COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 29.10.2009
COM(2009)599 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

sur la mise en œuvre pratique des directives 93/103/CE (navires de pêche) et 92/29/CEE (assistance médicale à bord des navires) sur la santé et la sécurité au travail

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

sur la mise en œuvre pratique des directives 93/103/CE (navires de pêche) et 92/29/CEE (assistance médicale à bord des navires) sur la santé et la sécurité au travail

1. INTRODUCTION

Le présent rapport fait suite à l'engagement pris par la Commission[1] d'évaluer la mise en œuvre du cadre réglementaire en vue de son amélioration. Il met l'accent sur la transposition et l'application de deux directives du Conseil, à savoir la directive 93/103/CE du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche[2] et la directive 92/29/CEE du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires[3].

Le présent rapport ne concerne que ces deux directives et la situation dans l'EU-15, même si la Commission estime qu'il pourra également fournir des informations utiles aux douze nouveaux États membres. Il n'aborde pas les aspects traités par les instruments internationaux[4].

Il se fonde principalement sur les rapports nationaux fournis par les États membres[5] et sur un rapport d'experts indépendants évaluant la mise en œuvre pratique des deux directives sur le terrain, comprenant des études de cas menées en Espagne, en France, en Italie et au Royaume-Uni. Les statistiques européennes sur les accidents du travail et l'expérience de la Commission concernant le contrôle de la transposition et de l'application des directives constituent d'autres sources d'information.

---

1 Dans la communication *Améliorer la qualité et la productivité au travail: stratégie communautaire 2007-2012 pour la santé et la sécurité au travail*, COM(2007) 62 final du 21.2.2007.

2 JO L 307 du 13.12.1993, p. 1.

3 JO L 113 du 30.4.1992, p. 19.

4 Par exemple, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention du travail maritime et la Convention sur le travail dans la pêche. Le rapport ne couvre pas non plus la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (JO L 124 du 20.5.2009, p. 30).

5 Transmis à la Commission en vertu de l'article 13, paragraphe 3, et de l'article 9, paragraphe 3, des deux directives (ultérieurement abrogées par la directive 2007/30/CE).

2. EFFETS JURIDIQUES

2.1. Directive 93/103/CE

Avant l'adoption de la directive, la majorité des États membres étaient déjà dotés d'une législation régissant spécifiquement la santé et la sécurité à bord des navires de pêche. Certains États membres ont indiqué que la directive n'a pas nécessité de modifications majeures de leur législation. D'autres ont estimé qu'elle leur a permis d'introduire un ensemble cohérent de règles minimales en matière de sécurité et de santé s'appliquant en particulier au travail à bord des navires de pêche.

En revanche, dans certains États membres où des règles étaient en vigueur depuis longtemps, la directive a eu un impact considérable sur la législation et a exigé l'adoption de nouvelles lois. Cette législation de transposition a également introduit un certain nombre de nouveaux principes fondamentaux en matière de prévention des risques, comme l'information, la formation et la consultation des travailleurs et l'évaluation des risques.

2.2. Directive 92/29/CEE

La plupart des États membres possédant une flotte de pêche et de commerce étaient déjà dotés d'une législation fixant un niveau élevé d'exigences sur la disponibilité d'une dotation médicale et d'une assistance médicale à bord; la transposition de la directive n'a par conséquent exigé qu'une révision et une actualisation de la législation nationale. Dans certains États membres[6], la formation obligatoire aux questions de santé à bord était déjà réglementée et les services de radioconsultation existaient déjà.

3. MESURES DE SENSIBILISATION ET D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES DIRECTIVES 93/103/CE ET 92/29/CEE

Après l'adoption des deux directives, un certain nombre de mesures d'information et de sensibilisation ont été mises en œuvre au niveau européen. Ainsi, l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail[7] a créé la page web «Pêche» qui présente des bonnes pratiques dans le secteur de la pêche couvrant des aspects tels que les évaluations des risques pour les petits navires de pêche[8].

Au niveau national, les autorités, les employeurs, les travailleurs et leurs organisations ont mené des campagnes d'information et de sensibilisation, des réunions, des ateliers et des sessions de formation. Certains États membres ont rédigé de nouvelles lignes directrices ou modifié les anciennes, par exemple sur l'évaluation et la prévention des risques et les règles de sécurité du travail. Tous les médias écrits traditionnels ont été utilisés à des fins de publicité, ce à quoi sont venues s'ajouter des pages internet.

Les activités visant à faire connaître les nouvelles dispositions sont néanmoins jugées inadéquates par les partenaires sociaux dans la plupart des États membres. Les travailleurs

---

6 La France, l'Espagne, la Finlande, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Irlande.

7 Règlement (CE) n° 2062/94 du Conseil (JO L 216 du 20.8.1994, p. 1).

8 http://osha.europa.eu/en/good_practice/sector/fisheries/risk_assesment.php.

semblent rencontrer des difficultés pour accéder à ces dispositions via les médias conventionnels ou les nouveaux médias[9], compte tenu des traditions du secteur, de sa fragmentation, de la prédominance des petites entreprises et de la rotation fréquente du personnel. Au lieu d'organiser des activités sans rapport entre elles, certains États membres[10] mettent en œuvre des plans de prévention spécifiques à ce secteur, suivant une stratégie mieux définie et pleinement intégrée. Plusieurs États membres[11] ont également créé des fonds pour financer des mesures de sécurité à bord des navires et des équipements de protection pour les pêcheurs. Dans une large mesure, l'importance économique et numérique limitée du secteur de la pêche dans certains États membres justifie ou explique le manque d'attention accordée à la mise au point d'instruments destinés à rendre ces dispositions publiques. Dans d'autres États membres où le secteur de la pêche occupe une place plus importante, les autorités responsables de la diffusion des dispositions doivent investir davantage de ressources et faire preuve de plus d'engagement.

4. TRANSPOSITION

Les deux directives ont fait l'objet de retards de transposition et des procédures en manquement ont été engagées à l'encontre des États membres concernés[12].

4.1. Directive 93/103/CE

Les principaux problèmes en matière de respect de la législation concernaient les définitions, la responsabilité de l'armateur, les contrôles périodiques par les autorités, ainsi que l'information, la formation, la consultation et la participation des travailleurs. Une procédure en manquement a été ouverte à l'encontre d'un État membre en ce qui concerne la définition d'«armateur», les obligations de rendre compte des événements de mer, de procéder à des contrôles périodiques et d'informer les travailleurs, ainsi que les dispositions relatives au matériel de premiers secours figurant dans les annexes.

Dans certains États membres cependant, la législation a été au-delà des exigences minimales de la directive dans la mesure où, par exemple, son champ d'application a été étendu aux navires de moins de 15 m de long (au Royaume-Uni et en Irlande) et ses dispositions ont été rendues applicables aux nouveaux navires ou aux navires rénovés de moins de 12 m de long (au Portugal).

4.2. Directive 92/29/CEE

Les annexes ont été transposées presque mot pour mot dans de nombreux États membres, mais des lacunes subsistent dans certains. Une procédure en manquement a été entamée à

---

9 Comme l'a démontré l'étude de cas en France. Celle effectuée en Espagne témoigne d'une résistance aux améliorations venant de l'extérieur, y compris aux campagnes de sensibilisation menées par les autorités.

10 Comme la Belgique et la Finlande.

11 La Belgique, la Finlande et la France.

12 Neuf procédures pour non-communication ont été engagées concernant la directive 92/29/CEE, dont l'une a abouti à un arrêt de la Cour de justice (affaire C-410/97, *Commission contre Luxembourg*, Rec. 1998, p. I-6813), et neuf concernant la directive 93/103/CE, dont deux ont donné lieu à des arrêts de la Cour de justice (affaire C-364/97, *Commission contre Irlande*, Rec. 1998, p. I-6593, et affaire C-362/98, *Commission contre Italie*, Rec. 1999, p. I-6299).

l'encontre d'un État membre concernant l'obligation pour tout navire battant son pavillon ou enregistré sous sa pleine juridiction d'avoir à son bord en permanence une dotation médicale appropriée. La procédure a été close après que l'État membre a mis ses dispositions nationales en conformité avec la directive. Une autre procédure de manquement a été ouverte contre un État membre en ce qui concerne les définitions de «navire» / «navire de pêche» et d'«armateur» dans le droit national.

D'autres problèmes majeurs en matière de respect de la législation portaient sur la formation, la radioconsultation et la confidentialité des données médicales.

Un autre instrument européen non contraignant peut permettre de s'attaquer au taux d'accidents extrêmement élevé dans le secteur de la pêche et au fait que de nombreux navires ne relèvent pas du champ d'application de la directive 93/103/CE. La Commission, en étroite coopération avec le Comité consultatif pour la sécurité et la santé sur le lieu du travail[13] (ci-après «le comité consultatif»), a par conséquent l'intention de rédiger un guide non contraignant concernant ces petits navires et mettant essentiellement l'accent sur les bonnes pratiques afin d'améliorer la prévention.

5. ACTION SUR LE TERRAIN: LA MISE EN ŒUVRE PRATIQUE DE LA DIRECTIVE 93/103/CE

5.1. Questions générales

Même si seul un très petit pourcentage de l'ensemble de la flotte de pêche relève du champ d'application de la directive 93/103/CE[14], la «directive-cadre»[15], y compris, le cas échéant, ses directives particulières, s'applique à l'ensemble du secteur.

L'évaluation de la mise en œuvre pratique de la directive 93/103/CE est compliquée par d'importantes différences géographiques, par exemple entre la flotte de la Méditerranée et celle de l'Atlantique: la première se compose de navires plus petits, qui rentrent généralement au port tous les jours ou presque, tandis que la seconde comprend des navires plus grands, qui sont davantage concernés par la directive.

Parallèlement, les facteurs socio-économiques, comme une concurrence plus rude, la diminution des stocks de poissons et l'augmentation des prix du carburant, réduisent les revenus des armateurs, des capitaines et des travailleurs et incitent à capturer le maximum de poissons le plus rapidement possible.

Par conséquent, les équipages sont réduits au minimum[16], le nombre d'heures de travail a augmenté et les périodes de travail sont plus longues, même si les progrès technologiques peuvent supprimer la plupart des corvées. Les petits équipages subissent une pression

---

13 Décision du Conseil du 22 juillet 2003 relative à la création d'un Comité consultatif pour la sécurité et la santé sur le lieu du travail (JO C 218 du 13.9.2003, p. 1).

14 D'après le rapport du Parlement européen sur *la pêche: sécurité et causes des accidents* (12 mars 2001), la directive ne couvrirait que 8 % des navires en activité.

15 Directive 89/391/CEE 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 (JO L 183 du 29.6.1989, p. 1).

16 L'étude de cas en France décrit comment la taille d'un équipage est passée de neuf à cinq travailleurs sur les navires de 24 m de long approximativement.

particulière en période d'activité intense. D'après une étude effectuée en Espagne[17], les pêcheurs considèrent leur travail davantage comme épuisant que comme dangereux, tandis qu'aux Pays-Bas, on estime qu'un quart des accidents survenus ne sont pas signalés. En raison de ces facteurs, il est encore plus difficile d'évaluer l'impact des nouvelles mesures.

Les conditions de travail à bord (salaire, temps passé loin du domicile, longues heures de travail, etc.) découragent les nouvelles recrues parmi la jeune génération, ce qui, à son tour, rend difficile le passage à une culture de la prévention, au moins à court terme. La surpêche et l'excédent de capacités de pêche aboutissent à de mauvais résultats économiques, qui empêchent le bon fonctionnement et la maintenance adéquate des navires et incitent les pêcheurs à prendre davantage de risques.

Du point de vue des armateurs et des capitaines, les nouvelles dispositions n'entraînent aucun avantage direct et l'implication des autorités du travail a été limitée. Seuls quelques États membres semblent avoir pris des dispositions pour soutenir financièrement les investissements dans l'équipement de sécurité et la formation des équipages.

Alors que la directive a davantage mis l'accent sur la sécurité dans ce secteur et que des améliorations ont eu lieu concernant les exigences de sécurité et la formation à la sécurité des équipages, l'impact est limité, car la directive ne s'applique qu'aux grands navires, moins nombreux et où les conditions de sécurité sont de toute façon meilleures; peu d'attention a été accordée aux conditions de travail susceptibles d'augmenter les risques de maladie professionnelle et les modes de vie préjudiciables à la santé.

Le piètre état de certains stocks de poissons, associé à une capacité de pêche excédentaire, incite les armateurs à maximiser l'efficacité de capture dans les limites fixées par le droit communautaire et les réglementations des États membres, et ce, au détriment parfois de la sécurité du navire et des conditions de vie et de travail à bord[18].

5.2. Évaluation des risques

En vertu de l'article 1er, paragraphe 2, de la directive 93/103/CE, les dispositions de la directive-cadre sont pleinement applicables aux navires relevant du champ d'application de la directive 93/103/CE. L'article 9, paragraphe 1, de la directive-cadre précise que l'employeur doit disposer d'une évaluation des risques. Les évaluations des risques pourraient bien être l'innovation juridique la plus significative dans le cadre des directives sur la santé et la sécurité, mais elles ne sont quasiment jamais effectuées en ce qui concerne le travail à bord des navires. Lorsqu'elles sont effectuées, elles encourageraient l'examen des risques, leurs conséquences et les mesures de prévention. Les armateurs de petits navires seraient découragés par les coûts.

Autre problème, une simple liste de contrôle est souvent utilisée pour répondre aux exigences d'une évaluation des risques, ce qui n'a aucun effet sur les conditions de travail à bord. Par

---

17 *Penosidad y Riesgo en las actividades pesquera. Las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores de la pesca en Cantabria (Pénibilité et risques des activités de pêche. Conditions de travail et de santé des pêcheurs en Cantabrie)*, Labour Asociados, 2003. Les raisons de l'épuisement mentionnées sont l'effort physique, les longues heures de travail et la nécessité d'adopter fréquemment des positions inconfortables.

18 Décrit dans l'étude de cas du Royaume-Uni.

conséquent, les pêcheurs manquent de conseils d'expert sur la manière d'adopter des procédures de sécurité pour éviter que des situations dangereuses ne surviennent à bord.

5.3. Mise en application

L'article 3, paragraphe 2, de la directive 93/103/CE exige que les navires fassent l'objet de contrôles périodiques par des autorités spécifiquement investies de cette mission.

La mise en œuvre de la directive n'a apporté aucun changement quant au type ou au rôle des inspections dans le secteur de la pêche[19]. Presque tous les États membres disposaient déjà de systèmes d'inspection particuliers pour vérifier les conditions de flottabilité, la navigabilité et la capacité à faire face aux urgences.

Dans la plupart des États membres, il existe deux types d'inspection. La première est d'ordre technique: les inspections sont généralement effectuées par les autorités maritimes qui possèdent une longue expérience et du personnel correctement formé. Elles ont lieu pendant la construction du navire, puis périodiquement (en général une fois par an) pour renouveler sa licence et l'autoriser à continuer de naviguer[20]. La seconde concerne l'organisation du travail, la formation et les qualifications, la durée du travail, les questions relatives à la santé et à la sécurité, les conditions de vie à bord, etc., qui relèvent de la responsabilité des autorités du travail. Dans certains États membres, il existe un troisième type d'inspection; il s'agit normalement d'une inspection sanitaire pour contrôler la capacité du navire et des responsables à faire à des urgences médicales en mer.

En conséquence, dans de nombreux États membres, les navires de pêche font l'objet d'inspections par deux, voire trois autorités, qui sont parfois très peu coordonnées. En général, la priorité semble donnée aux conditions de stabilité, à la flottabilité et à la sécurité de l'équipement, tandis que les conditions de vie, le confort, les aspects ergonomiques, la prévention des risques et la durée du travail des pêcheurs sont souvent négligés, même si le «facteur humain» est reconnu comme le principal facteur contribuant aux accidents.

La coexistence d'inspections techniques et du travail est susceptible de semer la confusion parmi les armateurs, les capitaines et les travailleurs. La compétence technique spécialisée de l'inspection du travail est fréquemment remise en question, notamment dans les États membres dotés d'inspections générales, tandis que dans les États membres où les inspections sont spécialisées, la critique qui revient le plus souvent porte sur le manque d'inspecteurs.

Il semblerait que seuls les travailleurs ou leurs représentants soient à même d'effectuer des contrôles efficaces à bord, situation insatisfaisante dans la mesure où la plupart des États membres manquent de représentation syndicale dans le secteur de la pêche. Cela est généralement dû aux changements fréquents d'équipage et à la présence à la fois de travailleurs indépendants et salariés, outre le système de la «rémunération à la part»[21], qui,

---

[19] Un nouvel organe public responsable de la sécurité des pêcheurs n'a été créé qu'en Irlande, tandis qu'aucune modification significative n'a été apportée aux institutions existantes dans les autres États membres. Le rapport d'experts indépendants indique que de nombreuses parties, outre les syndicats, considèrent les systèmes d'inspection du travail comme inadaptés et tout juste aptes à contrôler la santé et la sécurité des pêcheurs.

[20] La méthode d'inspection la plus fréquente est la préparation de listes de contrôle sur les aspects techniques du navire, plutôt que son caractère adapté en tant que lieu de travail.

[21] Le système traditionnel de rémunération dans ce secteur est une part de pêche ou une part des revenus déduction faite des coûts ou encore un système de part de pêche plus salaire (source: BIT: *Conditions*

compte tenu de l'intérêt économique de l'équipage à maximiser les prises, décourage les travailleurs et leurs représentants de prendre des initiatives susceptibles de réduire le temps en mer ou d'accroître les coûts. Dans ces conditions, il est difficile d'encourager une culture de la sécurité profondément ancrée.

En conséquence, les exigences techniques concernant la sécurité des navires sont contrôlées efficacement par les autorités techniques, mais les contrôles par les autorités du travail semblent inadéquats. Certains États membres notent néanmoins que les inspections sont effectuées plus fréquemment et, d'après les Pays-Bas, la baisse du taux national d'accidents est probablement due à son système d'inspection systématique[22].

Étant donné que les causes des accidents fréquents à bord ne sont pas contrôlées correctement, l'impact des blessures et des maladies résultant du travail dans le secteur de la pêche est sous-estimé.

Dans certains États membres, d'après le rapport d'experts indépendants, la répartition des responsabilités entre les autorités régionales et nationales, les autorités maritimes et du travail réduit l'efficacité des inspections, même si le principal problème pratique réside dans la difficulté d'effectuer des inspections dans les conditions de travail réelles: les inspections sont rarement effectuées en mer, lorsque les pêcheurs sont réellement en train de travailler[23].

5.4. Information et formation

Les articles 8 et 9 de la directive concernent l'information et la formation. Très peu de données ont été collectées à ce jour sur la question de l'information des travailleurs, mais ce domaine semble rencontrer les mêmes problèmes que la formation[24].

En ce qui concerne la formation, les États membres évoquent la difficulté d'accéder aux pêcheurs dans leur ensemble, compte tenu du peu de temps qu'ils passent à terre et qui est destiné au repos[25]. Ce problème est aggravé lorsqu'ils travaillent dans des fonds de pêche éloignés, facteur qui n'est pas toujours pris en considération, et par les problèmes structurels du secteur (étroitement liés à la précarité du travail, notamment pour les PME travaillant dans ces fonds de pêche).

Le système de «rémunération à la part» susmentionné constitue un autre obstacle à la formation, qui doit avoir lieu sur terre et n'est donc pas rémunérée. En dépit de cela, les États membres considèrent que l'accroissement de la formation est l'un des résultats les plus notables de la directive.

---

de travail et de vie des pêcheurs, Genève, Doc. CFI/4/1988/1). Afin de maximiser leur part des recettes, les pêcheurs ont tendance à travailler avec le moins de membres d'équipage possible.

22 Les inspections ne semblent pas moins sévères lorsqu'un navire approche de la date de déchirage, alors que les capitaines seraient moins enclins à investir dans la sécurité dans ce type de cas.

23 Les inspections en mer n'ont lieu que sur les bateaux de plus de 24 m, car les navires plus petits signalent rarement leur intention de prendre la mer.

24 L'étude de cas espagnole a souligné que le recours à une entreprise externe n'a pas permis de sensibiliser les pêcheurs à leur responsabilité quant à leur propre sécurité et santé et à celles des autres.

25 L'étude de cas espagnole a indiqué que les pêcheurs n'avaient reçu aucune formation spécifique, même de leur syndicat.

6. ACTION SUR LE TERRAIN: LA MISE EN ŒUVRE PRATIQUE DE LA DIRECTIVE 92/29/CEE

6.1. Questions générales

En général, la directive a été mise en œuvre de la manière requise, grâce à la large approbation des professionnels et à leur coopération avec les autorités, ainsi qu'aux inspections menées par ces dernières. La formulation précise de l'annexe de la directive, qui ne laisse aucune place à l'interprétation, a constitué un facteur de facilitation.

Même s'il est difficile de cerner l'impact des nouvelles dispositions et de déterminer et d'obtenir des statistiques fiables, on estime globalement que l'assistance médicale à bord des navires a été améliorée. Des parties prenantes ont réussi à intégrer ces dispositions dans leur système habituel de prévention, y compris la formation et la fourniture et la maintenance de la dotation médicale et l'équipement de survie.

Il existe cependant une différence entre la marine marchande et la flotte de pêche. Alors que la directive a été mise en œuvre sans problème dans la marine marchande, l'obligation de disposer d'une dotation médicale est plus difficile à faire respecter dans la flotte de pêche, en particulier dans les petites entreprises.

L'instauration d'un système mieux organisé pour la fourniture d'une assistance médicale aux navires a été présentée comme le principal résultat de la directive. Les centres de radioconsultation se sont également révélés très efficaces: on dispose désormais de données sur le nombre d'appels passés par les navires, les types de blessures les plus fréquents et les mesures prises.

Dans la plupart des États membres, les programmes de formation ont permis d'accroître la confiance parmi les travailleurs en ce qui concerne les responsabilités relatives aux questions de santé à bord.

Le fait que les capitaines préfèrent souvent ne pas administrer les médicaments contenus dans la boîte à pharmacie atténue l'impact de la dotation médicale sur l'assistance médicale apportée à bord. Dans la plupart des cas, les médecins semblent également préférer évacuer les patients, plutôt que de prescrire les médicaments disponibles à bord. Le transport de médicaments semble n'avoir aucun impact majeur sur les coûts économiques non plus, même si certains États membres mentionnent ce point.

Les évaluations les plus critiques de l'impact de la directive proviennent de sources syndicales et portent sur le non-respect des dispositions concernant la formation théorique et pratique à l'utilisation du matériel de premiers secours et du service de radioconsultation, ainsi que le manque de ressources pour former les travailleurs à leur utilisation en mer.

Des difficultés particulières d'accès à la formation sont constatées parmi les travailleurs indépendants et les coopératives de pêcheurs, dont la rémunération est étroitement liée à la pêche quotidienne.

6.2. Dotation médicale

L'article 2 de la directive dispose que tout navire doit avoir à son bord en permanence une dotation médicale appropriée à la catégorie du navire, aux caractéristiques du voyage, au(x) type(s) d'activités, aux caractéristiques de la cargaison et au nombre de travailleurs. Les plus

grands navires effectuant un voyage d'une durée supérieure à trois jours doivent disposer d'un local permettant l'administration de soins médicaux et tout navire dont l'équipage comprend cent travailleurs ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours doit avoir à son bord un médecin.

D'une manière générale, la législation est appliquée et une dotation médicale est emportée à bord. Cependant, certains problèmes persistent en particulier en ce qui concerne le contenu des boîtes à pharmacie, qui ne correspond pas toujours à toutes les exigences de la directive, et le renouvellement des médicaments et de la dotation médicale dont la date de péremption est dépassée. Dans certains cas, cela semblerait dû au fait que les inspecteurs n'ont pas reçu la formation spécifique nécessaire.

La situation relative à la dotation médicale semble meilleure dans les grandes entreprises et sur les navires marchands, tandis que l'obligation de contrôler et de renouveler la dotation n'est pas strictement respectée dans les petites entreprises et sur les navires de pêche.

Les pêcheurs indépendants ont des difficultés à comprendre la législation sur la dotation médicale.

Certains problèmes ont été constatés concernant les substances narcotiques, en raison du manque de sensibilisation de la part des fournisseurs.

La nécessité de renouveler le contenu périmé des boîtes à pharmacie devrait être évaluée. Un groupe de travail du comité consultatif pourrait être créé pour aider la Commission dans cette mission.

6.3. Responsabilités

L'article 4, paragraphe 1, de la directive prévoit la répartition des responsabilités pour la fourniture et le renouvellement de la dotation médicale entre l'armateur et le capitaine ou la personne à qui ce dernier a délégué ces tâches.

Cette répartition ne semble pas poser de problème. La responsabilité de la fourniture et du renouvellement de la dotation médicale, d'une part, et de sa gestion et de sa maintenance, d'autre part, est correctement répartie. L'Espagne fait part d'un manque de clarté et indique que les responsabilités sont réparties de manière moins claire dans la flotte de pêche, où le capitaine et l'armateur sont souvent la même personne, que dans la marine marchande.

6.4. Formation

Les exigences en matière de formation énoncées à l'article 5, paragraphes 2 et 3, de la directive soulèvent deux grandes questions, à savoir, premièrement, si la formation de base portant sur l'assistance médicale d'urgence est suffisante et adéquate ou non et, deuxièmement, si le capitaine et les responsables participent ou non à une formation réactualisée au moins tous les cinq ans.

Cette situation varie en fonction de l'État membre et du type de flotte. Dans certains États membres, la formation de base dans le secteur de la pêche est considérée comme insuffisante. La situation relative à la formation réactualisée à intervalles de cinq ans diffère également. Dans de nombreux États membres, la formation tous les cinq ans est obligatoire. En Finlande, il est indispensable de suivre cette formation pour obtenir son brevet et pouvoir travailler en

tant que marin professionnel. En Allemagne, la preuve de la participation à la formation est obligatoire pour le renouvellement du certificat de capitaine/d'officier.

Certains États membres ont un système de formation spécialisée obligatoire en premiers secours / assistance médicale d'urgence / formation de base en assistance médicale d'urgence pour toute personne suivant un enseignement maritime professionnel et les capitaines reçoivent une formation particulière en assistance médicale d'urgence. Toutefois, la formation en assistance médicale d'urgence est parfois considérée comme inadéquate. Une formation particulière pour les capitaines fait parfois défaut, par exemple pour l'utilisation de seringues et la réalisation d'injections. Dans le secteur de la pêche, plus le navire est petit, moins le capitaine ou tout autre membre d'équipage est susceptible d'avoir suivi une formation médicale, ou une formation tout court.

6.5. Centres de radioconsultation

L'objectif de la directive, énoncé à l'article 6, consistant à créer des centres de radioconsultation avec des médecins spécialisés dans les conditions de vie à bord a été atteint de manière satisfaisante, même si des structures préexistantes ont été utilisées dans certains États membres. Au Danemark, le nombre de personnes évacuées des navires a considérablement baissé depuis que les services médicaux par radio et la formation des navigateurs et des médecins par radio ont été centralisés. En général, le fonctionnement de ces centres est considéré comme adéquat, en dépit de certains points faibles.

Le rapport d'experts indépendants montre que, dans certains États membres, aucun médecin ou personnel médical spécialisé n'est employé dans les centres de radioconsultation et que les appels sont traités par un médecin de garde qui n'est pas formé aux conditions qui règnent à bord des navires. Dans d'autres, les médecins sont formés à fournir une assistance par radio aux personnes à bord et il y a toujours au moins un médecin de garde pour assister les gens de mer.

Le principal point faible est de ne pouvoir voir en direct le patient, de sorte que le médecin doit se fier à la description des symptômes du patient que lui fait le capitaine. La fiabilité de ces informations a un impact sur celle des conseils donnés par le médecin, en conséquence de quoi davantage de patients sont susceptibles d'être évacués que nécessaire.

Au Danemark ont eu lieu des essais fructueux d'examens visuels par webcam. L'absence de connexion permanente à l'internet sur certains bateaux et le coût de l'équipement et de la connexion à l'internet représentent cependant un point faible.

Des centres virtuels spécialisés ont été créés en Suède. Les médecins de ces centres ont reçu une formation spéciale et possèdent des connaissances particulières concernant les conditions à bord.

Les technologies de communication navire-terre varient considérablement, allant de la simple radio VHF au téléphone par satellite et au courriel.

Les situations d'urgence sont également traitées par transport aérien et l'Espagne mentionne l'existence de navires hôpitaux.

6.6. Contrôles

L'article 7 de la directive couvre les contrôles annuels de la dotation médicale.

Les problèmes mentionnés au point 5.3 (directive 93/103/CE) sont également constatés ici.

7. ÉVALUATION GENERALE

7.1. Principaux effets positifs des deux directives

7.1.1. Directive 93/103/CE

Les rapports nationaux des États membres ne mentionnent généralement aucun effet positif ou négatif majeur, ce qui, dans certains cas, est dû à l'existence de règlementations antérieures tout aussi strictes. La détérioration générale de la situation socio-économique des pêcheurs au cours de ces dernières années rend son évaluation difficile. Il a été établi que certaines améliorations découlaient indirectement de mesures prises pour améliorer la flotte et non d'une action visant à améliorer les conditions de travail à bord.

Parmi les effets positifs de la directive 93/103/CE, les États membres ont toutefois mentionné les points suivants:

– niveaux de sécurité minimaux harmonisés dans tous les États membres;

– introduction, dans la législation nationale, d'un ensemble cohérent de règles minimales en matière de sécurité et de santé propres au travail à bord de navires de pêche, auquel les armateurs doivent se conformer pleinement; la réalisation des contrôles par les inspecteurs s'en trouve également facilitée;

– augmentation du nombre de contrôles;

– engagement accru à se conformer à la législation nationale dans le domaine de la prévention des risques au travail;

– renforcement de la sécurité des navires de pêche et amélioration des conditions de travail, notamment en ce qui concerne les équipes de travail, les lieux de travail, le logement à bord et les méthodes de manipulation de la cargaison et des caisses de poissons;

– amélioration de la structure et du mode de fonctionnement du système de prévention des risques professionnels, en particulier de la formation, de l'information et des contrôles;

– davantage de formation des travailleurs et des capitaines;

– certaines améliorations des conditions de vie à bord (bien qu'également dues aux progrès technologiques);

– utilité des exigences de la directive pour la conception de dispositions pratiques sur la construction et l'équipement des navires de pêche;

– intensification du débat professionnel au sein du secteur.

7.1.2. Directive 92/29/CEE

Même si les États membres ne font état d'aucun effet positif ou négatif majeur de la législation, certains soulignent une sensibilisation généralement meilleure à la santé et à la sécurité. Les formations de reconversion et l'ajout de nouvelles définitions sont mentionnés

comme des effets positifs et les prescriptions minimales relatives aux boîtes à pharmacie et à l'assistance médicale à bord ont entraîné certaines modifications dans la législation nationale.

Les États membres indiquent d'autres aspects positifs, entre autres:

– reconnaissance de la nécessité d'un contrôle médical professionnel obligatoire des gens de mer;

– amélioration de l'assistance médicale à bord des navires;

– garantie de soins médicaux à bord, grâce à la dotation médicale;

– ajout de médicaments supplémentaires à la dotation médicale (antidotes);

– meilleure utilisation de la dotation médicale par la personne responsable de l'assistance et des soins médicaux;

– plus grande efficacité des contrôles des fournisseurs médicaux, notamment en ce qui concerne les médicaments psychotropes;

– cours de remise à niveau des connaissances au moins tous les cinq ans pour le capitaine et les travailleurs à qui l'usage de la dotation médicale est délégué, avec pour corollaire une amélioration des connaissances médicales de ces personnes;

– sensibilisation accrue grâce à des campagnes d'information (ciblées sur l'équipage, les armateurs et les compagnies maritimes).

7.2. Principaux problèmes de mise en œuvre

7.2.1. Directive 93/103/CE

Les États membres citent les problèmes suivants:

– les partenaires sociaux dans la plupart des États membres estimaient insuffisantes les activités d'information et de diffusion au sujet des nouvelles dispositions;

– un soutien supplémentaire était nécessaire compte tenu de la complexité technique de la directive;

– difficulté pour les navires existants de 18 m ou plus[26] de remplir les exigences de la directive, compte tenu des modifications;

– coût élevé de l'équipement de sécurité (pour les employeurs);

– les armateurs de petits navires sont réticents à effectuer des évaluations des risques en raison des coûts en jeu;

[26] La France a mentionné les difficultés rencontrées pour satisfaire à certaines exigences de la directive 2002/44/CE (vibrations) et de la directive 2003/10/CE (bruit) sur les navires de pêche.

– les évaluations de risques ne consistent souvent qu'à remplir des formulaires et n'ont aucun impact sur les conditions de travail à bord;

– absence de contrôle intégré et de plan de développement de politiques de prévention des risques dans l'environnement maritime;

– absence de procédures officielles de coopération entre les autorités compétentes;

– manque de respect des dispositions relatives à la prévention des maladies professionnelles;

– la vétusté de la flotte constitue dans certains cas un obstacle à la mise en œuvre;

– le manque de représentation forte des pêcheurs est un obstacle à l'amélioration des conditions de travail;

– les non-fumeurs sont toujours exposés à la fumée du tabac au réfectoire;

– absence d'assistance directe pour les personnes concernées par les questions de sécurité sur les navires.

Le cas particulier des petits navires: directive 93/103/CE

La directive 93/103/CE n'est pas applicable aux navires de moins de 15 m de long, même si la directive-cadre s'applique aux navires non couverts par la directive 93/103/CE.

Presque tous les navires de moins de 15 m de long appartiennent au capitaine, qui travaille souvent avec d'autres membres de sa famille. Il y a donc une grande proportion de PME dans ce secteur: entre 60 % et 90 % de la flotte, selon l'État membre, est composée de navires de moins de 12 m de long.

D'après le rapport d'experts indépendants, les petits navires ont des difficultés à remplir les exigences relatives à la santé et à la sécurité et les coûts élevés des équipements de sécurité découragent les petits armateurs de les acquérir.

L'accès aux informations relatives à la sécurité est plus difficile pour les capitaines et les membres d'équipage de bateaux plus petits, notamment lorsque les administrations chargées de l'information du public utilisent les nouvelles technologies, comme l'internet.

Les entreprises familiales travaillent souvent avec de vieux bateaux et les travailleurs sont peu qualifiés.

Le guide pratique pour les petits navires mentionné au point 4.2 devrait aborder les problèmes des bateaux en bois, par exemple les voies et issues de secours.

7.2.2. Directive 92/29/CEE

Les rapports nationaux des États membres mentionnent les problèmes suivants concernant la mise en œuvre pratique:

– trouver un endroit approprié pour la boîte à pharmacie[27];

– coût de l'achat et de la maintenance de la nouvelle dotation médicale;

– difficulté à garantir la fourniture de certains médicaments, particulièrement les antipaludéens (qui doivent être importés)[28];

– déséquilibre entre la taille du navire et la dotation médicale qu'il doit posséder;

– présence à bord de médicaments qui ne devraient être administrés que par un médecin qualifié;

– dans le secteur de la pêche, la boîte à pharmacie est principalement utilisée pour des problèmes mineurs, comme des maux de tête;

– la création de centres de radioconsultation a constitué un défi, en raison du manque de connaissance de l'environnement maritime par les médecins, du manque d'expérience dans les technologies de radiocommunication et de la faible fréquence de ce type d'appel d'urgence;

– dans certains secteurs, les médecins pourraient être remplacés à bord par des auxiliaires médicaux ayant reçu une formation spéciale; il a été suggéré de laisser à l'État membre le soin de décider.

Le cas particulier des PME: directive 92/29/CEE

D'une manière générale prévaut le sentiment que la directive a été conçue pour les navires plus grands et non pour l'ensemble de la flotte communautaire, sa mise en œuvre par les PME étant à l'origine de la plupart des problèmes.

Les médicaments à posséder à bord en vertu de la directive sont considérés comme adaptés aux grands navires, mais trop lourds pour ceux de taille moyenne.

Les dispositions relatives à la distance de la côte ont créé des difficultés particulières pour certains secteurs de la pêche.

8. PROPOSITIONS D'AMELIORATION

8.1. Directive 93/103/CE

La plupart des États membres n'estiment pas nécessaire de modifier la directive, mais considèrent plutôt que certaines difficultés observées durant sa mise en œuvre pourraient être résolues par d'autres moyens qu'une initiative législative, par exemple par des inspections mettant l'accent sur des questions spécifiques et des informations supplémentaires.

Certains États membres considèrent cependant que la directive devrait également couvrir les navires de moins de 15 m de long, car la majeure partie de la flotte des États membres relève de

[27] Le Danemark a résolu ce problème en concevant des sacs à dos pour les boîtes à pharmacie plus petites.

[28] Le Danemark signale qu'en dehors du territoire européen, il peut être extrêmement difficile d'acheter des médicaments en raison de dispositions nationales restrictives.

cette catégorie et les statistiques montrent qu'un nombre significatif d'accidents se produisent sur de petits navires.

D'après les rapports nationaux, le principal défi est d'améliorer la culture de la sécurité parmi les pêcheurs, ce qui exige des informations et des formations. Les États membres estiment que l'information pourrait être prévue de manière plus systématique et que les formations en matière de sécurité devraient être mieux adaptées à la situation des pêcheurs en ce qui concerne le niveau d'éducation, la disponibilité, les traditions et la culture, etc. et devraient inclure davantage d'exercices pratiques.

Au niveau européen, il convient également de coopérer davantage en matière d'analyse et de diffusion des bonnes pratiques. L'objectif stratégique d'humaniser le travail dans le secteur de la pêche doit être intégré à la politique commune de la pêche (PCP), par exemple grâce au dialogue social.

8.2. Directive 92/29/CEE

Les États membres ont avancé plusieurs propositions sur les annexes de la directive, à savoir que la dotation médicale requise à l'annexe II soit révisée, en fonction de la région et de la catégorie du navire, afin que la liste reflète les besoins et les conditions à bord. Les annexes doivent être adaptées aux évolutions technologiques et médicales en ce qui concerne la dotation médicale.

D'autres propositions concernaient l'information et la formation[29] et le système de contrôle.

Il a également été suggéré que la Commission encourage une meilleure compréhension des directives grâce à des guides concernant les différentes activités, la taille des navires et les conditions de travail de la flotte européenne.

9. EFFICACITE

9.1. Directive 93/103/CE

9.1.1. Effets sur les accidents du travail et les maladies professionnelles

9.1.1.1. Accidents du travail

L'évaluation de l'impact des mesures nationales de transposition est entravée par un problème fondamental, à savoir la difficulté d'attribuer les effets à une cause particulière. Des dispositions nationales existaient déjà avant l'adoption de la directive. L'évolution technologique est également un facteur d'amélioration des conditions de travail[30].

Même si Eurostat établit des statistiques au niveau européen[31], on ne dispose pas de données fiables propres au secteur maritime. On peut cependant se référer à l'étude européenne ad hoc

---

29 Par exemple, la Commission devrait proposer des objectifs détaillés en matière de formation des personnes fournissant l'assistance médicale.

30 Un problème se pose néanmoins lorsque les améliorations technologiques ne sont pas suivies d'une formation correspondante des travailleurs.

31 Statistiques européennes sur les accidents de travail (SEAT) et statistiques européennes sur les maladies professionnelles (SEMP). Les données ne sont pas entièrement comparables car les critères de collecte

la plus récente sur les accidents du travail pour l'UE-15, à savoir l'enquête sur les forces de travail de 1999[32] indiquant que le secteur de la pêche a enregistré la plus forte incidence d'accidents du travail non mortels, avec 2,43 fois la moyenne européenne.

Dans la plupart des États membres, on constate également un manque de données fiables sur l'effet des nouvelles dispositions, bien que les statistiques sur les accidents impliquant des gens de mer soient normalement contrôlées au niveau national.

De nombreux États membres ont cependant signalé une baisse du nombre d'accidents du travail, peut-être à la suite de la mise en œuvre des nouvelles dispositions et des campagnes d'information et de formation. À quelques exceptions près, le nombre d'accidents dans la majorité des États membres semble avoir diminué plus fortement que le nombre de pêcheurs, ce qui implique que les taux d'incidence ont baissé avant les dates de transposition. En tout état de cause, les statistiques sur les accidents sont insuffisantes dans la plupart des États membres. Cela s'explique en partie par le fait que les coupures, égratignures, blessures, coups et hématomes ne sont généralement même pas considérés comme des accidents, mais comme faisant partie intégrante du travail.

Alors que le nombre d'accidents peut avoir diminué, leur gravité peut avoir augmenté, en particulier en raison des longues heures passées à bord, de la réduction de la taille de l'équipage et du manque de temps disponible pour des formations sur terre. Dans la plupart des cas, les conditions de sécurité à bord semblent avoir été améliorées avant la date de transposition, ce qui peut expliquer pourquoi le taux d'incidence a baissé plus fortement que le volume de la main-d'œuvre. Il convient néanmoins de garder à l'esprit que la directive 93/103/CE s'applique seulement aux navires représentant un petit pourcentage de la flotte de pêche de l'UE[33]. Compte tenu de la grande différence entre les risques encourus à bord des petits navires par rapport aux grands, il est logique que les rapports nationaux évaluent comme faible l'impact direct des nouvelles exigences de la directive sur les chiffres des accidents.

9.1.1.2. Maladies professionnelles

Étant donné que les systèmes nationaux d'enregistrement des maladies professionnelles sont encore plus défaillants que ceux existant pour les accidents, il s'avère encore plus difficile d'établir un lien entre les nouvelles dispositions et l'évolution des maladies professionnelles dans ce secteur. Des données indirectes montrent néanmoins que les maladies constituent un facteur important dans l'abandon du métier de pêcheur. Le facteur du vieillissement est aggravé par la diminution du nombre de travailleurs choisissant cette profession, principalement en raison de la pénibilité des conditions de travail. Cela a des répercussions sur la capacité des travailleurs à assumer une lourde charge de travail dans des conditions extrêmement difficiles.

---

des données ne sont pas complètement compatibles. L'ampleur réelle du problème reste sous-estimée dans des systèmes facultatifs d'enregistrement des accidents du travail. Le règlement (CE) n° 1338/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif aux statistiques communautaires de la santé publique et de la santé et de la sécurité au travail (JO L 304 du 31.12.2008, p. 70) doit cependant améliorer l'harmonisation des rapports à rendre.

[32] L'enquête sur les forces de travail réalisée en 2007 ne couvre pas les accidents et les problèmes de santé dans le secteur de la pêche, car les critères de fiabilité ne sont pas remplis.

[33] Par exemple, les navires de plus de 12 m de long ne représentent pas plus d'un quart de la flotte dans chaque État membre.

Les principaux facteurs de risques et de pénibilité dans le secteur de la pêche proviennent des conditions météorologiques, de la pénibilité du travail manuel, des problèmes sociaux et psychologiques dus à l'isolement prolongé, de la pression due à la nécessité de travailler rapidement, de l'inégale répartition des longues heures de travail entre périodes d'activité intense et d'attente monotone, et de l'interaction entre ces risques.

La concurrence acharnée, due par exemple à la diminution des prises, compromet la mise en place de mesures de prévention. Le système de «rémunération à la part» en particulier, appliqué sur la plupart des petits navires, peut conduire à travailler plus longtemps, à passer plus de temps à bord et à fournir davantage d'efforts. Des mesures de prévention efficaces ne sont probablement pas prioritaires dans de telles conditions de travail, ce qui peut entraîner davantage de maladies et de troubles professionnels.

Les problèmes musculaires semblent la principale source de maladie parmi les pêcheurs, probablement en raison du vieillissement et des conditions de travail éreintantes.

9.1.2. Incidence sur la productivité, l'emploi et la compétitivité

D'une manière générale, les États membres ne fournissent pas d'informations relatives à l'impact des nouvelles dispositions sur la productivité, l'emploi et la compétitivité.

9.2. Directive 92/29/CEE

9.2.1. Effets sur les accidents du travail et les maladies professionnelles

Avant la transposition de la directive, qui a coïncidé avec une réduction de la flotte de pêche et donc avec une diminution du nombre de travailleurs et du taux d'accidents, certains États membres étaient déjà dotés de dispositions nationales fixant des exigences équivalentes ou plus strictes. En ce qui concerne la directive 93/103/CE, mesurer l'impact de la directive 92/29/CEE en termes quantitatifs est donc extrêmement difficile. Les États membres s'efforcent d'expliquer la baisse des accidents et des cas de maladies professionnelles. Leur évaluation de l'impact de la directive 92/29/CEE est, dans certains cas, contradictoire et, dans d'autres, seulement à peine positive. En général, l'impact de la directive semble faible, même si les lignes directrices concernant les soins médicaux, les boîtes à pharmacie et la formation doivent avoir amélioré l'accès de l'équipage aux soins médicaux.

9.2.2. Incidence sur la productivité, l'emploi et la compétitivité

Les États membres ne fournissent généralement pas d'informations relatives à l'impact des nouvelles dispositions sur la productivité, l'emploi et la compétitivité.

10. CONCLUSIONS

10.1. Directive 93/103/CE

Bien que le niveau de risque dans la pêche semble avoir diminué de façon plus nette que le volume de la main-d'œuvre dans la plupart des États membres, il s'agit toujours de l'une des professions les plus dangereuses dans l'UE, 80 % des accidents se produisant sur les navires étant dus à une erreur humaine.

La position des États membres et des partenaires sociaux et les résultats de l'évaluation indépendante ont conduit aux suggestions suivantes.

10.1.1. Amélioration des connaissances

Il est essentiel de disposer de davantage d'informations sur les accidents et les cas de maladie dans le secteur de la pêche. Alors qu'il est important de déterminer les principaux risques, il pourrait également être utile de consigner les accidents moins graves grâce à de meilleures communications électroniques et de dresser une liste indicative des maladies fréquentes et de leur origine. Cette suggestion pourrait être discutée dans le cadre du dialogue social sectoriel ou au sein du comité consultatif. La mise en œuvre du règlement n° 1338/2008 relatif aux statistiques communautaires de la santé publique et de la santé et de la sécurité au travail peut améliorer la notification des accidents professionnels et des cas de maladie en général.

10.1.2. Amélioration de la communication, de l'information et de la formation

La structure fragmentée du secteur de la pêche, la faible représentation syndicale et une attitude fataliste, c'est-à-dire l'acceptation de la vision traditionnelle de la mer comme un élément dangereux et imprévisible et l'acceptation du risque comme partie intégrante du travail, rendent difficile la fourniture efficace d'informations. La distance jusqu'au lieu de travail et le peu de temps passé à terre par de nombreux pêcheurs représentent également de véritables obstacles à la participation. Les campagnes, les séminaires, les publications, les pages sur l'internet et autres sont rarement efficaces dans ce secteur. Ces faits sont confirmés par les États membres et les partenaires sociaux dans la plupart des pays, notamment en ce qui concerne les entreprises plus petites.

Le développement de nouveaux systèmes améliorés de communication avec les personnes travaillant dans ce secteur est indispensable. Il est également crucial d'impliquer les partenaires sociaux aux échelons européen et national et, plus encore, au niveau local et de tenter d'enraciner le changement culturel. Dans ce domaine également, le dialogue sectoriel et le comité consultatif peuvent jouer un rôle important.

Il est également nécessaire de consacrer des efforts plus soutenus à la formation, en mettant l'accent sur l'adaptation du matériel de formation et des cours aux profils et aux possibilités des pêcheurs, et non simplement sur les techniques de survie en cas de catastrophe maritime.

Le Royaume-Uni a souligné que la participation aux cours semblait dépendre de leur (futur) caractère obligatoire et de leur gratuité et qu'il convenait de s'assurer que le cours avait été compris.

10.1.3. Amélioration des inspections

Les États membres sont soumis à l'obligation visée à l'article 4 de la directive-cadre de garantir que la législation européenne dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail produise son plein effet, en assurant notamment un contrôle et une surveillance adéquats. L'application efficace dans tous les États membres de la directive 93/103/CE et d'autres directives européennes dans ce domaine est essentielle pour améliorer la conformité à la législation de l'UE, ce qui contribuera efficacement à réduire le nombre d'accidents du travail et de maladies professionnelles à bord des navires de pêche.

Certains États membres souhaitent encourager davantage la représentation des travailleurs et établir des systèmes de représentation dans chaque dock, dans la perspective d'intégrer les

navires plus petits et de promouvoir la négociation collective dans ce secteur, comme manière d'améliorer les conditions de travail. Les syndicats et les travailleurs non syndiqués doivent être impliqués.

Au niveau européen, il y a lieu de trouver des solutions réalistes et concrètes pour améliorer la situation en ce qui concerne les inspections, qui semblent insatisfaisantes. Cela pourrait nécessiter de déterminer ce que les États membres font en termes d'inspections, de consultation et de formation, dans l'optique de partager les meilleures pratiques, de faire intervenir le Comité des hauts responsables de l'inspection du travail (CHRIT)[34] et d'encourager les inspections nationales du travail à se concentrer sur ce secteur et à envisager des formes de coopération avec d'autres inspections, en particulier les inspections techniques et de santé, le cas échéant.

10.1.4. Financement

De nombreuses difficultés mentionnées, notamment par les armateurs de petits navires, concernent le coût de l'amélioration de l'équipement à bord. L'expérience dans plusieurs États membres montre que les mesures de soutien au financement d'améliorations sont efficaces. Les États membres sont donc invités à échanger leurs bonnes pratiques dans ce domaine. L'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail pourrait favoriser ces échanges d'expérience. Le Royaume-Uni a suggéré de garantir que, si les ressources utilisées pour améliorer l'équipement des navires proviennent d'un organe n'ayant pas de compétence en matière de sécurité, l'organe chargé de la sécurité devrait préalablement approuver ces changements.

10.1.5. Politique commune de la pêche

Des stocks sains de poissons et une pêche écologiquement durable sont une condition préalable à la durabilité économique à long terme. La rentabilité de l'activité de pêche est la meilleure garantie du haut niveau des normes en matière de sécurité des navires et de conditions de travail.

Le réexamen actuel de la PCP[35] donne la possibilité de mieux intégrer l'objectif d'amélioration de la sécurité et des conditions de vie à bord pour les pêcheurs à l'objectif global de pratique de pêche durable d'un point de vue écologique, social et économique.

10.1.6. Champ d'application de la directive 93/103/CE

Les navires de moins de 15 m de long représentent la majorité de la flotte et enregistrent un taux élevé d'accident. En ce qui concerne l'extension du champ d'application de la directive 93/103/CE pour couvrir ces navires plus petits, afin qu'un nombre accru de navires et de pêcheurs soit concerné, la directive-cadre et ses directives particulières pertinentes s'appliquent pleinement à tous les navires, y compris ceux mesurant moins de 15 m de long. L'application de la directive-cadre et de ses directives particulières devrait donc être

---

34 Décision 95/319/CE de la Commission du 12 juillet 1995 portant création d'un comité des haut responsables de l'inspection du travail (JO L 188 du 9.8.1995, p. 11).

35 Le réexamen de la PCP, qui vise à lui donner des moyens plus efficaces de garantir la viabilité économique de la flotte européenne, de préserver les stocks de poissons, d'intégrer la PCP dans la politique maritime et de fournir des denrées alimentaires de qualité aux consommateurs, a été lancé en 2008, cf. http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/review_fr.htm.

améliorée. L'augmentation de la pression économique sur le secteur de la pêche, provenant entre autres de la diminution des stocks, de l'existence de quotas plus stricts et de l'augmentation du prix du carburant, rend nécessaire la mise au point d'instruments susceptibles d'aider les petits navires à appliquer de façon efficace les mesures existantes de sécurité et de santé à moindre coût.

Une manière d'améliorer la mise en œuvre de ces directives consiste à rédiger un guide pratique non contraignant pour les navires de moins de 15 m de long au niveau européen afin de préciser certains concepts essentiels et d'aider tous les acteurs à remplir les obligations qui leur incombent en vertu de la directive-cadre et de ses directives particulières.

Parallèlement, il conviendrait de créer un groupe de travail du comité consultatif chargé de donner des conseils s'il fallait envisager de prendre des mesures autres que celles visant à améliorer l'application des directives existantes, dans l'optique de renforcer la protection de la santé et la sécurité sur les petits navires de pêche, notamment la modification de la directive 93/103/CE, afin d'étendre son champ d'application également aux navires de moins de 15 m de long.

Pour résumer, les mesures nécessaires au niveau national et/ou européen sont les suivantes:

– des instruments non contraignants (lignes directrices) pour les petits navires de pêche devraient être élaborés par la Commission conjointement avec le comité consultatif;

– il conviendrait de créer un groupe de travail du comité consultatif chargé de donner des conseils s'il fallait envisager des mesures supplémentaires pour améliorer la protection sur les petits navires de pêche et particulièrement la modification de la directive 93/103/CE;

– le groupe de travail pourrait également étudier des manières d'améliorer la communication avec les pêcheurs en ce qui concerne l'information et la formation sur la santé et la sécurité au travail;

– le CHRIT pourrait envisager de lancer une campagne européenne d'inspection sur la pêche et l'assistance médicale à bord des navires dans l'ensemble des 27 États membres et des échanges de bonnes pratiques entre les autorités d'inspection; la campagne pourrait également contribuer au renforcement de la coopération entre les inspections techniques et du travail;

– l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail devrait envisager des mesures de sensibilisation sur la prévention des accidents et des maladies dans le secteur de la pêche, un accent particulier étant mis sur les petits navires;

– les États membres devraient envisager d'intégrer des initiatives consacrées à l'information des travailleurs indépendants du secteur de la pêche dans leur stratégie nationale pour la santé et la sécurité au travail.

10.2. Directive 92/29/CEE

L'évaluation montre clairement que les nouvelles technologies électroniques peuvent être utilisées pour des consultations à distance, s'agissant d'améliorer la prévention des accidents et des maladies et la protection de la santé des travailleurs.

En vue des adaptations strictement techniques des annexes de la directive, en fonction du progrès technique, la Commission soumettra, en vertu de la procédure visée à l'article 8 de la directive 92/29/CEE, un projet de mesures, conforme aux suggestions faites par les États membres dans leur rapport national, à un comité composé des représentants des États membres.

Pour résumer, les actions nécessaires au niveau national et/ou européen sont les suivantes:

– développement des technologies électroniques, sur une base volontaire;

– convocation du comité pour l'adaptation au progrès technique, en vue de l'adaptation des annexes de la directive 92/29/CEE.