de survie, et pour les travailleurs concernés l'utilisation des appareils de pêche et des équipements de traction ainsi que les différentes méthodes de signalisation, notamment gestuelles. Cette formation fait l'objet de mises à jour rendues nécessaires par les modifications des activités à bord.⁸² Les personnes susceptibles de commander un navire doivent recevoir une formation approfondie concernant (a) la prévention des maladies et des accidents de travail à bord et les mesures à prendre en cas d'accident ; (b) la stabilité du navire et le maintien de celle-ci dans toutes les conditions prévisibles de chargement et lors des opérations de pêche ; (c) la navigation et les communications par radio, y compris les procédures.⁸³

Directive 97/70/CE

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

La base légale de cette Directive est l'Article 100, paragraphe 2 (a), du TFUE⁸⁴ : « Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne. Ils statuent après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions ». Ceci doit s'entendre à la lumière de l'Article 91, paragraphe 1 (c), du TFUE⁸⁵ : « En vue de réaliser la mise en œuvre [d'une politique commune des transports] et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire

81 À l'origine TCE, Article 118a.

82 Directive 93/103/CE, Article 9.

83 Directive 93/103/CE, Article 10.

84 À l'origine, TCE, Article 84, paragraphe 2, devenu TCE, Article 80, paragraphe 2.

85 À l'origine, TCE, Article 75, paragraphe 1 (c), devenu TCE, Article 71, paragraphe 1 (c).

et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, établissent : [...] des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports ».

La base légale de cette Directive instituant un régime de sécurité pour les *navires de pêche* de longueur égale ou supérieure à 24 mètres se trouve dans la faculté partagée de l'Union de pouvoir prendre des mesures législatives visant à améliorer la sécurité des transports dans *le transport maritime* (!).

Cette Directive, qui traite largement de la construction, de l'équipement et de la navigabilité des navires de pêche met en œuvre la *Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977* telle que modifiée par le *Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977* (également appelé le *Protocole de Torremolinos de 1993*) dans la législation européenne, y compris les normes relatives aux postes et exercices de rassemblement, aux instructions et à la formation à bord, et à la formation aux procédures d'urgence.

Dans la lignée de la Convention SFV, cette Directive n'exige pas l'établissement, par l'armateur ou le capitaine, d'un langage professionnel approprié pour assurer une performance effective de l'équipage en matière de sécurité. Au titre de la Convention SOLAS, chaque *marin* doit comprendre, et le cas échéant donner des ordres et instructions et effectuer ses rapports dans cette langue de travail.

Directive (UE) 2017/159

DIRECTIVE (UE) 2017/159 DU CONSEIL du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la Convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche)

La base légale de cette Directive est l'Article 155, paragraphe 2, du TFUE. L'Article établit que les accords entre les partenaires sociaux conclus au niveau de l'Union doivent être transposés dans l'appareil communautaire au moyen d'une décision du Conseil sur proposition de la Commission européenne, s'ils traitent des matières couvertes par l'Article 153 du TFUE.

Cette Directive établit des normes minimum pour les conditions de vie et de travail à bord des navires par la mise en place de la Convention sur le travail dans la pêche de 2007 pour tous les pêcheurs qui travaillent (a) en vertu d'un contrat de travail, (b) en vertu d'une relation de travail, ou (c) les pêcheurs présents sur le même navire que ceux cités aux alinéas (a) et (b). Contrairement à la Convention, la Directive ne parle que des navires se livrant à des opérations de pêche commerciale maritime. La pêche de subsistance et la pêche de loisir sont exclues de la portée de la Directive.

Cette Directive exige elle aussi que les pêcheurs soient formés, mais elle ne fixe

aucune norme de formation et délivrance de brevets. Au vu du vaste travail de préparation réalisé par l'Office International du Travail de l'OIT au sujet de la Convention, il est clair que la C188 était vouée à ne pas interférer avec la substance des normes et orientations internationales existantes.⁸⁶ Au vu de tout ceci, personne ne devrait se surprendre de ce que la *Recommandation sur le travail dans la pêche de 2007* (R199) « confirme » donc que les membres de l'OIT doivent « prendre en compte les normes internationales généralement admises en matière de formation et de qualifications [des pêcheurs] en définissant les compétences requises pour exercer les fonctions de patron, d'officier de pont, de mécanicien et autres fonctions à bord d'un navire de pêche ». ⁸⁷ Ce qui est important pour la Convention à cet égard l'est aussi *mutatis mutandis* pour la Directive.

Tous les navires de pêche, quelle que soit leur taille, quel que soit le temps passé en mer sans interruption, quelle que soit la distance à laquelle ils se trouvent du rivage, doivent être placés sous le contrôle d'un patron compétent. ⁸⁸ Cette responsabilité générale de l'armateur du navire de pêche implique que le patron doit avoir suivi une formation pour acquérir les compétences ou qualifications lui permettant de naviguer en toute sécurité *et* de diriger le navire placé sous ses ordres et d'être évalué.

Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'autorité compétente doit fixer l'effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation du navire et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder.⁸⁹ Cette exigence ne concerne *pas* l'opération sûre du navire, mais seulement la *navigabilité* sûre, ce qui implique qu'outre le capitaine, d'autres pêcheurs à bord doivent également être compétents et suivre une formation visant à leur faire acquérir les qualifications ou compétences propres à une navigation sûre du navire et à être évalués ou testés. Par pêcheurs, on entend ici les capitaines remplaçants, les officiers de pont, les ingénieurs, les opérateurs de radio et les matelots de veille.

La Directive cite également la Directive 92/29/CEE concernant la formation du capitaine et de toute personne susceptible de se voir confier l'utilisation du matériel médical.⁹⁰

Sous le titre *Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail*, la Directive prévoit en outre la formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer⁹¹, et que tous les pêcheurs doivent avoir suivi une formation de base en matière de sécurité (avant embarquement) approuvée par l'autorité compétente.⁹²

⁸⁶ Voir : *La rédaction de la C188* sur le site web de l'OIT.

⁸⁷ R199, Point 11 (a).

⁸⁸ Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 10, paragraphe 1.

⁸⁹ Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 10, paragraphe 2.

Enfin, la Convention exige que tous les pêcheurs à bord soient formés et instruits en matière de prévention des accidents du travail, maladies professionnelles et risques liés au travail⁹³, et soient suffisamment et raisonnablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées⁹⁴.

Il est important de reconnaître que cette Directive, au titre du droit communautaire, contraint désormais les États membres à adopter une législation sur la formation et la délivrance de brevets pour les pêcheurs avant le 15 novembre 2019⁹⁵ ; même pour ceux qui travaillent à bord des navires de pêche de moins de 24 mètres de long.⁹⁶ Au vu des obligations de l'État de pavillon, du *Code de conduite pour une pêche responsable* de la FAO et de la *Recommandation sur le travail dans la pêche* de l'OMI, cette législation doit se baser sur les normes internationales disponibles adoptées dans ce domaine...

Directive 2005/36/CE

DIRECTIVE 2005/36/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles

La base légale actuelle de cette Directive réside dans les Articles 46, 53, paragraphe 1 et 62 du TFUE relatifs à la libre circulation des personnes et des services.

L'objet de cette Directive pour la reconnaissance mutuelle des diplômes, brevets et autres titres de qualifications officielles est l'abolition des obstacles à la libre circulation des personnes. Pour les ressortissants des États membres, il s'agit notamment du droit d'exercer une profession, à titre salarié ou non salarié, dans un autre État membre que celui où ils ont acquis leurs qualifications professionnelles.⁹⁷ Cette Directive établit donc les règles selon lesquelles un État membre qui subordonne l'accès à une profession réglementée ou son exercice, sur son territoire, à la possession de qualifications professionnelles déterminées reconnaît, pour

90 Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 28 (b). Cette disposition diffère de la C188, Article 29 (b).

91 Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 34 (b).

92 Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 35, paragraphe 3 (b). Cette exigence diffère de la C188, Article 32, paragraphe 3 (b), dans la mesure où elle s'applique à tous les navires de pêche et non pas seulement aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant plus de trois jours en mer.

93 Directive (UE) 2017/159, Annexe, Articles 5, paragraphe 3 (c), et 34 (a).

94 Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 35, paragraphe 3 (c). Cette exigence diffère de la C188, Article 32, paragraphe 3 (c), dans la mesure où elle s'applique à tous les navires de pêche et non pas seulement aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant plus de trois jours en mer.

95 Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 4, paragraphe 1.

96 Directive (EU) 2017/159, Annexe, Article 3. Cet Article accorde toutefois aux États membres, pour un délai *limité* (maximum cinq ans) une certaine flexibilité pour les catégories *limitées* de pêcheurs ou navires de pêche.

97 Directive 2005/36/CE, considérant (1).

l'accès à cette profession et son exercice, les qualifications professionnelles acquises dans un ou plusieurs autres États membres et qui permettent au titulaire desdites qualifications d'y exercer la même profession.⁹⁸

Cette longue Directive prévoit une série exhaustive de règles pour la reconnaissance des qualifications professionnelles. Nous irions trop loin dans ce document si nous analysions chacune de ces règles. L'étude de la Directive nous mène à conclure que les qualifications professionnelles des pêcheurs doivent être reconnues suivant les règles exposées au Titre III de la Directive, Liberté d'établissement, Chapitre I, Régime général de reconnaissance des titres de formation.

Pour les pêcheurs, le régime général de reconnaissance consiste à faire examiner leurs brevets par l'autorité compétente de l'État de pavillon et la législation sur la base de laquelle ils ont été délivrés, puis, au choix du pêcheur, à accomplir un stage d'adaptation pendant trois ans au maximum ou se soumettre à une épreuve d'aptitude. Du fait de la grande variété et de la complexité des exigences entre les États membres ou des entraves à l'accès à ces exigences, la procédure de reconnaissance signifie souvent que le pêcheur doit suivre un programme de formation partiel ou complet dans l'état de pavillon dans une langue qu'il (ou elle) ne domine souvent pas au niveau nécessaire pour accomplir correctement la formation... La Directive ne favorise donc pas la libre circulation des pêcheurs et elle n'encourage pas le développement d'une formation harmonisée pour la sécurité en mer dans le domaine de la pêche.

Décision (UE) 2015/799

Décision (UE) 2015/799 du Conseil du 18 mai 2015 autorisant les États membres à devenir partie, dans l'intérêt de l'Union européenne, à la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille de l'Organisation maritime internationale

La base légale de cette Décision réside dans les Articles 46, 53, paragraphe 1, et 62 du TFUE ; la même base légale de « libre circulation » que celle employée pour la Directive 2005/36/CE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles.

La Décision concerne les matières abordées dans le présent document : Formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs et reconnaissance de leurs qualifications. Elle autorise les États membres à devenir parties à la Convention STCW-F pour ce qui est des parties relevant de la compétence de l'Union.⁹⁹ Les États membres sont « invités » à prendre les mesures nécessaires pour déposer leur instrument d'adhésion à la Convention auprès du Secrétaire général de l'OMI dans un délai raisonnable, et si possible avant le 23 mai 2017. La Commission présente au Conseil un rapport sur l'état d'avancement de l'adhésion avant le 23 mai 2018. La

⁹⁸ Directive 2005/36/CE, Article 1, premier paragraphe.

⁹⁹ Décision (UE) 2015/799, Article 2.

Décision a été prise le 18 mai 2015, la Pologne (28 juillet 2015), le Portugal (23 janvier 2017), la Roumanie (27 février 2018) et la Belgique (10 mai 2018) étant les seuls pays à avoir adhéré à la Convention, et pour l'instant la Commission n'a pas présenté son rapport.¹⁰⁰

Aux fins du présent document, les préambules suivants, introduisant les Articles de la Décision, présentent un intérêt tout particulier :

- (3) Cette convention joue un rôle particulièrement important dans le secteur de la pêche au niveau international en ce qu'elle promeut la sécurité des personnes et des biens en mer, et, par voie de conséquence, contribue aussi à la protection du milieu marin. Il est donc souhaitable que ses dispositions soient mises en œuvre dans les meilleurs délais.
- (4) La pêche en mer étant l'une des activités professionnelles les plus dangereuses qui soient, il est donc indispensable de prévoir une formation et des qualifications appropriées pour réduire le nombre d'accidents. L'embarquement de personnel à bord de navires de pêche des États membres devrait en tout état de cause s'effectuer sans porter atteinte à la sécurité maritime.
- (7) La règle 7 du chapitre I de l'Annexe à la Convention relève de la compétence exclusive de l'Union quant à la réglementation de l'Union sur la reconnaissance des qualifications professionnelles de certaines catégories de personnel des navires de pêche et affecte certaines dispositions du traité et du droit dérivé de l'Union, en particulier la Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil (2), en ce qui concerne les citoyens de l'Union en possession des brevets pertinents délivrés par un État membre ou un pays tiers.

Directive 2008/106/CE

DIRECTIVE 2008/106/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (refonte)

La base légale de cette Directive est l'Article 100, paragraphe 2, du TFUE^{101 102}: « Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne. Ils statuent après consultation du Comité économique et social et du

100 Les Pays-Bas sont sur le point d'adhérer à la Convention. Ils le feront probablement début 2019.

101 La première Directive qui a mis en œuvre la Convention STCW-S a été la Directive 94/58/CE du 22 novembre 1994, remplacée par la Directive 2001/25/CE du 4 avril 2001, et ensuite par la Directive 2008/106/CE du 19 novembre 2008. La Directive 2012/35/UE du 21 novembre 2012 mettait à jour cette dernière.

102 À l'origine, TCE, Article 80, paragraphe 2.

Comité des régions ». Ceci doit s'entendre à la lumière de l'Article 91, paragraphe 1 (c), du TFUE ¹⁰³: « En vue de réaliser la mise en œuvre [d'une politique commune des transports] et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, établissent : [...] des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports ».

La première directive mettant en œuvre la *Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des marins de 1978* (STCW-S) a été la Directive 94/ 58/CE du 22 novembre 1994. Elle a été remplacée par la Directive 2001/25/CE du 4 avril 2001, qui à son tour a été remplacée par la Directive 2008/106/CE du 19 novembre 2008. La Directive 2012/35/UE du 21 novembre 2012 mettait à jour cette dernière.

Concernant la sécurité en mer dans le domaine de la *pêche*, les considérants introduisant les Articles des directives successives relatives au *transport maritime* sont particulièrement importants :

Directive 94/58/CE

- (—) Considérant que le Conseil, dans sa résolution du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime ¹⁰⁴, a fixé comme objectif l'élimination des équipages insuffisamment qualifiés et a accordé la priorité aux actions communautaires visant à renforcer la formation et l'éducation en mettant au point des normes communes pour des niveaux de formation minimale du personnel exerçant des fonctions essentielles, y compris la question de l'utilisation d'une langue commune à bord des navires communautaires ;
- (—) Considérant que les normes de formation pour l'octroi des brevets de qualification professionnelle des gens de mer diffèrent selon les États membres; qu'une telle diversité des législations nationales en matière de formation dans le domaine régi par la présente directive ne permet pas d'assurer la cohérence des niveaux de formation qu'exige la sécurité maritime ;
- (—) Considérant que la reconnaissance mutuelle des diplômes et certificats prévue par les directives relatives auxdits systèmes généraux ¹⁰⁵ ne garantit pas toujours un niveau normalisé de formation pour tous les gens de mer servant à bord des navires battant pavillon d'un État membre [...] ; que ceci est pourtant essentiel du point de vue de la sécurité maritime ;
- (—) Considérant qu'il est, dès lors, essentiel de définir un niveau minimal de

¹⁰³ À l'origine, TCE, Article 71, paragraphe 1 (c).

¹⁰⁴ *Journal Officiel de la CE* (JO), N^o. C271 du 7 octobre 1993, p. 1

¹⁰⁵ Actuelle Directive 2005/36/CE.

formation des gens de mer dans la Communauté; qu'il est opportun que les mesures prises dans ce domaine se fondent sur les normes de formation déjà arrêtées au niveau international, à savoir la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, de 1978 (Convention STCW); que tous les États membres sont parties à cette convention ;

- (—) Considérant qu'il convient de prendre des mesures afin d'assurer que les gens de mer titulaires de brevets délivrés par des pays tiers aient un niveau de qualification comparable à celui qui est requis par la convention STCW.

Directive 2001/25/CE

- (3) Dans ses conclusions du 25 janvier 1993 sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution dans la Communauté, le Conseil a souligné l'importance de l'élément humain dans la conduite sûre des navires.

Directive 2008/106/CE

- (2) Les mesures prises au niveau communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution en mer devraient être conformes aux règles et aux normes adoptées au niveau international.
- (3) Afin de maintenir et de développer le niveau des connaissances et des compétences des gens de mer dans la Communauté, il importe de prêter une attention appropriée aux formations et au statut des gens de mer dans la Communauté.
- (4) Une cohérence des niveaux de formation pour l'octroi des brevets de qualification professionnelle des gens de mer devrait être garantie dans l'intérêt de la sécurité maritime.
- (8) Les États membres peuvent fixer des normes plus élevées que les normes minimales fixées par la convention STCW et la présente directive.

Directive 2012/35/UE

- (5) Une formation renforcée des gens de mer devrait porter sur la théorie et la pratique de manière que les gens de mer aient les qualifications nécessaires pour respecter les normes de sécurité [...] et soient en mesure de réagir en cas de danger et en situation d'urgence.
- (13) [...]. La qualité de la formation des gens de mer est importante pour la compétitivité de ce secteur et pour attirer les citoyens de l'Union, en particulier les jeunes, vers les métiers de la mer.
- (21) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'alignement des règles actuelles de l'Union sur les règles internationales en matière de

formation des gens de mer et de délivrance de titres à ces derniers, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du Traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

Directive 2005/45/CE

DIRECTIVE 2005/45/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE

La base légale actuelle de cette Directive est, une fois encore, l'Article 100, paragraphe 2 (a), du TFUE relatif à la sécurité dans le transport maritime¹⁰⁶.

Concernant la sécurité en mer dans le domaine de la pêche, les considérants suivants, introduisant les Articles de cette directive, sont particulièrement importants :

- (1) Dans ses conclusions du 5 juin 2003 intitulées « Améliorer l'image des transports maritimes communautaires et attirer les jeunes vers les professions maritimes », le Conseil a souligné la nécessité d'accroître la mobilité professionnelle des gens de mer à l'intérieur de l'Union européenne, en prêtant une attention particulière aux procédures de reconnaissance des brevets d'aptitude des marins, tout en garantissant le respect strict des dispositions de la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, de 1978 [...].
- (2) Le transport maritime est une activité en plein essor qui se caractérise par sa dimension internationale. En conséquence, compte tenu de la pénurie croissante de marins communautaires, il est plus facile de maintenir l'équilibre entre l'offre et la demande de main-d'œuvre au niveau communautaire qu'au niveau national. Il est donc essentiel que la composante maritime de la politique commune des transports soit étendue pour faciliter la circulation des gens de mer à l'intérieur de la Communauté.
- (11) Le règlement (CE) no 1406/2002 (1) a institué une Agence européenne pour la sécurité maritime, ci-après dénommée « Agence », en vue d'assurer un niveau de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires élevé, uniforme et effectif. L'une des tâches assignées à l'Agence est d'assister la Commission dans l'exécution de toute mission que lui confie la

106 À l'origine, TCE, Article 80, paragraphe 2.

législation communautaire applicable en matière de formation des membres d'équipage, de délivrance des brevets et de veille.

- (12) L'Agence devrait donc aider la Commission à vérifier que les États membres se conforment aux exigences de la présente directive et de la directive 2001/25/CE.
- (15) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

Les compétences de l'Union

L'Union possède plusieurs types de facultés législatives :

Lorsque les traités¹⁰⁷ attribuent à l'Union une *compétence exclusive* dans un domaine déterminé, seule l'Union peut légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants, les États membres ne pouvant le faire par eux-mêmes que s'ils sont habilités par l'Union, ou pour mettre en œuvre les actes de l'Union.¹⁰⁸

Lorsque les traités attribuent à l'Union une *compétence partagée avec les États membres* dans un domaine déterminé, l'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ce domaine. Les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne. Les États membres exercent à nouveau leur compétence dans la mesure où l'Union a décidé de cesser d'exercer la sienne.¹⁰⁹ Les principes de subsidiarité et de proportionnalité régissent l'exercice des compétences de l'Union si elle décide de prendre des mesures dans un domaine spécifique pour lequel elle s'est vu conférer une compétence partagée.¹¹⁰ En vertu du principe de subsidiarité, dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, l'Union intervient seulement si, et dans la mesure où, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, tant au niveau central qu'au niveau régional et local, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union.¹¹¹ En vertu du principe de proportionnalité, le contenu et la forme de l'action de l'Union n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs des traités.¹¹²

Dans certains domaines et dans les conditions prévues par les traités, l'Union dispose d'une compétence pour mener des actions pour appuyer, coordonner ou compléter l'action des États membres, sans pour autant remplacer leur compétence dans ces domaines. Les actes juridiquement contraignants de l'Union adoptés sur la base des dispositions des traités relatives à ces domaines ne peuvent pas comporter

107 Le *Traité sur l'Union Européenne* (TUE) et le *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* (TFUE).

108 TFUE, Article 2, paragraphe 1.

109 TFUE, Article 2, paragraphe 2.

110 TUE, Article 5, paragraphe 1, deuxième phrase.

111 TUE, Article 5, paragraphe 3.

112 TUE, Article 5, paragraphe 4.

FORMATION ET DÉLIVRANCE DE BREVETS POUR LES PÊCHEURS - LE RÔLE DES PARTENAIRES SOCIAUX EUROPÉENS
DANS LA PÊCHE
d'harmonisation des dispositions législatives et réglementaires des États membres.¹¹³

En tant que partie à la CNUDM, l'Union européenne est, dans une certaine mesure responsable de garantir la sécurité en mer conformément aux normes internationales convenues, comme la Convention STCW-F.¹¹⁴ Eu égard aux questions relatives à la pêche (à l'exclusion de la conservation des ressources biologiques de la mer), la politique sociale (pour les aspects définis dans le TFUE) et les transports (maritimes), l'Union dispose d'une compétence partagée avec ses États membres.¹¹⁵ L'Union partage donc ses compétences en termes de sécurité en mer avec ses États membres.

La Troisième partie, Les politiques et actions internes de l'Union, Titre III, L'agriculture et la pêche, du TFUE, ne couvre pas la sécurité en mer pour la pêche. L'Union n'a donc pas de compétence spécifique dans ce domaine (cela dit, voir le dernier paragraphe de cette section).

La Troisième partie, Titre VI, Les transports, couvre l'amélioration de la sécurité dans le transport maritime.¹¹⁶ L'Union possède une compétence partagée dans ce domaine¹¹⁷, mais a pris des mesures législatives sur le niveau minimum de formation des gens de mer et sur la reconnaissance mutuelle des brevets des marins délivrés par les États membres.¹¹⁸ Sur cette même base légale, l'Union a institué un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres.¹¹⁹

La Troisième partie, Titre X, Politique sociale, couvre, *entre autres*, l'amélioration, notamment du milieu de travail pour la protection de la santé et la sécurité des travailleurs.¹²⁰ L'Union possède une compétence partagée dans ce domaine¹²¹; le

113 TFUE, Article 2, paragraphe 5.

114 Dans la *Déclaration concernant la compétence de la Communauté européenne eu égard aux affaires régies par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention*, le Conseil a expliqué que la Communauté - désormais Union européenne - possède une compétence exclusive pour certaines matières et partage sa compétence avec ses États membres sur certaines autres questions (Décision du Conseil 98/392/CE du 23 mars 1998). Eu égard aux devoirs de l'État de pavillon concernant la sécurité en mer, l'[Union] « possède une compétence exclusive uniquement dans la mesure où les dispositions de cette Convention ou instruments juridiques adoptés dans l'application de celle-ci affectent les règles communes établies par la Communauté. Lorsque des règles communautaires existent mais ne sont pas affectées, en particulier dans les cas où les dispositions de la Communauté établissant uniquement des normes minimales, les États membres sont compétents, sans préjudice de la compétence de la Communauté de pouvoir légiférer dans ce domaine. Autrement, la compétence échoit aux États membres ».

115 TFUE, Article 4, paragraphes 2 (b), 2 (d) et 2 (g) en particulier.

116 TFUE, Article 100, paragraphe 2, conjointement à l'Article 91, paragraphe 1 (c).

117 TFUE, Article 4, paragraphe 2 (g).

118 Actuelles Directives 2008/106/CE et 2005/45/CE.

119 Directive 97/70/CE.

120 TFUE, Article 153, paragraphe 1 (c).

Parlement européen et le Conseil peuvent, avec certaines restrictions, adopter au moyen de directives des exigences minimales pour une application progressive¹²².

L'union est également compétente dans les domaines de l'éducation et la formation professionnelle mais ce n'est qu'une compétence de soutien, de coordination ou de complément aux mesures engagées par les États membres.¹²³ « [Ces] domaines ne sont pas considérés comme étant du ressort des « compétences partagées » au sens de l'Art. 2(2) du TFUE. Dans cette catégorie distincte de compétences « de soutien », l'Union peut prendre des mesures mais ses actes juridiquement contraignants ne peuvent entraver l'harmonisation de la législation ou des règles des États membres (Art. 2(5) TFUE). La disposition selon laquelle l'action de l'Union dans ces domaines ne peut dépasser la compétence des États membres montre que, même si les États membres n'adoptent pas de règles entrant en conflit avec les dispositions du droit communautaire (principe de la primauté), les actions de l'Union ne limitent pas la faculté de réglementation des États membres dans les domaines concernés [...]. »¹²⁴

Enfin, l'Union peut jouir de *facultés implicites* lui octroyant une compétence explicite. « L'existence d'une compétence implicite déroge au principe d'attribution. Il doit donc s'appliquer strictement. L'Union est en droit de se baser sur une compétence implicite uniquement lorsque cela est nécessaire pour assurer l'effet pratique des dispositions du Traité de de l'acte de l'Union en question. »¹²⁵ Ces facultés sont normalement importantes pour les relations externes de l'Union. Puisque l'Union possède par exemple une compétence exclusive dans le domaine de la conservation des ressources biologiques marines au titre de la Politique commune de la pêche, elle est implicitement apte à passer des accords internationaux pour l'accès des navires de pêche communautaires aux zones de pêche des pays tiers.¹²⁶ Comme nous l'avons dit, l'Article 5 du Règlement (UE) N° 1380/2013 accorde aux navires de pêche de l'Union un accès conditionné à toutes les eaux communautaires (*soit* aux ZEE des états membres et leurs mers territoriales) ainsi qu'aux ressources qui s'y trouvent. Si la volonté politique est suffisante, on peut comprendre l'Article comme accordant explicitement à l'Union la faculté de prendre des mesures législatives en matière de sécurité en mer dans la pêche, compte tenu des normes internationales accordées, afin de garantir l'effet pratique de l'Article.

121 TFUE, Article 4, paragraphe 2 (b).

122 TFUE, Article 153, paragraphe 2 (b).

123 TFUE, Article 6 (e).

124 Koen Lenaerts et Piet Van Nuffel, *Le droit de l'Union européenne*, publié par Sweet & Maxwell, Londres, 2011, troisième édition, p. 130.

125 Koen Lenaerts, *op cit*, p. 120-121.

126 Voir Cour de justice européenne, Affaire 22/70, l'« Affaire AETR ».

Les compétences des partenaires sociaux

Formation visant à améliorer la sécurité et la santé

Sur la base de l'Article 155 du TFUE, les partenaires sociaux de l'Union européenne sont compétents pour passer des accords. Au cas où un accord concerne des questions couvertes par l'Article 153 du TFUE, les partenaires sociaux peuvent demander à la Commission européenne de proposer au Conseil la transposition de l'accord par une Décision du Conseil, pour en faire un instrument juridique de l'Union, par exemple une Directive. Les partenaires sociaux dans le domaine de la pêche ont un intérêt indéniable à améliorer la sécurité en mer et ont discuté à plusieurs reprises avec la Commission de la possibilité de passer un accord pour mettre en œuvre la STCW-F dans l'*acquis* communautaire. Lors de leur réunion du 9 février 2018, ils ont demandé un avis juridique officiel sur cette question. Voici ce que la Commission a écrit :

Bruxelles, le 3 mars 2018
Réf. Ares(2018)1285108

Objet : Transposition de la Convention STCW-F via un accord collectif des partenaires sociaux conformément aux Articles 154 et 155 du TFUE

Suite aux discussions sur la question précitée au sein du Comité de dialogue social pour le secteur de la pêche le 9 février 2018, j'aimerais vous informer de la position des services de la Commission.

D'après l'Article 155 TFUE, les partenaires sociaux de l'UE sont libres de négocier en vue de conclure un accord. Une fois l'accord conclu, ils peuvent décider de le mettre en place de façon autonome ou d'inviter la Commission à présenter une proposition de mise en place de leur accord dans l'appareil communautaire conformément à l'Article 155(2) TFUE.

Cela dit, le simple fait que les partenaires sociaux soient impliqués ne donne pas automatiquement accès à la procédure prévue à l'Article 155 TFUE. Pour ce faire, la question objet de l'accord doit entrer dans le cadre de compétences de l'Article 153 TFUE. Ce n'est pas le cas pour cette question car la plupart des articles de la Convention concernent les qualifications professionnelles et les questions de formation (délivrance de brevets, connaissances minimum) des pêcheurs. Ces questions ne sont pas couvertes par l'Article 153. Par conséquent, eu égard à la Convention STCW-F, nous estimons que la procédure de l'Article 155 n'est pas appropriée.

Néanmoins, il est toujours possible de donner suite à une initiative des partenaires sociaux concernant la STCW-F par une proposition de loi de la Commission visant à la reconnaissance mutuelle de la formation des pêcheurs, dans le droit-fil de la STCW-F.

La Décision du Conseil 2015/799 du 18 mai 2015 autorise les États membres à ratifier la Convention dans l'intérêt de l'Union en ce qui concerne les sujets relevant de la compétence de l'Union (Décision du Conseil 2015/799 de mai 2015).

Nous sommes conscients du fait que la Convention STCW-F n'a, jusqu'à présent, été ratifiée que par un petit nombre d'États membres. Dans le même temps, l'Union a l'obligation d'observer strictement et de développer le droit international d'après l'Article 3(5) TFUE.

La Commission prend donc actuellement des mesures pour promouvoir la ratification par les États membres des instruments internationaux pertinents pour la pêche, comme la STCW-F, la Convention sur le travail dans la pêche C188 et l'Accord du Cap. La Commission envisage aussi d'adopter toutes les mesures appropriées pour la transposition de ces conventions, ou des parties de celles-ci qui n'ont pas été transposées, dans le droit communautaire.

Sur la base de la Décision du Conseil autorisant les États membres à devenir partie à la Convention STCW-F¹²⁷, la Commission va rédiger un rapport sur la procédure d'adhésion à la Convention d'ici au mois de mai 2018. Puisque la compétence de ratification échoit aux États membres, nous invitons également les partenaires sociaux et leurs organisations nationales à demander à leur État membre respectif de la ratifier.

Signé :

Commission européenne

Direction générale des affaires maritimes et de la pêche

Politique de la pêche dans la mer Méditerranée et la mer Noire

Veronika Veits, Directrice

D'après cette lettre, le message clé de la Commission est clair : « [...] le simple fait que les partenaires sociaux soient impliqués ne donne pas automatiquement accès à la procédure prévue à l'Article 155 TFUE. Pour ce faire, la question objet de l'accord doit entrer dans le cadre de compétences de l'Article 153 TFUE. Ce n'est pas le cas pour cette question car la plupart des articles de la Convention concernent les qualifications professionnelles et les questions de formation (délivrance de brevets, connaissances minimum) des pêcheurs. Ces questions ne sont pas couvertes par l'Article 153. Par conséquent, eu égard à la Convention STCW-F, nous estimons que la procédure de l'Article 155 n'est pas appropriée. »

Si la Commission souhaite approcher la formation et la délivrance de brevets pour les pêcheurs depuis les domaines de l'éducation et de la formation

127 Décision (UE) 2015/799.

professionnelle, le but d'un niveau de formation normalisé (harmonisé) pour tous les pêcheurs à bord de navires de pêche battant le pavillon d'un État membre dans l'intérêt de garantir la sécurité en mer pour le domaine de la pêche est impossible à accomplir : la compétence de l'Union pour mener des actions pour appuyer, coordonner ou compléter l'action des États membres en matière d'éducation et de formation professionnelle ne peut pas comporter de mesures d'harmonisation.¹²⁸ Cette approche mènerait à une impasse.

L'objectif de tous les instruments brièvement abordés dans la présente étude est celui de garantir la sécurité de la vie et des biens en mer dans le domaine de la pêche. Et l'un des moyens d'atteindre cet objectif est la formation. « Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer *notamment* en ce qui concerne [...] la formation des équipages », dit la CNUDM.¹²⁹ La Convention STCW-F n'est qu'un moyen d'améliorer le cadre de travail pour la protection de la santé et de la sécurité des pêcheurs en rendant leur travail en mer plus sûr, mais pas uniquement pour eux, également pour ceux qui partagent les mers avec eux, à savoir les marins, le reste des travailleurs off-shore¹³⁰ et les passagers.

En l'essence, le travail à bord d'un navire de pêche est *la pêche*, la prise de poisson et autres ressources biologiques de la mer destinées à l'approvisionnement alimentaire. C'est aussi important pour les capitaines que pour leurs remplaçants, les officiers de pont, les ingénieurs, les opérateurs de radio et les matelots de veille. Les pêcheurs *n'apprennent pas* à pêcher, leur vocation, en suivant une formation de la STCW-F. S'il est vrai que la STCW-F leur « enseigne » à manœuvrer et à diriger leurs navires munis d'engins de pêche pour une navigation sûre, elle ne leur apprend pas où trouver le poisson, ni comment utiliser le matériel permettant de trouver le poisson ; elle ne leur apprend pas à choisir entre deux méthodes de pêche, ni comment utiliser, conserver ou réparer leurs engins, ni à fabriquer ou réparer leurs filets, leurs nasses ou pièges, ni comment utiliser les cordes, lignes, câbles, comment haler le filet et utiliser les panneaux de chalut ou chaluts-bœufs¹³¹; elle ne leur apprend pas à reconnaître les différentes espèces de poisson, elle ne leur apprend pas à déterminer de la qualité du poisson pris ; elle ne leur apprend pas à manipuler le poisson (autrement qu'en ce qui concerne les pratiques professionnelles sûres), ni comment le trier et le classer ; elle ne leur apprend pas à traiter le poisson, à le conserver par découpage, éviscération, salaison, séchage, cuisson, refroidissement, congélation et autres techniques de conservation ; elle ne

128 TFUE, Article 2, paragraphe 5, deuxième phrase.

129 CNUDM, Article 94, paragraphe 3, ouverture.

130 Pensons, par exemple, aux collisions entre les navires de pêche et les plate-formes pétrolières.

131 Voir : Mike Montgomerie, *Basic fishing methods, A comprehensive guide to commercial fishing methods (Méthodes de pêche de base. Un guide complet des méthodes de pêche commerciale)*, Seafish, Authority on seafood, Édimbourg/Grimsby, août 2015. Google : Basic Fishing Methods.

leur apprend pas à conserver leurs navires et cales à poissons dans des conditions d'hygiène conformes aux principes HACCP¹³² ; elle ne leur apprend pas à respecter les règles, follement compliquées, de la Politique commune de la pêche et du vaste éventail législatif qui l'accompagne... Autrement dit, la STCW-F ne leur enseigne pas les aptitudes à pêcher. La STCW-F ne leur apprend « qu'à » diriger leurs navires en toute sécurité. Un rapide coup d'œil à l'Annexe III de ce document ou à la Convention elle-même (ce n'est pas un document très long) donnera au lecteur une vue exacte de ce que couvre la Convention. La STCW-F atteste du besoin pour les pêcheurs de prouver aux autorités, aux armateurs de navires et à leurs collègues qu'ils sont capables de naviguer en toute sécurité de sorte à protéger leur sécurité et leur santé et celles de leur collègues et membres d'équipage.

Si un aspect est concerné par l'Article 153, paragraphe 1 (a), du TFUE, c'est bel et bien le bon usage de cet instrument de *formation pour la sécurité* : la Convention STCW-F. L'Article a et a toujours eu une vaste portée : « Rien dans les termes de l'Article 118a [TCE] ¹³³ n'indique que les notions de « milieu de travail », de « sécurité » et de « santé » au sens de cette disposition devraient, en l'absence d'autres précisions, être entendues dans un sens restrictif et non comme visant *tous les facteurs, physiques ou autres, capables d'affecter la santé et la sécurité du travailleur dans son environnement de travail, [...]*. Au contraire, le membre de phrase « notamment du milieu de travail » plaide en faveur d'une *interprétation large* de la compétence conférée au Conseil par l'Article 118a en matière de protection de la sécurité et de la santé travailleurs. En outre, une telle interprétation des termes « sécurité » et « santé » peut notamment s'appuyer sur le préambule à la Constitution de l'Organisation Mondiale de la Santé dont font partie tous les États membres, qui définit la santé comme un état complet de bien-être physique, mental et social et non pas seulement un état consistant en une absence de maladie ou d'infirmité » (guillemets ajoutés par l'auteur).¹³⁴ « On trouve la confirmation de l'avis favorable à une *interprétation large* [...] dans l'origine de l'Article 118a, plus concrètement dans une proposition faite par le Royaume du Danemark lors de la Conférence intergouvernementale sur l'Acte unique. Le concept de « milieu de travail » (« arbejdsmiljø ») en droit danois est un concept très vaste, qui couvre la réalisation du travail et les conditions sur le lieu de travail, sans oublier les moyens techniques et les substances et le matériel utilisés. De même, la législation danoise pertinente

132 Analyse des dangers et points critiques pour leur maîtrise.

133 TCEE, Article 118a, paragraphe 1 : « Les États membres s'attachent à promouvoir l'amélioration, notamment du milieu de travail, pour protéger la sécurité et la santé des travailleurs et se fixent pour objectif l'harmonisation, dans le progrès, des conditions existant dans ce domaine ». L'Article a été remplacé dans le TFUE par l'Article 153, paragraphe 1 (a). Bien que la rédaction du second diffère de celle du premier, les deux dispositions sont, en substance, équivalentes et tout aussi imprécises.

134 Jugement de la Cour de justice. Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord contre le Conseil de l'Union européenne. Directive 93/104/CE du Conseil concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail - Recours en annulation. Affaire C-84/94. Moyen de droit 15.

n'est pas limitée aux mesures classiques liées à la sécurité et à la santé professionnelles au sens strict, mais englobe aussi les mesures relatives aux heures de travail, aux facteurs psychologiques, à la façon dont le travail est réalisé, à la formation en hygiène et en sécurité, et à la protection des jeunes travailleurs et la représentation des travailleurs eu égard à la sécurité contre le licenciement ou toute autre tentative d'ébranler leurs conditions de travail. Le concept de « milieu de travail » n'est pas immuable mais reflète l'évolution sociale et technique de la société » (guillemets ajoutés par l'auteur).¹³⁵ « Il conviendrait d'accorder une attention particulière [...] à la qualité des services de prévention, à la formation en santé et sécurité, sans oublier les autres outils visant à assurer une meilleure application des normes de santé et sécurité. »¹³⁶

L'équivalent dans le transport maritime de la STCW-F, la *Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des marins de 1978* (STCW-S), a été transposée dans le droit de l'Union après adoption par le Conseil en juin 1993 d'une résolution sur une politique commune de la sécurité maritime¹³⁷. La base légale de la Directive concernée, la Directive 94/58/CE du 24 novembre 1994, était l'Article 84, paragraphe 2, du *Traité instituant la Communauté européenne* (TCE), actuel Article 100, paragraphe 2, du TFUE. La résolution a fait suite à la présentation, par la Commission, de sa communication *Une politique commune de la sécurité maritime* du 24 février 1993.¹³⁸ Le document prouve que les accidents de navires vont de pair avec ce qui sont bien souvent aussi des accidents mortels. Les pertes de navires vont de pair avec les pertes de vie. Près de 60 % de toutes les collisions ont été causées par une erreur humaine. L'erreur humaine, manquant d'une formation adéquate, accuse le manque d'une mise en place et d'une application suffisantes, par toutes les parties concernées, publiques et privées, des règles internationales sur la formation, et un manque d'harmonisation. Des mesures étaient nécessaires pour résoudre les problèmes associés à l'erreur humaine. Sur la base des exigences minimales à adopter par la Communauté, des programmes appropriés devraient être mis en place pour donner lieu aux améliorations nécessaires aussi rapidement que possible. La Convention STCW-S, développée sous les auspices de l'OIT et de l'OMI, était l'instrument existant permettant de donner une réponse internationale au besoin d'équipages et d'officiers qualifiés. Cependant, les faits et les chiffres présentés dans la communication ont montré que la Convention STCW-S et son degré d'application

135 Opinion de l'Avocat général Léger, livrée le 12 mars 1996, dans l'Affaire C-84/94, N° 42.

136 COM(2005) 33 final, Communication de la Commission sur l'agenda social, Bruxelles, 9 février 2005, p. 7. Voir également : COM(87) 520 final, Communication de la Commission sur son programme concernant la sécurité, l'hygiène et la santé au travail, en particulier le paragraphe 6 consacré à la formation, Bruxelles, le 23 octobre 1987.

137 JO, N° C 271 du 7 octobre 1993, p. 1.

138 COM (93) 66 final.

devaient être grandement améliorés (ce qui s'est finalement produit par la suite avec les amendements de 1995 et 2010 de la Convention). Là où les États membres n'ont pas pris leurs responsabilités en matière de sécurité dans les transports maritimes suffisamment au sérieux, la Communauté européenne s'en est occupée par la mise en œuvre de la Convention STCW-S dans son *acquis* en 1994. C'est là un exemple de mise en action du principe de subsidiarité. La base légale de la Directive ne cite pas spécifiquement la sécurité en mer mais il n'en reste pas moins qu'elle la lie inexorablement au devoir statutaire de l'Union de prendre des mesures pour améliorer la sécurité des transports¹³⁹.

Lorsque l'on lit les considérants suivants présentant les Articles de l'actuelle Directive mettant en œuvre la Convention STCW-S telle qu'amendée ponctuellement, 2008/106/CE du 19 novembre 2008, modifiée par la Directive 2012/35/UE du 21 novembre 2012, on ne peut que reconnaître que l'objectif de sauvegarde de la vie et des biens en mer, le milieu de travail des marins, sur la base des règles accordées au niveau international réside incontestablement dans les mesures légales de l'Union en matière de transport maritime :

- (2) Les mesures prises au niveau communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution en mer devraient être conformes aux règles et aux normes adoptées au niveau international.
- (5) La directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles s'applique aux professions maritimes relevant de la présente directive. Elle contribuera à faciliter le respect des obligations du traité visant à l'abolition des obstacles à la libre circulation des personnes et des services entre les États membres.¹⁴⁰
- (6) La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats prévue par la directive 2005/36/CE ne garantit pas toujours un niveau normalisé de formation pour tous les gens de mer servant à bord des navires battant pavillon d'un État membre. Cela est pourtant crucial du point de vue de la sécurité maritime.
- (7) Il est, dès lors, essentiel de définir un niveau minimal de formation des gens de mer dans la Communauté. Ce niveau devrait se fonder sur les normes de formation déjà arrêtées au niveau international, à savoir la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, de 1978, telle que révisée en 1995 (convention STCW)¹⁴¹. Tous les États membres sont

139 TFUE, Article 91, paragraphe 1 (c), conjointement à l'Article 4 TFUE.

140 Pour les pêcheurs, c'est une observation douteuse !

141 La convention a été révisée une nouvelle fois via lesdits Amendements de Manille.

parties à cette convention.

Il est vrai que pour les transports maritimes, l'Union a choisi une base légale liée aux objectifs de la politique de l'Union en matière de transports, en particulier l'amélioration de la sécurité des transports (maritimes)¹⁴², et non pas une base légale liée aux objectifs de sa politique sociale, en particulier l'amélioration du milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs¹⁴³. En l'absence d'une base légale au titre de la politique de l'Union en matière de pêche¹⁴⁴, cette même base légale « maritime » pourrait être utilisée pour appliquer la STCW-F. Après tout, cela a déjà été fait pour la Directive 97/70/CE. Mais l'Article 153, paragraphe 1 (a) du TFUE est une base légale nettement plus adaptée pour ce faire que l'Article 100, paragraphe 2 de ce même traité. La politique sociale offre peut-être une base légale encore meilleure pour la pêche car les considérants introduisant les Articles de la Directive 97/70/CE n'expliquent pas comment ni pourquoi l'action communautaire dans le secteur des transports maritimes visant à l'amélioration de la sécurité maritime¹⁴⁵ peut également viser la sécurité en mer pour la pêche. Les législateurs ont peut-être pensé que c'était tellement évident qu'il n'y avait pas lieu de donner des explications : les navires de pêche partageant les mers avec les navires de transport maritime, ils influencent la sécurité de ces derniers et si les choses tournent mal pour un navire de pêche, cela peut avoir un impact nuisible pour les navires de transport maritime. Il s'agit là d'une pensée effroyablement cynique car ce ne sont pas la santé et la sécurité des pêcheurs qui ont conduit la Directive à offrir sa protection, mais la santé et la sécurité des *gens de mer*. Comme si les pêcheurs étaient des ressortissants européens de deuxième classe. La toute première et principale raison pour introduire la STCW-F dans l'*acquis* communautaire devrait dès lors être la protection de la santé et de la sécurité des pêcheurs. La base légale qu'offre la politique sociale de l'Union est donc nettement préférable à celle qu'offre sa politique des transports. Cela ne devrait poser aucun problème au plan légal, même si la Convention porte sur la *formation* et la *délivrance de brevets* pour assurer la sécurité en mer dans la pêche : comme le montre le présent document, les Directives 89/391/CEE, 92/29/CEE et 93/103/CE, adoptées avec « l'amélioration, notamment, du milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs » pour base légale, présentent toutes la formation comme un moyen de protéger la santé et la sécurité des travailleurs. La Directive (EU) 2017/159, qui trouve aussi sa base légale dans la politique sociale de l'Union et met en œuvre un accord des partenaires sociaux (!), ne fait pas exception.

142 TFUE, Article 100, paragraphe 2, conjointement à l'Article 91, paragraphe 1 (c).

143 TFUE, Article 153, paragraphe 1 (a), conjointement à l'Article 151.

144 Ce qui est une triste lacune du TFUE.

145 Directive 97/70/CE, considérant (1).

L'Article 153, paragraphe 1 (a) du TFUE entre dans les limites exposées à l'Article 155, paragraphe 2 du même traité, et accorde aux partenaires sociaux du secteur de la pêche en mer la compétence statutaire de passer des accords en vue de mettre en œuvre la Convention STCW-F dans l'*acquis* de l'Union via une Décision du Conseil. Les motifs qui épaulent cette mesure ne manquent pas.

Le Parlement européen, par exemple (a) « contraste le bilan louable des États membres en ce qui concerne leur ratification des conventions du travail relatives aux gens de mer avec le fait que les États membres enregistrent un bilan extrêmement médiocre en ce qui concerne la ratification des conventions relatives aux pêcheurs, et exhorte les États membres à ratifier rapidement les instruments correspondants, parmi lesquels la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail (OIT), l'accord du Cap et la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) », (b) félicite les partenaires sociaux d'avoir réussi à utiliser l'article 155 du *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* (Traité FUE) pour négocier la directive (UE) 2017/159 du Conseil, qui met partiellement en œuvre la Convention n° 188 de l'OIT, tout en regrettant que cela ne s'applique pas aux pêcheurs indépendants », (c) « invite instamment la Commission à achever le processus en présentant une proposition de directive complémentaire comprenant des dispositions coercitives, comme elle l'a fait pour le transport maritime », et (d) « *invite instamment la Commission, dans ce contexte, à engager des procédures afin d'appliquer l'article 155 du traité FUE en ce qui concerne la convention STCW-F, afin d'améliorer la sécurité maritime dans le secteur de la pêche, qui est largement reconnue comme l'une des professions les plus dangereuses au monde* » (italiques ajoutées par l'auteur).¹⁴⁶

Toutefois, les partenaires sociaux, conscients de leurs ressources limitées, considèrent qu'une action de leur part est à engager en dernier recours si la Commission européenne ne prend pas les choses en main suffisamment rapidement. Il y a néanmoins des inquiétudes par rapport au groupe cible qu'ils pourraient règlementer. Leurs possibilités étaient limitées aux personnes employées ou engagées en vertu d'une relation de travail lorsqu'ils ont pris l'accord sur la mise en place de la C188.¹⁴⁷ Toutefois, les Directives 92/29/CEE et 93/103/CE, qui ont la même base légale que celle qu'aura un éventuel accord des partenaires sociaux sur la mise en place de la STCW-F, et l'Article 153, paragraphe 1 (a), du TFUE, s'appliquent aux travailleurs, alors que ces Directives définissent le terme « travailleur » comme étant « toute personne exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire [de pêche], ainsi que les stagiaires et apprentis, à l'exclusion du

146 Résolution du Parlement européen du 30 mai 2018 sur la mise en œuvre de mesures visant à évaluer la conformité des produits de la pêche par des critères d'accès au marché de l'Union européenne.

147 Directive (UE) 2017/159, Annexe, Considérant (12) introduisant les Articles de l'accord des partenaires sociaux.

personnel de terre effectuant des travaux à bord d'un navire [de pêche] à quai et des pilotes de port », *soit* incluant les pêcheurs *non* employés, comme les pêcheurs indépendants et les pêcheurs rémunérés à la part. Au final, il vaudrait bien mieux que ce soit la Commission européenne qui prenne des mesures. À cet égard, la lettre présentée au début de ce chapitre, outre le message cité plus haut, véhicule également un message d'espoir : « Néanmoins, il est toujours possible de donner suite à une initiative des partenaires sociaux concernant la STCW-F par une proposition de loi de la Commission visant à la reconnaissance mutuelle de la formation des pêcheurs, dans le droit-fil de la STCW-F ».

Standards minimum de l'Union en matière de formation, délivrance de brevets et veille pour les pêcheurs

La sécurité en mer dans la pêche : état des lieux

Dans le meilleur des cas, la situation dans la pêche actuellement n'est pas tellement différente de celle de la fin des années 1900 dans le transport maritime, que décrit le document de 1993 *Une politique commune de la sécurité maritime*, cité au chapitre précédent, qui menait à une action législative relativement prompte de la part de la Communauté européenne : la pêche est l'un des secteurs les plus dangereux, même au sein de l'Union européenne.

Comme nous l'indiquions dans le chapitre d'introduction au présent document, les taux de mortalité sont trop élevés. Le *Rapport annuel des accidents mortels et incidents 2017*¹⁴⁸ de l'AESM sur la base de la Directive 2009/18/CE^{148 149} montre que parmi les secteurs maritimes de l'Union, la pêche est le plus dangereux. Par exemple, le nombre de victimes mortelles en mer¹⁵⁰ dans le secteur de la pêche est 4,4 fois plus élevé que dans le transport maritime et 7,6 fois plus élevé que dans les services passagers maritimes. Les statistiques de l'AESM montrent que dans la pêche, on a relevé en 2016 55 morts et 184 blessés. Cela dit, le rapport ne concerne que les navires de pêche d'une longueur hors tout de 15 mètres¹⁵¹ ou plus, ce qui veut dire qu'un très grand nombre de navires de pêche communautaires ne sont même pas inclus dans les statistiques. Il est donc probable que ces chiffres soient (nettement) plus élevés pour l'ensemble de la flotte. L'erreur humaine est la principale cause des décès en mer. Une formation adéquate sur la base des normes

148 www.emsa.europa.eu/emcip/items.html?cid=141&id=3156

149 Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.

150 Le terme « décès en mer » inclut : (a) la mort, ou la blessure grave d'une personne ; (b) la perte d'une personne sur un navire ; (c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire ; (d) l'endommagement matériel d'un navire ; (e) l'échouement ou le démantèlement d'un navire, ou l'implication d'un navire dans une collision ; (f) l'endommagement matériel de l'infrastructure marine externe d'un navire, susceptible de mettre sérieusement en danger la sécurité du navire, d'un autre navire ou d'un individu ; et (g) les dommages environnementaux graves, avérés ou potentiels, provoqués par l'endommagement d'un ou plusieurs navires.

151 Aucune définition du terme « longueur » n'est donnée dans la Directive. D'après le Règlement (UE) 2017/1130 on entend par « longueur » la « longueur hors tout » (LOA pour les sigles en anglais).

accordées à l'échelle internationale est largement encouragée comme étant l'un des remèdes aux décès en mer causés par l'erreur humaine.

Le rapport *Research for PECH Committee - Training of Fishers*¹⁵² montre que dans l'Union européenne, la pêche ne jouit actuellement d'aucun système harmonisé pour une formation adéquate des pêcheurs tandis que les équipages des navires de pêche sont de plus en plus européens, voire internationaux. Les exigences de formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs émanant des États membres sont complexes et varient énormément d'un état à l'autre. La mise en œuvre et l'application des normes de formation sont très faibles. La mise en œuvre des normes convenues à l'échelle internationale en matière de formation et délivrance de brevets est encore plus faible (voir l'Annexe I au présent document). Les États membres ne semblent pas très enclins à adhérer à la STCW-F alors que des normes harmonisées sont indispensables pour l'amélioration du milieu de travail des pêcheurs au regard de leur santé et de leur sécurité. L'évaluation des qualifications acquises en dehors de l'état de pavillon est virtuellement impossible du fait de la grande variété d'exigences posées par les États membres qui *disposent* d'exigences de formation s'adressant aux pêcheurs, et de la difficulté d'adhérer à ces exigences. La Directive 2005/36/CE n'aide donc que très peu les pêcheurs et les propriétaires de navires de pêche à obtenir la reconnaissance de leurs qualifications professionnelles acquises à l'étranger et n'encourage pas le développement de niveaux normalisés de formation pour la sécurité en mer dans la pêche. Cette complexité fait obstacle à l'assurance de la sécurité en mer dans la pêche et à la libre circulation des pêcheurs et rend difficile le respect des exigences statutaires de formation et délivrance de brevets. Par ailleurs, elle contribue peut-être au travail illégal et à l'exploitation des travailleurs dans le domaine de la pêche.¹⁵³

Appel à l'action

Bien que l'état actuel des choses appelle déjà à une prompt action, comme nous l'avons observé dans le chapitre relatif aux sources du droit communautaire, la Directive (UE) 2017/159 contraint également les États membres à légiférer en matière de formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs avant le 15

152 Roderick Ackermann, Nicolo Franceschelli, Marga Sanz, George Maridis et Veronika Kubenova de Blomeyer & Sanz, Bopp van Dessel et Tim Haasnoot de ProSea, Yvon Le Roy de Secoterg France, et Lisa Borges de FishFix, *Research for PECH Committee - Training of Fishers (Étude pour le Comité PECH – Formation des pêcheurs)*, Parlement européen, Département de politique pour les politiques structurelles et de cohésion, Bruxelles, juillet 2018.

153 Le travail illégal et les abus aux pêcheurs migrants est un problème croissant au sein du secteur de la pêche de l'Union. Voir la *Résolution 2017-01 du Comité de dialogue social de l'Union européenne pour la pêche du 10 mai 2017 sur les abus aux pêcheurs migrants dans une partie du secteur halieutique de l'Union* (europeche.chil.me/attachment/416ae1a1-da27-45f2-b94c-c1af68eb35ba).

novembre 2019¹⁵⁴; même pour les pêcheurs qui travaillent à bord de navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres de long. Au vu de leurs devoirs internationaux d'État de pavillon, cette législation devrait se baser sur les normes internationales adoptées en vue de garantir la sécurité en mer dans le domaine de la pêche.

La Convention STCW-F couvre tous les pêcheurs eu égard à la formation de base en matière de sécurité (Chapitre III). Elle ne couvre *pas* tous les pêcheurs concernés eu égard à la formation en matière de sécurité pour la navigation et les navires de pêche à propulsion : la STCW-F limite les normes pour une navigation sûre aux navires de pêche d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres et les normes pour une propulsion sûre aux navires de pêche dotés d'une puissance de propulsion supérieure ou égale à 750 kilowatts (Chapitre II). Étant donnée la situation actuelle, il conviendrait également d'envisager l'adoption de normes de formation et délivrance de brevets au niveau de l'Union pour tous les navires de pêche non couverts par le Chapitre II de la STCW-F (sur les brevets de capitaine, d'officier, d'officier mécanicien et des certificats d'opérateurs des radiocommunications), sans oublier les grands navires de pêche. De telles normes devraient se fonder sur les lignes directrices et orientations internationales disponibles.

Afin d'accroître la dimension internationale des équipages dans la pêche en mer, les législateurs devraient également prendre en considération l'introduction progressive d'une exigence relative à l'établissement d'une langue de travail appropriée à bord des navires de pêche dont les équipages sont de multiples nationalités pour assurer une performance effective de ces membres sur les questions de sécurité.¹⁵⁵

Les objectifs des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité en mer pour la pêche sont (a) un niveau minimum normalisé de formation et délivrance de brevets basé sur les règles et normes convenues à l'échelle internationale pour tous les pêcheurs servant à bord des navires de pêche battant le pavillon d'un État membre et (b) la reconnaissance mutuelle des brevets des pêcheurs pour permettre leur libre circulation et encourager des niveaux de formation normalisés en matière de sécurité en mer dans le domaine de la pêche. Comme le montre l'état actuel des choses, ces objectifs ne peuvent pas être entièrement réalisés par les États membres, les chiffres de l'Annexe I parlent d'eux-mêmes, et peuvent donc être mieux

154 Directive 93/103/CE, Articles 9 et 10, et Directive (UE) 2017/159, Annexe, Article 4, paragraphe 1.

155 Souvent, les accords de partenariat dans le secteur de la pêche (durable) passés avec des pays tiers en termes d'accès des navires de pêche communautaires aux zones de pêche de ces pays n'exigent des pêcheurs locaux qu'une seule chose : qu'ils soient simplement employés à bord des navires. Ces exigences sont sources d'enfreintes à la sécurité si les pêcheurs locaux ne maîtrisent pas la langue (de travail) que parle le reste de l'équipage. Le fait que l'Union exige d'instaurer progressivement une langue de travail à bord des navires de pêche forcerait l'Union et les pays tiers à mettre en place des programmes de formation dans la langue (de travail) pour les pêcheurs locaux financés à l'aide de fonds dérogés par l'Union pour le développement des secteurs halieutiques locaux.

accomplis à l'échelle de l'Union. D'après le principe de subsidiarité exposé à l'Article 5 du TFUE, et de l'avis des partenaires sociaux, l'Union peut maintenant prendre les mesures requises. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, les mesures ne peuvent excéder ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs.

À ceci, il convient d'ajouter que la politique commune de la pêche affecte indéniablement la sécurité maritime dans les pêcheries.¹⁵⁶ Il suffit de penser aux plafonnements du tonnage brut et des kilowatts qui entravent l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, qui entravent l'emploi des pêcheuses et mettent en danger la sécurité des navires de pêche^{157 158 159}; à l'obligation de débarquement qui contraint les pêcheurs à travailler plus d'heures en enfreinte aux exigences minimales de l'UE pour ce qui est des heures de repos et sans augmentation de salaire^{158, 159} ; à l'obligation de débarquement qui met en danger la sécurité des navires de pêche ; aux accords de partenariat dans le secteur de la pêche de l'UE passés avec des pays tiers exigeant aux pêcheurs locaux d'être pris à bord alors que les exigences de l'État de pavillon en termes d'effectifs ne sont souvent pas remplies, *entre autres*, les visites médicales et la formation de sécurité (de base), tous deux approuvés par l'État de pavillon, et qu'ils ne parlent souvent pas les langues que les membres de l'équipage de l'UE maîtrisent¹⁶⁰. Sur la base des obligations internes et internationales,¹⁶¹ l'Union a donc la responsabilité formelle et morale de garantir que la politique ne met pas en danger la vie des pêcheurs. C'est la raison pour laquelle il est évident que la politique devrait aller dans le droit-fil des mesures garantissant la sécurité en mer dans le domaine de la pêche. À cet égard, lorsqu'il s'agit de l'amélioration de la sécurité et de la santé par la formation

156 Voir : *Safety at sea in fishing, Europe's underachievement, op cit (La sécurité en mer dans la pêche, l'échec de l'Europe)*; et Gunnar Knapp, *Étude relative à la sécurité du régime international de gestion de la pêche commerciale : Synthèse de cas d'étude*, FAO, Rome, 2016,

157 Voir : Arie Aalbers, Prof MSc, *Analyse du plafonnement du tonnage brut et de la puissance de propulsion*, ASD Ship Design, Alblasterdam, 2018 ; et Cédrik Renault, Henri Pinon et Françoise Douliazel, *Étude Ergospace. Recherche sur l'interaction entre les espaces de travail, l'ergonomie et la prévention des accidents du travail à bord des navires de pêche ; Nouvelles solutions pour réduire la gravité et le nombre de ces accidents ; résumé et conclusions*, Institut Maritime de Prévention (IMP), Lorient, 2007.

158 J. Baarssen, MSc, J. Luchies, MA (de Flynth adviseurs en accountants), M.N.J. Turenhout, MSc, et F.C. Buisman, MA (de LEI Wageningen UR), *Verkenning economische impact aanlandplicht op de Nederlandse kottervloot*, Arnhem/Wageningen, 2015.

159 L'actuel plafonnement du tonnage brut fait également obstacle aux exigences d'innovation des navires de pêche, *entre autres*, plus d'espace afin de réduire l'impact environnemental.

160 Cela ne veut pas dire que les partenaires sociaux soient contre l'emploi des pêcheurs locaux à bord des navires communautaires, au contraire. Les fonds de l'UE débloqués pour le développement du secteur halieutique local devraient servir, avec l'aide de l'Union et de son secteur de la pêche, à former correctement et à délivrer les brevets opportuns aux pêcheurs locaux ; et l'Union devrait prendre en charge l'approbation de la formation et la délivrance de brevets à l'échelle locale.

161 Par exemple, l'Article 3, paragraphe 5 du *Traité sur l'Union Européenne* et l'Article 9 du *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* à l'échelle interne et le *Droit de la mer de 1982* et le *Code de conduite pour une pêche responsable de 1995*, à l'échelle internationale.

des pêcheurs, l'Union n'a toujours pas pleinement exercé sa compétence législative.¹⁶² À en juger par la complexité, la diversité et le peu d'adhésion des mesures prises par les États de pavillon membre (voir ci-dessus), l'alignement de la PCP et de sa dimension internationale sur ces mesures est virtuellement impossible dans la mesure où il n'y a aucune série de normes de formation et délivrance de brevets harmonisées au sein de l'Union. Sur la base de l'Article 4, paragraphe 3, du *Traité sur l'Union Européenne*, on pourrait même avancer que la protection du poisson (la PCP de l'Union) prévaut sur la protection des êtres humains (législation des États membres sur la sécurité en mer dans le domaine de la pêche) là où la dernière est en conflit avec le premier. C'est donc clair comme de l'eau de roche : l'objectif visant à garantir la sécurité en mer dans le domaine de la pêche - protection de la vie humaine - par l'alignement de la PCP ne peut donc être atteint de façon suffisante, effective et avec une certitude juridique que si l'Union introduit une série de normes de formation et délivrance de brevets déjà accordées à l'échelle internationale et qui devraient être contraignantes au même titre pour tous les États membres.

Comme nous l'avons défendu à plusieurs reprises dans ce document, la liberté de circulation des pêcheurs devrait être encouragée à travers un système simple et effectif de reconnaissance de leurs brevets conformément au système de reconnaissance préconisé dans la STCW-F. Cela dit ce serait vraiment un pas en avant significatif si toutes les charges administratives inutiles étaient éliminées. Là où la STCW-F exige aux États de pavillon de s'assurer que les États, en délivrant leurs brevets aux pêcheurs, respectent pleinement les exigences de la Convention¹⁶³, l'Union ne devrait poser aucune exigence supplémentaire à l'État de pavillon pour ce qui est de confirmer la validité de ces brevets « étrangers » par des approbations ou la délivrance d'équivalences de compétences. Ceci vise aussi à « éviter d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises. »¹⁶⁴ Le brevet original de l'État (membre) de délivrance devrait être le seul document « d'accès » à certains postes ou fonctions spécifiés à bord de navires de pêche de l'État (membre) sans autres formalités bureaucratiques, comme pour les permis de conduite dans l'Union... La STCW-F devrait promouvoir de telles licences « universelles » pour les pêcheurs « par des dispositions adoptées dans le cadre d'organisations régionales d'intégration économique »¹⁶⁵. Cela exige un amendement à la Convention dont l'initiative devrait échoir à l'Union.

162 L'Union a exercé en partie sa compétence législative à travers les Directives 89/391/CEE, 92/29/CEE, 93/103/CE, 97/70/CE et 2017/159.

163 STCW-F, Chapitre I, Règle 7, paragraphe 1.

164 TFUE, Article 153, paragraphe 2 (b).

165 Voir Article 37 de la C188 offrant une alternative pour la protection de la sécurité sociale garantie par la C188 dans la mesure où l'État de pavillon accorde sa protection au lieu de l'État où le pêcheur réside normalement.

Mise à part la situation actuelle, d'insuffisance, concernant la formation, la délivrance de brevets et la reconnaissance des compétences des pêcheurs, il existe une autre raison, pressante, à la prochaine entrée en action de l'Union : la révision de la STCW-F actuellement en cours. Cela signifie que les États membres de l'Union doivent coordonner leurs positions pour éviter de nouvelles insuffisances et assurer une approche harmonisée. Ce projet de l'OMI actuellement en cours ne devrait pas retarder l'action de l'Union envers la *pêche* comme elle ne l'a pas retardée en 1993/1994 envers le *transport maritime* tandis qu'en 1995 une version entièrement mise à jour de la STCW-S était adoptée... Les révisions de l'Annexe à la STCW-F et de ses appendices entrent normalement en vigueur pour les parties qui ont ratifié ou adhéré à la Convention entre un an et demi et deux ans et demi après leur adoption. L'on s'attend à ce que les révisions adoptées dans le cadre de l'actuel projet de l'OMI soient mises en œuvre entre la mi-2025 et la mi-2026.

Nous avons donc bien compris que les partenaires sociaux ont la compétence statutaire d'amorcer une tâche législative mais il vaudrait bien mieux que ce soit la Commission européenne qui intervienne au vu du champ d'application désirable - *tous* les pêcheurs concernés sur *tous* les navires de pêche -, des futurs amendements prévus de la Convention et de l'alignement nécessaire de la politique commune de la pêche sur les mesures de garantie de la sécurité en mer dans le domaine de la pêche. Et le plus tôt sera le mieux.

Dans le cadre de son programme de travail pour 2019, la Commission européenne devrait (donc) inclure une proposition de Directive transposant la STCW-F dans l'*acquis communautaire* de sorte à parachever la mise en œuvre dans la législation de l'Union des normes minimales convenues à l'échelle internationale visant à garantir la sécurité en mer dans le domaine de la pêche. La proposition devrait inclure des mesures spécifiques de reconnaissance des qualifications et compétences des pêcheurs dans la lignée des dispositions concernées de la STCW-F. Et ce, non seulement pour les ressortissants de l'Espace économique européen mais aussi pour ceux des pays tiers qui ont ratifié ou adhéré à la STCW-F.

Suggestion de structure d'une législation communautaire minimale

Partant des normes, des lignes directrices et des orientations internationales disponibles, la structure d'une législation communautaire minimale en termes de formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs et reconnaissance de leurs qualifications pourrait être la suivante :

Tous les navires de pêche, quelles que soient leur taille ou leur puissance de propulsion

- Formation de base en matière de sécurité pour tous les pêcheurs¹⁶⁶

- Mise en œuvre du Chapitre III de la Convention STCW-F¹⁶⁷

Navires de pêche d'une longueur inférieure à 12 mètres

- Introduction des normes sur la formation et délivrance de brevets pour les capitaines¹⁶⁸ et opérateurs des radiocommunications¹⁶⁹

- Une demande d'orientation pour cette catégorie de navires de pêche est fournie dans le

Document révisé concernant les directives pour la formation et la certification des équipages des bateaux de pêche, de 2001

Navires de pêche d'une longueur comprise entre 12 et 24 mètres.

- Introduction des normes sur la formation et délivrance de brevets pour les capitaines¹⁷⁰ et

opérateurs des radiocommunications¹⁷¹

- Une demande d'orientation pour cette catégorie de navires de pêche est fournie dans le

Document révisé concernant les directives pour la formation et la certification des équipages des bateaux de pêche, de 2001

Navires de pêche d'une longueur comprise entre 24 et [60] mètres.

- Mise en œuvre des Chapitres II et IV de la STCW-F pour les capitaines, officiers non mécaniciens et opérateurs des radiocommunications

Navires de pêche d'une longueur égale et supérieure à 60 mètres.

- Introduction des normes sur la formation et délivrance de brevets pour les capitaines, officiers non mécaniciens et opérateurs des radiocommunications¹⁷²

Navires de pêche dotés d'un appareil de propulsion principal d'une puissance de moins de 750 kW

- Introduction des normes sur la formation et délivrance de brevets pour les officiers mécaniciens

- Une demande d'orientation pour cette catégorie de navires de pêche est

166 Directive 93/103/CE, Article 9, et Directive (UE) 2017/159, Article 35, paragraphe 3 (a).

167 La STCW-F, à son Chapitre III, ne contribue pas beaucoup à des exigences harmonisées. La plateforme FISH a donc adopté un programme consacré à la formation de base en matière de sécurité pour tous les pêcheurs. Ce programme est disponible sur le site Internet de la plateforme FISH : www.fish-platform.eu.

168 Directive (UE) 2017/159, Article 10, paragraphe 1.

169 Directive 93/103/CE, Article 10 (c), et Directive (UE) 2017/159, Article 28 (d).

170 Directive (UE) 2017/159, Article 10, paragraphe 1.

171 Directive 93/103/CE, Article 10 (c), et Directive (UE) 2017/159, Article 28 (d).

172 STCW-F, Résolution 6, et Directive 93/103/CE, Article 10 (c).

fournie dans le

Document révisé concernant les directives pour la formation et la certification des équipages des bateaux de pêche, de 2001

Navires de pêche dotés d'un appareil de propulsion principal

d'une puissance comprise entre 750 et 3 000 kW

- Mise en place du Chapitre II de la STCW-F pour les officiers mécaniciens
- Introduction des exigences destinées aux officiers chargés de la veille radioélectrique et dispositions relatives aux quarts¹⁷³

Navires de pêche dotés d'un appareil de propulsion principal

d'une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW

- Introduction des normes sur la formation et délivrance de brevets pour les officiers mécaniciens
- Introduction des exigences destinées aux officiers chargés de la veille radioélectrique et dispositions relatives aux quarts¹⁷⁴

Reconnaissance des titres de formation professionnelle des pêcheurs¹⁷⁵

- Mise en place des dispositions du Chapitre I de la STCW-F sur la reconnaissance
- Introduction de titres de formation professionnelle « universels » des pêcheurs
- Établissement d'une agence de l'Union chargée de veiller à ce que les États membres et les pays tiers [avec lesquels l'Union a passé des accords de partenariat dans le secteur de la pêche (durable)] respectent les exigences de l'Union en matière de formation et délivrance de brevets pour les pêcheurs. L'agence existante la plus évidente est l'AESM, l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

173 STCW-F, Résolution 7.

174 STCW-F, Résolution 7.

175 Voir : Directive 2005/45/CE.

Conclusions

1. Aujourd'hui, dans l'Union européenne, bien trop de pêcheurs sont victimes de blessures graves liées à leur travail, voire meurent. D'après le rapport annuel le plus récent de l'AESM concernant les accidents et les décès en mer, la pêche était le secteur maritime le plus dangereux de l'Union au cours de la période 2011-2016.
2. Dans le meilleur des cas, la situation en matière de sécurité de la pêche maritime aujourd'hui n'est pas différente de celle du transport maritime à la fin des années 1900 ; ce qui a conduit la Communauté européenne à prendre des mesures législatives aussi promptes qu'énergiques afin de veiller à l'observance des normes internationales, *entre autres*, dans le domaine de la formation et délivrance de brevets pour les marins.
3. Tous les États membres de l'Union sont partie au *Droit de la mer* (CNUDM) qui impose aux États de pavillon de veiller à la sécurité en mer à travers leur ordonnancement législatif interne, qui doit se baser sur les normes convenues à l'échelle internationale. Si les États membres prennent leur tâche au sérieux pour leurs secteurs du transport maritime (en partie grâce à l'effort législatif fait par l'Union), il semble qu'il en va autrement pour leurs secteurs de la pêche puisque les taux de ratification des conventions internationales consacrées à la sécurité en mer restent relativement faibles (voir Annexe I).
4. Certes, l'Union a mis en œuvre ledit *Protocole de Torremolinos de 1993* dans son *acquis* à travers la Directive 97/70/CE et la *Convention sur le travail dans la pêche de 2007* par le biais de la Directive (UE) 2017/159, mais elle n'a pour le moment pas agi avec la même promptitude et la même énergie pour ce qui est de la formation en matière de sécurité pour le secteur de la pêche que celles déployées pour le secteur du transport maritime.
5. Un niveau normalisé de formation de base en matière de sécurité et des niveaux normalisés de formation en matière de sécurité pour ceux qui sont responsables de la navigation des navires et de leur propulsion sont indispensables du point de vue de la sécurité en mer. L'Union européenne a confirmé ce point de vue à maintes reprises pour le cas de la sécurité du transport maritime. Il va sans dire que cela s'applique également à la pêche.

6. Actuellement, les mesures internes des États membres concernant les niveaux de formation des pêcheurs, lorsque cette formation est réglementée, sont compliquées, peu accessibles, fortement variables d'un État membre à l'autre et ne semblent pas toujours puiser dans les normes convenues à l'échelle internationale. Ce qui fait que la formation des pêcheurs au sein de l'Union n'est absolument pas harmonisée. Et la situation ne favorise pas l'amélioration de la sécurité en mer dans le domaine de la pêche.
7. La Décision (UE) 2015/799 autorisant les États membres à devenir partie ou à adhérer à la Convention STCW-F s'est avérée inefficace à la lumière des taux de ratification/d'adhésion qui restent tristement bas parmi les États membres.
8. L'état actuel des choses indique que les États membres ne peuvent pas atteindre complètement l'objectif d'amélioration du cadre de travail en vue de protéger la sécurité et la santé des pêcheurs par une formation en sécurité conforme à la STCW-F et qu'il faudrait l'intervention de l'Union, pour des raisons d'échelle et d'effets de l'action.
9. L'état actuel des choses appelle donc à la prise de mesures législatives de la part de l'Union.
10. La Convention STCW-F n'est pas une convention consacrée aux normes de la formation professionnelle. Elle n'établit pas de normes de formation concernant les aptitudes de pêche. C'est une convention qui porte sur les normes de formation pour les compétences basiques en matière de sécurité, la navigation sûre et la propulsion sûre des navires de pêche. C'est donc une convention qui vise à améliorer le milieu de travail pour mieux protéger la santé et la sécurité des pêcheurs.
11. La Convention STCW-F couvre tous les pêcheurs eu égard à la formation de base en matière de sécurité. Mais ses normes sur la formation en sécurité pour la navigation sont limitées aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et aux navires dont la puissance de propulsion est égale ou supérieure à 750 kilowatts.
12. La Directive (UE) 2017/159 prévoit l'adoption, par les États membres, d'une législation sur la formation et la délivrance de brevets pour les pêcheurs avant le 15 novembre 2019 ; même pour les pêcheurs qui travaillent à bord de navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres.¹⁷⁶ Au vu des obligations des États de pavillon au titre de la législation internationale, l'ordonnancement concerné devrait se fonder sur les normes adoptées à l'international dans le domaine de la sécurité en mer pour le secteur de la pêche.

176 L'Article 3 de l'Annexe à la Directive (EU) 2017/159 accorde toutefois aux États membres, pour un délai *limité* (maximum cinq ans) une certaine flexibilité pour des catégories *limitées* de pêcheurs ou navires de pêche.

13. La législation communautaire en matière de formation en sécurité pour les pêcheurs devrait donc aller plus loin que ce que règlemente la STCW-F par l'introduction des normes concernant les petits navires de pêche (ceux de moins de 12 mètres de long et ceux d'une longueur comprise entre 12 et 24 mètres), qui constituent la grande majorité de la flottille de l'Union, ainsi que concernant les grands navires de pêche (*par exemple* ceux de 60 mètres de long et plus), sans oublier les navires dont la puissance de propulsion est inférieure à 750 kilowatts et supérieure à 3 000 kilowatts.
14. Dans le droit-fil des responsabilités formelles et morales de l'Union au plan interne et international, au titre, *entre autres*, du *Traité de Lisbonne* et du *Droit de la mer*, l'Union devrait aligner sa Politique commune de pêche sur les normes convenues à l'échelle internationale en matière de sécurité en mer dans le domaine de la pêche.
15. Au vu du projet de révision de la STCW-F de l'OMI actuellement en cours, l'Union devrait coordonner les positions de ses États membres pour éviter de nouvelles lacunes et garantir une approche harmonisée.
16. Au vu de la Conclusion 10, la Convention STCW-F entre dans le domaine de l'Article 153, paragraphe 1 (a), du TFUE et accorde donc aux partenaires sociaux une compétence statutaire pour signer un accord visant à faire entrer la Convention dans l'*acquis* de l'Union.
17. Bien que les partenaires sociaux soient prêts à engager une action législative, ils préfèrent la voie *rapide* proposée par la Commission européenne. Ils sont disposés à aider la Commission et à lui fournir leur expertise juridique et sectorielle.
18. Au vu de la portée souhaitable - *tous* les pêcheurs concernés sur *tous* les navires de pêche- de futures modifications de la Convention STCW-F et l'alignement nécessaire de la PCP avec les mesures consacrées, *entre autres*, à la formation en sécurité, il vaut en effet mieux que ce soit la Commission, et non pas les partenaires sociaux, qui propose la législation devant être incorporée à l'*acquis* de l'Union.
19. Dans le cadre de son programme de travail pour 2019, la Commission européenne devrait (donc) inclure une proposition de Directive transposant la STCW-F dans l'*acquis communautaire* de sorte à parachever la mise en œuvre dans la législation de l'Union des normes minimales convenues à l'échelle internationale visant à garantir la sécurité en mer dans le domaine de la pêche.
20. La Directive 2005/36/CE fait plus allusion à la liberté de circulation des pêcheurs au sein de l'Union européenne qu'elle ne l'encourage et n'établit aucun niveau normalisé de formation et délivrance de brevets pour tous les pêcheurs qui

travaillent à bord de navires de pêche battant le pavillon d'un État membre de l'UE alors que cette normalisation est vitale du point de vue de la sécurité en mer.

21. Règlementer la reconnaissance des titres de qualification des pêcheurs et marins est devenu la seule compétence de l'Union européenne à travers la Directive 2005/36/CC. Concernant les marins, l'Union a introduit des règles spécifiques différentes pour la reconnaissance de leurs titres de qualification sur la base du système de reconnaissance prévu par la Convention STCW-S. Mais pour l'instant, l'Union n'a *pas* introduit de règles spécifiques différentes pour la reconnaissance des titres de qualification des pêcheurs sur la base du système de reconnaissance prévu par la Convention STCW-F. Cela fait obstacle non seulement à la liberté de circulation des pêcheurs mais aussi à l'institution de niveaux normalisés de formation en sécurité pour tous les pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche battant le pavillon d'un État membre ; ce qui constitue une menace pour la sécurité en mer dans le domaine de la pêche.
22. Dans son programme de travail pour 2019, la Commission européenne devrait proposer des mesures spécifiques de reconnaissance des qualifications et compétences des pêcheurs dans la lignée des dispositions concernées de la STCW-F. Et ce, non seulement pour les ressortissants de l'Espace économique européen mais aussi pour ceux des pays tiers qui auront ratifié ou adhéré à la STCW-F.
23. La Commission européenne devrait étudier la possibilité, y compris l'amendement de la STCW-F, d'introduire un système par lequel un titre de qualification de pêcheur délivré à l'origine par un État membre placé sous le contrôle de l'AESM donnerait directement accès, *c'est-à-dire* sans l'intervention des autorités de l'État de pavillon, aux rangs ou fonctions couverts par le certificat à bord des navires de pêche d'un autre État membre.
24. Bien que la prise de mesures législatives de la part de l'Union soit devenue inévitable, les États membres doivent encore adhérer ou ratifier les trois conventions pilier qui établissent les normes de la sécurité en mer dans la pêche, car cela aidera la Convention de Torremolinos à entrer en vigueur et accordera nettement plus de poids aux deux autres conventions ; ce qui constituera un encouragement, d'une nature quelque peu contraignante (*à savoir* le contrôle de l'état du Port), pour les pays tiers à suivre le bon exemple des États membres de l'Union.
25. La Commission européenne devrait proposer des mesures de mise en application liées à la Directive (EU) 2017/159 similaires à celles adoptées pour le secteur du transport maritime à travers la Directive 2013/54/UE en lien avec la Directive 2009/13/CE.

Remerciements

Cornelis Vrolijk Group, IJmuiden, Pays-Bas, mes employeurs, qui m'ont permis de passer du temps à travailler pour le Comité de dialogue social pour le secteur de la pêche.

Romke Wybenga, LLM, de Wybenga Advocaten, Rotterdam, Pays-Bas, pour son soutien infaillible.

Gerdien van der Voet, Prof Dr LLM, professeur à l'École de droit Erasmus, section Droit commercial, Rotterdam, Pays-Bas, dont les études sur les relations professionnelles spéciales des marins, pêcheurs compris, m'ont été d'une aide précieuse.

Zef Even, Prof Dr LLM, professeur à l'École de droit Erasmus, Droit du travail, Rotterdam, Pays-Bas, pour ses conseils sur les compétences des partenaires sociaux européens et les facultés implicites de l'Union.

Stichting Zee-Risico 1996, pour avoir dégagé les fonds nécessaires au financement d'une partie de l'étude et de ce document.

Photographie de la couverture © par Anneke Moerenhout. Statue *Vissersvrouw van Scheveningen* (Femme de pêcheur de Scheveningen) par Gerard Bakker. Avec l'aimable autorisation du photographe à des fins non commerciales.

Annexe I

Ratifications / adhésions des États membres de l'UE

ÉTAT MEMBRE DE L'UE		CNUDM	A		B		C	
			S	F	S	F	S	F
			SOLAS	£	STCW	STCW-F	UJ	∞∞
Autriche	État enclavé	✓	✓	X	✓	X	X	X
Belgique	État riverain	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
Bulgarie	État riverain	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Croatie	État riverain	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Chypre	État riverain	✓	✓	X	✓	X	✓	X
République tchèque	État enclavé	✓	✓	X	✓	X	X	X
Danemark	État riverain	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
Estonie	État riverain	✓	✓	X	✓	X	✓	✓
Finlande	État riverain	✓	✓	X	✓	X	✓	X
France	État riverain	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓
Allemagne	État riverain	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Grèce	État riverain	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Hongrie	État enclavé	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Irlande	État riverain	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Italie	État riverain	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Lettonie	État riverain	✓	✓	X	✓	✓	✓	X
Lituanie	État riverain	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Luxembourg	État enclavé	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Malte	État riverain	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Pays Bas	État riverain	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Pologne	État riverain	✓	✓	X	✓	✓	✓	X
Portugal	État riverain	✓	✓	X	✓	✓	✓	X
Roumanie	État riverain	✓	✓	X	✓	✓	✓	X
Slovaquie	État enclavé	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Slovénie	État riverain	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Espagne	État riverain	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
Suède	État riverain	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Royaume-Uni	État riverain	✓	✓	X	✓	X	✓	X
		28	28	12	28	8	26	3
Union Européenne		✓	I	I	I	NI	I	I

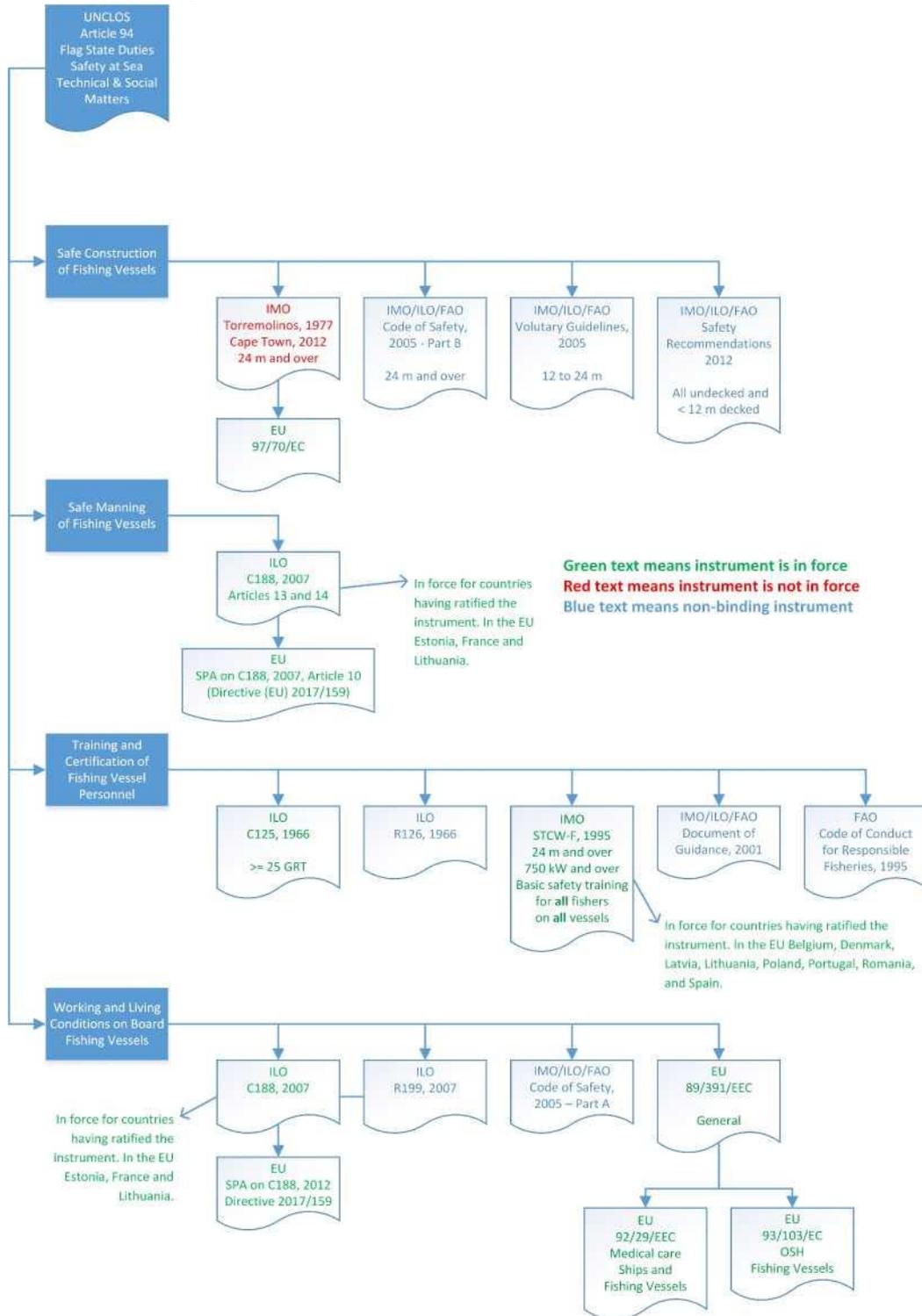
A = Construction, équipement et navigabilité ; B = Formation et certification ; C = Effectifs et conditions de travail ; S = Transport maritime ; F = Pêche ;

✓ = Ratification/Adhésion ; X = Pas de ratification/d'adhésion ;

I = Mise en place ; NI = Pas de mise en place.

Annexe II

Cadre législatif international pour la sécurité en mer dans le secteur de la pêche



Annexe III

Liste des intitulés de la STCW-F

Chapitre II

Délivrance des brevets de capitaine, d'officier et d'officier mécanicien et des certificats d'opérateurs des radiocommunications

Appendice à la règle 1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux non-limitées :

- Navigation et détermination de la position
 - Tenue du quart
 - Navigation au radar
 - Compas magnétique et gyroscopique
 - Météorologie et océanographie
 - Manœuvre et conduite du navire de pêche
 - Stabilité et construction du navire de pêche
 - Manutention et arrimage de la prise
 - Machines des navires de pêche
 - Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie
 - Consignes en cas d'urgence
 - Soins médicaux
 - Droit maritime
 - Anglais
 - Communications
 - Sauvetage
 - Recherche et sauvetage
-
- Le Code de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche de la

FAO/l'OIT/l'OMI

Appendice à la règle 2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé de l'équipe

FORMATION ET DÉLIVRANCE DE BREVETS POUR LES PÊCHEURS - LE RÔLE DES PARTENAIRES SOCIAUX EUROPÉENS
DANS LA PÊCHE
de quart sur les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux non-limitées :

- Navigation astronomique
 - Navigation terrestre et côtière
 - Navigation au radar
 - Tenue du quart
 - Systèmes électroniques de positionnement et navigation
 - Météorologie
 - Compas magnétique et gyroscopique
 - Communications
 - Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie
 - Sauvetage
 - Procédures d'urgence et pratiques de travail sûres pour le personnel des navires de pêche
 - Manœuvre et conduite du navire de pêche
 - Construction d'un navire de pêche
 - Stabilité du navire
 - Manutention et arrimage de la prise
 - Anglais
 - Secours médical
 - Recherche et sauvetage
-
- Prévention de la pollution du milieu marin

Appendice à la règle 3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées :

- Navigation et détermination de la position
- Tenue du quart
- Navigation au radar
- Compas
- Météorologie et océanographie
- Manœuvre et conduite du navire de pêche
- Stabilité et construction du navire de pêche
- Manutention et arrimage de la prise
- Machines des navires de pêche
- Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie
- Consignes en cas d'urgence
- Soins médicaux

- Droit maritime
- Sauvetage
- Recherche et sauvetage
- Le Code de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche de la FAO/I'OIIT/I'OMI Partie A

Appendice à la règle 4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé de l'équipe de quart sur les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées :

- Navigation terrestre et côtière
 - Navigation au radar
 - Tenue du quart
 - Systèmes électroniques de positionnement et navigation
 - Météorologie
 - Compas
 - Lutte contre les incendies
 - Sauvetage
 - Procédures d'urgence et pratiques de travail sûres pour le personnel des navires de pêche
 - Manœuvre et conduite du navire de pêche
 - Stabilité du navire
 - Manutention de la prise
 - Construction d'un navire de pêche
 - Secours médical
 - Recherche et sauvetage
-
- Prévention de la pollution du milieu marin

Appendice à la règle 5

Connaissances minimales requises pour la délivrance de brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 750 kW :

- Voir la Convention STCW-F

Appendice à la règle 6

Prescriptions minimales supplémentaires et exigences de formation pour le personnel des radiocommunications SMDSM

- Voir la Convention STCW-F

DANS LA PÊCHE
Chapitre III

**Formation de base en matière de sécurité pour
l'ensemble du personnel des navires de pêche**

Règle I

Formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche :

- Techniques de survie personnelle, y compris l'enfilage des gilets de sauvetage et le cas échéant des combinaisons d'immersion.
- Prévention de l'incendie et lutte contre l'incendie
- Consignes en cas d'urgence
- Premiers secours élémentaires
- Prévention de la pollution marine
- Prévention des accidents à bord

Chapitre IV Veille

- Voir la Convention STCW-F

Annexe IV

L'engagement social de la Commission

« Mesdames, messieurs,

Nous ne savons tous que trop bien que la pêche est un travail ardu, mais aussi l'une des professions les plus dangereuses du monde et que les accidents peuvent vite arriver. Nous avons une responsabilité collective, en tant qu'états, qu'institutions et que propriétaires de navires : celle de faire notre possible pour garantir des conditions de travail décentes, la sécurité des navires et celle des personnes qui travaillent à bord des navires de pêche, où qu'ils se trouvent. Les pêcheurs doivent aussi être correctement formés, agréés et aptes au travail. Pour toutes ces raisons, la communauté internationale a réussi à se mettre d'accord sur des normes communes [...]. Et les règles, les instruments et les normes internationaux sont là. Cependant, contrairement à ce que l'on voit dans le transport maritime, ils ne sont pas suffisamment ratifiés. À l'heure où nous parlons, seuls 10 états ont ratifié la C188, 20 la STCW-F et l'Accord du Cap attend encore le nombre de ratifications suffisant pour pouvoir entrer en vigueur. Ces règles, instruments et normes sont donc loin d'être vastement et harmonieusement mis en œuvre sur les navires. Conséquence : les niveaux de protection varient considérablement entre les pêcheurs/femmes de différents pays et entre les pêcheurs/femmes et [...] les marins. Il n'y a pas de justification à cela. Le faible niveau de protection des pêcheurs est d'autant plus surprenant que le nombre global de pêcheurs est actuellement de 10 à 20 fois supérieur au nombre de marins. [...] L'Union européenne prend ces défis sociaux très au sérieux : la promotion d'une plus grande sécurité en mer et de meilleures conditions de travail pour les pêcheurs font partie de notre priorité politique d'une meilleure gouvernance des océans, dans l'UE et en dehors, et s'inscrivent dans le droit-fil des engagements communautaires au titre de l'Agenda de développement durable 2030 (ODD 8 et 14 notamment). [...] Alors que faisons-nous au sein de l'UE ? Au sein de l'UE, nous avons le solide mandat juridique et politique de gérer les ressources biologiques marines de sorte à atteindre non seulement des bénéfices sociaux mais aussi des bénéfices environnementaux et économiques et un niveau de vie juste. C'est un élément du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de la Politique

commune de la pêche. Notre politique structurelle et de conservation des pêches contribue à la dimension sociale, y compris à la durabilité sociale de la chaîne alimentaire des produits de la mer. Lorsque l'on en arrive aux normes de sécurité et de travail dans la pêche, les choses sont quelque peu compliquées dans l'UE car nous nous trouvons dans une zone que l'on appelle de « compétences mixtes ». Cela veut dire que d'une part le gros des Conventions a été transposé dans la législation de l'UE. Et d'autre part que les Conventions internationales doivent être ratifiées par les États membres de l'UE car ils sont signataires de l'OIT et de l'OMI. L'UE et ses États membres ont donc encore beaucoup à faire. Ce qui nous a amenés à sensibiliser les États membres au besoin de ratifier les conventions internationales qui s'occupent de la sécurité et des conditions de travail et à promouvoir leur ratification à l'échelle internationale. À cet égard, nous avons également travaillé en étroite collaboration avec les partenaires sociaux européens et les parties prenantes dans le secteur de la pêche. Notre Commissaire des affaires maritimes et de la pêche, M. Vella, a pris l'engagement personnel de faire progresser les ratifications sous son mandat, et il s'est adressé par écrit aux États membres en ce sens. J'espère que dans notre prochain rapport sur les ratifications de la STCW-F par les États membres de l'UE, nous pourrons vous faire part d'une progression. Car plus les États seront nombreux à ratifier les conventions et à les appliquer, meilleure sera la protection des travailleurs de la pêche au niveau mondial, et donc plus égalitaire sera le terrain de jeu pour tous nos opérateurs. [...] »¹⁷⁷

177 Extraits de l'intervention de Mme. Veronika Veits, Directrice, Commission européenne, Direction générale des affaires maritimes et de la pêche Politique de la pêche dans la mer Méditerranée et la mer Noire, prononcée à Rome le 11 juillet 2018 lors de l'événement parallèle consacré à la « garantie de pêches durables au plan social, environnemental et commercial », lors de 33ème session du Comité des Pêches de la FAO (COFI).

Encore bien trop de pêcheurs sont victimes d'accidents du travail ou meurent au travail dans l'Union européenne d'aujourd'hui. D'après le rapport annuel -incomplet- de l'AESM sur les accidents et les décès en mer, la pêche en mer est l'un des secteurs les plus dangereux. L'erreur humaine est la cause de la plupart des décès en mer. Une formation adéquate sur la base des normes accordées à l'échelle internationale est largement encouragée comme étant l'un des remèdes aux décès en mer causés par l'erreur humaine. Et pourtant, les États membres de l'Union se montrent réticents à adhérer à la Convention de l'OMI sur la formation des pêcheurs, la Convention STCW-F, adoptée en 1995. Cela contraste fortement avec les efforts déployés pour la sécurité en mer dans le domaine du transport maritime. Même la Commission européenne a traîné les pieds pendant trop d'années. L'heure est venue pour l'Union de prendre les choses en main. Les partenaires sociaux européens dans le domaine de la pêche en mer pourraient engager un travail législatif sous forme d'accord visant à incorporer la STCW-F à l'*acquis* communautaire. Ils possèdent la compétence statutaire pour le faire, comme le prouve le présent document, rédigé sous les auspices du Comité de dialogue social pour le secteur de la pêche de l'Union européenne par Ment van der Zwan. Mais les partenaires sociaux préfèrent une initiative prompte et exhaustive issue de la Commission européenne.



Le projet *Pillars of the Sea* a été financé avec le soutien de la Commission européenne. Ce document ne reflète que les opinions de son auteur, la Commission ne pouvant en aucun cas être tenue pour responsable des utilisations faites des informations qu'il contient.