

SECTION DE LA PÊCHE DE L'ITF

CONVENTION DE L'OIT SUR LE TRAVAIL DANS LA PÊCHE, 2007 :

GUIDE POUR
LES SYNDICATS



LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF) EST UNE ORGANISATION MONDIALE DÉMOCRATIQUE DIRIGÉE PAR SES AFFILIÉS. ELLE REGROUPE 670 SYNDICATS DE 147 PAYS ET REPRÉSENTE PLUS DE 18 MILLIONS DE TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DE TOUS LES SECTEURS DES TRANSPORTS. L'ITF DÉFEND ARDEMMENT LES DROITS DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS, L'ÉGALITÉ ET LA JUSTICE.

La pêche commerciale compte parmi les types de travail les plus dangereux et les moins réglementés qui soient. Désormais, une convention de l'OIT s'attache à fixer des normes pour la sécurité et les conditions de travail – mais elle doit être appuyée et bien comprise. Ce guide explique comment cette convention peut aider les pêcheurs à travers le monde et pourquoi il importe que davantage de gouvernements l'adoptent.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
SECTION UN : À PROPOS DE LA CONVENTION	6
À propos de la convention	7
De quelle protection bénéficient les pêcheurs ?	8
Que signifie « flexible » dans ce contexte ?	9
Qui est couvert ?	10
En quoi la convention profite-t-elle aux petits pêcheurs ?	11
Quelles sont les répercussions sur la réglementation existante concernant le travail dans la pêche ?	12
Qu'est-ce que cela signifie pour les pêcheurs ?	12
Quel est l'âge minimum ?	13
Quelles sont les normes médicales ?	14
SECTION DEUX : LES CONDITIONS DE SERVICE	15
Accords d'engagement des pêcheurs	16
Paie des pêcheurs	17
Durée du repos et équipage	17
Liste d'équipage	17
Maladie, lésion et décès	17
Rapatriement	18
Recrutement	19

SOMMAIRE SUITE

Soins médicaux	20
Sécurité et santé au travail et prévention des accidents	21
Sécurité sociale	22
Nourriture et eau	22
Logement	23
Quelles sont les responsabilités de l'armateur à la pêche ?	28
Application	29
Directives pour le contrôle par l'État du port	31
Recommandations de l'ITF concernant le contrôle par l'État du port	31
Études de cas	32
SECTION TROIS : MODALITÉS D'APPLICATION DE LA CONVENTION EN UTILISANT LA CONVENTION COLLECTIVE CADRE DE L'ITF	34
Modalités d'application de la convention en utilisant la convention collective cadre de l'ITF	35
SECTION QUATRE : CONCLUSIONS	37
Glossaire	38
Qu'est-ce que l'OIT ?	39
L'OIT à propos de la convention	40
Compléments d'information	41

INTRODUCTION

La convention de l'OIT sur le travail dans la pêche 2007 (n° 188) vise à faire en sorte que les pêcheurs du monde entier bénéficient de conditions de travail et de vie décentes. Après des années de négociations difficiles, elle a été adoptée en juin 2007, de même qu'une recommandation officielle qui l'accompagnait.

Cette convention historique s'applique à tous les types de pêche commerciale et s'attache à fournir des normes minimales acceptables qui protègent les pêcheurs dans tous les aspects de leur travail, sachant qu'il s'agit d'une profession extrêmement dangereuse qui n'est pratiquement pas réglementée.

Les pêcheurs et les navires de pêche étant exclus de la quasi-totalité de la législation existante, cette convention établit un cadre fondamental d'obligations pour les employeurs, et d'obligations correspondantes pour les gouvernements concernant l'intégration des normes minimales à la législation nationale. Cela représente un plus grand défi pour certains gouvernements que pour d'autres, étant donné la diversité des conditions dans lesquelles opère l'industrie de la pêche à travers le monde. Pour cette même raison, il est probable que les dispositions les plus fondamentales de la convention auront davantage d'impact sur les pêcheurs travaillant dans les secteurs de l'industrie les moins développés.

La convention est flexible, de manière à être pertinente pour tous les types de pêche commerciale et à être appliquée dans le monde entier. Certaines de ses dispositions bénéficient en outre d'une mise en place progressive.

Cependant, bien qu'adoptée, elle n'entrera pas en vigueur avant d'avoir été ratifiée par 10 États membres de l'OIT (Organisation internationale du Travail), dont huit doivent être des États côtiers. Cet objectif a été atteint en novembre 2017. L'ITF estime qu'il est essentiel que davantage de pays la ratifient, et que les syndicats ont un rôle important à jouer pour les convaincre de le faire.

L'ITF tient à rendre hommage aux 30 millions d'hommes et de femmes dans le monde qui travaillent dans le secteur de la pêche et veut les aider à obtenir des conditions de travail décentes à travers l'application de cette convention. Ce guide vise à aider les syndicats et leurs membres à mieux comprendre la convention et à mener des actions de lobbying plus efficaces en faveur de sa ratification ; à les aider à s'en servir pour améliorer les conditions de travail et soutenir les négociations collectives ; et enfin à montrer comment elle peut être appliquée en utilisant une convention collective cadre de l'ITF spécifique.

SECTION UN :

À PROPOS DE LA CONVENTION



À PROPOS DE LA CONVENTION

La convention a une structure spéciale à deux niveaux. D'une part, elle a une norme pour :

- les navires de longueur égale ou supérieure à 24 mètres ;
- les navires passant plus de sept jours en mer;
- les navires naviguant à plus de 200 milles nautiques de la côte ;
- les navires naviguant au-delà du bord extérieur du plateau continental ;
- les pêcheurs qui travaillent sur ces navires.

D'autre part, elle présente plus de flexibilité pour tous les autres navires de pêche auxquels elle s'applique et pour les pêcheurs travaillant à bord de ces navires. Il revient aux autorités nationales d'adopter des lois, règlements et autres mesures pour mettre en œuvre les dispositions de la convention.

Après consultations, chaque pays décidera des types de navires de pêche, petits bateaux inclus, devant bénéficier des normes du travail minimales pour le secteur de la pêche. La « mise en œuvre progressive » de certaines dispositions

de la convention est également prévue pour certaines catégories de navires de pêche.

La convention s'accompagne de trois annexes

- L'Annexe 1 fournit des équivalences pour le mesurage, lorsque l'autorité compétente décide d'utiliser la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure plutôt que la longueur (L).
- L'Annexe 2 indique les mentions devant figurer dans les accords d'engagement de pêcheurs.
- L'Annexe 3 recense les prescriptions relatives au logement à bord de navires de pêche neufs de longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

Il existe par ailleurs une recommandation sur le travail dans la pêche (n° 199) complémentaire, qui fournit des directives sur la meilleure façon d'appliquer les dispositions de la convention.



DE QUELLE PROTECTION BÉNÉFICIENT LES PÊCHEURS ?

La convention aborde les aspects suivants, considérés comme essentiels pour garantir des conditions de travail décentes à bord des navires de pêche. Elle :

- établit les responsabilités des armateurs à la pêche et des patrons concernant la sécurité des pêcheurs et des navires ;
- fixe un âge minimum pour le travail à bord des navires de pêche ;
- exige que tous les pêcheurs se soumettent à des examens médicaux périodiques certifiant leur aptitude à travailler à bord d'un navire de pêche ;
- exige que les navires de pêche soient dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité et placés sous le contrôle constant d'un patron compétent ;
- veille à ce que les pêcheurs à bord bénéficient de périodes de repos suffisantes ;
- exige que les navires de pêche aient une liste d'équipage et que tous les pêcheurs à bord aient un accord d'engagement signé ;
- donne aux pêcheurs le droit d'être rapatriés à l'expiration de leur accord d'engagement ;
- interdit que les pêcheurs paient pour obtenir leur emploi, et interdit également leur mise à l'index pour une raison quelconque ;
- exige que tous les services privés de recrutement et de placement et agences d'emploi privées, s'ils sont autorisés à exercer leurs activités, soient dûment réglementés et contrôlés ;
- détermine les modalités de paiement des pêcheurs ;
- fixe des normes minimales détaillées relatives au logement et à la nourriture à bord ;
- établit des exigences minimales relatives à la sécurité et la santé au travail ;
- souligne la nécessité d'avoir accès à des soins médicaux à bord des navires de pêche ;
- veille à ce que les pêcheurs bénéficient de prestations de sécurité sociale.



QUE SIGNIFIE « FLEXIBLE » DANS CE CONTEXTE ?

Plusieurs difficultés se posaient aux négociateurs de la convention, confrontés à un secteur recouvrant aussi bien les navires-usines les plus sophistiqués engagés dans les opérations de récolte et de transformation que les bateaux de pêche opérant à une échelle beaucoup plus petite. Parmi ces difficultés figuraient notamment la diversité de la panoplie de normes existantes et la complexité des facteurs géographiques. S'il était important de maintenir les normes les plus élevées possible et de ne pas remettre en cause les dispositions existantes, il fallait également instaurer des normes minimales réalisables lorsqu'il n'en existait aucune.

La recherche d'une solution à ce défi a abouti à l'élaboration d'une convention dont l'approche est graduelle et qui introduit le concept de « mise en œuvre progressive ». Alors qu'un processus de mise en œuvre plus rigide aurait pu empêcher la ratification par d'importants pays en développement comptant un grand nombre de pêcheurs, l'approche « progressive » permet aux gouvernements de ratifier la convention dans la mesure où ils s'engagent à travailler à la mise en place de toutes ses dispositions, et étant entendu que cette démarche pourra s'effectuer progressivement. Une telle approche n'est possible que si les représentants des pêcheurs et des armateurs à la pêche sont dûment consultés.

Plusieurs articles de la convention sont identifiés comme pouvant faire l'objet d'une « mise en œuvre progressive » du fait de problèmes spécifiques considérables tenant à une

infrastructure insuffisamment développée. Ils concernent :

- la nécessité de détenir un certificat médical valide pour pouvoir travailler à bord ;
- l'obligation pour tout navire de pêche d'avoir à bord une liste d'équipage, qui doit également être fournie aux personnes autorisées à terre ;
- la responsabilité incombant à l'armateur de veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement ;
- la nécessité d'effectuer une évaluation des risques à bord ;
- l'obligation faite à l'État membre d'assurer la protection des pêcheurs en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail.

Cependant, la « mise en œuvre progressive » ne s'applique pas aux navires :

- dont la longueur est égale ou supérieure à 24 mètres ; ou
- passant plus de sept jours en mer ; ou
- pratiquant la pêche lointaine.

La convention introduit également une certaine flexibilité concernant la ratification, par le biais du principe d'« équivalence dans l'ensemble ». Cela signifie que tout État membre peut décider de mettre en œuvre les droits et principes d'une disposition d'une façon différente de celle énoncée dans la convention, dans la mesure où il atteint les objectifs généraux et le but de la disposition en question. Le recours à l'« équivalence dans l'ensemble » est limité aux dispositions relatives à la durée du repos et au logement à bord des navires de pêche.

QUI EST COUVERT ?

Dans le cadre de la convention, le terme pêcheur désigne toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit ou exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire de pêche. Cette définition recouvre les personnes à bord qui touchent un salaire ou sont rémunérées à la part, de même que les travailleurs indépendants.

Ce ne sont pas les seuls pêcheurs (au sens traditionnel du terme) mais également les travailleurs engagés dans la transformation du poisson à bord des navires de pêche qui relèvent du champ d'application de la convention.

La convention peut, après consultation, exclure en totalité ou en partie les opérations de pêche continentale et certaines catégories limitées de

pêcheurs ou de navires de pêche engagés dans la pêche maritime selon, entre autres critères, la longueur du navire, la durée de la sortie de pêche, la zone d'opération et le type d'opération de pêche. Toutefois, même si la longueur des navires est inférieure à 24 mètres, ces exclusions ne peuvent s'étendre aux navires passant plus de sept jours en mer et qui naviguent à plus de 200 milles nautiques de la côte, ou au-delà du rebord externe du plateau continental.

L'âge minimum pour le travail à bord d'un navire de pêche est fixé à 16 ans.



EN QUOI LA CONVENTION PROFITE-T-ELLE AUX PETITS PÊCHEURS ?

La convention ne se réfère pas spécifiquement aux pêcheurs ou aux navires de pêche opérant à grande ou à petite échelle. Elle englobe toutes les opérations de pêche, indépendamment du niveau de technologie employé ou de la taille du navire de pêche, à l'exception de la petite pêche de subsistance. Précisons que le terme « pêche de subsistance » désigne l'activité des pêcheurs qui pêchent pour nourrir leur famille et non pour vendre leurs captures. Selon les estimations,

plus de 90 pour cent de l'ensemble des pêcheurs travaillent sur des navires de longueur inférieure à 24 mètres.

La convention est très flexible car elle doit tenir compte de la grande diversité des situations de travail des pêcheurs. Par exemple, certaines dispositions de la convention s'appliquent uniquement aux navires dont la longueur est supérieure à 24 mètres ou à ceux qui passent trois jours ou plus en mer.



QUELLES SONT LES RÉPERCUSSIONS SUR LA RÉGLEMENTATION EXISTANTE CONCERNANT LE TRAVAIL DANS LA PÊCHE ?

La convention n'affecte pas les lois, sentences, coutumes ou accords entre armateurs à la pêche et pêcheurs qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par la convention. Elle vise au contraire à relever les normes dans les régions du monde peu réglementées et à instaurer des exigences minimales identiques pour tous afin de garantir des conditions de travail et de vie décentes dans tout le secteur.

QU'EST-CE QUE CELA SIGNIFIE POUR LES PÊCHEURS ?

La convention vise à traiter tous les aspects importants et essentiels du travail et de la vie à bord d'un navire de pêche, ainsi qu'à établir un ensemble de normes minimales mondiales qui sera géré par les autorités compétentes au moment d'adopter la législation nationale afin d'appliquer les dispositions de la convention.

QUEL EST L'ÂGE MINIMUM ?

L'âge minimum convenu pour le travail à bord d'un navire de pêche est de 16 ans. Toutefois, l'autorité compétente peut autoriser un pêcheur à travailler sur un navire de pêche s'il est âgé de 15 ou 16 ans, n'est plus soumis à l'obligation de scolarité et suit une formation professionnelle en matière de pêche.

Il est interdit aux pêcheurs de moins de 18 ans de travailler la nuit (la « nuit » étant définie comme une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au

plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin). Les dérogations à ces strictes restrictions concernant le travail de nuit ne peuvent être décidées que par l'autorité compétente lorsque les pêcheurs sont tenus de suivre une formation spécifique.

Les pêcheurs de moins de 18 ans ne sont pas autorisés à effectuer des tâches susceptibles de compromettre leur santé, leur sécurité ou leur moralité.



QUELLES SONT LES NORMES MÉDICALES ?

Les pêcheurs ne peuvent pas travailler à bord d'un navire à moins de disposer d'un certificat médical attestant de leur aptitude à exécuter les tâches qui leur incombent.

Les pêcheurs peuvent se voir octroyer une dérogation les dispensant de l'obligation de certificat médical, sauf s'ils travaillent sur un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et s'ils passent plus de trois jours en mer.

Tous les certificats médicaux doivent être délivrés par du personnel médical dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant la vue, par un spécialiste agréé des soins de la vue.

Le certificat médical doit au minimum indiquer :

- que l'ouïe et la vue de l'intéressé sont satisfaisantes compte tenu de ses tâches sur le navire ;
- que l'intéressé n'a aucun problème médical de nature à être aggravé par le service en mer, à rendre l'intéressé inapte à ce service, ou à mettre en danger la sécurité ou la santé de toute autre personne à bord.

Le certificat médical est valide deux ans. Pour les pêcheurs âgés de moins de 18 ans, sa durée maximale de validité est d'un an.

Si le certificat expire au cours d'un voyage en mer, le certificat reste valide jusqu'à la fin du voyage.



SECTION DEUX :

LES CONDITIONS DE SERVICE



ACCORDS D'ENGAGEMENT DES PÊCHEURS

- Le pêcheur doit recevoir et conserver un original signé de son accord, dont un exemplaire doit également pouvoir être consulté à bord.
- L'accord d'engagement du pêcheur doit être signé à la fois par le pêcheur et par son employeur.
- Le pêcheur a le droit de demander conseil au sujet des clauses de son accord d'engagement avant de le signer.

Ces clauses ne s'appliquent pas à un armateur à la pêche qui exploite également le navire seul.

Les mentions suivantes doivent figurer dans l'accord d'engagement du pêcheur, à moins que la question soit déjà réglée d'une autre manière par la législation nationale ou, le cas échéant, par une convention collective :

- nom et prénoms, date de naissance/âge et lieu de naissance ;
- la date et le lieu de la conclusion de l'accord ;
- la désignation du navire et son numéro d'immatriculation ;
- le nom de l'employeur, de l'armateur à la pêche ou d'une autre partie à l'accord représentative et agréée ;
- le voyage à entreprendre ;
- le poste à bord ;
- la date et le lieu où le pêcheur est tenu de se présenter à bord ;
- les vivres à allouer au pêcheur ;
- le montant du salaire du pêcheur et/ou le pourcentage de sa part et leur mode de calcul, y compris tout salaire minimum convenu ;
- la durée de l'accord et les conditions de sa résiliation ;
- la couverture médicale pendant la durée de service ;
- le congé payé annuel ;
- les prestations de sécurité sociale ;
- le rapatriement ;
- les périodes minimales de repos ;
- la référence à la convention collective, le cas échéant ;
- toutes autres mentions exigées par la législation nationale.

Note : les prescriptions relatives à l'accord d'engagement s'appliquent également aux pêcheurs indépendants, sauf ceux qui travaillent seuls sur leurs propres navires.

PAIEMENT DES PÊCHEURS

- Les salaires doivent être versés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers.
- Les armateurs à la pêche doivent veiller à ce que les pêcheurs puissent envoyer tout ou partie de leurs revenus chez eux, sans frais pour les pêcheurs.

DURÉE DU REPOS ET ÉQUIPAGE

Des périodes de repos régulières d'une durée suffisante doivent être octroyées à chaque pêcheur pour préserver sa sécurité et sa santé.

Prescription supplémentaire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 24 mètres

- Un effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation doit être fixé par l'autorité compétente, qui précisera le nombre de pêcheurs et les qualifications qu'ils doivent posséder.

Prescriptions supplémentaires pour tout navire de pêche passant plus de trois jours en mer

- La durée minimum de repos ne doit pas être inférieure à 10 heures par période de 24 heures et/ou à 77 heures par période de sept jours ; cependant, l'autorité compétente peut autoriser qu'il soit dérogé temporairement à ces limites.

En cas d'urgence, lorsque la sécurité du navire et de l'équipage est menacée, ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer, un patron peut suspendre les horaires normaux de repos et exiger qu'un pêcheur accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.

LISTE D'ÉQUIPAGE

Tout navire de pêche doit avoir à bord une liste d'équipage, dont un exemplaire doit être fourni aux autorités à terre avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après.

MALADIE, LÉSION ET DÉCÈS

En cas de lésion provoquée par un accident du travail ou une maladie professionnelle, le pêcheur a le droit :

- d'avoir accès à des soins médicaux appropriés ;
- de bénéficier d'une indemnisation conformément à la législation nationale.

La protection offerte variera d'un pays à l'autre, en fonction de la législation et de la pratique nationales, et pourra être assurée par un régime reposant sur la responsabilité des armateurs à la pêche, un régime d'assurance obligatoire, un régime d'indemnisation des travailleurs ou par d'autres régimes.

RAPATRIEMENT

Le pêcheur a le droit d'être rapatrié aux frais de l'armateur lorsque :

- l'accord d'engagement a expiré ;
- le pêcheur ou l'armateur à la pêche a mis fin à l'accord d'engagement pour des raisons justifiées ;
- le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de son accord d'engagement ; ou
- on ne peut attendre de lui qu'il exécute ces tâches compte tenu des circonstances.

Toutefois, l'armateur à la pêche n'est pas obligé de prendre en charge les frais de rapatriement d'un pêcheur reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son accord d'engagement.



RECRUTEMENT

La convention fixe les conditions minimales qui s'appliquent aussi bien aux agences de recrutement et de placement publiques et privées (sociétés de manning) qu'aux agences d'emploi privées, lorsqu'elles existent. Les sociétés de manning sont souvent utilisées dans les pays fournisseurs de main-d'œuvre pour envoyer des pêcheurs travailler à l'étranger à bord de navires de pêche sous pavillon étranger, tandis que les agences d'emploi privées sont occasionnellement utilisées dans certains pays pour la recherche d'emplois ou pour « poster » (c'est-à-dire employer, puis mettre à la disposition d'une entreprise utilisatrice) des pêcheurs à bord de différents navires de pêche. Il convient de souligner que les agences d'emploi privées ne sont autorisées à exercer leurs activités que si le pays concerné a ratifié la convention pertinente de l'OIT.

L'armateur à la pêche endosse la responsabilité finale si une agence privée manque aux obligations qui lui incombent à l'égard du pêcheur, telles qu'énoncées dans la convention (par exemple : paiement des pêcheurs, rapatriement, fourniture de soins médicaux), et le pêcheur concerné ne doit pas être empêché de faire valoir un droit de privilège sur le navire.

S'il existe un service public de recrutement et de placement de pêcheurs, il doit :

- faire partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ;
- être gratuit.

Toutes les sociétés de manning privées doivent être réglementées par les autorités compétentes de leur pays après consultation des organisations représentatives des pêcheurs et des armateurs à la pêche.

Des lois, règlements ou autres mesures doivent être en place pour :

- empêcher à la mise à l'index des pêcheurs ;
- faire en sorte qu'il ne soit jamais – en aucune circonstance – demandé aux pêcheurs de payer pour obtenir un emploi ou du travail, que ce soit directement ou indirectement, en totalité ou en partie ;
- établir les conditions dans lesquelles les agences privées peuvent exercer leurs activités, ainsi que les conditions dans lesquelles leurs licences ou agréments peuvent être suspendus ou leur être retirés.



SOINS MÉDICAUX

En fonction du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage, le navire doit :

- être doté d'un matériel médical et de fournitures médicales adaptés ;
- avoir à son bord au moins un pêcheur qualifié ou formé pour donner les premiers secours et des soins médicaux, qui sache utiliser le matériel médical et les fournitures médicales ;
- être équipé d'un système de communication avec des services à terre pouvant fournir des consultations médicales appropriées.

Le matériel médical et les fournitures médicales embarqués doivent être systématiquement accompagnés d'instructions dans une langue et une présentation compréhensibles par les pêcheurs.

Les pêcheurs ont également le droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et d'être débarqués à cet effet en temps voulu en cas de lésion ou de maladie graves.

Prescriptions supplémentaires pour les navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres

- Le matériel médical et les fournitures médicales disponibles à bord doivent être déterminés par l'autorité compétente et être entretenus et inspectés de façon adéquate.
- Les navires de pêche doivent être pourvus d'un guide médical approuvé par l'autorité compétente ou de l'édition la plus récente du Guide médical international de bord.
- Les navires de pêche doivent avoir accès à un dispositif de consultations médicales par radio ou par satellite, y compris à des conseils de spécialistes, à toute heure du jour ou de la nuit.
- Les navires de pêche doivent conserver à bord une liste de stations de radio ou de satellite par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues.

Les soins médicaux doivent être dispensés gratuitement à tous les pêcheurs du navire lorsqu'ils sont à bord ou débarqués dans un port étranger.



SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Une évaluation des risques appropriée doit être effectuée avec la participation de pêcheurs et/ou de leurs représentants.

Des mesures doivent être en place pour éviter les dangers liés au travail et empêcher les accidents du travail et les maladies professionnelles à bord des navires de pêche.

Les pêcheurs doivent être formés à l'utilisation d'engins de pêche semblables à ceux dont ils devront se servir et recevoir des informations sur les opérations de pêche qu'ils auront à effectuer.

Ils doivent également être informés de ce qui suit :

- la sécurité et la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans seront tout particulièrement prises en compte ;
- les accidents survenant à bord doivent être déclarés et faire l'objet d'une enquête par l'État du pavillon ;
- des comités paritaires de sécurité et de santé au travail seront instaurés.

Prescriptions supplémentaires pour les navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres et passant régulièrement plus de trois jours en mer

- Les armateurs à la pêche doivent établir des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles.
- Armateurs à la pêche, patrons et pêcheurs doivent recevoir des directives sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé pour les pêcheurs à bord des navires de pêche.
- Les armateurs à la pêche doivent veiller à ce que :
 01. les pêcheurs reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés pour effectuer les tâches qui leur incombent à bord ;
 02. tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de sécurité ;
 03. tous les pêcheurs soient suffisamment familiarisés avec l'équipement à bord et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant.

SÉCURITÉ SOCIALE

Les pêcheurs et les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs d'autres secteurs, y compris les personnes salariées ou indépendantes. Cette protection a généralement pour cadre le pays de résidence.

Les États membres doivent assurer aux pêcheurs une protection, conformément à la législation et à la pratique nationales, en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail.

En cas de lésion provoquée par un accident du travail ou une maladie professionnelle, les pêcheurs auront accès à :

- des soins médicaux appropriés ;
- une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale.

La protection pourra être assurée par :

- un régime reposant sur la responsabilité des armateurs à la pêche ; ou
- un régime d'assurance obligatoire, un régime d'indemnisation des travailleurs ou par d'autres régimes.

En l'absence de dispositions nationales applicables aux pêcheurs, les États du pavillon doivent adopter une législation visant à garantir que les armateurs à la pêche prennent en charge les frais médicaux pendant la durée des traitements médicaux dispensés à l'étranger, jusqu'au rapatriement du pêcheur.

NOURRITURE ET EAU

Pour beaucoup de pêcheurs, le navire n'est pas seulement un lieu de travail ; c'est également un lieu de vie – non seulement en mer, mais aussi au port parfois.

L'eau transportée et la nourriture servie à bord doivent donc être d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes pour l'alimentation de tous les membres d'équipage. Il incombe désormais à l'armateur à la pêche de fournir la nourriture et l'eau potable sans frais pour le pêcheur. Le cas échéant, les frais correspondants pourront être recouverts sous forme de coûts d'exploitation dans le cadre d'un système de rémunération à la part et si la convention collective le prévoit.

LOGEMENT

Il incombe également à l'armateur à la pêche de fournir aux pêcheurs un logement décent et des équipements de protection individuelle appropriés. Outre les clauses de la convention, une annexe spécifique (Annexe 3) est consacrée au logement sur les navires de pêche neufs ou ayant fait l'objet d'une refonte majeure.

La convention prend acte que ce qui est pertinent pour de grands navires ou des navires qui passent de longues périodes en mer peut ne pas l'être pour des bateaux plus petits ou ne passant que de très courtes périodes en mer. La convention est par conséquent flexible ; elle fixe des dimensions pour des locaux comme les postes de couchage pour les grands navires mais est moins spécifique pour les petits bateaux. Les prescriptions concernant des dimensions de locaux spécifiques s'appliquent aux navires neufs mais excluent les navires déjà en service au moment de la ratification.

La convention donne aux représentants des pêcheurs une latitude importante pour faire pression en faveur des meilleures normes possibles dans leurs régions lorsqu'ils sont consultés en matière de logement concernant les navires neufs.

CONCEPTION ET CONSTRUCTION DES LOGEMENTS

Tout pêcheur a droit à des conditions de logement décentes à bord, conformes à des normes minimales strictes concernant notamment :

- la taille des cabines et autres espaces de logement ;
- le nombre de pêcheurs par poste de couchage ;
- les normes et installations sanitaires minimales ;
- les installations pour les pêcheurs malades ou blessés ;
- la hauteur sous barrot ;
- le chauffage et la ventilation ;
- le bruit, les vibrations et autres facteurs ambiants ;
- l'éclairage ;
- l'isolation.

Dans le cas des navires où il est nécessaire de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des pêcheurs à bord ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs à la pêche et de pêcheurs intéressés, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions de la convention concernant les espaces et conditions de vie.

ÉQUIVALENCES DE JAUGE BRUTE

Comme les autorités compétentes se basent sur les critères de jauge brute ou de longueur pour établir la législation applicable à différents navires de pêche, l'Annexe 1 de la convention établit les équivalences suivantes entre jauge brute, longueur et longueur hors tout :

Jauge brute	Longueur	Longueur hors tout
75	15	16,5
300	24	26,5
950	45	50

TABLEAU RÉCAPITULATIF CONCERNANT LE LOGEMENT

Ce tableau résume les prescriptions relatives au logement pour les navires de pêche neufs telles qu'exposées à l'Annexe 3 de la convention :

Conception et construction	Prescriptions pour tous les navires	Prescriptions supplémentaires pour les navires de longueur égale ou supérieure à 24 mètres
Hauteur sous barrot	Hauteur sous barrot adéquate dans tous les logements.	Non inférieure à 200 centimètres. Peut être ramenée à non inférieure à 190 centimètres.
Ouvertures donnant sur les locaux d'habitation et entre eux	Pas d'ouvertures directes entre postes de couchage et locaux de transformation du poisson et/ou salles des machines.	Pas d'ouvertures directes, sauf s'il s'agit d'issues de secours, entre postes de couchage et locaux de transformation du poisson, salles des machines, cuisines, cambuses, séchoirs ou installations sanitaires communes.
Isolation	L'isolation des logements doit être adéquate.	
Autre	Des issues de secours doivent être prévues selon les besoins.	
Bruits et vibrations	Mesures pour réduire les bruits et vibrations excessifs.	Normes réglementant les niveaux de bruit et de vibrations dans les locaux d'habitation pour protéger adéquatement les pêcheurs des effets nocifs de ces bruits et vibrations.
Ventilation	Locaux d'habitation bien ventilés, en fonction des conditions climatiques.	Système de ventilation des locaux d'habitation devant permettre une aération satisfaisante des locaux par tous les temps et sous tous les climats.

Conception et construction	Prescriptions pour tous les navires	Prescriptions supplémentaires pour les navires de longueur égale ou supérieure à 24 mètres
Chauffage et climatisation	Locaux d'habitation chauffés de manière adéquate en fonction des conditions climatiques.	Chauffage adéquat fourni par un système de chauffage approprié, sauf sur les navires de pêche opérant exclusivement en zone tropicale. Locaux d'habitation, passerelle et toute salle de contrôle des machines centralisée seront climatisés, sauf si les navires opèrent dans des zones où les conditions climatiques ne l'exigent pas.
Éclairage	Éclairage adéquat dans tous les locaux d'habitation ; éclairage de chevet pour chaque couchette et éclairage de secours dans les postes de couchage.	Les locaux d'habitation doivent être éclairés conformément aux normes agréées, établies par l'État du pavillon.
Postes de couchage	Doivent généralement être situés de telle manière que les mouvements et l'accélération du navire soient ressentis le moins possible, mais ne doivent être situés en aucun cas en avant de la cloison d'abordage.	
Superficie au sol	Les pêcheurs doivent disposer de suffisamment d'espace et de confort à bord.	Pour les navires de longueur inférieure à 45 mètres : non inférieure à 1,5 mètre carré par personne ; peut être réduite à 1 mètre carré. Pour les navires de longueur égale ou supérieure à 45 mètres : non inférieure à 2 mètres carrés par personne ; peut être réduite à 1,5 mètre carré.
Nombre de personnes par poste de couchage	Le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à six. Cabine(s) séparée(s) pour les officiers, lorsque cela est possible.	Pas plus de quatre personnes par poste de couchage, mais dérogations possibles si cette limite s'avère déraisonnable ou irréalisable. Une seule personne par poste de couchage pour officier dans la mesure du possible, et en aucun cas plus de deux couchettes.
Autre	Des couchettes individuelles de dimensions suffisantes doivent être prévues. Les postes de couchage doivent, dans la mesure du possible, être situés ou équipés de telle manière que tant les hommes que les femmes puissent convenablement préserver leur intimité.	Les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres. Cette exigence peut être ramenée à 190 centimètres sur 70 centimètres. Bureau et chaise.
Réfectoires	Réfectoires aussi proches que possible de la cuisine mais derrière la cloison d'abordage et séparés des postes de couchage, si possible.	Séparés des postes de couchage. Les pêcheurs doivent à tout moment avoir accès à un réfrigérateur et avoir la possibilité de se préparer des boissons chaudes ou froides.

Conception et construction	Prescriptions pour tous les navires	Prescriptions supplémentaires pour les navires de longueur égale ou supérieure à 24 mètres
Installations sanitaires : baignoires ou douches, toilettes et lavabos	Prévues pour toutes les personnes à bord, en fonction de l'utilisation du navire, elles doivent préserver un degré d'intimité raisonnable. Accès à de l'eau douce froide et chaude en quantité suffisante pour tous les pêcheurs et toute autre personne à bord.	Au moins une baignoire ou une douche, un W.-C. et un lavabo pour un maximum de quatre personnes. Cette exigence peut être ramenée à une baignoire ou une douche et un lavabo pour un maximum de six personnes et au moins un W.-C. pour un maximum de huit personnes.
Buanderies	Des installations adéquates pour le lavage et le séchage des vêtements doivent être prévues.	Installations adéquates pour le lavage, le séchage et le repassage des vêtements. Pour les navires de longueur égale ou supérieure à 45 mètres : buanderie adéquate, située dans un local séparé.
Installations pour les pêcheurs malades ou blessés	Chaque fois que nécessaire, une cabine doit être mise à la disposition d'un pêcheur blessé ou malade.	Pour les navires de longueur égale ou supérieure à 45 mètres : infirmerie séparée correctement équipée.
Autres installations	Endroit approprié prévu pour pendre les vêtements de gros temps et autres équipements de protection individuelle, à l'extérieur des postes de couchage.	
Literie, vaisselle et couverts et fournitures diverses	Vaisselle et couverts, linge de lit et autre linge appropriés prévus pour tous les pêcheurs à bord. Les frais de linge peuvent être recouverts sous forme de coûts d'exploitation.	
Installations de loisirs		Installations et services de loisirs appropriés pour tous les pêcheurs à bord. Les réfectoires peuvent être utilisés comme installations de loisirs.
Installations de communications	Dans la mesure du possible, accès raisonnable à des installations de communications pour tous les pêcheurs à un coût juste et raisonnable.	
Cuisine et cambuse	Équipements pour la préparation des aliments installés, si possible, dans une cuisine séparée. La cuisine (ou le coin cuisine) doit être d'une dimension adéquate, être bien éclairée et ventilée et être correctement équipée et entretenue. Emplacement adéquat pour les provisions, d'un volume suffisant ; réfrigérateurs ou autres moyens de stockage à basse température, si possible.	Cuisine séparée. Une cambuse et un réfrigérateur ou autre local d'entreposage à basse température doivent être utilisés.
Nourriture et eau potable	Avitaillement suffisant compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la durée du voyage et de sa nature. Valeur nutritionnelle, qualité, quantité et variété satisfaisantes eu égard aux exigences de la religion des pêcheurs et à leurs habitudes culturelles.	

Conception et construction	Prescriptions pour tous les navires	Prescriptions supplémentaires pour les navires de longueur égale ou supérieure à 24 mètres
Propreté et salubrité	Le logement des pêcheurs doit être maintenu dans un bon état de propreté et de salubrité. Cuisine et installations d'entreposage des aliments maintenues dans des conditions hygiéniques. Déchets gardés dans des conteneurs hermétiquement fermés.	
Inspections effectuées par le patron ou sous son autorité		Inspections fréquentes pour garantir ce qui suit : (a) logements propres, décemment habitables, sûrs et maintenus en bon état ; (b) nourriture et eau en quantité suffisante ; (c) cuisine et cambuse dans un bon état d'hygiène et d'entretien. Les résultats et les mesures prises sont consignés et disponibles pour consultation.



QUELLES SONT LES RESPONSABILITÉS DE L'ARMATEUR À LA PÊCHE ?

La convention établit un cadre fondamental d'obligations pour l'armateur à la pêche. Certains aspects de la vie à bord relèvent de la seule responsabilité de l'armateur ; d'autres de la responsabilité conjointe de l'armateur et de l'État du pavillon et/ou de divers organismes internationaux ; et d'autres encore dépendent uniquement de la participation d'autres parties. Il appartient à l'État membre d'adopter des lois, règlements et autres mesures imposant aux armateurs à la pêche sous son pavillon de veiller à ce que ces obligations soient remplies.

SOINS MÉDICAUX : les armateurs à la pêche doivent prendre en charge les frais médicaux des pêcheurs, y compris l'aide et le soutien matériels correspondants pendant la durée des traitements médicaux dispensés à l'étranger jusqu'au rapatriement du pêcheur – à moins que le pêcheur soit reconnu coupable d'un manquement grave à son accord d'engagement.

EFFECTIFS : les armateurs doivent veiller à ce que le patron soit compétent et à ce qu'il dispose de tous les moyens nécessaires pour garantir que le navire soit conforme aux obligations imposées par la convention. Le navire doit en outre être doté d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de sa navigation et de son fonctionnement.

ACCORDS D'ENGAGEMENT : les armateurs doivent veiller à ce que chaque pêcheur à bord soit en possession d'un accord d'engagement valide signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche ou par un représentant autorisé.

NOURRITURE ET LOGEMENT : les armateurs doivent fournir nourriture et eau aux pêcheurs à bord sans frais supplémentaires. Les normes minimales de logement telles qu'établies à l'Annexe 3 doivent être maintenues.

SANTÉ ET SÉCURITÉ : les armateurs doivent veiller à ce que, en fonction de la taille du navire, des mesures ou procédures soient en place à bord pour prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles. Chaque pêcheur doit en outre recevoir la formation de base nécessaire pour la sécurité de la navigation et de l'exploitation du navire et doit être familiarisé avec l'équipement à bord. Il incombe par ailleurs à l'armateur à la pêche de fournir les vêtements et équipements de protection individuelle appropriés aux pêcheurs à bord.

RESPONSABILITÉ CONJOINTE : il incombe à l'armateur, en collaboration avec les organismes internationaux compétents et avec la contribution des pêcheurs, de passer en revue de façon suivie le problème des vibrations à bord, le but ultime étant de protéger les pêcheurs des effets nocifs des vibrations.

RESPONSABILITÉS À BORD

L'armateur à la pêche a la responsabilité globale de veiller à ce que le patron dispose des ressources et moyens nécessaires pour s'acquitter des obligations de la convention.

La responsabilité de la sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sûr du navire incombe au patron.

Les pêcheurs doivent respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé applicables.

APPLICATION

DOCUMENT DE CONFORMITÉ

Tous les navires de pêche passant plus de trois jours en mer qui :

01. ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ; ou
02. naviguent habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon

doivent avoir à leur bord un document de conformité avec les dispositions de la convention concernant les conditions de vie et de travail à bord, valide pour une durée maximale de cinq ans.

Pour garantir la mise en œuvre effective de ses dispositions, la convention prévoit et préconise le contrôle par l'État du pavillon ainsi que le contrôle par l'État du port.

CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PAVILLON

La convention impose aux États du pavillon d'instaurer un système visant à assurer l'application effective de ses dispositions par les navires battant leur pavillon. Concrètement, cela signifie qu'un certain nombre d'inspecteurs qualifiés devront vérifier les conditions de vie et de travail à bord et délivrer des certificats pour certains navires. En outre, les États du port peuvent instruire les plaintes et faire rapport à l'État du pavillon. Quiconque se préoccupe du bien-être des pêcheurs peut déposer une plainte. En bref, le système de mise en application englobera les éléments suivants :

- inspections ;
- rapports ;
- surveillance ;
- procédures de plainte ;
- sanctions et mesures correctrices appropriées.



CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

La possibilité de contrôle par l'État du port dans les ports étrangers est l'autre façon de faire en sorte que les dispositions de la convention soient appliquées. La convention autorise les pays l'ayant ratifiée à en faire respecter les dispositions par les navires de pêche étrangers qui entrent dans leurs ports.

Les agents chargés du contrôle par l'État du port doivent généralement vérifier les documents pertinents.

Des navires de pêche étrangers peuvent, en fonction de la législation nationale, faire l'objet d'une inspection relativement aux conditions de vie et de travail des pêcheurs à bord à chaque fois :

- que la preuve que ces navires ne respectent pas les dispositions de la convention est acquise, lors d'une inspection de routine par exemple ; ou
- qu'une plainte indiquant que ces navires ne respectent pas les dispositions de la convention est reçue.

Si un État du port dans le port duquel un navire de pêche fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention, il peut prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé. Les navires ne doivent pas être indûment retenus ou retardés.

La plainte peut être soumise par un pêcheur, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne les risques relatifs à la sécurité ou à la santé des pêcheurs à bord. Cela ne s'applique pas aux plaintes considérées comme manifestement infondées.

Par ailleurs, chaque pays ayant ratifié la convention doit veiller à ce que les navires de pêche battant pavillon de tout État qui n'a pas encore ratifié la présente convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui accordé aux navires de pêche battant pavillon de tout pays qui l'a ratifiée.



DIRECTIVES POUR LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Outre la convention, l'OIT a adopté des directives pour le contrôle par l'État du port en vue de l'application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche 2007, en février 2010.

Ces directives ont été élaborées pour :

- aider les administrations de l'État du port à s'acquitter avec efficacité des responsabilités qui leur sont dévolues par la convention ;
- promouvoir une mise en œuvre harmonisée de ses dispositions relatives aux responsabilités de l'État du port.

L'objet des directives est de fournir des informations pratiques complémentaires et des orientations à destination des administrations de l'État du port, qui peuvent s'adapter aux pratiques et aux politiques nationales, ainsi qu'aux autres accords internationaux applicables régissant l'inspection des navires de pêche par l'État du port.

Il convient de considérer ces directives comme complémentaires aux mesures nationales adoptées par les administrations des États du pavillon dans leur pays et à l'étranger. Elles sont destinées à fournir une assistance aux administrations des États du port pour assurer la conformité à la convention.

RECOMMANDATIONS DE L'ITF CONCERNANT LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

L'ITF soutient résolument la mise en œuvre du contrôle effectif par l'État du port et estime que :

- le contrôle effectif des navires de pêche par l'État du port concernant les conditions de travail et de vie des pêcheurs serait bénéfique et améliorerait la situation dans le secteur en général ;
- des accords nationaux et/ou régionaux sur un contrôle uniforme par l'État du port concernant les conditions de travail et de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche doivent être élaborés ;
- des mesures doivent être prises pour déterminer les meilleures modalités de mise en œuvre du contrôle par l'État du port ;
- une formation sur les normes de la convention est nécessaire pour les agents chargés du contrôle par l'État du port ;
- les administrations nationales doivent coopérer avec l'OIT pour organiser des stages de formation spécifiques ;
- la ratification et la mise en œuvre effective de la convention de l'OIT sur le travail dans la pêche 2007 à travers le monde doivent être encouragées, notamment en introduisant le contrôle effectif par l'État du port.

ÉTUDES DE CAS

L'ITF et ses inspecteurs à travers le monde reçoivent souvent des plaintes adressées par des pêcheurs. En voici quelques exemples :

CAS N° 1

Un pêcheur avait signé un contrat de trois ans avec une société de manning. Son salaire mensuel était de 240 USD, mais son contrat ne précisait rien quant à la date et aux modalités de partage de la prime. Alors qu'il travaillait à bord, il a été blessé ; cependant, craignant de perdre sa prime, il a refusé de se mettre en arrêt. Il a déclaré que la maltraitance physique était fréquente à bord. Au bout de 22 mois et 20 jours, le pêcheur, ne supportant plus les mauvais traitements, a demandé la résiliation de son contrat. L'armateur a refusé de payer les six derniers mois de salaire et ne lui a donné absolument aucune prime. Le pêcheur a alors engagé des poursuites contre l'armateur et signé un document d'arbitrage, par lequel il acceptait de recevoir six mois de salaire, lesquels lui étaient dus. Mais comme la prime (en fonction des résultats des prises) n'était pas mentionnée dans son contrat, il a reçu une prime de 600 USD seulement pour 22 mois de travail.

CAS N° 2

Des inspecteurs de l'ITF se sont rendus au port de Marín, en Espagne, suite aux plaintes déposées par les équipages de trois navires de la même entreprise espagnole. Les membres d'équipage étaient originaires d'Espagne, du Ghana, de Côte d'Ivoire et du Sénégal. Les principaux problèmes qui se posaient à bord étaient les suivants : salaires impayés, demandes de rapatriement, manque de provisions à bord, y compris eau douce et combustible, et refus des autorités espagnoles d'effectuer des inspections pour vérifier les conditions à bord ou de prendre les mesures nécessaires. Les problèmes de langue et de communication venaient encore compliquer la situation. Après une grève des membres d'équipage, maintes réunions et des négociations ardues avec toutes les parties concernées, les inspecteurs ont réussi à obtenir des billets de retour et le paiement des arriérés de salaire pour tous les membres d'équipage concernés.

CAS N° 3

Le contrat reproduit à la page suivante, signé par un ressortissant népalais analphabète qui n'avait presque certainement jamais vu la mer ni un bateau de pêche auparavant, souligne l'exploitation des équipages par certaines entreprises de pêche et agences de recrutement. C'est un contrat de trois ans qui garantit un salaire mensuel de 200 USD. Sur cette somme, 150 USD sont retenus chaque mois par l'agence de Singapour (plus les six premiers mois de salaire) et 50 USD sont également retenus chaque mois par le capitaine (pour être donnés au pêcheur une fois « au port ») ; le salaire ne peut être envoyé au Népal que tous les six mois. Les équipages doivent travailler au moins 18 heures par jour, sans toucher d'heures supplémentaires. L'eau de mer doit être utilisée pour les bains et pour le lavage des vêtements. À la fin du contrat, le membre d'équipage doit se rendre à Singapour par ses propres moyens pour toucher son salaire ; si le contrat n'est pas à son terme, le membre d'équipage sera abandonné dans le port le plus proche et devra rentrer chez lui par ses propres moyens.

Contract
CONTRACT BETWEEN CREW AND FISHING VESSEL
(SIGN IN NEPAL)

Name: _____ Passport No: _____ Date of Birth: _____
Father's Name: _____ Mother's Name: _____
Beneficiary's Name: _____ Contact No: _____ (HP)

PERSONAL DECLARATION:

1. It is my deliberate and thoughtful decision to join this job as a Fisherman.
2. In case I fail to complete the contract stated in the contract for personal reasons or dismissed from the job on the ground that I violated the Company Rules & Regulations, I fully understand and agree to the following conditions:
 - (a) I will pay all the expenses incurred for going home to Nepal from the Fishing Location no matter what the amount may be (minimum US \$2,000 and above depending on the fishing location).
 - (b) I will not claim back any amount of money I spent for securing this job.

1. TERMS AND CONDITIONS WITH UNDERTAKING.

- 1.1 Tenure of the Contract is 3 years from the date this contract is signed.
- 1.2 Primary job involves Catching, Packing and Freezing fish. Any other jobs related to these major activities including preparatory works fall within the scope your job.
- 1.3 Primary fishing activities occur in the Sea. A trip to the Sea may last for 6 months to one year or even more.
- 1.4 There is no fixed working hours. However, daily working hours will be around 18 hours (sometime more, sometime less).
- 1.5 Both Accommodation & Food provided by the Company. However, Cigarettes and Personal Supplies (eg. Soft Drinks, Noodles, Samsos, Tooth Paste, Tooth Brush, Biscuits etc) is not free and will have to be paid by the crew himself.
- 1.6 Seawater will be used for bathing and laundry purpose.
- 1.7 New Crews may suffer from seasick. However, the crew will recover automatically within a few weeks working the vessel. No need to take medicines.
- 1.8 The Crew must follow all the safety rules and regulations on board the ship.
- 1.9 The ship is responsible for accident occurred during working hours. Insurance is US \$5,000/- and payable to nominated Crew's family upon death and permanent disability. However, the ship holds no responsibility for personal sickness, fighting injury and fighting leading to the cause of the death.
- 1.10 The Crew must work hard, obediently and diligently.
- 1.11 Any Crew who breaches the Contract (Own Sickness, Lazy and Rejected by the Captain etc) must bear ALL THE EXPENSES INCURRED IN GOING BACK HOME TO NEPAL.

2. SALARY & BONUS

- 2.1 Your Basic Salary is US \$ 200/- Out of this amount, you will be given US \$50/- in the ship by the captain when the ship berth at the port. Remaining US \$ 150/- will be kept in the company in Singapore. This amount can be sent home upon request by the Crew as stated below.
- 2.2 There is NO overtime working hours and NO overtime pay.
- 2.3 The first 6 x Month Salary (US \$ 200 x 6 = US \$ 1,200) will be kept in the Company as deposit and will be paid back to the crew when he goes home after completion of the contract.
- 2.4 Your Salary will be sent home once in every 6 months. The reason why it is 6-month is because it is very costly to send salary home every month.
- 2.5 Miscellaneous bonuses may be paid annually at the end of the year. However, the amount depends upon the performance of the crews.

Note:

If a Crew finishes the contract at the port at country other than Singapore, it is the responsibility of the crew to call Singapore Office and inform that he is coming to Singapore. Only when Singapore Office gives GO SIGNAL, then the Crew is to board the plane and come to Singapore to collect the remaining salary. The reason why he needs to confirm is because he has to collect all the amounts Ship Captain owe to the Crew before leaving the Ship. If a Crew fail to do so, Singapore Office will hold no responsibility for claiming back the amount the Ship Captain owe to the Crew on behalf of the Crew.

What the Ship Captain may owe to the Crew as follows:

- (a) Monthly US \$ 50/- which the captain may or may not have paid you in full.
- (b) Shark Fin Bonus and other Working Bonuses.

Agreed By Crew:

Name:
Date:
Thumbprint (R) (L)

SECTION TROIS :

MODALITÉS D'APPLICATION DE LA CONVENTION EN UTILISANT LA CONVENTION COLLECTIVE CADRE DE L'ITF



MODALITÉS D'APPLICATION DE LA CONVENTION EN UTILISANT LA CONVENTION COLLECTIVE CADRE DE L'ITF

Des précisions sur les modalités d'application de la Convention sur le travail dans la pêche, 2007, sont fournies dans la convention collective cadre de l'ITF pour les équipages des navires de pêche. Un aperçu général de la convention collective cadre est fourni ci-après, son texte intégral étant disponible sur <https://www.itfglobal.org/fr/sector/peche>.

La convention collective cadre énonce les conditions de travail qui peuvent être négociées par un représentant syndical au nom d'un groupe de pêcheurs.

Cette convention cadre a pour objectif de fournir un modèle simple de convention collective basique mais bien structurée, que les syndicats affiliés pourront utiliser selon les besoins. Elle vise à couvrir tous les navires de pêche, et pas uniquement ceux qui battent pavillon de complaisance, et à établir un socle de conditions de travail minimales pour tous les pêcheurs travaillant à bord de navires battant pavillon de complaisance. La convention cadre est destinée à aider les affiliés des pays en développement à élaborer et négocier des conventions collectives avec les armateurs à la pêche au nom de leurs membres, et à fournir des orientations sur les diverses clauses devant figurer dans une convention collective. Elle définit un cadre politique pouvant être utilisé pour la détermination des conditions de rémunération et de travail, qui – à tout le moins – ne doivent pas être inférieures à celles contenues dans les instruments de l'OIT. La convention cadre fournit également des clauses qui pourront être utilisées pour combattre et sanctionner la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

Il est recommandé aux affiliés, lors de leurs négociations avec les employeurs, d'utiliser certaines des clauses de la convention collective cadre de l'ITF ou la totalité de celles-ci, selon le contexte qui leur est propre. Des dispositions peuvent bien sûr être amendées, supprimées voire ajoutées.

La convention collective cadre de l'ITF est constituée de 15 mini-chapitres, d'une liste et de trois appendices. En voici un bref résumé :

CHAPITRE I

Définitions utilisées dans la convention.

CHAPITRE II

Obligations des deux parties.

CHAPITRE III

Obligations pré-embauche à satisfaire.

CHAPITRE IV

Heures de travail (ordinaires et supplémentaires), salaire minimum, affectation de fonctions supplémentaires et consignation.

CHAPITRE V

Durée d'engagement et dispositions en matière de repos.

CHAPITRE VI

Droit des pêcheurs à un salaire minimum, calcul du salaire, paiement et autres questions liées au salaire. Le partage des prises et/ou les primes négociées sont traités à l'Appendice 1. Définition des affectations de fonds et détermination finale du salaire une fois le poisson vendu. Solidarité nécessaire entre les pêcheurs et les syndicats des dockers qui débarquent le poisson dans les ports.

CHAPITRE VII

Procédures disciplinaires simples et critères en vertu desquels les pêcheurs peuvent refuser d'obéir à un ordre.

CHAPITRE VIII

Droit des pêcheurs à être rapatriés gratuitement au terme de leur contrat de travail.

CHAPITRE IX

Obligation incombant aux employeurs en matière de nourriture, de logement, de couchage et d'infrastructures pour les pêcheurs.

CHAPITRE X

Dispositions relatives au droit des pêcheurs à des soins médicaux gratuits et à des indemnités de maladie.

CHAPITRE XI

Santé et sécurité au travail et prévention des accidents.

CHAPITRE XII

Invalidité et décès.

CHAPITRE XIII

Droit des pêcheurs à participer à des activités syndicales et à ne pas subir de représailles pour celles-ci.

CHAPITRE XIV

Dotation en effectifs adéquate, assurance obligatoire et égalité de traitement des pêcheurs.

La liste

La liste vise à fournir un formulaire type précisant le nom et les caractéristiques du ou des navires couverts par la convention collective.

Appendice 1

Il ne s'agit pas de l'« appendice 1 à la convention collective », mais d'une note d'orientation à utiliser lors des négociations avec la société.

Appendice 2

L'appendice 2 fournit des orientations sur les différentes prestations en espèces en cas d'invalidité, de décès – mort en service, ou de perte ou de détérioration des effets des membres d'équipage, ainsi que sur les cotisations d'affiliation habituelles pratiquées par certains affiliés.

Appendice 3

L'appendice 3 est un modèle de procédure de réclamation pouvant être utilisé par les affiliés si aucune procédure n'est prévue à cet effet.

SECTION QUATRE :

CONCLUSIONS

Pour la première fois de l'histoire de l'OIT, un ensemble complet de normes relatives aux conditions de vie et de travail de tous les pêcheurs a été énoncé dans une convention. De plus, pour la première fois également, une protection sectorielle est fournie dans les domaines de la sécurité sociale, de la sécurité et de la santé au travail et de la durée du repos.

C'est également le premier instrument de l'OIT portant sur la pêche qui inclut aussi bien la pêche continentale que la pêche maritime dans son champ d'application. La convention

s'applique aux navires de pêche grands et petits, pontés ou non, ainsi qu'aux pêcheurs à leur bord, et à d'autres travailleurs du secteur de la pêche.

La convention fournit les éléments essentiels pour faire passer dans la réalité des normes du travail pour le secteur de la pêche relatives au recrutement des pêcheurs, à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, et à la protection sociale. Elle protège les pêcheurs contre des conditions de travail et de vie inhumaines, partout dans le monde.



GLOSSAIRE

ACCORD D'ENGAGEMENT DU PÊCHEUR :

le contrat d'emploi, le contrat d'engagement ou autre accord similaire ainsi que tout autre contrat régissant les conditions de vie et de travail du pêcheur à bord du navire.

ARMATEUR À LA PÊCHE :

le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des obligations incombant aux armateurs à la pêche.

AUTORITÉ COMPÉTENTE :

le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter et à faire respecter les règlements ou autres dispositions juridiques ayant force obligatoire relativement à une disposition de la convention.

CONSULTATION :

la consultation par l'autorité compétente des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressés.

CONVENTION COLLECTIVE :

accord sur les conditions de travail négocié par un syndicat au nom d'un groupe de travailleurs.

JAUGE BRUTE :

le tonnage brut d'un navire évalué conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

LONGUEUR (L) :

généralement 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance de la ligne de quille égale à 85 pour cent du creux minimal sur quille.

LONGUEUR HORS TOUT (LHT) :

la distance mesurée en ligne droite parallèlement à la flottaison en charge prévue de l'extrémité avant de la proue à l'extrémité arrière de la poupe.

NAVIRE DE PÊCHE OU NAVIRE :

tout bateau ou embarcation affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale.

OIT :

Organisation internationale du Travail.

PATRON :

le pêcheur chargé du commandement d'un navire de pêche.

PÊCHE COMMERCIALE :

toutes les opérations de pêche, y compris les opérations de pêche dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux, à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir.

PÊCHEUR :

toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de pêche, y compris celles qui sont rémunérées à la part, mais à l'exclusion des pilotes, des équipages de la flotte de guerre, des autres personnes au service permanent du gouvernement, des personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et des observateurs des pêches.

SERVICE DE RECRUTEMENT ET DE PLACEMENT :

toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou privé exerçant des activités relatives au recrutement de pêcheurs pour le compte, ou au placement de pêcheurs auprès, d'armateurs à la pêche.

QU'EST-CE QUE L'OIT ?



L'Organisation internationale du Travail est chargée d'élaborer et de superviser les normes internationales du travail au niveau mondial. C'est la seule agence des Nations Unies dotée d'une structure tripartite qui rassemble des représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs, pour élaborer ensemble des politiques et des programmes et promouvoir le « travail décent pour tous ». Cela confère à l'OIT un avantage pour intégrer les connaissances du « terrain » sur le travail et l'emploi et garantit que les points de vue des partenaires sociaux sont fidèlement reflétés dans les normes du travail minimales, les politiques et les programmes de l'Organisation.

Depuis 1919, l'OIT a adopté un grand nombre de conventions et de recommandations internationales afférentes au travail, dont

plusieurs concernent des droits et principes fondamentaux tels que :

- la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ;
- l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ;
- l'abolition effective du travail des enfants ;
- l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

L'OIT a pour principaux objectifs de promouvoir les droits au travail, d'encourager la création d'emplois décents, de développer la protection sociale et de renforcer le dialogue social dans le domaine du travail.

Extrait de

<https://www.ilo.org/fr/propos-de-loit>



L'OIT À PROPOS DE LA CONVENTION

La nouvelle convention a été adoptée par les délégués des gouvernements, des employeurs et des travailleurs à la Conférence internationale du Travail par un vote de 437 pour, 2 contre et 22 abstentions. La recommandation qui l'accompagne a été adoptée par un vote de 443 voix pour, 0 contre et 19 abstentions. La convention, qui sera dénommée Convention sur le travail dans la pêche 2007 (n° 188), et sa Recommandation relative (n° 199) prendront effet après avoir été ratifiées par 10 des 180 États Membres de l'OIT (dont 8 pays côtiers).

Les nouvelles normes contiennent des dispositions qui visent à garantir aux travailleurs du secteur de la pêche :

- de meilleures conditions sanitaires et de sécurité au travail, des soins médicaux en mer et à quai pour les pêcheurs blessés ou malades ;
- des temps de repos suffisants pour leur santé et leur sécurité ;
- la protection d'un accord d'engagement ;
- la même protection de sécurité sociale que les autres travailleurs.

Ses dispositions ont notamment pour but de garantir que les bateaux de pêche sont construits et entretenus de manière à ce que les travailleurs du secteur aient des conditions de vie qui tiennent compte des longues périodes qu'ils passent à bord et en mer.

La convention met également en place un mécanisme qui assure le respect et la mise en œuvre de ses dispositions par les États et prévoit que les grands navires de pêche au long cours puissent faire l'objet d'inspections dans les ports étrangers pour veiller à ce que les marins à bord ne travaillent pas dans des conditions dangereuses pour leur sécurité ou leur santé. Cette dernière disposition vise à retirer de la circulation maritime les navires imposant des conditions de vie et de travail inacceptables, agissant au détriment des exploitants responsables.

Le Directeur général du BIT Juan Somavia a félicité tous ceux qui ont collaboré à la nouvelle convention, notant l'extraordinaire niveau de collaboration entre les gouvernements et les représentants des employeurs et des travailleurs dans la rédaction de cet instrument.

« Étendre le filet de la protection sociale et du travail décent aux marins pêcheurs est une part importante de l'engagement de l'OIT pour la justice sociale », a-t-il affirmé. « Dans le secteur de la pêche, de nombreuses personnes affrontent des dangers extraordinaires et imprévisibles, travaillant souvent de longues heures dans des conditions extrêmes pour ravitailler nos étals de marché. Ce nouvel instrument nous aidera à les protéger de l'exploitation. »

Source : communiqué de presse de l'OIT

COMPLÉMENTS D'INFORMATION

ICSF (Collectif international d'appui aux travailleurs de la pêche)

- [Understanding the Work in Fishing Convention, 2007](#)

OIT (Organisation internationale du Travail)

- [Texte de la convention, annexes et recommandation](#)
- [Compléments d'information](#)
- [Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention](#)

ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport)

- [Section de la pêche de l'ITF](#)
- [Convention collective cadre de l'ITF pour les équipages des navires de pêche](#)
- www.itfseafarers.org
- www.justiceforfishers.org

Pour tous renseignements et assistance complémentaires, contactez l'ITF :

- mail@itf.org.uk
- fisheries@itf.org.uk
- fishsupport@itf.org.uk

Tél. : +44 (0) 20 7403 2733

WWW.ITFGLOBAL.ORG

NOUS FAISONS BOUGER LE MONDE.



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733