

COMPTE RENDU

Audition : "Quelle prise en compte de l'élément humain dans l'amélioration de la sécurité maritime au niveau européen ? "

Parlement européen – 2 octobre 2013

Isabelle THOMAS se félicite de la transcription de la Convention STWC de 1995 pour les pêcheurs qui sera discutée au Parlement Européen pour laquelle elle a été nommée rapporteure pour la Commission PECH. Le travail du législateur doit permettre d'enrayer la multiplication des drames humains, tels que le naufrage du Costa Concordia mais aussi les accidents répétés et trop souvent oubliés que subissent les pêcheurs qui périssent en mer. La pêche est aujourd'hui la profession la plus dangereuse en Europe.

Jusqu'à présent, la sécurité en mer a été abordée de façon très cloisonnée et ponctuelle. La convention STCW (*Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*) ne traitait que des gens de mer des transports, et il a fallu attendre 1995 à l'OMI et 2013-2014 au niveau de l'Union Européenne pour l'élargir aux pêcheurs. A chaque fois qu'a lieu un drame, l'erreur humaine est mise en avant, ce qui ne fait que masquer l'absence de protocoles et de garde-fous, et met en lumière les lacunes en termes de nombre de personnels embarqués, ainsi que les problèmes de langues, de mesures de sécurité, de formation, ou de temps de travail. Dans ce contexte, il faut développer une approche holistique de la sécurité maritime.

La croissance bleue promue par l'UE a pour vocation d'augmenter les effectifs du personnel maritime et elle soulèvera de nouveaux enjeux en termes de sécurité par exemple en ce qui concerne l'entretien des parcs éoliens offshore. Isabelle Thomas insiste sur la nécessité de mettre en place des conditions de sécurité optimales dès maintenant.

Pervenche BERES estime que la question des conditions de travail des gens de mer a longtemps été principalement considérée sous l'angle de la sécurité en mer, et non pas sous l'angle des questions sociales. La question du transport était considérée comme une dérogation au droit social. Des évolutions sont cependant en cours. Elle souligne également l'importance d'assurer un équilibre entre droit des travailleurs et la mise en œuvre des mesures nécessaires à la sécurité maritime.

La proposition de directive 2009/13 qui vise à faire respecter la Convention du Travail Maritime (Maritime Labour Convention - ci-après MLC) de 2006 porte notamment sur la protection de la santé des marins, leur temps de travail, leurs conditions d'hébergement, de loisir et de restauration et leurs conditions de vie à bord. La question de la concurrence internationale est essentielle dans ce domaine. La décision du Conseil, sur la base de l'article 155 du Traité, n'a pourtant pas vocation à inclure les dispositions exécutives contenues dans le titre 5 de la MLC. Le Parlement Européen a donc demandé à la Commission de combler cette lacune. Dans cette optique le texte proposé prévoit l'obligation pour l'Etat du Pavillon de mettre en place des mécanismes d'inspection, de garantir l'indépendance et les qualifications du personnel chargé de l'inspection des mesures couvertes par la directive de 2009 ainsi

que des procédures de plainte à bord. Dans cette négociation le Parlement Européen a obtenu plusieurs éléments :

- La mise en place de contrôles réguliers, indépendants et transparents, la définition d'objectifs d'inspection plus clairs, l'adaptation des contrôles pour les navires ayant une jauge inférieure à 200 tonnes et d'outils permettant aux marins de consulter la MLC.
- D'interdire à un navire qui ne remplit pas les conditions de conformité de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires soient prises et d'exiger la correction des défaillances constatées relatives aux conditions de travail des gens de mer.
- De rendre plus transparente et claire la procédure de plainte à bord.
- D'introduire une obligation quinquennale pour la Commission Européenne de présenter un rapport sur la mise en œuvre de la directive.
- Le rappel d'une clause de non-régression qui permet de maintenir les acquis de l'Union et de ne pas les remettre en cause.

Elle souligne enfin la nécessité d'accroître les budgets de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime dont le mandat est aujourd'hui assez limité.

Giancarlo CRIVELLARO (DG MOVE - Commission européenne) représente Christine BERG. Il partage l'approche holistique promue par Isabelle THOMAS. L'élément humain n'a pas été oublié dans les différentes démarches de la Commission Européenne dans lesquelles l'implication des partenaires sociaux joue un rôle moteur. Giancarlo CRIVELLARO souligne cinq éléments ([cf. présentation](#)) :

- Les principes sur lesquels la Commission européenne se base dans le domaine de la sécurité maritime ;
- Les actions menées par la Commission européenne dans ce domaine ;
- Les responsabilités de l'Etat Pavillon ;
- Le Contrôle de l'Etat du Port ;
- La formation des gens de mer.

Pär KARLSSON (Kalmar University) aborde la situation actuelle sur les navires. Un premier enjeu est celui de la fatigue, y compris sur les navires les plus modernes. La MLC autorise les gens de mer à travailler 91 heures par semaine, la STCW va jusqu'à 98 heures, et autorise des charges horaires colossales sur le long terme (4 à 6 semaines de suite pour un européen, près de 6 mois pour un non-européen...). La grande majorité des accidents est directement liée au manque de sommeil.

Il rappelle que lorsque le bateau est à quai, les contrôles effectués nécessitent que l'équipage soit toujours disponible afin de fournir les pièces nécessaires aux contrôleurs. La réalité du travail sur les navires est telle que la seule solution pour décharger l'équipage est d'augmenter le personnel.

La lourdeur des charges administratives est un autre enjeu, notamment en mer. Les gens de mer s'accordent à dire qu'il y a trop de travail administratif du fait de la multiplication des documents à remplir. Il faut mettre en place des formations permettant de réduire ce temps de travail administratif.

Il aborde enfin plusieurs autres points :

- Le coût des certificats nécessaires au travail en Mer génère également des difficultés car ils se sont multipliés. Un capitaine peut avoir besoin de 14 voire 15 certificats différents, qui sont chers et doivent être mis à jours régulièrement. Les marins qui cessent leur activité pendant une période de 4, 5 ans ne reviennent souvent jamais dans la profession du fait de ces surcoûts.
- En outre les écoles doivent payer les formations à bord de leurs étudiants, cela a pour effet de réduire leurs ressources.
- Les équipements électroniques sont très perfectionnés mais extrêmement compliqués à utiliser. Il souligne à ce titre la nécessité de mettre en place des formations pour comprendre et maîtriser les manuels et les équipements ?.
- Il faut préparer les équipages à réagir à des situations de panique, notamment dans les gigantesques navires modernes.

Antidia CITORES (Surfriders Foundation) rappelle que la plupart des accidents sont causés par des défaillances humaines. Une des priorités de la MLC est la protection de l'environnement et de la sécurité en mer. La MLC a été ratifiée en 7 ans en remplissant les mêmes exigences que celles prévues pour la convention sur les eaux de ballast, qui elle n'est toujours pas entrée en vigueur faisant écho à la convention de 1986 sur l'immatriculation qui n'a jamais été adoptée et qui présente des points communs avec la MLC.

La responsabilité de l'Etat pavillon dans la mise en œuvre de la MLC est centrale ; or moins de la moitié des Etats membres l'a ratifiée. Les registres bis - qui sont les plus attractifs en termes d'immatriculation au niveau européen - ne sont pas soumis aux législations européennes et attirent bien plus d'immatriculations que les registres européens. Dans leur grande majorité les registres bis n'ont d'ailleurs pas ratifié la convention, ce qui crée une zone d'ombre dans la protection des marins. La constitution d'un label au niveau européen mettant en avant une exemplarité incluant les registres bis pourrait constituer une plus-value notamment en termes de compétitivité. Il est regrettable que les critères retenus pour classer en liste grise et noire les pavillons excluent les critères sociaux.

La tendance au gigantisme des navires pose problème et menace la sécurité et les conditions de travail à bord. Le gigantisme complique en effet les opérations de secours à terre et en mer, d'équipement des ports, la formation de l'équipage à bord ainsi que toutes les manœuvres. Il est indispensable que l'ensemble de l'équipage à bord soit formé à l'anglais maritime.

La question de la sécurité des gens à terre pose également question, notamment celle des douaniers qui peuvent être exposés à des risques sanitaires, par exemple en ouvrant des containers dont ils ne connaissent pas le contenu.

Enfin, il est regrettable qu'en cas de pollution il n'y ait aucune obligation de formation de bénévoles.

Georges TOURRET (Institut Maritime de Prévention) participe à la rédaction d'un rapport français sur la compétitivité de la flotte française. Dans ce domaine le problème de la concurrence sociale en Europe est central. L'Europe est très contraignante pour les armateurs européens, mais les relations entre les Etats membres ne sont couvertes que par les conventions internationales et la majorité des échanges en Europe est réalisée par des navires qui ne sont pas sous pavillon européen.

En ce qui concerne la question de sécurité des navires de pêche, la majeure partie des études porte sur des navires de moins de 24m. Les DG Mare et Move se renvoient la responsabilité de ces bateaux sur lesquels on recense pourtant le plus grand nombre d'accidents. Beaucoup de gens s'occupent des bateaux mais jamais du point de vue de la sécurité. Les navires de pêche d'aujourd'hui sont vieux et obsolètes ce qui contribue à rendre le secteur très accidentogène. En 2012, (en France) 1300 accidents du travail ont été recensés, et 1 marin sur 10 a été victime d'un accident du travail. Les barrières de tailles ont engendré une flotte qui n'est pas adaptée du point de vue hydrodynamique. La flotte française a 24 ans de moyenne et continue à vieillir.

Il est regrettable que l'on continue à mettre en place des contraintes qui empiètent sur le temps de travail et l'espace à bord. La tenue d'un « look book » dans lequel il faut consigner chaque poisson prend du temps ; l'obligation de débarquer tous les rejets va générer plus de travail, moins de rémunération et moins de place. Les engins de pêche tels que les nasses prennent bien plus de place que le chalut contre lequel une campagne européenne est menée. Il est aberrant qu'il n'y ait pas de coordination entre ceux qui décident ce que doivent être les navires de pêche et ceux qui s'occupent de la sécurité en mer. En édictant les règles régissant la construction d'un nouveau navire il estime qu'il serait bon de prévoir assez de place pour d'éventuels changements d'usage afin qu'il reste utilisable longtemps. L'enjeu est aujourd'hui de faire des bateaux petits avec beaucoup de place afin d'y assurer également un espace de vie (ainsi créer des cloisons contre le bruit s'avère très compliqué en termes de gestion de l'espace à bord).

Il faut mettre en place des évolutions structurelles visant à faire coexister des contraintes qui s'opposent trop souvent afin d'encadrer les prélèvements et les débarquements mais aussi d'assurer une vie à bord confortable pour les marins et des navires performants.

Philippe ALFONSO, (ETF) met en avant dans son intervention les intérêts des travailleurs européens de la mer ([cf. présentation](#)). Il importe aujourd'hui de s'assurer que la MLC entre réellement en pratique même s'il estime que l'Europe doit mieux faire notamment au niveau social. Il est nécessaire d'attirer les jeunes vers le secteur en améliorant les formations mais également les conditions de vie à bord. Enfin, l'élément humain doit être pris en compte dans les dispositifs d'aides d'Etat au secteur. Ce dispositif n'est aujourd'hui pas assez au service de la formation et de l'emploi des gens de mer. Un 4ème paquet Erika sur l'élément humain est indispensable.

Questions et débat.

Isabelle THOMAS : se demande comment concilier les exigences de normes sociales sans faire disparaître les pavillons européens en quelques années face à une concurrence moins scrupuleuse. Il y a des raisons de s'inquiéter des conditions de travail dans les navires de pêche de moins de 24 mètres. La question de la chaîne de responsabilité juridique en termes de compensation devrait également être plus claire afin de sensibiliser les affréteurs.

Georges TOURRET constate que le contrôle de l'Etat du Port était « mou » du fait du manque d'effectifs quand est survenu le naufrage de l'Erika, qui a été un point tournant dans la réflexion européenne. En France il a conduit à doubler le nombre d'inspecteurs, d'autant qu'ont suivi le Prestige et l'interdiction des navires qui n'avaient pas de double coque.

L'enjeu des débats à venir sera d'identifier les contrats de travail du personnel à bord du navire. Le contrôle des conditions sociales sera difficile, car les contrôleurs n'ont pas de formation en droit social mais des formations techniques. Il faudrait donc se tourner vers l'inspection du travail alors même qu'elle ne connaît pas le fonctionnement des navires et qu'en France 95% des inspecteurs du travail ne

peuvent pas communiquer en anglais. Il faut certes un corpus de contrôle, mais l'effectivité de ce dernier nécessite un corpus de contrôleurs compétents.

Phillip BELCHER (INTERTANKO) rappelle que l'île de Man et les îles Féroé ont ratifié la Convention. Il est cependant inquiet des grandes différences qui existent entre les pavillons. L'exclusion de certains marins de la catégorie des gens de mer qui n'ont donc accès à aucune protection est également un gros problème.

Il y a relativement peu de bateaux de 23,5 mètres, et les constructeurs de navires arriveront toujours à inventer quelque chose pour contourner les réglementations en vigueur.

Pär KARLSSON indique que la Suède a perdu une grande partie de sa flotte au profit de pavillons moins stricts. En Suède les métiers de la mer continuent à attirer des jeunes, même s'il est délicat de leur trouver des stages à bord. Par ailleurs, il est nécessaire d'installer des filtres dans les systèmes d'aération. Enfin, la presse se focalise sur les catastrophes quand il s'agit de parler de la mer, en oubliant les prouesses technologiques réalisées dans ce domaine.

Isabelle Thomas et Pervenche Béres remercient les orateurs et les participants et clôturent les travaux.