

À : Mme. Magda Kopczyńska
Directrice générale de la mobilité et les transports, Commission européenne
DG MOVE, J.-A. Demot, 24-28. B –1040 Bruxelles

À : Mme. Charlina Vitcheva
Directrice générale des affaires maritimes et de la pêche, Commission européenne
DG MARE, J-II 99 B-1000 Bruxelles

Madrid, le 10 décembre 2025

Réf. : R-10-Ej.19 (2025-2026)/WG5

Objet : Accord du Cap de 2012 de l'OMI et refonte de la Directive sur la sécurité des navires de pêche

Mesdames les Directrices générales Kopczyńska et Vitcheva,

Notre lettre concerne l'Accord du Cap de 2012 adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI), relatif à la sécurité des navires de pêche, et son rôle fondamental à l'heure d'améliorer les normes de sécurité pour les équipages à bord des navires et d'établir des conditions équitables pour le secteur dans le monde.

L'Accord du Cap : état des lieux

Adopté en 2012 par l'OMI, l'Accord du Cap se donne pour but de faire de tout navire de pêche commerciale d'une longueur égale et supérieure à 24 mètres un lieu de travail sûr, de la proue à la poupe. Il est également censé contribuer à lutter contre la pêche illicite, non-déclarée et non-réglémentée (INN) puisque les navires pratiquant une pêche illégale manquent, selon toute probabilité, aux règles de sécurité les plus basiques, ne disposent pas des équipements appropriés et ne respectent pas les conditions de travail minimum à bord, comme le préconisaient en 2019 la Conférence ministérielle de l'OMI tenue à Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche et la pêche INN et le groupe de travail conjoint ad hoc FAO/OMI/OIT.

L'Accord du Cap se compose de dix chapitres établissant les normes de sécurité clé relatives, entre autres, à la construction des navires et la navigabilité y afférente, aux réglementations en termes de sécurité incendies, aux engins de sauvetage, aux procédures d'urgence et aux communications radio. L'Accord du Cap tente pour la troisième fois depuis 1977 de créer un cadre de sécurité internationale contraignant pour les navires de pêche et pour les pêcheurs. À la différence des marins, qui jouissent depuis des dizaines d'années de la protection accordée par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974), les pêcheurs ne bénéficient toujours pas de standards internationaux comparables ; un écart qui existe depuis trop longtemps et est inacceptable. Toutefois, l'UE a rapidement transposé la Convention originale à travers sa Directive du Conseil 97/70/CE, instituant un régime harmonisé en matière de sécurité pour tous les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

Pour que l'Accord entre en vigueur, au moins 22 États doivent le ratifier et déclarer une flotte combinée de 3 600 navires de pêche commerciale d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, capable d'opérer en haute mer. Le premier seuil a été franchi lorsque la Namibie a ratifié l'Accord le 5 décembre 2024. À cette date, 3 016 navires de 25 États ont été déclarés ; il ne reste donc que quelques 500 navires à déclarer pour que l'Accord entre en vigueur. L'UE contrôle collectivement plus de 6 000 navires de 24 mètres de long ou plus, ce qui signifie que les États membres de l'Union européenne suffiraient à eux seuls à faire entrer l'Accord du Cap en vigueur.

La Décision du Conseil 2014/195/UE autorisait et invitait les États membres de l'UE à ratifier l'Accord du Cap avant 2016. Malheureusement, seuls neuf États membres l'ont fait jusque-là : Belgique, Croatie, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Pays-Bas, Portugal et Espagne, et aucun autre État membre n'a procédé à la ratification depuis le Portugal en mars 2023.

L'Union européenne étant le plus gros importateur mondial de produits de la mer et collectivement l'un des États de pavillon les plus vastes, il est crucial que tous les États membres, qu'ils soient états de pavillon ou états de marché, ratifient l'Accord du Cap afin de rassurer les consommateurs et leur faire savoir que les risques encourus par les pêcheurs lorsqu'ils capturent du poisson ou d'autres produits de la mer, sont les plus réduits possible. Ce faisant, les États membres de l'UE joueraient un rôle pivot, ouvrant la voie à l'entrée en vigueur de l'Accord et par conséquent protégeant et défendant la sécurité et le bien-être des pêcheurs dans le monde.

C'est absolument crucial. D'après l'OIT, la pêche est l'une des activités les plus dangereuses du monde, ce qui a également été souligné dans une étude publiée en novembre 2022 par la Fondation FISH Safety.¹ Cette étude estime que plus de 100 000 décès dus à la pêche et à l'aquaculture se produisent chaque année dans le monde, soit près de 300 morts par jour. L'Europe, plus les pays de l'EEE et le Royaume-Uni, se trouve dans une position bien plus favorable mais elle n'échappe néanmoins pas à la mortalité des pêcheurs, le taux de mortalité moyen estimé se situant à 76 pour 100 000 pêcheurs.

Le LDAC recommande donc à la Commission européenne d'inviter à nouveau les États de pavillon de l'UE à ratifier l'Accord du Cap, et de déclarer tous les navires éligibles de 24 mètres de long et plus.

Outre l'amélioration de la sécurité des pêcheurs en mer, l'entrée en vigueur de l'Accord du Cap aiderait à assurer l'établissement des mêmes conditions pour tous les navires de pêche, qui opèrent dans les mêmes eaux et ciblent les mêmes marchés, et pour la compétitivité du secteur halieutique de l'UE, comme le soulignent diverses parties prenantes, dont notre avis intitulé « Recommandations du LDAC pour un Level Playing Field pour les produits de la pêche communautaires et non-communautaires » de mai 2021, et le Parlement européen.^{2,3,4} Les normes mondiales de sécurité minimum seraient en effet applicables dans le monde entier, à bord des navires de pêche communautaires et non-communautaires, dans les eaux communautaires et dans les eaux non-communautaires, et pour le bénéfice des ressortissants communautaires et non-communautaires. Ceci revêt une très haute importance pour l'UE, qui est le plus vaste marché importateur de produits animaux issus du milieu aquatique d'après le rapport 2024 de la FAO intitulé « La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture » (SOFIA 2024).

L'entrée en vigueur de l'Accord du Cap permettrait aussi d'encourager la refonte de la Directive 97/70/CE (Directive sur la sécurité des navires de pêche) d'après les dernières pratiques et normes internationales, certaines de ses dispositions étant basées sur le Protocole de Torremolinos de 1993. L'entrée en vigueur

¹ S. Willis et E. Holliday, Triggering Death: Quantifying the True Human Cost of Global Fishing (FISH Safety Foundation, 2022), <https://the-human-cost-of-fishing.org>

² https://ldac.eu/images/EN_LDAC_Advice_LPF_25May2021.pdf

³ Parlement européen, Policy options for strengthening the competitiveness of the EU fisheries and aquaculture sector (2024) [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2024/747292/IPOL_STU\(2024\)747292_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2024/747292/IPOL_STU(2024)747292_EN.pdf)

⁴ Parlement européen, Résolution du 18 janvier 2024 sur l'impact de la pêche illicite sur la sécurité alimentaire – le rôle de l'Union européenne (2023/2027(INI)), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0043_EN.pdf

de l'Accord du Cap aiderait également à consolider les mesures d'incitation commerciale à la conformité, veillant à ce que les produits de la pêche qui entrent sur le marché de l'UE proviennent de sources issues de navires répondant aux normes de sécurité reconnues au plan international.

Recommandations

- 1. Le LDAC appelle tous les états de pavillon de l'UE à ratifier sans attendre l'Accord du Cap de l'OMI, dans le but d'en achever la ratification dans un délai convenu, par exemple d'ici à 2027, soit 15 ans après l'adoption par l'OMI de l'Accord.**
- 2. Le LDAC invite toutes les Directions pertinentes de la Commission européenne (MOVE, SEAE, INTPA, MARE, EMPL, etc.) à prendre le leadership international du plaidoyer en faveur de la ratification de l'Accord du Cap de l'OMI, y compris à travers des dialogues bilatéraux et multilatéraux avec les nations de pêche clé et les Organisations régionales de gestion des pêches (ORGP).**
- 3. Le LDAC invite la Commission européenne à mettre à jour la Directive 97/79/CE dans la lignée de l'Accord du Cap de l'OMI dès l'entrée en vigueur de ce dernier.** La Directive trouve son fondement dans le Protocole de Torremolinos, prédécesseur de l'Accord du Cap, qui date de 1993. À présent dépassé, certaines de ses dispositions et définitions en matière de visites d'inspection et de certificats ne sont plus d'actualité. À cet égard, l'annexe ci-dessous donne une vue d'ensemble des dispositions du Protocole de Torremolinos mises à jour par l'Accord du Cap et des modifications en résultant qui pourraient trouver place dans une nouvelle mouture de la future Directive 97/70/CE lorsque l'Accord du Cap entrera en vigueur.
- 4. Le LDAC invite la Commission européenne à analyser si une telle mise à jour exigerait une augmentation de la puissance et de la jauge brute des navires de l'UE.**

Nous vous remercions par avance de l'attention que vous voudrez bien porter à cette lettre et restons dans l'attente de votre réponse.

Bien à vous,

Iván López

Président du LDAC

Annexe

Vue d'ensemble des modifications au Protocole de Torremolinos de 1993⁵, dispositions correspondantes de la Directive 97/70/CE et précisions quant à la nécessité d'amender les dispositions de la Directive

Critères	Dispositions de l'Accord du Cap	Dispositions de la Directive 97/70/CE	Est-il nécessaire d'amender la Directive ?
I – DISPOSITIONS GÉNÉRALES			
Application			
- Application de l'annexe	I/1(1)	Article 1 et 3(3), Annexe I	Non.
- équivalences GT/longueur	I/1(2)-(3)		Non.
- Mise en œuvre progressive	I/1(4)-(5)		Non.
- Exemption de visites d'inspection annuelles	I/6(6)		Oui.
Définitions			
- Jauge brute	I/2(22)		Non.
- Date anniversaire	I/2(23)		Oui.
- Un lieu de pêche commun	I/2(24)		Oui.
Exemptions	I/3(3)	Article 4	Oui. ⁶
Exemptions	I/3(4)		Oui.
Inspection et visite	I/6(1)-(4)	Article 6	Oui.
Visite d'inspection des engins de sauvetage et autres équipements	I/7(1)-(3)	Article 6	Oui.
Visite d'inspection des installations de radio	I/8(1)-(3)	Article 6	Oui.
Visite d'inspection des structures, machines et équipements	I/9(1)-(3)	Article 6	Oui.
Maintenance des conditions après la visite	I/10(1)-(3)		Oui.
Délivrance ou validation de certificats	I/11(1)	Article 6	Oui.
Délivrance ou validation de certificats par une autre Partie	I/12		Oui.
Durée et validité des certificats	I/13(1)-(8)	Article 6	Oui.
Modèles des certificats et fiches des équipements	I/14)	Annexe V	Oui.
Disponibilité des certificats	I/15		Oui.
Acceptation des certificats	I/16		Non.
Privilèges.	I/17		Non.
V - PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE			
Généralités	V/1(1)-(2)		Non.
VII - ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE			
Nombre et type d'engins de sauvetage et de canots de secours	VII/5(5)-(7)		Non.
IX - RADIOCOMMUNICATIONS			
Application	IX/1(2)		Non.
Annexe - CERTIFICATS ET FICHES D'ÉQUIPEMENT			
1 Formulaire de certificat de sécurité pour les navires de pêche		Annexe V	Oui.
2 Formulaire de certificat d'exemption		Annexe V	Oui.
3 Formulaire de supplément au certificat international de sécurité des navires de pêche		Annexe V	Oui.

⁵ Comme adopté par l'Accord du Cap de 2012.

⁶ Il convient de noter que les exemptions prévues dans l'Accord du Cap, dispositions I/1(6) et I/3(3) ne s'appliqueront ni aux navires de pêche de l'UE ni aux navires de pêche de pays tiers qui opèrent dans les eaux communautaires, voir [Décision du Conseil 2014/195/UE](#).