

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(91) 466 final - SYN 369

Bruxelles, le 27 novembre 1991

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant les prescriptions minimales de
sécurité et de santé au travail à bord
des navires de pêche

10e directive particulière
de la directive 89/391/CEE

(présentée par la Commission)

EXPOSE DES MOTIFS

Proposition de directive du Conseil concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche.

1) BASE JURIDIQUE

La proposition est basée sur l'article 118A du Traité CEE et se présente sous forme d'une directive particulière au sens de l'article 16 de la directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail (1); directive dont l'annexe mentionne explicitement le domaine de la pêche.

La Commission avait déjà signalé dans sa communication sur son programme dans le domaine de la sécurité, de l'hygiène et de la santé sur le lieu de travail (2) que le secteur de la pêche était un des secteurs à hauts risques du fait de la fréquence et de la gravité des accidents qui y surviennent. Le Conseil a pris acte par ailleurs des actions que la Commission annonçait dans ladite communication dans sa résolution du 21

(1) JO L 183 du 29.06.1989, p. 1

(2) JO C 28 du 03.02.1988 p. 3

communication dans sa résolution du 21 décembre 1987 (3). La proposition fait partie des actions prévues pour donner une dimension sociale à l'achèvement du marché intérieur (4) et figure ainsi parmi les initiatives que la Commission a mentionné dans la Communication sur son programme d'action relativement à la mise en oeuvre de la Charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs (5).

2) OBJECTIFS DE LA PROPOSITION

Cette proposition qui concerne tous les navires de plus de 12 m de long, c'est-à-dire en pratique tous les navires qui sont opérés par plus d'une personne vise à :

- établir pour les lieux de travail spécifiques que constituent les navires de pêche des prescriptions minimales de sécurité et de santé, la directive du Conseil 89/654/CEE (6) du 30.11.1989 (1ère directive particulière) les excluant de son champ d'application.

(3) JO C28 du 03.02.1988 p. 1

(4) livre blanc - COM (85) 310 final

(5) COM (89) 568 final

(6) JO L 393 du 30.12.1989, p. 1

- promouvoir en matière de sécurité et de santé à bord de meilleures conditions de travail, ceci d'une part par la prise en compte de conditions extrinsèques notamment météorologiques, d'autre part par le respect, lors de la réalisation des tâches, de prescriptions minimales spécifiques.
- répondre à la mise en oeuvre dans le secteur de la pêche de la libre circulation des travailleurs en établissant les critères généraux de formation tant en ce qui concerne la sécurité et la santé à bord et lors de l'utilisation de moyens de sauvetage et de survie qu'en vue de fournir une formation approfondie à toute personne susceptible de commander un navire.
- promouvoir l'existence à bord de moyens adéquats de sauvetage et de survie ainsi que, pour les navires s'éloignant de la côte, d'un moyen permettant une localisation précise en cas de naufrage.
- promouvoir enfin l'utilisation à bord d'équipements de protection individuelle adaptés aux spécificités du travail en mer.

3) LA PROPOSITION PAR RAPPORT AUX REGLEMENTATIONS NATIONALES
ET CONVENTIONS INTERNATIONALES EXISTANTES

- a) Tous les Etats membres à fenêtre maritime disposent d'une réglementation couvrant certains aspects relatifs à la sécurité et à la santé des marins pêcheurs.

Pour l'essentiel leur réglementation est dérivée de dispositions adoptées au niveau international :

- Convention internationale de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974)
- Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
- Convention de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) n° 125 concernant les brevets de capacité des pêcheurs
- Convention (dite de Torremolinos) sur la sécurité des navires de pêche (OMI) (1977).

ainsi que les "Dispositions à prévoir en matière de sécurité et hygiène pour la construction des navires de pêche" élaborées conjointement par l'OMI, l'OIT et la Food and Agriculture Organization (FAO) (1974).

A cet égard, il convient de remarquer que la Convention 125 de l'OIT et celle dite de Torremolinos n'ont été ratifiées et transposées dans leur ordre juridique interne que par un nombre limité d'Etats membres (respectivement 3 et 7). La plupart des législations prennent en compte du moins partiellement l'un ou l'autre de ces textes. Il y a lieu de noter aussi en ce qui concerne la Convention de Torremolinos que celle-ci ne s'applique qu'aux navires de plus de 24 mètres et qu'elle n'est pas entrée en vigueur par le fait que les pays l'ayant ratifiée ne représentent pas un tonnage suffisant au sens de ladite Convention. De plus sa révision est envisagée en vue de ne rendre obligatoire certaines de ses dispositions qu'aux navires de plus de 55 mètres.

Ceci étant ces textes internationaux et par conséquent les dispositions de droit interne qui en dérivent dans les Etats membres concernent essentiellement la sécurité intrinsèque des navires ou les moyens de sauvetage. Les aspects de sécurité et de santé au travail n'y sont toutefois pas mis en exergue. C'est donc en premier lieu ce domaine que la Commission veut couvrir.

En outre, la proposition ne préjuge pas des travaux en cours relatifs à la révision de la Convention de Torremolinos, pour autant que ceux-ci garantissent au moins un niveau équivalent de sécurité et de protection des travailleurs. A cet égard, la Commission se réserve tout droit d'initiative en vue d'appliquer cette

Convention ou des dispositions analogues, au plus grand nombre de navires de pêche dans la Communauté.

- b) De grandes disparités existent dès lors dans les réglementations nationales des Etats membres par rapport aux dispositions de la présente proposition. L'analyse de ces réglementations fait ainsi apparaître que dans plusieurs Etats membres elles ne s'appliquent qu'aux navires de plus d'une certaine longueur, longueur qui peut différer d'un Etat à l'autre. Enfin certains Etats membres n'ont aucune disposition spécifique pour certains aspects couverts par la présente proposition, notamment la formation en matière de sécurité et de santé des marins pêcheurs.
- c) Les dispositions de la proposition ayant trait à l'information, la formation, la consultation et la participation des marins pêcheurs tout en comprenant des éléments spécifiques à la pêche sont conformes à celles déjà prévues dans la directive 89/391/CEE et les directives particulières 89/654/CEE, 89/655/CEE (7),

(7) JO L 393 du 30.12.1989, p. 13

89/656/CEE(8), 90/269/CEE(9), 90/270/CEE(10), et l'actuelle proposition de directive du Conseil concernant les prescriptions minimales pour la signalisation de sécurité et/ou de santé au travail(11).

La transposition de ces dispositions pourra donc s'effectuer par analogie; les Etats membres ayant déjà transposé les directives sus-mentionnées posséderont alors en la matière une certaine expérience.

4) CARACTERISTIQUES DE LA PROPOSITION

- a) La présente proposition est basée sur l'article 118A du Traité CEE. A ce titre elle tend à fixer des prescriptions minimales en matière de sécurité et de santé au travail dans le domaine concerné.
- b) Afin de tenir compte du cadre juridique établi par la directive 89/391/CEE, cette proposition en est une directive particulière au sens de son article 16. Ceci implique que certains considérants, les dispositions concernent l'information, la formation, la consultation et

(8) JO L 393 du 30.12.1989, p. 18

(9) JO L 156 du 21.06.1990, p. 9

(10) JO L 156 du 21.06.1990, p. 14

(11) JO C 53 du 28.02.1991, p. 46

la participation des travailleurs (ici des marins pêcheurs) ainsi que les dispositions finales ont été rédigées par analogie aux dispositions de même objet qui figurent dans la directive 89/391/CEE et/ou dans ses directives particulières citées au paragraphe 3 c).

Pour les mêmes raisons, les définitions figurant à l'article 3 de la directive 89/391/CEE, s'appliquent à la présente proposition et n'y sont donc pas répétées.

- c) La proposition contient en son article 4 une disposition pour le cas où les bateaux de pêche ou les équipements qui sont à leur bord feraient l'objet d'une directive basée sur l'article 100 A, ce afin d'assurer la congruence avec la présente directive.
- d) Les prescriptions minimales proposées ont été reprises ou inspirées des textes internationaux cités sous 3 a). La proposition tend dans ces domaines beaucoup plus à étendre et à harmoniser qu'à introduire des dispositions nouvelles. Cependant, compte tenu des lacunes des textes internationaux en matière de sécurité et de conditions de travail à la pêche des dispositions nouvelles ont été introduites sur ces points. Ces dispositions concernent l'aménagement des postes de travail, l'organisation des tâches, les conditions de vie à bord ainsi que la formation adéquate en matière de sécurité et de santé des marins pêcheurs et une formation plus approfondie sur ce

point de toute personne susceptible de commander un navire.

5) CONSULTATION DES PARTIES CONCERNEES

La Commission a consulté et associé à la préparation de la proposition des experts ainsi que des représentants des gouvernements et des organisations de travailleurs et d'employeurs. En particulier le Comité paritaire pour les problèmes sociaux dans la pêche maritime a été invité à fournir ses commentaires sur la proposition et il a été tenu compte de ceux-ci dans la présente proposition.

Le Comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène et la protection de la santé sur le lieu de travail (institué par la décision 74/325/CEE du Conseil du 27.06.1974(12)) a été consulté et a donné un avis globalement favorable, dont il a été aussi tenu compte dans la rédaction de la présente proposition.

6) DESCRIPTION DES ARTICLES ET ANNEXES DE LA PROPOSITION

- Les articles 1 et 2 comportent des dispositions générales intégrant l'objet de la directive, son champ d'application et les définitions pertinentes.

(12) JO L 185 du 09.07.1974, p. 15

- Les articles 3 à 7 fixent les obligations des armateurs en matière de sécurité et santé des marins pêcheurs :
 - . dans l'exploitation du navire (art. 3),
 - . dans son aménagement selon qu'il s'agit d'un navire neuf (art. 4), d'un navire déjà armé (art. 5) ou d'un navire subissant des modifications (art. 6),
 - . lors de son entretien (art. 7)
- L'article 8 traite de l'information des marins pêcheurs en matière de sécurité et de santé.
- L'article 9 traite de la formation des marins pêcheurs en matière de sécurité et de santé.
- L'article 10 concerne une formation plus approfondie en matière de sécurité et de santé destinée à toute personne susceptible de commander un navire.
- L'article 11 traite de la consultation et de la participation des marins pêcheurs.
- L'article 12 vise la procédure d'adaptation des annexes.
- Les articles 13 et 14 concernent les dispositions finales.
- L'annexe I fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé pour les navires de pêche utilisés pour la première fois ou pour les navires modifiés ou transformés à partir du 1er janvier 1995.

- L'annexe II fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé pour les navires déjà armés avant le 1er janvier 1995.
- L'annexe III fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé concernant les moyens de sauvetage et de survie.
- L'annexe IV fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé spécifiques pour les équipements de protection individuelle utilisés en mer.

**PROPOSITION DE DIRECTIVE DU CONSEIL CONCERNANT LES
PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SECURITE ET DE SANTE AU TRAVAIL A
BORD DES NAVIRES DE PECHE**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et
notamment son article 118 A,

vu la proposition de la Commission, présentée après
consultation du Comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène
et la protection de la santé sur le lieu de travail,

en coopération avec le Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la communication de la Commission sur son
programme dans le domaine de la sécurité, de l'hygiène et de la
santé sur le lieu de travail (1) prévoit des actions afin de
mieux intégrer la sécurité dans la conception tant des navires
que des tâches ;

(1) JO C 28 du 3.2.1988, p.3.

considérant que le Conseil, dans sa résolution du 21 décembre 1987 concernant la sécurité, l'hygiène et la santé sur le lieu de travail (2), a pris acte de l'intention de la Commission de lui présenter des prescriptions minimales concernant l'organisation de la sécurité et de la santé des travailleurs sur le lieu de travail ;

considérant que le respect des prescriptions minimales propres à garantir un meilleur niveau de sécurité et de santé à bord des navires de pêche constitue un impératif pour assurer la sécurité et la santé des travailleurs concernés ;

considérant que les conditions particulièrement difficiles de travail et de vie à bord des navires de pêche font que la fréquence des accidents mortels que connaissent les métiers de la pêche maritime est très élevée ;

considérant que la présente directive est une directive particulière au sens de l'article 16 paragraphe 1 de la directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989 (3), concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail ; que, de ce fait, les dispositions de ladite directive s'appliquent pleinement au domaine du travail à bord des navires de pêche, sans préjudice de dispositions plus contraignantes et/ou spécifiques contenues dans la présente directive ;

considérant que les directives particulières déjà adoptées dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail s'appliquent, sauf spécifications contraires, à la pêche maritime et qu'il importe donc, de préciser le cas échéant les particularités propres à cette activité afin d'optimiser l'application de ces directives particulières ;

(2) JO C 28 du 3.2.1988, p.1.

(3) JO L183 du 29.06.1989 p. 1

considérant que la directive du Conseil concernant les prescriptions minimales de santé et de sécurité pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires (4) s'applique pleinement au domaine de la pêche maritime

considérant que la présente directive constitue un élément concret dans le cadre de la réalisation de la dimension sociale du marché intérieur ;

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

(4) JO C183 du 24.07.1990 p. 6

OBJET

Article 1

- 1) La présente directive qui est une directive particulière au sens de l'article 16 de la directive 89/391/CEE fixe les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives au travail à bord des navires de pêche.
- 2) Les dispositions de la directive 89/391/CEE s'appliquent pleinement à l'ensemble du domaine visé au paragraphe 1, sans préjudice de dispositions plus contraignantes et/ou spécifiques contenues dans la présente directive.

DEFINITION

Article 2

Aux fins de la présente directive on entend par:

- navire de pêche (ci-après dénommé navire) : tout navire enregistré dans un Etat membre ou battant pavillon d'un Etat membre, utilisé pour la capture ou le traitement du poisson ou autres ressources vivantes de la mer dont la longueur entre perpendiculaires est supérieure ou égale à 12 mètres ;

- marin pêcheur : tout travailleur au sens de l'article 3 a) de la directive 89/391/CEE qui exerce une activité à bord d'un navire de pêche ainsi que toute personne qui, y exerçant son activité, se trouve subordonnée pour l'exercice de cette activité au capitaine du navire.
- armateur : le propriétaire enregistré d'un navire, sauf si le navire a été affrété coque nue ou est géré, totalement ou en partie, par une personne physique ou morale autre que le propriétaire enregistré aux termes d'un accord de gestion ; dans ce cas l'armateur est considéré être, le cas échéant, l'affrèteur coque nue ou la personne physique ou morale assurant la gestion du navire.

DISPOSITIONS GENERALES

Article 3

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que :

- les armateurs s'assurent que leurs navires puissent être utilisés sous la responsabilité du capitaine dans des conditions notamment météorologiques qui ne compromettent pas la sécurité et la santé des marins pêcheurs,
- lors de l'application de l'article 8 paragraphe 4 de la directive 89/391/CEE, il soit tenu compte des risques éventuels encourus par le reste de l'équipage.
- les événements de mer ayant ou pouvant avoir un effet sur la santé et la sécurité des marins pêcheurs à bord fassent l'objet d'un compte rendu détaillé à transmettre à l'autorité maritime désignée à cet effet et soient consignés soigneusement et de façon circonstanciée sur le livre de bord si la tenue de celui-ci est exigée pour le type de navire considéré par la législation ou réglementation nationale en vigueur.

NAVIRES UTILISES POUR LA PREMIERE FOIS

Article 4

Les navires armés pour la première fois à partir du 1er janvier 1996 devront satisfaire aux prescriptions minimales de sécurité et de santé figurant aux annexes I et III.

Toutefois l'application des prescriptions minimales de l'annexe I aux navires visés au premier paragraphe du présent article est subordonnée à l'absence de dispositions communautaires applicables prises en vertu de l'article 100 A du traité pour autant que celles-ci assurent un niveau de protection au moins équivalent.

NAVIRES DEJA UTILISES

Article 5

Les navires armés avant le 1er janvier 1996 devront satisfaire au plus tard trois ans après cette date aux prescriptions minimales de sécurité et de santé figurant aux annexes II et III.

MODIFICATIONS DES NAVIRES

Article 6

Lorsque les navires subissent, à partir du 1er janvier 1996 des modifications et/ou transformations de leurs structures, ces modifications et/ou transformations devront être conformes aux prescriptions minimales correspondantes figurant aux annexes I et III.

Article 7

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que, afin de préserver la sécurité et la santé des travailleurs, l'armateur :

- veille à l'entretien technique des navires, des installations et des dispositifs, et notamment de ceux mentionnés aux annexes I et II ; et à ce que les déficiences constatées, quand elles sont susceptibles d'affecter la sécurité et la santé des marins pêcheurs, soient éliminées le plus rapidement possible.
- prenne des mesures afin que soit assuré le nettoyage régulier des navires et de l'ensemble des installations et des dispositifs pour maintenir des conditions d'hygiène adéquates
- maintienne à bord du navire des moyens de sauvetage et de survie appropriés, en bon état de fonctionnement, en quantité suffisante et qui correspondent aux spécifications de l'annexe III
- lors de la mise en oeuvre des dispositions de la directive 89/656/CEE (5), tienne compte des spécifications en matière d'équipements de protection individuelle figurant à l'annexe IV.

INFORMATION DES MARINS PECHEURS

Article 8

Sans préjudice des dispositions de l'article 10 de la directive 89/391/CEE, les marins pêcheurs sont informés de toutes les mesures à prendre en ce qui concerne la sécurité et la santé à bord des navires.

(5) JO L393 du 30.12.1989, p. 18

FORMATION DES MARINS PECHEURS

Article 9

Sans préjudice de l'article 12 de la directive 89/391/CEE, les marins pêcheurs doivent recevoir une formation adéquate, notamment sous la forme d'instructions précises, en ce qui concerne la sécurité et la santé à bord des navires.

Cette formation devra porter en particulier sur l'utilisation des moyens de sauvetage et de survie et, pour les marins pêcheurs concernés, sur l'utilisation des appareils de pêche et des équipements de traction ainsi que sur les différentes méthodes de signalisation notamment gestuelles.

FORMATION APPROFONDIE

Article 10

Sans préjudice de l'article 5 paragraphe 3 de la directive du Conseil concernant les prescriptions minimales de santé et de sécurité pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires, toute personne susceptible de commander un navire doit recevoir une formation approfondie concernant :

- la prévention des accidents du travail à bord
- la stabilité du navire et le maintien de celle-ci en toutes conditions de chargement et lors des opérations de pêche
- la navigation et les communications par radio.

CONSULTATION ET PARTICIPATION DES MARINS PECHEURS

Article 11

La consultation et la participation des marins pêcheurs et/ou de leurs représentants ont lieu conformément à l'article 11 de la directive 89/391/CEE sur les matières couvertes par la présente directive, y compris les annexes de celle-ci.

ADAPTATION DES ANNEXES

Article 12

Les adaptations de nature strictement technique des annexes en fonction :

- de l'adoption de directives en matière d'harmonisation technique et de normalisation, concernant certains aspects du domaine visés par la présente directive ;

et/ou du

- progrès technique, de l'évolution des réglementations ou spécifications internationales et des connaissances dans le domaine de la sécurité et de la santé à bord des navires ;

sont arrêtées selon la procédure à l'article 17 de la directive 89/391/CEE.

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er janvier 1995. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

2. Les Etats membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne déjà adoptées ou qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.
3. Les Etats membres font rapport à la Commission tous les cinq ans sur la mise en oeuvre pratique des dispositions de la présente directive, en indiquant les points de vue des partenaires sociaux.

La Commission en informe le Parlement européen, le Conseil, le Comité économique et social et le comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène et la protection de la santé sur le lieu de travail.

Article 14

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à

Par le Conseil,

Le Président

ANNEXE I

PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SECURITE ET DE SANTE POUR LES NAVIRES DE PECHE UTILISES POUR LA PREMIERE FOIS, VISEES AUX ARTICLES 4, 6 et 7 DE LA DIRECTIVE

1. Remarque préliminaire

Les obligations prévues par la présente annexe s'appliquent chaque fois que les caractéristiques du lieu de travail ou de l'activité, les circonstances ou un risque l'exigent à bord d'un navire de pêche.

2. Solidité et stabilité

- 2.1.** La solidité de la coque, des superstructures des roufs, des tambours des machines, des descentes et autres structures ainsi que de l'équipement doivent permettre au navire de résister à toutes les conditions prévisibles du service auquel il est destiné.
- 2.2.** La coque d'un navire destiné à être exploité dans les glaces doit être renforcée en fonction des conditions de navigation et de la zone d'exploitation prévue.
- 2.3.** Tout navire doit avoir et conserver une stabilité suffisante à l'état intact dans les conditions de service prévues.

- 2.4. Toute personne susceptible de commander un navire doit connaître les paramètres qui conditionnent la stabilité de ce navire afin de pouvoir la préserver dans toutes les conditions de chargement ainsi que lors des opérations de pêche. Les informations sur les caractéristiques de stabilité du navire doivent être disponibles à bord et être accessibles aux hommes de quart.

3. Installation électrique

L'installation électrique doit être conçue et réalisée de façon à ne constituer aucun danger et à assurer :

- une protection de l'équipage et du navire contre les risques électriques,
- les services nécessaires pour maintenir le navire dans des conditions normales d'exploitation et d'habitabilité sans recourir à une source d'énergie électrique de secours,
- les services essentiels à la sécurité en cas de panne du réseau principal de production d'électricité.

Une source d'énergie électrique de secours doit être aménagée en dehors de la salle des machines et conçue de façon à garantir son fonctionnement en cas d'incendie ou d'autre panne à l'installation électrique principale.

La source de secours doit être capable d'assurer simultanément l'alimentation, durant au moins 3 heures pour permettre l'intervention des secours :

- du système de communication interne, des détecteurs d'incendie et signaux nécessaires en cas d'urgence,

- des feux de navigation s'ils fonctionnent uniquement à l'électricité et de l'éclairage de sécurité à bord,
- des pompes à incendie de secours ou de la pompe de cale si le navire en est équipé.

Le tableau principal et le tableau de secours doivent être aménagés dans des lieux distincts de façon à ne pas pouvoir être exposés accidentellement ensemble à l'eau ou au feu .

4. Voies, moyens d'évacuation et issues de secours

- 4.1. Les voies ou moyens utilisables pour l'évacuation ainsi que les issues de secours doivent rester dégagés et déboucher le plus directement possible sur le pont ouvert ou dans une zone de sécurité et, de là, sur l'engin de sauvetage pour permettre aux marins pêcheurs d'évacuer rapidement et en sécurité leurs postes de travail et leurs locaux d'habitation.
- 4.2. Le nombre, la distribution et les dimensions des voies, moyens d'évacuation et issues de secours doivent dépendre du nombre maximal des personnes pouvant y être présentes.
- 4.3. L'étanchéité aux intempéries ou à l'eau et la résistance au feu des portes de secours et autres issues de secours doivent être adaptées à leur emplacement et à leur fonction spécifique.

Les portes de secours doivent pouvoir être ouvertes des deux côtés facilement et immédiatement par toute personne qui aurait besoin de les utiliser en cas d'urgence.

- 4.4. Les voies, moyens d'évacuation et issues de secours spécifiques doivent faire l'objet d'une signalisation

conforme aux règles nationales transposant la directive 77/576/CEE (6).

Cette signalisation doit être apposée aux endroits appropriés et être durable.

4.5. Les voies, moyens d'évacuation et issues de secours, de même que les voies de circulation et les portes y donnant accès, ne doivent pas être obstruées par des objets, de façon qu'elles puissent être utilisées à tout moment sans entrave.

4.6. Les voies, moyens d'évacuation et issues de secours qui nécessitent un éclairage doivent être équipés d'un éclairage de sécurité d'une intensité suffisante pour les cas de panne d'éclairage.

5. Détection et lutte contre l'incendie

5.1. Selon les dimensions et l'usage du navire, les équipements présents, les caractéristiques physiques et chimiques des substances, produits et matériaux présents ainsi que le nombre maximal de personnes pouvant y être présentes, les locaux d'habitation de l'équipage, les lieux de travail intérieurs ainsi que la cale à poissons si nécessaire doivent être équipés de dispositifs appropriés pour combattre l'incendie et, en tant que de besoin, de détecteurs d'incendie et de systèmes d'alarme.

5.2. Les dispositifs non automatiques de lutte contre l'incendie doivent être d'accès et de manipulation faciles.

(6) JO L229 du 07.09.1977, p. 12

Ils doivent faire l'objet d'une signalisation conforme aux règles nationales transposant la directive 77/576/CEE.

Cette signalisation doit être apposée aux endroits appropriés et être durable.

6. Ventilation des lieux de travail fermés

Dans les lieux de travail fermés, il faut veiller, compte tenu des méthodes de travail et des contraintes physiques imposées aux marins pêcheurs, à ce qu'ils disposent d'un air sain en quantité suffisante.

Si une installation de ventilation est utilisée, elle doit être maintenue en état de fonctionner.

Un système de contrôle doit signaler toute panne lorsque cela est nécessaire pour la santé des marins pêcheurs.

7. Température des locaux

La température des locaux d'habitation , des locaux de travail , des sanitaires et des locaux de premiers secours doit répondre à la destination spécifique de ces locaux.

8. Eclairage naturel et artificiel des lieux de travail

- 8.1. Les lieux de travail doivent autant que possible disposer d'une lumière naturelle suffisante et être équipés de dispositifs permettant un éclairage artificiel appropriée aux circonstances de pêche sans mettre en danger la sécurité et la santé des marins pêcheurs et la navigation des autres navires.

8.2. Les installations d'éclairage des locaux de travail, des escaliers, des échelles et des coursives doivent être placées de façon que le type d'éclairage prévu ne présente pas de risque d'accident pour les marins pêcheurs ni aucune entrave à la navigation du navire.

8.3. Les lieux de travail dans lesquels les marins pêcheurs sont particulièrement exposés à des risques en cas de panne d'éclairage artificiel doivent posséder un éclairage de sécurité d'une intensité suffisante.

9. Planchers, lambrissages, plafonds des locaux

9.1. Les planchers des locaux doivent être munis d'un revêtement non glissant et être exempts d'obstacles.

Les lieux de travail dans lesquels sont installés des postes de travail doivent présenter une isolation phonique et thermique suffisante, compte tenu du type de tâches et de l'activité physique des marins pêcheurs.

9.2. Les surfaces des planchers, des murs et des plafonds dans les locaux doivent être de nature à pouvoir être nettoyées et ravalées pour obtenir des conditions d'hygiène appropriées.

10. Portes

10.1. La position et le nombre de portes aménagées dans les cloisons étanches et superstructures intérieures étanches aux intempéries doivent être réduits au minimum compatible avec les dispositions générales et exigences opérationnelles du navire de pêche ; les écoutilles doivent être munies de fermetures appropriées.

- 10.2. Les portes, et en particulier les portes coulissantes, lorsque leur présence ne peut être évitée doivent fonctionner sans risque d'accident pour les marins pêcheurs, en particulier par mauvais temps et par grosse mer.

11. Voies de circulation - Zones de danger

- 11.1 Les coursives, les tambours, la partie extérieure des roufs et, d'une façon générale, toutes les voies de circulation doivent être munies de garde-corps, de mains courantes, de lignes de vie ou d'autres moyens assurant la sécurité de l'équipage durant les activités qu'il exécute à bord.

Les zones de circulation situées au pied et en haut des échelles et escaliers doivent comporter un revêtement non glissant.

- 11.2. Les échelles fixes et passages d'escaliers doivent être de dimensions et de résistance adéquates et être munis d'échelons et de marches non glissants ainsi que de rampes. Si l'extrémité supérieure de l'échelle du pont supérieur mène à un tambour, il y a lieu de prévoir un palier. Si l'échelle conduit vers une écoutille dans le pont supérieur, les rampes doivent être prolongées jusqu'au garde-corps protégeant l'écoutille du pont supérieur.
- 11.3. S'il y a risque de chute d'un marin pêcheur dans l'écoutille du pont, ou d'un pont à l'autre, il y a lieu de mettre en place une protection adéquate, si possible sous la forme d'un garde-corps d'une hauteur appropriée et en tous cas supérieure à 1 mètre.
- 11.4. Il convient d'installer un pavois efficace de hauteur appropriée à tous les endroits exposés du pont de

travail pour protéger l'équipage des paquets de mer montant sur le pont, compte tenu de l'état possible de la mer et des conditions météorologiques dans lesquelles le navire peut être utilisé. Des dalots ou autres dispositifs similaires doivent être aménagés dans des parois pour un écoulement rapide des eaux.

La hauteur des pavois fixes doit être telle qu'elle assure une protection des marins pêcheurs contre les chutes et elle doit, en tout état de cause, être supérieure à 750 mm.

Toutefois, s'il s'avère qu'un pavois de cette hauteur peut constituer une gêne pour les opérations de pêche, à un quelconque endroit du pont, d'autres dispositions doivent être prises pour garantir un niveau identique de sécurité.

- 11.5. Les accès aux installations qui doivent être ménagés au dessus du pont en vue de permettre l'utilisation ou l'entretien de celles-ci doivent être tels qu'ils garantissent la sécurité de l'équipage. Il y a lieu de mettre en place des garde-corps ou des moyens de protection similaires, d'une hauteur appropriée, pour empêcher les chutes.
- 11.6. Sur les chalutiers de pêche arrière munis d'une rampe, celle-ci doit être équipée d'une porte ou d'un autre moyen permettant d'en interdire l'accès, d'une même hauteur que les pavois adjacents, de façon à protéger les marins pêcheurs contre les entrées d'eau par l'arrière et contre le risque de tomber dans la rampe. Cette porte ou tout autre dispositif doit pouvoir être aisément ouvert et fermé, de préférence par une commande à distance, ne doit être ouvert que pour le virage du filet et doit pouvoir être fermée dès que le chalut est remonté à bord.

12. Aménagement des postes de travail

12.1 Il y a lieu de mettre en place un revêtement de sol non glissant dans les zones des engins de pêche et de traitement des prises, dans le compartiment des moteurs, les ateliers, la cuisine et les autres zones de travail.

12.2. Les zones de travail doivent être dégagées, protégées de la mer et offrir une protection adéquate contre les chutes des marins pêcheurs à bord ou par dessus bord.

Les zones de traitement doivent être suffisamment spacieuses, tant en hauteur qu'en surface.

12.3. Le contrôle des moteurs de propulsion du navire doit être effectué depuis un local séparé et isolé phoniquement et thermiquement du compartiment des moteurs et être accessible sans traverser ce compartiment.

12.4. Les commandes des équipements de traction doivent être installés dans une zone suffisamment grande pour permettre aux opérateurs de travailler sans gêne.

Les équipements de traction doivent en outre être pourvus de dispositifs d'arrêt automatique en cas d'utilisation non conforme et de dispositifs d'arrêt d'urgence.

12.5. L'opérateur aux commandes des équipements de traction doit avoir une vue adéquate de ceux-ci et des hommes au travail.

Lorsque les commandes des équipements de traction sont commandés depuis la passerelle, l'opérateur doit également avoir une vue claire des hommes au travail

soit directement soit par l'intermédiaire de tout autre moyen approprié.

12.6. Un système de communication fiable doit être utilisé entre la passerelle et le pont de travail.

12.7. Le parcours à nu des filins, des funes et des pièces mobiles des équipements doit être réduit au minimum par la mise en place de dispositifs de protection.

Des systèmes de contrôle des masses en déplacement doivent être installés, en particulier sur les chalutiers :

- dispositifs de blocage des panneaux divergents,
- dispositifs de contrôle du balancement du cul de chalut.

13. Locaux d'habitation

13.1. La localisation, la structure, l'isolation phonique et thermique et l'agencement des locaux d'habitation de l'équipage, des locaux de service et des moyens d'accès à ceux-ci doivent être tels qu'ils assurent une protection adéquate contre les intempéries et la mer, les vibrations, les effets des accélérations et les effluves émanant d'autres locaux et susceptibles de perturber les marins pêcheurs durant leur temps de repos. Des mesures appropriées de protection des non-fumeurs contre la gêne due à la fumée de tabac doivent être mises en place.

13.2. Les locaux d'habitation de l'équipage doivent être correctement aérés pour garantir un apport permanent d'air frais et empêcher la condensation.

Un éclairage approprié doit être prévu dans le poste d'équipage, comportant :

- un éclairage général normal adéquat,
- un éclairage général atténué pour éviter de déranger les marins pêcheurs au repos,
- un éclairage individuel dans chaque couchette.

13.3. La cuisine et le réfectoire doivent être de taille adéquate, bien éclairés et ventilés et faciles à maintenir dans un état de propreté convenable.

Une cambuse de taille adéquate doit être prévue et aérée de façon à rester fraîche et sèche.

Des réfrigérateurs ou autres équipements de conservation des aliments à basse température doivent être mis en place.

14. Sanitaires

Sur les navires comportant un poste d'équipage des douches alimentées en eau chaude doivent être aménagées. Les installations sanitaires, lavabos et douches s'il y a lieu doivent être convenablement installées, équipées et aérées. Des toilettes doivent être prévues. Elles doivent être installées dans un local séparé des autres installations sanitaires. Les installations sanitaires doivent être accessibles depuis le poste d'équipage sans devoir passer par le pont découvert.

15. Echelles et passerelle d'embarquement

Une échelle d'embarquement, une passerelle d'embarquement ou un autre dispositif similaire offrant un accès approprié et sûr à bord du navire doit être disponible.

dans toutes les conditions de chargement ainsi que lors des opérations de pêche. Les informations sur les caractéristiques de stabilité du navire doivent être disponibles à bord et être accessibles aux hommes de quart.

3. Installation électrique

L'installation électrique doit être conçue et réalisée de façon à ne constituer aucun danger et à assurer :

- une protection de l'équipage et du navire contre les risques électriques,
- les services nécessaires pour maintenir le navire dans des conditions normales d'exploitation et d'habitabilité sans recourir à une source d'énergie électrique de secours,
- les services essentiels à la sécurité en cas de panne du réseau principal de production d'électricité.

Une source d'énergie électrique de secours doit être aménagée en dehors des salles des machines et conçue de façon à garantir son fonctionnement en cas d'incendie ou d'autre panne à l'installation électrique principale.

La source de secours doit être capable d'assurer simultanément l'alimentation, durant au moins 3 heures pour permettre l'intervention des secours :

- du système de communication interne, des détecteurs d'incendie et signaux nécessaires en cas d'urgence,
- des feux de navigation s'ils fonctionnent uniquement à l'électricité et de l'éclairage de sécurité à bord,
- des pompes à incendie de secours ou de la pompe de cale si le navire en est équipé.

ANNEXE II

**PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SECURITE ET DE SANTE POUR LES
NAVIRES DE PECHE DEJA UTILISES, VISEES AUX ARTICLES 5 et 7 DE
LA DIRECTIVE**

1. Remarque préliminaire

Les obligations prévues par la présente annexe s'appliquent chaque fois que les caractéristiques du lieu de travail ou de l'activité, les circonstances ou un risque l'exigent à bord d'un navire de pêche.

2. Solidité et stabilité

2.1. La solidité de la coque, des superstructures des roufs, des tambours des machines, des descentes et autres structures ainsi que de l'équipement doivent permettre au navire de résister à toutes les conditions prévisibles du service auquel il est destiné.

2.2 La coque d'un navire destiné à être exploité dans les glaces doit être renforcée en fonction des conditions de navigation et de la zone d'exploitation prévue.

2.3. Tout navire doit avoir et conserver une stabilité suffisante à l'état intact dans les conditions de service prévues.

2.4. Toute personne susceptible de commander un navire doit connaître les paramètres qui conditionnent la stabilité de ce navire afin de pouvoir la préserver

4.5. Les voies, moyens d'évacuation et issues de secours, de même que les voies de circulation et les portes y donnant accès, ne doivent pas être obstruées par des objets, de façon qu'elles puissent être utilisées à tout moment sans entrave.

4.6. Les voies, moyens d'évacuation et issues de secours qui nécessitent un éclairage doivent être équipés d'un éclairage de sécurité d'une intensité suffisante pour les cas de panne d'éclairage.

5. Détection et lutte contre l'incendie

5.1. Selon les dimensions et l'usage du navire, les équipements présents, les caractéristiques physiques et chimiques des substances, produits et matériaux présents ainsi que le nombre maximal de personnes pouvant y être présentes, les locaux d'habitation de l'équipage, les lieux de travail intérieurs ainsi que la cale à poissons si nécessaire doivent être équipés de dispositifs appropriés pour combattre l'incendie et, en tant que de besoin, de détecteurs d'incendie et de systèmes d'alarme.

5.2. Les dispositifs non automatiques de lutte contre l'incendie doivent être d'accès et de manipulation faciles.

Ils doivent faire l'objet d'une signalisation conforme aux règles nationales transposant la directive 77/576/CEE.

Cette signalisation doit être apposée aux endroits appropriés et être durable.

Le tableau principal et le tableau de secours doivent être aménagés dans des lieux distincts de façon à ne pas pouvoir être exposés accidentellement ensemble à l'eau ou au feu.

4. Voies, moyens d'évacuation et issues de secours

- 4.1. Les voies ou moyens utilisables pour l'évacuation ainsi que les issues de secours doivent rester dégagés et déboucher le plus directement possible sur le pont ouvert ou dans une zone de sécurité et, de là, sur l'engin de sauvetage pour permettre aux marins pêcheurs d'évacuer rapidement et en sécurité leurs postes de travail et leurs locaux d'habitation.
- 4.2. Le nombre, la distribution et les dimensions des voies, moyens d'évacuation et issues de secours doivent dépendre du nombre maximal des personnes pouvant y être présentes.
- 4.3. L'étanchéité aux intempéries ou à l'eau et la résistance au feu des portes de secours et autres issues de secours doivent être adaptées à leur emplacement et à leur fonction spécifique.

Les portes de secours doivent pouvoir être ouvertes des deux côtés facilement et immédiatement par toute personne qui aurait besoin de les utiliser en cas d'urgence.

- 4.4. Les voies, moyens d'évacuation et issues de secours spécifiques doivent faire l'objet d'une signalisation conforme aux règles nationales transposant la directive 77/576/CEE.

Cette signalisation doit être apposée aux endroits appropriés et être durable.

9. Planchers, lambrissages, plafonds des locaux

- 9.1. Les planchers des locaux doivent être munis d'un revêtement non glissant et être exempts d'obstacles.

Les lieux de travail dans lesquels sont installés des postes de travail doivent présenter une isolation phonique et thermique suffisante, compte tenu du type de tâches et de l'activité physique des marins pêcheurs.

- 9.2. Les surfaces des planchers, des murs et des plafonds dans les locaux doivent être de nature à pouvoir être nettoyées et ravalées pour obtenir des conditions d'hygiène appropriées.

10. Portes

- 10.1. La position et le nombre de portes aménagées dans les cloisons étanches et superstructures intérieures étanches aux intempéries doivent être réduits au minimum compatible avec les dispositions générales et exigences opérationnelles du navire de pêche ; les écoutilles doivent être munies de fermetures appropriées.

- 10.2. Les portes, et en particulier les portes coulissantes, lorsque leur présence ne peut être évitée doivent fonctionner sans risque d'accident pour les marins pêcheurs, en particulier par mauvais temps et par grosse mer.

11. Voies de circulation - Zones de danger

- 11.1. Les coursives, les tambours, la partie extérieure des roufs et, d'une façon générale, toutes les voies de circulation doivent être munies de garde-corps, de

6. Ventilation des lieux de travail fermés

Dans les lieux de travail fermés, il faut veiller, compte tenu des méthodes de travail et des contraintes physiques imposées aux marins pêcheurs, à ce qu'ils disposent d'un air sain en quantité suffisante.

Si une installation de ventilation est utilisée, elle doit être maintenue en état de fonctionner.

7. Température des locaux

La température des locaux d'habitation , des locaux de travail , des sanitaires, et des locaux de premiers secours doit répondre à la destination spécifique de ces locaux.

8. Eclairage naturel et artificiel des lieux de travail

- 8.1. Les lieux de travail doivent autant que possible disposer d'une lumière naturelle suffisante et être équipés de dispositifs permettant un éclairage artificiel appropriée aux circonstances de pêche sans mettre en danger la sécurité et la santé des marins pêcheurs et la navigation des autres marins.
- 8.2. Les installations d'éclairage des locaux de travail, des escaliers, des échelles et des coursives doivent être placées de façon que le type d'éclairage prévu ne présente pas de risque d'accident pour les marins pêcheurs ni aucune entrave à la navigation du navire.
- 8.3. Les lieux de travail dans lesquels les marins pêcheurs sont particulièrement exposés à des risques en cas de panne d'éclairage artificiel doivent posséder un éclairage de sécurité d'une intensité suffisante.

Toutefois, s'il s'avère qu'un pavois de cette hauteur peut constituer une gêne pour les opérations de pêche, à un quelconque endroit du pont, d'autres dispositions doivent être prises pour garantir un niveau identique de sécurité.

12. Aménagement des postes de travail

12.1. Il y a lieu de mettre en place un revêtement de sol non glissant dans les zones des engins de pêche et de traitement des prises, dans le compartiment des moteurs, les ateliers, la cuisine et les autres zones de travail.

12.2. Les zones de travail doivent être dégagées, protégées de la mer et offrir une protection adéquate contre les chutes des marins pêcheurs à bord ou par dessus bord.

Les zones de traitement doivent être suffisamment spacieuses, tant en hauteur qu'en surface.

12.3. Quand les structures du navire le permettent, les commandes des équipements de traction doivent être installés dans une zone suffisamment grande pour permettre aux opérateurs de travailler sans gêne.

Les équipements de traction doivent en outre être pourvus de dispositifs d'arrêt automatique en cas d'utilisation non conforme et de dispositifs d'arrêt d'urgence.

12.4. Quand les structures du navire le permettent, l'opérateur aux commandes des équipements de traction doit avoir une vue adéquate de ceux-ci et des hommes au travail.

mains courantes, de lignes de vie ou d'autres moyens assurant la sécurité de l'équipage durant les activités qu'il exécute à bord.

Les zones de circulation situées au pied et en haut des échelles et escaliers doivent comporter un revêtement non glissant.

- 11.2. Les échelles fixes et passages d'escaliers doivent être de dimensions et de résistance adéquates et être munis d'échelons et de marches non glissants ainsi que de rampes. Si l'extrémité supérieure de l'échelle du pont supérieur mène à un tambour, il y a lieu de prévoir un palier. Si l'échelle conduit vers une écoutille dans le pont supérieur, les rampes doivent être prolongées jusqu'au garde corps protégeant l'écoutille du pont supérieur.
- 11.3. S'il y a risque de chute d'un marin pêcheur dans l'écoutille du pont, ou d'un pont à l'autre, il y a lieu de mettre en place une protection adéquate, si possible sous la forme d'un garde-corps d'une hauteur appropriée et en tous cas supérieure à 1 mètre.
- 11.4. Il convient d'installer un pavois efficace de hauteur appropriée à tous les endroits exposés du pont de travail pour protéger l'équipage des paquets de mer montant sur le pont, compte tenu de l'état possible de la mer et des conditions météorologiques dans lesquelles le navire peut être utilisé. Des dalots ou autres dispositifs similaires doivent être aménagés dans ces parois pour un écoulement rapide des eaux.

La hauteur des pavois fixes doit être telle qu'elle assure une protection des marins pêcheurs contre les chutes et elle doit, en tout état de cause, être supérieure à 750 mm.

14. Echelles et passerelles d'embarquement

Une échelle d'embarquement, une passerelle d'embarquement ou un autre dispositif similaire offrant un accès approprié et sûr à bord du navire doit être disponible.

Lorsque les commandes des équipements de traction sont commandés depuis la passerelle, l'opérateur doit également avoir une vue claire des hommes au travail soit directement soit par l'intermédiaire de tout autre moyen approprié.

12.5. Un système de communication fiable doit être utilisé entre la passerelle et le pont de travail.

12.6. Le parcours à nu des filins, des funes et des pièces mobiles des équipements doit être réduit au minimum par la mise en place de dispositifs de protection.

Des systèmes de contrôle des masses en déplacement doivent être installés, en particulier sur les chalutiers :

- dispositifs de blocage des panneaux divergents,
- dispositifs de contrôle du balancement du cul de chalut.

13. Locaux d'habitation

13.1. Il y a lieu d'installer et d'aménager les locaux d'habitation de façon à réduire au minimum les bruits, les vibrations, les effets d'accélération et les effluves émanant d'autres locaux ; il convient d'installer un éclairage approprié.

13.2. Des réfrigérateurs ou autres équipements de conservation des aliments à basse température doivent être mis en place.

13.3. Il convient d'installer et d'aérer convenablement une toilette et un lavabo et, si possible, une douche.

- des avirons et des dames de nage en nombre excédentaire,
- des réserves d'aliments et une source d'eau douce suffisantes pour 3 jours,
- des consignes et un matériel adéquat de survie
- une boîte à pharmacie étanche à l'eau, répondant aux prescriptions minimales prévues pour la catégorie D de l'annexe II de la directive du Conseil concernant les prescriptions minimales de santé et de sécurité pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Un essai de mise à l'eau des embarcations doit être pratiqué au moins tous les trois mois.

4. Les bouées couronnes, les brassières de sauvetage et les combinaisons d'immersion doivent être d'un nombre suffisant et d'une accessibilité aisée et rapide. Des rampes ou poignées doivent être disposées à proximité des combinaisons d'immersion en vue de faciliter l'habillage.

ANNEXE III

**PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SECURITE ET DE SANTE CONCERNANT
LES MOYENS DE SAUVETAGE ET DE SURVIE VISEES AUX
ARTICLES 4, 5, 6 et 7**

1. Les navires de pêche qui s'éloignent à plus de 20 milles marins de la terre la plus proche doivent être équipés d'une radiobalise de localisation des sinistres à largage hydrostatique fonctionnant sur la fréquence de détresse internationale de 406,025 MHz et comportent un système de codage selon l'indicatif radio du navire. Cette radiobalise doit être facilement transférable sur un engin collectif de sauvetage.
2. Les radeaux ou embarcations de sauvetage doivent être sur chaque bord d'un nombre suffisant pour accueillir toutes les personnes présentes à bord et doivent être placés et fixés en des points tels qu'ils puissent être mis à l'eau de façon sûre par simple gravité sans obstacles verticaux ou horizontaux entre eux et la mer ; ils doivent en outre être d'un accès aisé, rapide et sûr.
3. L'armement des radeaux et embarcations de sauvetage doit être conçu pour faciliter un embarquement rapide ; il doit en outre permettre leur repérage visuel de jour comme de nuit ainsi que leur repérage radar ; il doit inclure :
 - une gaffe pour les engins autres que pneumatiques et des cordages,

VOLET 1 : IMPLICATIONS FINANCIERES

1. **INTITULE DE L'ACTION** : Proposition de directive du Conseil concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche

2. **LIGNES BUDGETAIRES CONCERNEES**

B3-4310 : Mesures dans le domaine de la protection de la santé, de l'hygiène et de la sécurité sur le lieu de travail, y compris les mesures spécifiques en vue de l'achèvement du marché intérieur.

A 2510 : Comités obligatoires (Comité d'adaptation visé à l'article 17 de la directive 89/391/CEE).

A 2531 : Comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène et la protection de la santé sur le lieu de travail.

3. **BASE LEGALE**

Article 118A du Traité CEE.

4. **DESCRIPTION DE L'ACTION**

- 4.1. **Objectifs spécifiques de l'action**

ANNEXE IV**PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SECURITE ET DE SANTE CONCERNANT
LES EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE VISEES A L'ARTICLE 7**

1. Il y a lieu d'utiliser pour les travaux effectués sur le pont découvert une veste de travail comportant une réserve de flottabilité et un harnais incorporé, si l'équipement de protection collectif tel que pavois, garde-corps, crinolines et mains courantes n'offre pas un niveau acceptable de sécurité.
2. Les équipements de protection individuelle portés comme vêtements ou par dessus un vêtement doivent être de couleur vive et bien contrastée avec le milieu marin et être bien visibles dans l'obscurité.
3. Les équipements de protection individuelle utilisés pour la protection de la tête ou pour la protection des yeux doivent pouvoir être attachés solidement sur la tête.

Les conséquences financières résident dans les actions complémentaires prévues et à prévoir.

4.2. Durée

indéterminée

4.3. Population visée par l'action

Les milieux de la pêche maritime.

5. CLASSIFICATION DE LA DEPENSE

5.1. DNO

6. NATURE DES DEPENSES

6.1. Financement à 100%.

7. INCIDENCE FINANCIERE

7.1. Mode de calcul

7.1.1. Nature des activités complémentaires à entre-
prendre après l'adoption de la directive

- a) le suivi de l'application de la directive au niveau des Etats membres
- b) la révision des annexes

4.1.1. Objectifs de la proposition de directive

La proposition a pour objectifs :

- . de promouvoir en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche de meilleures conditions de travail
- . de répondre aux risques pouvant découler d'une libre circulation des travailleurs
- . de promouvoir l'existence à bord de moyens adéquats de sauvetage et de survie ainsi que l'utilisation d'équipements de protection individuelle adaptés aux spécificités du travail en mer.

4.1.2. Caractéristiques de la proposition de directive (en particulier celles qui ont des conséquences financières)

4.1.2.1. La proposition doit être adaptée et complétée, en particulier ses annexes, pour préciser ou développer certains aspects de la signalisation de sécurité et/ou de santé.

4.1.2.2. La proposition prévoit que les Etats membres transmettent à la Commission les dispositions de droit interne de mise en vigueur de la proposition et des rapports de réalisation.

4.1.2.3. La proposition prévoit en outre un Comité qui assiste la Commission lors de travaux complémentaires.

7.1.3. Calcul des dépenses

Etant donné que les activités complémentaires ne sont connues que du point de vue de leur nature et type mais sans indication numérique ou d'ampleur, il est impossible de prévoir toutes les dépenses selon un calcul précis.

Les frais sont calculés sur la base de l'unité "homme/mois"; cette unité s'élève actuellement à 4.000 Ecus.

Le coût de la convocation d'un expert gouvernemental a été estimé à 420 Ecus et celui d'un expert non gouvernemental à 545 Ecus (pour un jour). Les dépenses s'étaleront sur plusieurs années et elles seront progressives. Les montants figurant dans les points 7.3. sont des estimations globales.

En ce qui concerne le poste A 2510 (Comité d'adaptation), le montant prévoit une fréquence de convocations d'experts du groupe 3 (experts gouvernementaux) de 2 réunions en 1994, puis 3 fois par an à partir de 1995.

En ce qui concerne le poste A 2531 (Comité consultatif), le montant prévoit la convocation de deux réunions par an d'un groupe ad hoc de 12 membres dont 4 experts gouvernementaux. Le groupe ad hoc se réunira à partir de 1995.

- c) la consultation d'experts
- d) le fonctionnement du Comité d'adaptation
- e) la consultation du Comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène et la protection de la santé sur le lieu de travail.

7.1.2. Types d'activités résultant du point 5.1. avec conséquences financières

Il s'agit de :

- * contrats d'étude et/ou de prestation pour
 - comparer et évaluer les informations que la Commission reçoit,
 - étudier les problèmes liés au fonctionnement de la directive,
 - étudier les problèmes liés aux annexes et préparer les adaptations des annexes à la directive.
- * frais pour réunions de consultation d'experts
- * frais de fonctionnement du Comité d'adaptation
- * frais de consultation du Comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène et la protection sur le lieu de travail.

Poste A 2531

	<u>CE (ECU)</u>	<u>CP (ECU)</u>
1993	-----	-----
1994	-----	-----
1995	12.000	12.000
1996	12.000	12.000
1997	12.000	12.000
	-----	-----
	36.000	36.000

8. DISPOSITIONS ANTI-FRAUDES

sans objet

7.2.

7.3. Echéancier des crédits d'engagement (CE) et de paiement (CP)

Poste B3-4310

Les crédits affectés à cette action seront déterminés annuellement en fonction des disponibilités et des crédits fixés, dans le cadre de la procédure budgétaire, pour les actions couvertes par ce poste.

Le montant estimé nécessaire pour 1993 est de 250.000 ECU. A partir de 1994, les crédits à affecter à cette action auront une évolution au moins identique à celle de l'ensemble des actions couvertes par le poste B3-4310.

Poste A 2510

	<u>CE (ECU)</u>	<u>CP (ECU)</u>
1993	-----	-----
1994	20.000	20.000
1995	30.000	30.000
1996	30.000	30.000
1997	30.000	30.000
	-----	-----
	110.000	110.000

VOLET 3 : ELEMENTS D'ANALYSE COUT-EFFICACITE

1. OBJECTIFS ET COHERENCE AVEC LA PROGRAMMATION FINANCIERE

1.1. Objectif spécifique de l'action proposée

Mise en oeuvre de la proposition de directive.

1.2. L'action est-elle prévue dans la programmation financière de la DG pour les années concernées ?

Oui.

1.3. Objectif plus général défini dans la programmation financière de la DG auquel correspond l'action

Santé et Sécurité sur les lieux de travail.

2. JUSTIFICATION DE L'ACTION

a) Coût

Le coût est très similaire à celui d'actions analogues concernant d'autres propositions de directive. Seul le coût sur le poste B3-4310, 250.000 écus en 1993 est légèrement plus important en raison de la technicité propre au domaine couvert.

VOLET 2 : DEPENSES ADMINISTRATIVES

1. PERSONNEL NECESSAIRE A L'EXECUTION EXCLUSIVE DE L'ACTION

A partir de 1993, un fonctionnaire de catégorie A à plein temps, un fonctionnaire de catégorie B à plein temps et un fonctionnaire de catégorie C à plein temps.

Ces ressources seront à trouver soit par redéploiements internes, soit dans le cadre de la décision de la Commission sur la programmation de ses ressources.

2. MONTANTS NECESSAIRES POUR LE PERSONNEL

Les dépenses afférentes au personnel demandé au point 1 sont estimées à 240.000,-écus par an à partir de 1993. Les dépenses seront couvertes par les crédits inscrits à la partie A de la section III du budget général.

FICHE D'EVALUATION DE L'IMPACT
DE LA PROPOSITION SUR L'ACTIVITE DES PME

Titre de la proposition :

Proposition de Directive du Conseil concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche.

Numéro de référence : 349.1

La proposition

1) Justification de la proposition au regard du principe de subsidiarité - Objectifs principaux

- a) Les réglementations nationales en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche sont toutes transposées d'un nombre limité de conventions ou de dispositions émises par des organisations internationales. L'analyse des réglementations nationales révèle une assez grande hétérogénéité de celles-ci. De plus la plupart des textes ne traitent pas ou peu des aspects de sécurité du travail à bord et se concentrent sur les problèmes de sécurité du navire, de sécurité de navigation et sur les engins de sauvetage. Or les statistiques d'accidents exploitées au niveau communautaire montrent que les accidents du travail proprement dits comptent pour moitié dans le nombre total d'accidents mortels à la pêche.
- b) A l'heure de la libre circulation des travailleurs, il importe que ceux-ci disposent d'une égale protection à bord des navires des divers pays. Or, dans plusieurs Etats membres les petits navires échappent pour une large part aux réglementations.

b) effets dérivés

La proposition de directive tend à renverser l'approche traditionnelle de la sécurité : sécurité du navire puis sécurité des hommes si la sécurité du navire est mise en jeu (donc sécurité des moyens d'intervention) par l'approche de la sécurité d'abord des hommes au travail puis sécurité du navire, le navire constituant le capital de l'armateur (capital rémunéré traditionnellement à partir des ventes de poisson à raison de 50 à 65%). Il y aura donc des reclassements qui pourraient se produire entre actions en faveur de sécurité du navire et sécurité des hommes.

c) effets multiplicateurs

Les mêmes raisons qui laissent penser à des effets dérivés pourraient au niveau des Etats membres avoir un effet multiplicateur.

3. SUIVI ET EVALUATION DE L'ACTION

3.1. sans objet

3.2. sans objet

3.3. sans objet

aménagement des postes de travail, etc...

Par ailleurs, la directive prévoit la transmission aux autorités maritimes de compte rendus détaillés sur les événements de mer survenus ayant un impact sur la santé et la sécurité des marins pêcheurs; des obligations pour l'armateur en matière d'entretien technique et de nettoyage; une information, une consultation et une formation adéquate des marins pêcheurs quant à la santé et à la sécurité à bord de leur navire, ainsi qu'une formation approfondie de toute personne susceptible de commander un navire, concernant les conditions de santé et de sécurité.

4) Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir ?

Sur l'emploi

La directive devant s'appliquer à compter du 1er janvier 1995, il est difficile d'estimer l'impact sur l'emploi qu'elle pourra avoir à cet horizon. En effet la Communauté européenne a impulsé depuis 1983 une politique volontariste de diminution des capacités de pêche pour s'adapter aux ressources disponibles (politique de quotas de captures par pays et par zones de pêche) qui va se traduire dans les années à venir par la disparition d'une part non négligeable de la flottille.

Les plans d'orientation pluriannuels (P.O.P.)

Premier P.O.P. 1987 - 1991

Objectif : Globalement,

baisse de 3% en jauge brute (TJB)

et de 2% en puissance motrice (KW)

- c) Les statistiques d'accidents montrent que, de toutes les grandes activités humaines, la pêche maritime est la plus dangereuse; en moyenne 10 fois plus d'accidents mortels que pour des activités réputées à haut risque telles que les mines, la construction et l'agriculture. Les mêmes statistiques montrent une plus grande fréquence d'accidents pour les petits navires.

Impact sur l'activité

2) Entreprises concernées

- a) Toutes les entreprises exploitant des navires de pêche de plus de 12 m de long (donc en pratique tous les navires opérés par plus d'une personne) sont concernées.
- b) Taille des entreprises :
voir annexe 1
On peut considérer que quasi toutes les entreprises de pêche sont des PME.
- c) Distribution géographique :
tout le littoral communautaire mais plus spécialement la façade atlantique de la péninsule ibérique, la Bretagne, les côtes de la Manche et de la Mer du Nord, la côte adriatique.

3) Obligation des entreprises

Les nouveaux navires doivent satisfaire aux prescriptions minimales; les anciens doivent satisfaire à certaines prescriptions minimales; lors des transformations ultérieures des navires anciens, les prescriptions minimales applicables aux navires neufs doivent être appliquées. Ces prescriptions portent sur des éléments tels que solidité et stabilité, installations électriques, ventilation, issues de secours,

En outre, les frais directs et indirects des accidents en mer sont très élevés. Pour le Royaume-Uni, le seul coût de recherche et sauvetage en mer pour des navires de pêche représente 2% de la valeur des prises de poissons.

Afin de faciliter l'adaptation des navires de pêche déjà en service, une période de transition de 3 ans a été prévue après la date d'entrée en vigueur des prescriptions de la directive pour les nouveaux navires.

- 5) La proposition ne contient aucune disposition propre aux PME puisque celles-ci constituent l'essentiel du secteur.

Consultation

6) Liste des organisations consultées

- a) Comité paritaire pour les problèmes sociaux dans la pêche maritime.

Commentaires globalement favorables avec parfois des réserves de la part des armateurs. Les commentaires faits par le Comité ont été pris en compte dans la proposition.

- b) Comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène et la protection de la santé sur le lieu de travail (tripartite, gouvernementaux, employeurs, travailleurs) avis globalement favorable; il a été tenu compte des observations faites par le Comité dans la proposition.

Dans les deux cas, les réserves concernaient d'abord le fait que la proposition ne couvre pas les travailleurs indépendants, ce qui, pour des raisons juridiques liées à l'article 118A et à la directive-cadre, s'avère impossible. Certains armateurs auraient souhaité que la directive ne porte que sur des navires de plus de 13,5 m ou 15 m.

Second P.O.P. 1992 - 1996

Les objectifs ne sont pas encore arrêtés précisément (pas avant la fin 1991) mais les perspectives, sous toute réserve, tournent autour d'un minimum de baisse de l'ordre de 10% en puissance d'ici la fin de 1996; compte tenu notamment du fait que les diminutions prévues lors du premier plan n'ont pas toujours été suivies d'effets.

En tout état de cause les répercussions sur l'emploi découlant de l'application de la directive seront nettement moindres que les effets de cette politique de réduction des capacités, ce d'autant plus que les disparitions à venir concerneront en priorité les navires les plus anciens et donc les moins conformes aux exigences de sécurité formulés par la directive.

L'application de la directive elle-même ne pourra avoir d'effet sur l'emploi que s'il s'avérait qu'il faille sortir de la flottille des bateaux supplémentaires compte tenu de leur incapacité à s'adapter. Cette éventualité est jugée peu probable.

Sur l'investissement et la compétitivité

Au vu des chiffres avancés par les représentants des Etats membres, le surcoût peut représenter de 3 à 5% de la valeur d'un bateau neuf mais pour des bateaux anciens il pourrait atteindre 15% de la valeur vénale. Pour des navires neufs, le surcoût est surtout lié à l'insonorisation.

La proposition devrait avoir un impact positif contrebalançant largement le surcoût par la plus grande sécurité à bord entraînant des coûts d'exploitation plus faibles. Les quelques entreprises de pêche qui, ces dernières années, ont cherché à améliorer la sécurité du travail à bord ont vu leur compétitivité s'accroître par rapport à leurs concurrents immédiats.

REPARTITION DES FLOTTILLES SELON LA TAILLE DES NAVIRES EN POURCENTAGE Année 1986

TAILLE en mètres	PAYS RFA	FRANCE	ITALIE	PAYS BAS	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE
9 - 11,9 m	11,52%	19,14%	11,94%	2,83%	0,97%	20,04%	0,10%
12 - 17,9 m	35,31%	8,88%	11,01%	11,90%	14,01%	30,92%	9,73%
18 - 23,9 m	9,04%	3,72%	5,32%	15,58%	30,43%	11,95%	7,31%
24 - 29,9 m	8,93%	0,89%	2,06%	16,81%	28,50%	3,38%	3,70%
30 - 35,9 m	2,69%	0,52%	0,51%	17,66%	22,22%	4,30%	1,83%
36 - 41,9 m	0,22%	0,12%	0,05%	13,79%	3,86%	2,09%	0,63%
42 m et +	1,83%	0,64%	0,24%	3,49%	0,00%	0,71%	1,11%
8 Total Concerné	69,54%	33,92%	31,13%	82,06%	100,00%	73,39%	24,41%
0 - 8,9 m	30,25%	66,01%	64,89%	5,19%	0,00%	14,81%	0,00%
Longueur inconnue	0,22%	0,07%	3,98%	12,75%	0,00%	11,80%	75,59%
Total général	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Source: EUROSTAT, Série FISH, date de délivrance Mai 1991

REPARTITION DES FLOTTILLES SELON LA TAILLE DES NAVIRES

Année 1986

TAILLE en mètres	PAYS RFA	FRANCE	ITALIE	PAYS BAS	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE
9 - 11,9 m	107	2676	3251	30	2	652	16
12 - 17,9 m	328	1242	2996	126	29	1006	1487
18 - 23,9 m	84	520	1448	165	63	389	1117
24 - 29,9 m	83	125	560	173	59	110	566
30 - 35,9 m	25	72	140	187	46	140	279
36 - 41,9 m	2	17	14	146	8	68	96
42 m et +	17	90	64	37	0	23	170
Total concerné	646	4742	8473	869	207	2388	3731
0 - 8,9 m	281	9227	17661	55	0	482	0
longueur inconnue	2	10	1083	135	0	384	11552
Total général	929	13979	27217	1059	207	32	15283

 21056
0,33

63967

Source: EUROSTAT, Série FISH, date de délivrance Mai 1991

CARACTERISTIQUES DE LA PECHE DANS LA C.E.E

PAYS	DEBARQUEMENTS		FLOTTILLE		MARINS		Ratios par Marin	
	Tonnes dt. Indust.	Mo Ecus dt. Indust.	Unités	TJB	Nombre	dont tps.p.ein	Valeur Pêp. (1000 Ecus)	TJB
DANEMARK	1858000	1470000	452	6605	123600	7317	61774	16,89
IRLANDE	213000	13000	96	1600	41000	7000	13714	3,86
R.F.A.	169000	37000	119	791	60000	3091	38499	19,41
ROYAUME UNI	664000		578	8293	168439	22217	26016	7,58
FRANCE	834000	53000	1211	19227	205016	19000	63737	10,79
PORTUGAL	331000	9000	312	8816	188064	40996	7610	4,59
ESPAGNE	1000000		1500	14418	421401	93500	16043	4,51
PAYS BAS	450000		350	1076	171626	4000	87500	42,91
BELGIQUE	30000	1000	70	203	25445	1271	59075	20,02
GRECE	147000		429	15600	181109	40164	10681	4,51
ITALIE	365000		1234	25977	283624	54450	23030	5,21
CEE	6071000		6371	102608	1869324	293006	21744	6,38

Source: C.E.E - DATA ROOM DG XIV Edition Juin 1991

Année 1989 sauf exception (cf dessous pour les colonnes correspondantes)

DANEMARK						1986	
IRLANDE	1988	1988	1988	1986	1986	1986	1986
R.F.A.						1987	
ROYAUME UNI							
FRANCE	1988	1988	1988	1986	1986	1987	
PORTUGAL			1986				
ESPAGNE	1985		1986	1986	1986	1986	
PAYS BAS	1986		1986	1988	1988		
GRECE				1986	1986		
ITALIE				1988	1988	1988	

COM(91) 466 final

DOCUMENTS**FR**

04 03

N° de catalogue : CB-CO-91-512-FR-C

ISBN 92-77-77547-5