Organisation internationale du Travail

Manuel de formation du BIT pour l'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche

Manuel de formation du BIT pour l'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche

Département des politiques sectorielles du BIT
Genève

Octobre 2020

Copyright © Organisation internationale du Travail 2020

Première édition 2021

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole no 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel à rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Manuel de formation du BIT pour l'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche

ISBN: 978-92-2-036132-0 (imprimé)

ISBN: 978-92-2-036133-7 (pdf Web)

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Pour toute information sur les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail, consultez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Cette publication a été réalisée par l'Unité de gestion de la production des publications (PRODOC) du BIT.

Création graphique, conception typographique, mise en pages, impression, édition électronique et distribution.

PRODOC veille à utiliser du papier provenant de forêts gérées d'une façon qui est respectueuse de l'environnement et socialement responsable.

Code: BIP-REP

▶ Préface

La pêche commerciale fournit au monde l'une de ses sources d'alimentation les plus essentielles. Cependant, le travail à bord des navires de pêche est souvent associé à des conditions de travail dangereuses et il existe un certain nombre de particularités qui le distinguent d'autres formes de travail et de moyens de subsistance. Dans de nombreux pays, il semble qu'au moins en partie, les pêcheurs se retrouvent pris dans des vides juridiques, en matière de réglementations et d'autres mesures en vigueur afin de protéger d'autres travailleurs. La surveillance et l'application des lois et règlements à bord des navires de pêche représentent souvent un défi étant donné que les navires sont, du fait de la nature de leur travail, généralement en mer et pas facilement à disposition pour être inspectés. De plus, certains aspects des conditions de travail et des conditions de vie peuvent aussi relever de la juridiction de plusieurs ministères et d'agences du gouvernement, ce qui nécessite une coordination et une collaboration approfondies.

En juin 2017, la Conférence internationale du Travail a voté, à une écrasante majorité, en faveur de l'adoption de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 et de la recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007. La convention, qui est entrée en vigueur en novembre 2017, traite de nombreuses questions qui sont essentielles pour assurer le travail décent à bord des navires de pêche. Par exemple, on y fait référence à l'âge minimum, au certificat médical et à l'examen médical, au logement et à l'alimentation à bord, à l'accord d'engagement des pêcheurs et aux heures de repos. Par ailleurs, ces instruments couvrent des domaines comme la sécurité et la santé au travail, le rapatriement, le recrutement et le placement des pêcheurs, la responsabilité des armateurs à la pêche en cas de maladies, de blessures ou de décès et la sécurité sociale.

Lors de l'adoption de la convention et de la recommandation, la Conférence internationale du Travail a demandé au BIT de publier des directives concernant les dispositions applicables de la Convention (n° 188) pour leur mise en œuvre par les États de pavillon ainsi que des orientations destinées aux agents portuaires de l'État chargés du contrôle. La Conférence a également demandé la création de documents de formation destinés aux inspecteurs et à d'autres collaborateurs.

Suite aux décisions prises par le Conseil d'administration du BIT, une réunion tripartite d'experts a eu lieu à Genève en 2010 et a procédé à l'adoption de directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (n°188) sur le travail dans la pêche, 2007. En 2015, suite à d'autres décisions prises par le Conseil d'administration, une deuxième réunion tripartite d'experts a eu lieu afin d'adopter des directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche. Le Bureau a fait circuler à travers le monde l'information autour de ces deux directives, souvent accompagnées de documents de formation.

Au fil des ans, on a constaté une multiplication des appels lancés par les gouvernements, les organisations de pêcheurs et les organisations de navires de pêche ainsi que par d'autres composantes, afin que le Bureau apporte son soutien en vue d'établir ou d'améliorer les systèmes d'inspection au niveau national et de former les inspecteurs. Ce besoin a été exprimé lors de réunions internationales du programme des politiques sectorielles du BIT, lors de séminaires et d'ateliers régionaux ainsi que lors d'événements au niveau national pour évoquer la convention (n° 188) et l'inspection des navires de pêche.

Ces dix dernières années, un niveau non négligeable d'expérience a pu être acquis à propos de la mise en œuvre de la convention (n° 188), y compris en ce qui concerne les inspections, en particulier dans ces différents contextes:

- Les travaux en cours réalisés par le département des politiques sectorielles du BIT; le département des normes internationales du travail; l'administration du Travail ; le service de l'administration du travail et de l'inspection du travail, de la sécurité et de la santé au travail (LABADMIN/OSH); le service des Principes et droits fondamentaux au travail ainsi que les bureaux de terrain de l'OIT;

- le projet financé par l'UE «Ship to Shore Rights» (Droits du navire à terre, combattre les formes de travail inacceptables dans l'industrie de la pêche et des produits de la mer en Thaïlande) qui a pour objectif d'empêcher et de réduire le travail forcé, le travail des enfants et d'autres formes de travail inacceptables ainsi que d'éliminer progressivement l'exploitation des travailleurs, en particulier des travailleurs migrants dans les secteurs de transformation de la pêche et des produits de la mer en Thaïlande, grâce à la coopération mise en place avec le ministère du Travail, d'autres agences gouvernementales ainsi qu'avec les partenaires sociaux;
- le projet financé par les États-Unis SEA Fisheries (Coordination renforcée pour combattre la traite dans la pêche en Asie du Sud-Est). Ce projet a pour objectif de réduire la traite des êtres humains dans le secteur de la pêche en renforçant les résultats et l'efficacité des efforts visant à lutter contre la traite en Asie du Sud-Est qui existent au niveau national et au niveau régional; et
- le travail des différents gouvernements, des organisations représentant les pêcheurs, des organisations des armateurs à la pêche ainsi que d'autres entités.

Ce manuel a pour but de répondre aux besoins exprimés dans le domaine de la formation, en cohérence avec les exigences de la convention n°188 et en prenant en compte toute la richesse que constitue l'expérience acquise dans le pratique ces dernières années En particulier, il a pour objectif de promouvoir la coopération et la coordination au sein des différentes autorités qui sont susceptibles de jouer un rôle dans l'inspection des questions liées au travail sur les navires de pêche en cherchant à assurer un travail décent à tous les pêcheurs.

Alette van Leur, Directrice du Département des politiques sectorielles

▶ Table des matières

Préface ..... **iii**
Remerciements **1**
Abréviations **1**
1. Introduction et objectifs **2**
1.1 Objectifs 4
1.2 Comment utiliser ce manuel de formation 4
1.3 Conditions pré-requises, y compris la cartographie 5
1.4 Méthodologie 6
2. Vue d'ensemble **9**
2.1 Importance du secteur et chiffres 10
2.2 Inspection et difficultés d'application 12
2.3 La convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007 et les instruments associés 15
2.4 Définitions 15
2.5 Les autorités compétentes pour inspecter le travail dans la pêche 17
2.5.1 Les autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port 17
2.5.2 Les autorités maritimes 18
2.5.3 Transport et autorités maritimes 19
2.5.4 Les garde-côtes et la Marine 19
2.5.5 Les autorités chargées de la pêche 19
2.5.6 L'inspection du travail et les inspecteurs du travail 20
2.5.7 Les autres agences gouvernementales 20
2.5.8 Les organismes reconnus 21
2.5.9 Les autorités de contrôle de l'État du port 21
3. Programme de planification destiné à l'encadrement **24**
3.1 Vue d'ensemble de l'industrie nationale (cartographie 26
3.2 Cadre légal, autorités compétentes et disparités fréquentes 27
3.3 Analyse des risques et ressources 30
3.4 Objectifs et planification stratégique d'application des règlementations 32
3.5 Planification des inspections et outils 37
3.6 La coordination entre les agences 39
3.7 Établissement des procédures de plaintes 40
3.8 Recensement et chiffres 44
3.9 Consultations avec les armateurs, les représentants des travailleurs et fourniture d'orientations techniques 45
3.10 Les partenaires sociaux 48
3.11 Inspections de contrôle par l'État du port 49
3.12 Planification de la formation des inspecteurs de terrain 50

4. Programme de formation destiné aux inspecteurs de terrain 52
4.1 Comment utiliser ces outils de formation 55
4.2 Considérations générales en matière d'inspection 57
4.3 Les responsabilités juridiques des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs 58
4.3.1 Les armateurs à la pêche 58
4.3.2 Les patrons 60
4.3.3 Les pêcheurs 60
4.4 Les documents valides (article 41) 62
4.5 La liste d'équipage (article 15) 64
4.6 Les accords d'engagement des pêcheurs (articles 16–20) 65
4.7 Détermination de la relation d'emploi ou de travail à bord des navires de pêche 69
4.7.1 Le système de partage de la capture de pêche 70
4.8 L'équipage (articles 13 et 14) 73
4.9 Les heures de repos (articles 13 et 14) 74
4.10 Les examens médicaux (articles 10–12) 77
4.11 La sécurité et santé au travail, la prévention et l'évaluation des risques d'accidents (Articles 31–33) 79
4.12 Les comités paritaires de sécurité et de santé 84
4.12.1 Les comités de sécurité et de santé basés au port 84
4.12.2 Les comités de sécurité et de santé à bord des navires de pêche 85
4.12.3 Les comités locaux de sécurité et de santé 85
4.13 Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail 86
4.14 La nourriture et l'eau potable (article 27) 87
4.15 Le logement (articles 25, 26, 28 et annexe III) 93
4.16 Les soins médicaux (articles 29–30) 96
4.17 Le paiement des pêcheurs (articles 23–24) 98
4.18 L'âge minimum (article 9) 100
4.18.1 Interdiction 1: le travail dangereux des enfants 100
4.18.2 Interdiction 2: le travail de nuit 101
4.19 Le recrutement et le placement des pêcheurs (article 22[1]–[3]) 103
4.20 Les agences d'emploi privées (article 22[4]–[6]) 106
4.21 Le rapatriement (article 21) 106
4.22 La gestion des plaintes et les procédures de plainte (article 43[1] et [5]) 107
5. L'inspection portant sur les violations des Principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT 110
5.1 Le travail forcé et la traite des êtres humains 112
5.1.1 Les indicateurs du travail forcé de l'OIT 113
5.1.2 Lien entre le travail forcé et la traite des personnes 116
5.2 Le travail des enfants 121
5.3 La liberté syndicale 122
5.4 La discrimination 123

5.5 Les liens avec la criminalité organisée dans la pêche 124
5.5.1 La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR) 124
6. Exercice de cartographie précédant la formation: cartographie du droit du travail et des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, et des systèmes d'inspection de l'État 126
6.1 Cartographie de l'industrie et de ses acteurs 129
6.1.1 Principaux outils de mesure de l'industrie, y compris la valeur du marché et la valeur à l'exportation 129
6.1.2 Types de pêche 130
6.1.3 Types de flottes, taille et répartition géographique 130
6.1.4 Armateurs à la pêche et concentration au sein de l'industrie 131
6.1.5 Main d'œuvre, équipages, journées en mer 131
6.1.6 Conditions de vie et de travail 131
6.1.7 Parties prenantes principales (non-gouvernementales) 132
6.1.8 Autres parties prenantes 133
6.2 Cartographie des différents rôles joués par le gouvernement 133
6.2.1 Les lois en vigueur 133
6.2.2 Types d'inspection dans la pêche 137
6.2.3 Les autorités 137
6.2.4 Coordination 138
6.2.5 État de l'inspection et de l'application de la règlementation 139
Annexe I: Conseils pour la formation 140
Annexe II: Outil d'inspection de contrôle par l'État du port de l'Autorité de sécurité maritime sud-africaine 143
Annexe III: Avis à la marine marchande 1885 de l'Agence maritime et des garde-côtes du Royaume-Uni 152
Annexe IV: Guide de terrain pour l'inspection du travail à bord des navires de pêche dans les ports d'Indonésie 167
Annexe V: Guide du ministère thaïlandais du Travail et de l'OIT pour l'inspection du travail dans la pêche .. 178
Annexe VI: Fiche descriptive sur la sécurité et la santé 184
Annexe VII: Identification des intérêts communs pour le travail dans la pêche et trouver des alliés 195

Liste des tableaux

Tableau 2.1. Partage de l'autorité en matière d'inspection dans le domaine de la pêche en Afrique du sud et en Thaïlande 18
Tableau 6.1. Modèle par types de produits et parts de marché 130
Tableau 6.2. Modèle pour le nombre de navires par port, par taille et par type 130
Tableau 6.3. Modèle pour la main d'œuvre dans la pêche commerciale, par type de navire, par journée passée en mer, par taille d'équipage, sa composition et son origine 131
Tableau 6.4. Modèle pour les lois en vigueur 133
Tableau 6.5. Modèle pour la couverture de la convention (n° 188) 135
Tableau 6.6. Modèle pour les normes fondamentales du travail 136
Tableau 6.7. Modèle pour les données concernant les autorités chargées des inspections 137
Tableau 6.8. Modèle pour calculer le nombre de violations du droit du travail 139

Liste des encadrés

Analyse des risques dans le domaine du travail dans la pêche 31
Encadré 3.1. Un effet dissuasif contre les violations en utilisant des campagnes médiatiques 35
Encadré 3.2. Rapport de la MCA sur les conditions de vie et de travail 38
Encadré 3.3. Où vont les travailleurs pour trouver de l'aide 42
Encadré 3.4. Situations abusives et réformes dans l'industrie irlandaise de la pêche 43
Encadré 3.5. Bases de données, métriques et partage des informations 44
Encadré 3.6. Éducation envers les travailleurs migrants 47
Encadré 4.1. Aide-mémoire destiné aux entretiens 61
Encadré 4.2. Techniques d'entretiens 66
Encadré 5.1. Questions à poser permettant de déterminer s'il y a travail forcé 114
Encadré 5.2. La méthode utilisée au Brésil pour identifier et éliminer le travail forcé 118

Liste des figures

Figure 2.1. Pêche de capture et production de l'aquaculture dans le monde, 1950-2017 10
Figure 2.2. Tendances mondiales de la situation des réserves de poissons marins dans le monde, 1974-2015 11
Figure 2.3. Travail forcé par secteur, 2018 12
Figure 2.4. Outil d'inspection de contrôle par l'État du port de la SAMSA, 2018 22
Figure 3.1. Liste de la MCA sur les normes de la convention (n° 188) 28
Figure 3.2. Tableau d'évaluation des risques 32
Figure 4.1. La SAMSA utilise une évaluation en matière de connaissances juridiques pour la formation des inspecteurs 56
Figure 4.2. Feuille de travail du BIT et de l'inspection du travail PIPO du ministère thaïlandais du Travail 88

Remerciements

Ce manuel de formation a été réalisé par le département des politiques sectorielles du Bureau international du Travail (BIT) et a été élaboré par Peter Hurst et Jason Judd, sous la direction de Brandt Wagner, Chef de l'unité transport du département des politiques sectorielles. René Robert, spécialiste régional pour l'Asie de l'administration du Travail et de l'inspection du Travail a également contribué à cette publication.

Abréviations

EEZ	Zone économique exclusive
OIT	Organisation internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
IUU-INN	illicite, non déclarée et non réglementée
MCA	Maritime and Coastguard Agency (Agence maritime et des garde-côtes)
ONG	Organisation non-gouvernementale
ONUDC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
PSCO	port State control officer (Agent chargé du contrôle par l'État du port
PSMA	port State Measures Agreement (Accord sur les mesures revenant à l'État du port)
SAMSA	South African Maritime Safety Authority (Autorité sud-africaine de sûreté maritime)
SST	Sécurité et santé au travail

1

Introduction et objectifs

Ce manuel de formation a pour objectif d'aider les directeurs, les cadres et les inspecteurs des autorités compétentes chargées de réguler et d'inspecter les conditions de travail à bord des navires de pêche commerciale et de faire respecter les normes pour le travail dans la pêche. Ce manuel peut être utilisé pour former les personnes chargées de mettre en place ou d'améliorer l'organisation complète et coordonnée de services d'inspection destinés aux pêcheurs.

photo © ILO

1.1 Objectifs

1. Améliorer le niveau des compétences des **personnes chargées de diriger ou d'encadrer les inspections** à propos des conditions de travail dans la pêche afin de planifier, d'organiser, de coordonner et de diriger des services d'inspection. Après avoir été formés grâce à ce manuel, les participants devraient être en mesure de:

- procéder à l'identification des caractéristiques et des difficultés liées à l'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche spécifiques à l'industrie nationale de la pêche, ainsi que celles mentionnées par la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, ainsi que dans les conventions fondamentales de l'OIT;
- cibler les navires (en tant que lieux de travail), les groupes vulnérables de pêcheurs ainsi que les problèmes liés au travail devant faire l'objet d'une inspection à bord des navires de pêche, et choisir les politiques, les stratégies et les programmes appropriés afin de traiter ces questions;
- développer des politiques, des procédures et des outils afin de procéder à l'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche;
- mettre en place les moyens nécessaires aux services d'inspection ainsi que planifier, contrôler, coordonner, effectuer le suivi et évaluer un programme d'inspection dans le domaine de la pêche; et
- identifier des moyens d'aller de l'avant et des opportunités afin de développer des alliances et des partenariats avec les ministères appropriés, les agences ainsi qu'avec d'autres acteurs.

2. Renforcer les connaissances et les compétences des personnes chargées d'inspecter les conditions de travail des pêcheurs qui exercent une activité à bord de navires de pêche. Au terme de la formation, les participants devront être en mesure de:

- détecter la violation des lois, des règlementations et d'autres mesures permettant la mise en œuvre des normes internationales du travail concernant les conditions de travail sur les navires de pêche;
- identifier les principaux problèmes relatifs au travail, aux groupes vulnérables et aux risques d'une inspection pendant la pêche;
- utiliser les outils et les méthodes appropriés pour réaliser des visites d'inspection ayant pour objectif de vérifier l'application des réglementations en matière de travail et de s'assurer de leur bon respect; et
- conseiller les armateurs, les patrons de pêche et, en particulier, les organisations de pêcheurs et de travailleurs ainsi que d'autres acteurs concernés sur la meilleure façon de se conformer à la législation du travail et de promouvoir le travail décent ainsi que des conditions de vie décentes sur les navires de pêche.

1.2 Comment utiliser ce manuel de formation

Ce manuel de formation a été conçu pour être utilisé à grande échelle par les services d'inspection du travail des États membres de l'OIT. Il s'adresse aux services d'inspection du travail qui mettent en place (ou qui remettent en place) des inspections et qui font respecter la réglementation dans le domaine de la pêche. Le manuel a été conçu pour être utile non seulement aux inspecteurs du travail mais aussi aux responsables des pêcheries et aux autorités maritimes qui peuvent avoir un rôle à jouer en matière d'inspection du travail et de respect de la réglementation.

Ce manuel est divisé en cinq parties:

Chapitre 1: Introduction et objectifs explique la démarche et comment utiliser les différents éléments du manuel.

Chapitre 2: Vue d'ensemble présente le panorama mondial de l'industrie en insistant sur sa taille et son envergure, les différents types de pêche, les autorités gouvernementales impliquées dans la réglementation de la pêche ainsi que les différentes formes d'inspections et de moyens répressifs utilisés.

Chapitre 3: Programme de planification pour les responsables présente la formation pour les directeurs et les responsables des autorités chargées de réguler, d'inspecter et de faire appliquer les normes du travail à bord des navires de pêche commerciale. Cette partie est composée de 11 sessions ou modules destinés à aider les responsables des inspections ainsi que les formateurs à développer ou à revisiter les stratégies en matière d'inspection et à préparer des séances de formation destinées aux inspecteurs du terrain en mettant l'accent sur:

- la cartographie de l'industrie nationale de la pêche;
- les cadres légaux qui concernent le travail dans la pêche;
- l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche;
- l'inspection relative au travail forcé et à la traite (ainsi que d'autres fléaux couverts par les conventions fondamentales de l'OIT) dans le domaine de la pêche;
- la planification des inspections et comment assurer le respect de la réglementation de manière stratégique dans la pêche commerciale; et
- la question des partenaires, les consultations et la définition des réglementations dans la pêche commerciale.

Chapitre 4: Programme de formation destiné au terrain comprend 22 sections et 19 exercices portant sur des questions liées aux inspections basées sur la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, ainsi que sur les difficultés liées au respect de la réglementation rencontrées fréquemment dans la pêche commerciale à travers le monde. Ce chapitre est conçu pour une utilisation à la fois lors d'ateliers de formation et pour une utilisation sur le terrain par les inspecteurs – quelle que soit l'agence à laquelle ils appartiennent – qui pratiquent des inspections portant sur les conditions de travail à bord des navires de pêche.

Chapitre 5: Inspections concernant la violation des Principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT traite de la relation entre les inspections liées aux lois et aux réglementations nationales et les réglementations destinées à l'application de la convention (n° 188) ainsi que les inspections concernant les Principes et droits fondamentaux au travail, en particulier les huit conventions fondamentales de l'OIT.

Chapitre 6: Exercice de cartographie avant la formation est essentiellement consacré à un exercice de recherche afin d'aider les autorités à cartographier l'industrie nationale, le cadre légal et l'état de l'application et du respect des réglementations.

1.3 Conditions pré-requises, y compris la cartographie

Les directeurs, les responsables et les formateurs qui utilisent ce manuel doivent, au préalable, connaître et comprendre la convention (n° 188), (la ratification de la convention n'étant pas un élément prérequis). Les responsables et les formateurs doivent d'abord lire les documents du BIT suivants: la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007; la recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007; ainsi que les directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche[1]. Ces documents contiennent des conseils et des directives destinés aux utilisateurs de ce manuel de formation; les programmes de formation qui suivent s'y réfèreront (à la fois la convention (n° 188) et les directives sur l'inspection par les États du pavillon doivent être traduites, si nécessaire, ainsi que ce manuel et ils doivent être distribués avant l'organisation de tout atelier).

L'OIT encourage la ratification de la convention (n°188) sur le travail dans la pêche, 2007, et elle encourage tous les gouvernements à mettre en place (ou à remettre en place) et à lancer des inspections efficaces et

1 BIT: Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 (Genève, 2011), https://www.ilo.org/global/publications/ilo-bookstore/order-online/books/WCMS_169649/lang--fr/index.htm (consultées le 18 avril 2020); BIT: directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche (Genève, 2017), https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_429069/lang--fr/index.htm (consultées le 18 avril 2020).

à effectuer des contrôles dans le domaine du travail dans la pêche. Même si ce manuel suit les définitions et le périmètre de la convention, son format permet facilement aux responsables des inspections et aux formateurs de construire un programme de formation qui se situe dans les limites des lois existantes au niveau national et des instruments ayant fait l'objet d'une adoption comme l'accord sur les mesures revenant à l'État du port.

Deuxièmement, les directeurs, les responsables et les formateurs qui utilisent ce manuel doivent réaliser l'exercice de cartographie inclus. Cela aidera les autorités à disposer d'informations cruciales afin de définir une stratégie en matière d'inspection et de programmes de formation. Toutefois, il est nécessaire de formuler un avertissement à propos de cet exercice de cartographie. En effet, il est possible qu'une autorité gouvernementale se sente quelque peu dépassée en analysant les écarts qui existent dans le cadre légal par rapport à cette cartographie. En ce qui concerne les industries de la pêche qui ont grandement besoin d'inspections et de mise en conformité, le coût d'une paralysie peut s'avérer très lourd pour les travailleurs. Les gouvernements doivent résister à la tentation de reporter la mise en place d'inspections de base et faire respecter la législation tout en explorant les failles qui existent dans leur cadre légal et en les comblant, ce processus pouvant prendre des années.

1.4 Méthodologie

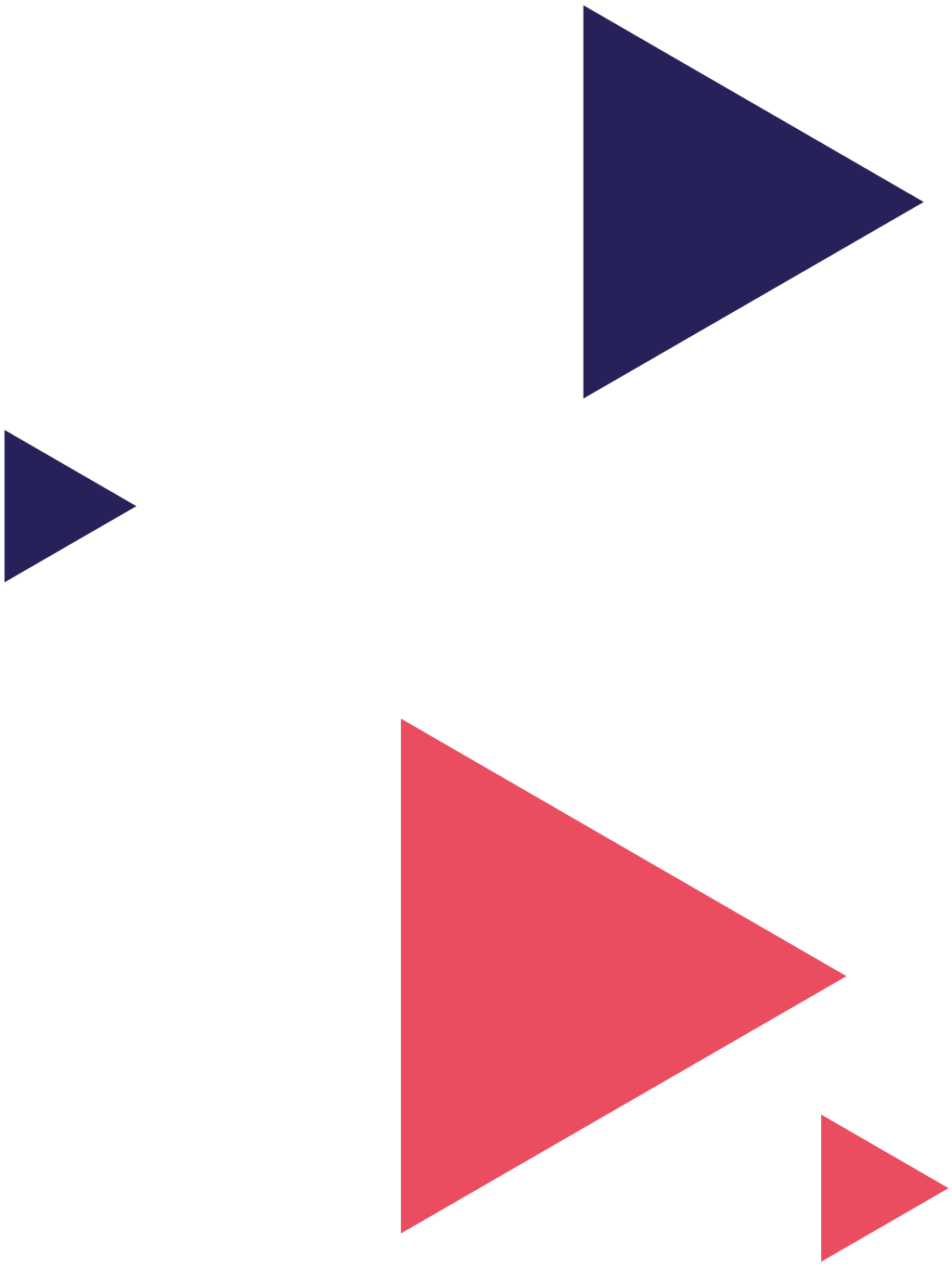
Le manuel encourage les formateurs à utiliser des visuels et à procéder par un apprentissage interactif – avec l'utilisation de vidéos, de jeux de rôle et d'images montrant des personnages familiers – lors de leurs séances plutôt que faire un cours magistral et étudier des textes. Plus d'une trentaine d'activités aideront les directeurs et les inspecteurs à consolider les connaissances essentielles et à renforcer la confiance au fil de la découverte des différentes facettes de la problématique.

Les sessions incluses dans le programme destiné aux inspecteurs de terrain – par exemple en ce qui concerne le paiement des salaires, les contrats et les équipements de sécurité – sont modulables. Elles peuvent être groupées entre elles et adaptées afin de coller aux contours des cadres légaux nationaux. Chaque session ou module inclut une brève présentation des points suivants:

- les questions juridiques et celles concernant le lieu de travail;
- les difficultés auxquelles doivent faire face les inspecteurs, les travailleurs, les armateurs et les régulateurs;
- les techniques d'inspection; et
- des exemples et des outils tirés de la vie réelle à propos d'inspections dans le domaine de la pêche en Afrique du Sud, au Brésil, en Indonésie, en Thaïlande et au Royaume-Uni.

Les formateurs devront veiller à établir un équilibre entre le temps consacré au cours magistral et la participation active des responsables et des inspecteurs. Un équilibre raisonnable peut être de 40 pour cent du temps consacré au cours et 60 pour cent à la participation active des inspecteurs qui ont déjà travaillé dans le domaine de la pêche et inversement – 60 pour cent environ de cours et 40 pour cent de participation - pour les inspecteurs qui découvrent le domaine de la pêche (L'annexe I, conseils pour la formation, comprend des conseils supplémentaires à propos de la méthodologie de la formation).

Chaque session doit inclure un bref récapitulatif ainsi qu'une courte pause. Chaque journée de formation doit s'achever par un récapitulatif des points essentiels et par un temps consacré aux réactions des participants, Nous recommandons vivement également une journée (ou une demi-journée) de visite dans un port de pêche afin d'effectuer une inspection fictive (ou réelle) de navires.



2

Vue d'ensemble

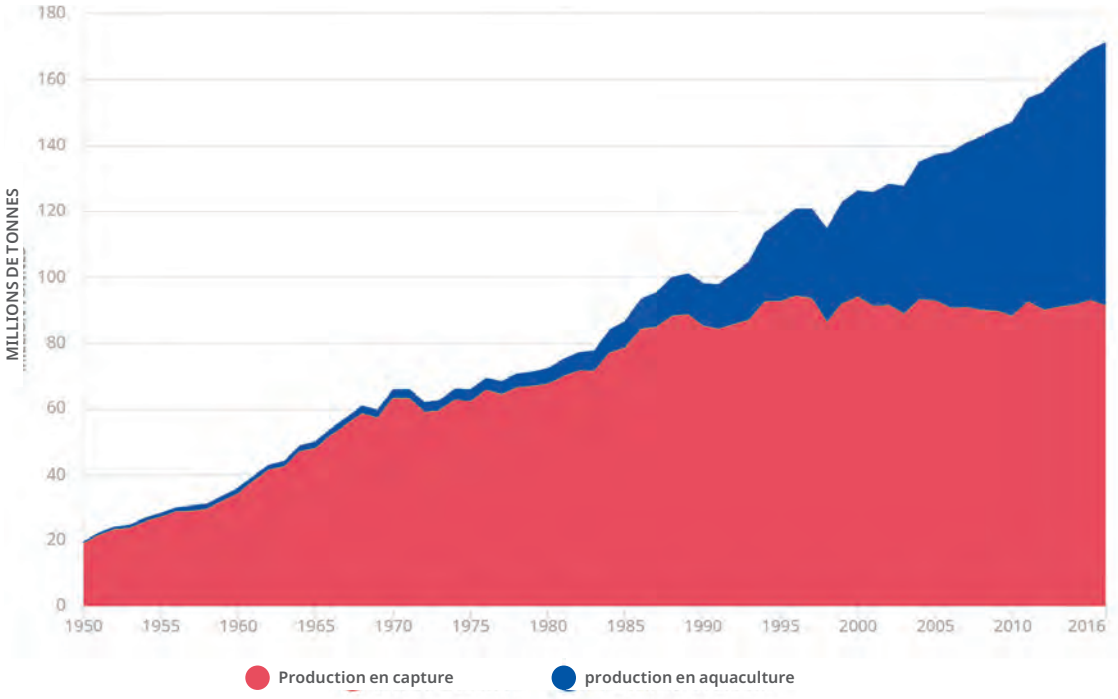
photo © ILO

2.1 Importance du secteur et chiffres

Plus de 56,6 millions de personnes travaillent dans la pêche et l'aquaculture, dont 38 millions dans la pêche de capture.[3] Parmi elles, 36 pour cent sont employées à temps plein, 23 pour cent à temps partiel, tandis que les autres sont des pêcheurs occasionnels ou ont un statut non spécifié. Plus de 15 millions de personnes travaillent à temps plein à bord de navires de pêche.[4] La pêche et l'aquaculture procurent des moyens de subsistance à environ 10-12 pour cent de la population mondiale.[5]

Les figures 2.1 et 2.2, tirées de rapport *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2018* de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), nous aident à visualiser la croissance très rapide de la pêche commerciale (et de l'aquaculture) dans le monde ces cinquante dernières années ainsi que le tribut payé en raison de cette croissance par les réserves de poissons, les océans et – par extension – par les pêcheurs qui sont à la recherche d'une denrée de plus en plus rare.

▶ Figure 2.1. Pêche de capture et production de l'aquaculture dans le monde, 1950-2017



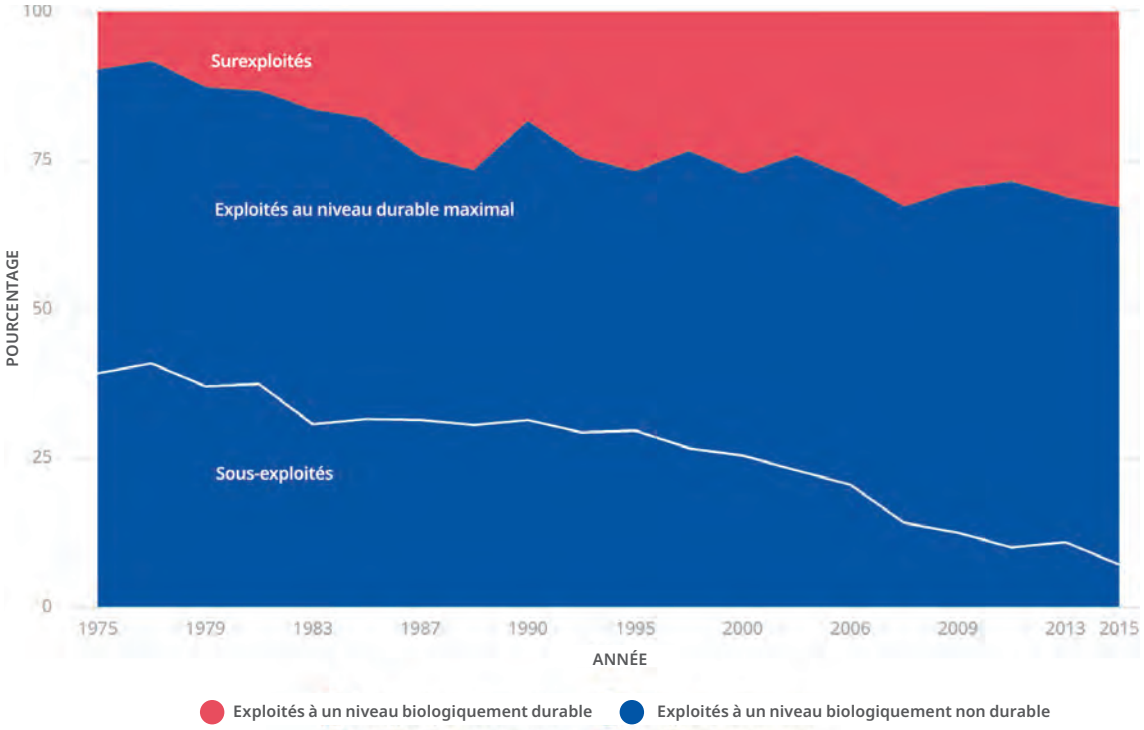
Source: Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture: *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2018* (Rome, FAO, 2018).

3 FAO: *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2018* (Rome, 2018), http://www.fao.org/3/i9540fr/i9540fr.pdf [18 avril 2020]

4 Pêche, BIT: https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/fisheries/lang--fr/index.htm [18 avril 2020].

5 FAO: *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2016* (Rome, 2016), [18 avril 2020]

▶ Figure 2.2. Tendances mondiales de la situation des réserves de poissons marins dans le monde, 1974-2015



Source: Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture: *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2018* (Rome, FAO, 2018).

A travers le monde, le poisson est une denrée qui figure parmi les plus négociées et les plus rentables, 200 pays environ vendant du poisson et des produits issus de la pêche à l'exportation. Le poisson et les produits issus de la pêche comptent particulièrement pour de nombreux pays en développement, dans lesquels le commerce du poisson représente plus de la moitié de la valeur totale des denrées échangées. Les économies en développement ont vu leur part des exportations globales de poisson (en valeur) augmenter jusqu'à 54 pour cent en 2012.[6]

La pêche constitue un secteur très divers, dans lequel des entreprises modernes utilisant des technologies sophistiquées et de grands navires coexistent avec la pêche artisanale et la pêche traditionnelle qui utilisent les mêmes techniques depuis des siècles. D'un côté, les **entreprises de pêche industrielle** sont des entités commerciales, très professionnelles, orientées vers l'exportation et font partie de la chaîne mondiale de production. Ces entreprises pratiquent la pêche côtière et la pêche en haute mer. Leurs navires opèrent souvent très loin de leurs ports d'attache et restent en mer pendant de très longues périodes. Par contre, les **petites entreprises de pêche commerciale** pratiquent souvent la pêche côtière et travaillent fréquemment uniquement pour le marché local, même si, dans certains cas, elles travaillent aussi à l'exportation.

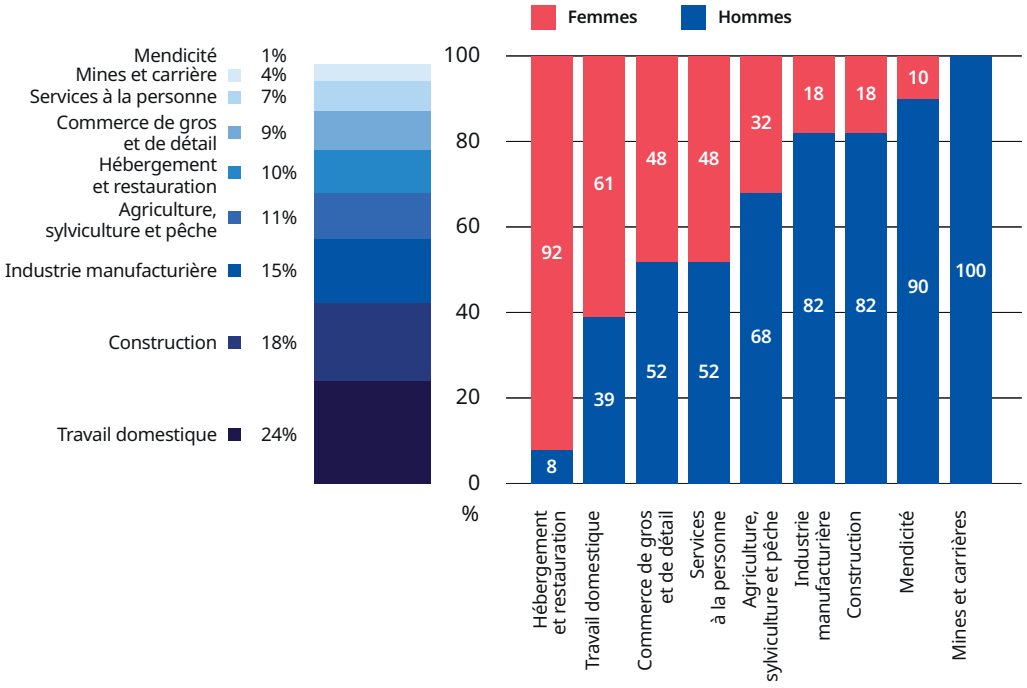
La plupart des pêcheurs travaillent dans de **petites pêcheries**. Ce sont notamment les pêcheurs à leur compte, les employés de très petites entreprises de pêche qui emploient un ou deux pêcheurs soit régulièrement, soit de temps en temps, ainsi que les pêcheurs qui n'ont pas de relation formelle d'emploi avec l'armateur. Dans la **pêche artisanale**, un pêcheur peut être le propriétaire du bateau ou être membre du même foyer que le propriétaire du bateau, ou encore il peut être un travailleur occasionnel qui ne dispose pas de liens étroits particuliers avec le propriétaire du bateau. De nombreux pêcheurs ne travaillent

6 FAO: *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture, 2014* (Rome, 2014), http://www.fao.org/3/i3720f/i3720f.pdf [18 avril 2020]

dans la pêche qu'à temps partiel et tirent le reste de leurs revenus en travaillant dans l'agriculture ou dans d'autres domaines. Dans les pays à revenu élevé, intermédiaire et à bas revenu, les pêcheurs sont également employés dans le secteur de la pêche artisanale et peuvent travailler de façon formelle ou informelle.

En raison des difficultés que représentent le travail en mer et à cause des bas salaires, les armateurs ont du mal à attirer et à fidéliser les pêcheurs. Souvent, ils emploient donc des travailleurs migrants issus de pays étrangers, qui sont fréquemment en danger d'être exploités au travail. Les Estimations mondiales de l'OIT sur l'esclavage moderne (2017) révèle que 11 pour cent des quelque 24,9 millions de travailleurs se trouvant dans des conditions de travail forcé – que ce soit dans les pays à bas revenu, à revenu intermédiaire ou à revenu élevé – le sont dans la pêche ou dans l'agriculture.[7] La figure 2.3 montre le travail forcé par secteur, y compris la pêche, combinée avec l'agriculture et la sylviculture.

▶Figure 2.3. Travail forcé par secteur, 2018



Source: IT: Estimations mondiales sur le travail forcé (Genève, 2018).

2.2 Inspection et difficultés d'application

Les pêcheurs se retrouvent souvent pris au beau milieu de vides juridiques en ce qui concerne les lois, les réglementations et les mesures prises par les différents pays afin de protéger les travailleurs. Par exemple, les pêcheurs sont parfois considérés par la loi comme étant des «marins» et parfois non. Les «déficits en matière de travail décent» dans la pêche recensés par le BIT comprennent l'absence de liberté syndicale et de négociations collectives, la présence de bas salaires, de longues heures de travail et des dispositions insuffisantes en matière de temps de travail, de mauvaises conditions de sécurité et de santé au travail et des conditions générales de travail et de vie médiocres à bord des navires, l'absence de sécurité sociale, des discriminations, des inégalités de genre, un dialogue social insuffisant et, parfois,

7 OIT et Fondation Walk Free: *Estimations mondiales de l'esclavage moderne travail forcé et mariage forcé* (Genève, 2017), p 32 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/publication/wcms_651912.pdf [18 avril 2020].

du travail forcé, de la traite et du travail des enfants. Dans certains pays, le travail dans la pêche ne fait tout simplement pas l'objet de réglementations.[8]

A travers le monde, la pêche est une activité à haut risque et elle est considérée – à l'image des secteurs de la mine et de l'exploitation forestière - comme l'un des secteurs industriels les plus dangereux pour y exercer son activité. Dans beaucoup de pays, les taux de décès et de blessures sont beaucoup plus élevés que la moyenne nationale des travailleurs. Au niveau mondial, la pêche est classée parmi les quatre activités les plus dangereuses, en termes de pertes de vies humaines, de blessures graves et de maladies professionnelles.

La pêche nécessite de travailler de longues heures dans des conditions pénibles dans un environnement marin dans lequel la météo et l'état de la mer peuvent changer rapidement. Pêcher implique également de nombreux aléas, y compris en raison de longues périodes passées en mer dans des zones de pêche très éloignées, d'horaires de travail longs et continus, d'activités lourdes et pénibles, de l'utilisation de machines dangereuses et du risque de noyade.[9] Même les parcours pour atteindre les zones de pêche et en revenir peuvent s'avérer périlleux. En cas de blessure ou de maladie survenant en mer, les pêcheurs sont susceptibles de se trouver loin d'un endroit où ils peuvent être soignés et ils doivent compter sur les autres personnes à bord pour recevoir de l'aide. Par ailleurs, les services d'évacuation sanitaire varient considérablement selon les pays et les régions.

Les navires de pêche peuvent se trouver en mer pendant de longues périodes et opérer dans des zones de pêche lointaines. Dans ce cas, les normes en matière de logement, de nourriture et d'approvisionnement en eau potable à bord sont particulièrement importantes. Les conditions sanitaires, celles en matière d'hygiène et de conditions de vie et d'hébergement à bord des navires de pêche peuvent considérablement varier et elles peuvent même s'avérer minimales et inadéquates.

Les navires de pêche engagés dans des opérations à longue distance peuvent être amenés à faire le plein de carburant, à se ravitailler, à changer d'équipage et à débarquer leurs prises dans des ports étrangers ou en mer en utilisant les services de navires de ravitaillement et de navires transporteurs de poissons. Cependant, les pêcheurs doivent souvent faire face à des difficultés pour obtenir des permissions à terre dans des ports étrangers et rencontrent des problèmes pour obtenir les visas qui leur permettent de rejoindre un navire ou de le quitter dans des pays étrangers.[10]

Ces conditions et la nature même du travail de la pêche posent de sérieuses difficultés aux autorités gouvernementales et aux inspecteurs chargés de protéger les pêcheurs et de s'assurer de la bonne application des normes légales. Par ailleurs, dans de nombreux États, assurer la protection des pêcheurs s'avère compliqué en raison de l'absence de textes de loi, de réglementations ou de services d'inspection chargés de réguler le travail dans la pêche. Ceci est particulièrement vrai pour les inspections à bord de petits bateaux mais cela concerne aussi les navires plus grands dans la plupart des pays à bas revenu et à revenu intermédiaire. Et même lorsque la loi prévoit de telles inspections, il arrive que certains États ou certaines autorités locales à l'intérieur des États n'inspectent seulement qu'un faible pourcentage de la flotte de pêche en raison des ressources limitées et de la situation géographique isolée de certains ports de pêche.[11]

Si l'on compare aux personnes qui travaillent dans d'autres secteurs, de nombreux pêcheurs sont mal protégés par le droit maritime du travail. Ainsi, les pêcheurs peuvent se voir exclus des lois protégeant les «salariés» en raison du fait qu'un accord concernant la rémunération par «une partie de la capture» définit alors le pêcheur comme le «partenaire» d'une entreprise. Dans certains pays, les pêcheurs n'ont

8 La convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007, entre en vigueur, BIT, novembre 2017, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_597276/lang--fr/index.htm [18 avril 2020].

9 Point 1.3, points de consensus. Forum de dialogue mondial en faveur de la promotion de la convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007. BIT Genève 15-17 mai 2013.

10 BIT: *convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007: tous à bord!* Document de réflexion pour le Forum de dialogue mondial sur la promotion de la convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007 (15–17 mai 2013), p. 3.

11 BIT: *Conditions de travail dans le secteur de la pêche.* Normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche, OIT CIT 92e session 2004, Rapport V (i) ainsi que des documents associés, 2003: http://www.ilo.org/public/ portugue/region/eurpro/lisbon/pdf/rep-v-1.pdf.

pas forcément un statut légal clair en tant que salarié ou travailleur, ce qui peut constituer une barrière et/ou une difficulté pour obtenir une protection juridique de base, pour demander à obtenir leurs droits, pour accéder à l'assurance-chômage, aux soins en matière de santé et à d'autres prestations dont bénéficient nombre de personnes travaillant à terre. Pour certains pêcheurs pratiquant la pêche artisanale, les contrats oraux sont la norme, ce qui rend difficile la possibilité d'obtenir un juste dû en cas de problèmes de paiement du salaire. L'utilisation croissante et généralisée des travailleurs migrants dans de nombreuses flottes de pêche commerciale – et en particulier dans les flottes opérant à longue distance, soulève également la question de l'égalité de traitement et de la discrimination. Dans certains cas, les pêcheurs migrants subissent des conditions graves d'exploitation comme le travail forcé et la traite.

Les conclusions d'une réunion au BIT sur la pêche en 2013 font état que «dans certains pays, il existe un manque de clarté à propos des conditions d'emploi, les droits fondamentaux ne sont pas respectés et il manque une approche systématique en ce qui concerne la sécurité et la santé au travail».[12]

Pour les travailleurs migrants, les risques sont aggravés. Une réunion tenue en 2017 à propos des pêcheurs migrants décrit ainsi leur situation difficile:

- En raison de leur statut de migrants, les pêcheurs migrants peuvent devoir affronter des difficultés que ne rencontrent pas les autres pêcheurs. Ils sont vulnérables à la discrimination et à d'autres formes de déficits en ce qui concerne le travail décent... Les pêcheurs migrants peuvent devoir faire face à un certain nombre d'obstacles pendant le processus de recrutement et de placement, comme en ce qui concerne le paiement des commissions et la contraction de prêts; pour obtenir la formation appropriée ou la reconnaissance des certificats de formation; pour trouver un armateur ou un employeur; pour effectuer les voyages nécessaires et obtenir des documents d'identité; pour obtenir un certificat médical d'aptitude à l'emploi, pour organiser le voyage depuis leur pays d'origine à travers les frontières internationales et jusqu'au navire; pour étudier et signer leur contrat de travail ou d'autres types d'accords concernant un travail; pour intégrer un système de sécurité sociale...[13]

Afin d'éviter les contrôles, certains opérateurs de pêche utilisent des juridictions secrètes et enregistrent leurs navires dans des registres internationaux ouverts. Certains changent fréquemment de pavillons afin d'échapper aux réglementations et aux inspections. Beaucoup de ces navires ne respectent pas les lois et les normes, y compris le droit du travail en vigueur.

Ainsi, le défi pour les autorités compétentes en matière de pêche ainsi que pour les inspecteurs consiste à bâtir (ou à étendre) des services d'inspection qui puissent franchir les obstacles décrits ci-dessus. L'objectif est de couvrir les conditions de travail et les conditions de vie à bord des navires de pêche afin que les pêcheurs puissent disposer de niveaux de protection au travail similaires à ceux des travailleurs exerçant leur activité dans l'industrie, le commerce et les services.

12 Conclusions du Forum de dialogue mondial sur la promotion de la convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007.

13 BIT: *Travail décent et pêcheurs migrants* (2017) https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_569896.pdf [18 avril 2020].

2.3 La convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007 et les instruments associés

La **convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007** a permis de consolider et de mettre à jour des normes de l'OIT concernant le secteur de la pêche afin de fournir un instrument complet au sujet des questions relatives au travail sur les navires de pêche. Elle est entrée en vigueur en 2017 et jusqu'ici (2020), près de 20 États membres l'ont ratifiée.[14] Une lecture de cette convention s'impose pour tous les responsables, les directeurs et les formateurs qui utilisent ce manuel. Cependant, il n'est pas nécessaire d'attendre une ratification pour commencer à travailler à la mise en place ou à l'amélioration d'un système efficace d'inspection chargé de la faire appliquer.

La convention s'accompagne d'une **recommandation** (n° 199) qui fournit des orientations aux régulateurs afin d'appliquer les normes contenues dans la convention (n° 188) dans leur législation nationale. Plus récemment, le BIT a publié deux guides susmentionnés destinés aux inspections pour la pêche commerciale: *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (no 188) sur le travail dans la pêche, 2007* et *Directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche (2017)*.[15] Ces deux documents contiennent des orientations et des directives destinées aux utilisateurs de ce manuel; les programmes de formation qui suivront y feront référence.

La convention (n° 188) fait partie d'un trio d'instruments des Nations Unies adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) – l'**Accord du Cap** relatif à la sécurité sur les navires de pêche – et l'**Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port** (PSMA) de la FAO destiné à combattre la pêche illégale et non réglementée dans le monde.[16] Par ailleurs, l'autre instrument essentiel est la convention internationale de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, de 1995.

2.4 Définitions

Dans la convention (n° 188) et dans ce manuel, **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, y compris les personnes travaillant à bord 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» (voir la convention (n° 188), Article 1(e).)

Pêche commerciale désigne «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» (voir la convention (n° 188), Article 1(a).)

Inspection du travail a une signification bien précise tirée de deux conventions de l'OIT: la convention (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947 dans le commerce et l'industrie et la convention (n° 129) sur l'inspection du travail (agriculture), 1969. Ce manuel utilise le terme «inspection des conditions de travail» à

14 Guy Ryder, Directeur général du BIT a déclaré: «La convention sur le travail dans la pêche fixe les normes minimales du travail décent dans l'industrie de la pêche. Nous nous engageons à œuvrer pour que cette convention offre une véritable protection à toutes les personnes qui travaillent dans ce secteur. Nous avons encore un long chemin à parcourir mais nous pensons en être capables.» La convention (n° 188) de l'OIT sur le travail de la pêche, 2007 entre en vigueur, BIT https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_597276/lang--fr/index.htm [18 avril 2020]. Accéder à la liste actuelle des ratifications de la convention (n° 188): https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312333.

15 Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (no 188) sur le travail dans la pêche, 2007 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_177247.pdf; Directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche (2017) https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_429069.pdf.

16 OMI Accord du Cap: http://www.fao.org/port-state-measures/fr/. FAO PSMA: http://www.fao.org/port-state-measures/fr/.

bord des navires de pêche, reconnaissant le fait que l'inspection du travail puisse être réalisée par des autorités autres que celles du travail.

Inspecteur, dans ce manuel, désigne toute personne travaillant pour ou au nom d'une autorité compétente et qui possède les pouvoirs légaux et la formation appropriée pour s'efforcer d'assurer le respect des réglementations et des normes en matière de conditions de travail à bord des navires de pêche et de les faire appliquer. Les inspecteurs peuvent être des garde-côtes, des agents des pêches, de la marine ou de la police des transports procédant à des inspections et à des fouilles ainsi que des inspecteurs du travail (tels que définis dans les conventions (n° 81) et (n° 129), selon les législations nationales en vigueur et selon la pratique. En ce qui concerne l'inspection par l'État du pavillon des navires de pêche, la convention (n° 188) donne la possibilité à l'autorité compétente d'utiliser un organisme «dont elle reconnait la compétence» afin de procéder à des inspections par l'État du pavillon.[17] Toutefois, dans tous les cas, l'autorité compétente de l'État doit demeurer entièrement responsable de l'inspection et de la délivrance des certificats qui y sont liés relatifs aux conditions de vie et de travail des pêcheurs sur les navires de pêche qui battent pavillon de cet État.

Les conditions de travail recouvrent les conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche. Les inspections des conditions de travail peuvent également concerner le travail forcé et la traite, ou au moins reconnaître de telles violations des principes et droits fondamentaux au travail et – lorsqu'elles ne disposent pas elles-mêmes du mandat et de l'autorité pour intervenir – il convient d'alerter les autorités qui disposent de ce mandat afin qu'elles entrent en action.

Le travail décent résume les aspirations des êtres humains au travail. Il regroupe l'accès à un travail productif et convenablement rémunéré, la sécurité sur le lieu de travail et la protection sociale pour les familles, de meilleures perspectives de développement personnel et d'insertion sociale, la liberté pour les individus d'exprimer leurs revendications, de s'organiser et de participer aux décisions qui affectent leur vie, et l'égalité des chances et de traitement pour tous, hommes et femmes.[18] En ce qui concerne le travail de la pêche, le travail décent comprend l'accès aux droits fondamentaux au travail, à la protection sociale et au dialogue social.

Les travailleurs migrants qui ne sont pas ressortissants ou résidents de l'État du pavillon sous lequel ils travaillent généralement doivent faire face à des manquements plus importants en matière de travail décent. Certains pêcheurs migrants peuvent ne pas être entièrement conscients de leurs droits sur des navires étrangers et il peut leur être difficile de chercher de l'aide lorsqu'ils sont soumis à de mauvaises conditions de travail et de vie.[19] Les travailleurs migrants sont particulièrement vulnérables au travail forcé et à la traite des êtres humains.

Selon la Commission d'experts de l'OIT pour l'application des conventions et des recommandations, les travailleurs migrants sont des travailleurs comme les autres et ils ont droit à la même protection. Le système d'inspection du travail ne doit pas leur refuser cette protection en raison de leur statut en tant que travailleurs migrants. La Commission appelle à la protection de la liberté syndicale et au droit à la sécurité et à la santé pour l'ensemble des travailleurs, y compris pour les travailleurs migrants.[20]

---

17 Voir l'article 42 de la convention (no 188): «Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, un Membre peut, s'il y a lieu, autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes dont il reconnaît la compétence et l'indépendance à réaliser des inspections et à délivrer des certificats. Dans tous les cas, le Membre demeure entièrement responsable de l'inspection et de la délivrance des certificats correspondants relatifs aux conditions de vie et de travail des pêcheurs à bord des navires battant son pavillon.»

18 *Travail décent*, BIT, 2011, https://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang--en/index.htm [18 avril 2020].

19 BIT: Directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche (Genève 2017).

20 Dans l'étude d'ensemble relative à l'inspection du travail de 2006, la Commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations a affirmé que, eu égard au nombre croissant de travailleurs étrangers et de migrants dans de nombreux pays, l'inspection du travail est fréquemment appelée à collaborer avec les autorités en charge de l'immigration. La commission souligne que cette collaboration doit être menée avec prudence, en gardant présent à l'esprit que le principal objectif de l'inspection du travail est de protéger les droits et les intérêts de tous les travailleurs et d'améliorer leurs conditions de travail. Page 57, para. 161.

2.5 Les autorités compétentes pour inspecter le travail dans la pêche

Après avoir défini le cadre de l'inspection du travail pour le travail dans la pêche, nous abordons ici les types d'inspection et les autorités gouvernementales qui les conduisent:

- les autorités maritimes;
- les autorités de la pêche;
- les autorités des transports;
- les garde-côtes et la marine (ainsi que la police maritime); et
- les autorités du travail.

2.5.1 Les autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port

L'inspection des questions relatives à la pêche – qu'elles concernent le travail ou les captures – est divisée entre «l'État du pavillon» et «l'État du port».

L'**État du pavillon** désigne le pays dans lequel un bateau ou un navire de pêche est enregistré et/ou le pays dont il bat pavillon, La convention des Nations Unies sur le droit de la mer indique que chaque État doit exercer sa juridiction de manière efficace et contrôler les aspects administratifs, techniques et sociaux sur les navires qui naviguent sous son pavillon.[21]

Les navires de pêches et les bateaux sont généralement gouvernés par les lois du pays dans lequel ils sont enregistrés ou de l'État dont ils battent pavillon.[22] L'article 40 de la convention (n° 188) exige que:

Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à garantir le respect des prescriptions de la présente convention, notamment en prévoyant, s'il y a lieu, la conduite d'inspections, l'établissement de rapports, une procédure de règlement des plaintes, un suivi et la mise en œuvre de sanctions et mesures correctives appropriées conformément à la législation nationale.

A l'intérieur d'une **zone économique exclusive** (ZEE) – une bande limitée par la ligne des 200 miles marins de ses côtes au maximum, moins les 12 miles des eaux territoriales – l'état possède des droits souverains sur des questions spécifiques. Ces dernières couvrent l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles marines et sont soumises au droit en vigueur dans les États du pavillon.

C'est également la responsabilité de l'État du pavillon de s'assurer du bon respect des législations nationales et des normes à bord du navire quel que soit l'endroit où ce dernier opère. Ainsi, en haute mer, l'État du pavillon dispose de capacités juridiques normatives et en matière de respect de la réglementation et doit contrôler les conditions de travail et de vie des pêcheurs. L'État du port peut exercer un contrôle règlementaire des bateaux étrangers ou des navires de pêche qui entrent dans ses ports. Le contrôle par l'État du port constitue le droit pour l'État du port d'inspecter les bateaux nationaux et étrangers entrant dans son port afin de mener une inspection d'un navire et de s'assurer qu'il respecte bien les obligations internationales en matière de sécurité, de pollution et dans d'autres domaines. Ces droits comprennent l'inspection afin de contrôler la sécurité des personnes et des biens à bord ainsi que les conditions de travail et de vie à bord une fois arrivé au port.

Les articles 43 et 44 de la convention (n° 188) confirment le droit pour un État d'exercer un contrôle de l'État du port sur des navires de pêche étrangers dans ses ports. Des orientations supplémentaires sont

21 Voir la convention des Nations Unies sur la loi de la mer, Obligations de l'État du pavillon, article 94.

22 Vue d'ensemble du secteur de la pêche et de l'aquaculture, Verité; https://www.verite.org/wp-content/uploads/2016/12/Fishing-and- Aquaculture-Overview.pdf [18 avril 2020].

incluses dans la recommandation de l'OIT (n° 199) aux paragraphes 53 et 54, ainsi que dans les *directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port*.

La responsabilité en matière d'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche dans un port et/ou en mer est divisée d'abord entre les autorités compétentes au niveau national des États du pavillon et des États du port. Une autorité est alors désignée pour réaliser l'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche (comme défini par la législation nationale).[23]

Qui décide de la désignation de l'autorité? **L'autorité compétente** est désignée par l'article 1 (b) de la convention (n° 188) comme étant «le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilités à édicter et à faire respecter les règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition de la convention».

La régulation de la pêche peut être partagée entre plusieurs agences. Il est fréquent que certains aspects de la pêche comme l'enregistrement du navire, les licences de pêche, la documentation en ce qui concerne les prises, la sécurité des travailleurs, les salaires et les conditions de travail soient répartis entre une demi-douzaine d'agences ou même davantage. Ces agences sont indiquées ci-dessous.

Le tableau 2.1 présente l'exemple de deux États du pavillon et leurs régimes d'inspection et d'application de la réglementation. L'inspection du travail sud-africaine est largement centralisée au sein de la «South African Maritime Safety Authority – SAMSA» (Autorité maritime de sécurité sud-africaine), alors qu'en Thaïlande, le gouvernement partage les rôles entre au moins cinq agences, supervisées par un organe de coordination interministériel, le centre de commandement maritime thaïlandais chargé du respect de la réglementation.

▶ Tableau 2.1. Partage de l'autorité en matière d'inspection dans le domaine de la pêche en Afrique du sud et en Thaïlande

Question, autorité	Afrique du Sud	Thaïlande
Sécurité du navire/ capacité à naviguer	South African Maritime Safety Authority (SAMSA)	Ministère de la Marine (ministère des Transports)
Matériel de pêche	Ministère de l'Environnement des Forêts et des Pêches	Pêches (ministère de l'Agriculture)
Identifiants des travailleurs	Maritime Safety Authority (SAMSA	Direction de l'Emploi (ministère du Travail)
Sécurité des travailleurs	Maritime Safety Authority (SAMSA	Protection au Travail (ministère du Travail))
Salaires, horaires	Maritime Safety Authority (SAMSA	Protection au Travail (ministère du Travail))
Travail forcé, traite	Maritime Safety Authority (SAMSA	Protection au Travail (ministère du Travail) Police, ministère du Développement social

2.5.2 Les autorités maritimes

Les autorités maritimes sont généralement chargées de la sécurité du navire dans le secteur de la pêche et de la sécurité en mer. Leur mandat couvre habituellement l'ensemble des navires mais dans certains États peuvent se concentrer principalement sur les grands navires – par exemple au moins 24 mètres de long, ou une capacité minimale de 50 en tonnage brut (gt).

Dans certains endroits, les agences de pêche et les agences de transports peuvent être responsables de la sécurité des petits navires de pêche. Dans certains cas, les agences de pêche ne considèrent pas forcément la sécurité comme faisant partie de leur mandat. Ainsi, l'un des premiers pas à accomplir

23 BIT: *Directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, Section 2.3.1,paragraphe 51 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_429069.pdf [18 avril 2020].

pour améliorer la sécurité des pêcheurs est de s'assurer que les autorités maritimes et celles de la pêche collaborent afin de réglementer la sécurité des pêcheurs.[24]

Dans ce cas, comme l'exige la convention (n° 188), les États du pavillon devront:

- clarifier quelle législation ces agences doivent appliquer aux conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche, qui peuvent varier selon les différents types de navire de pêche, et déterminer quelles méthodes et quelles procédures d'inspection doivent être utilisées;
- s'assurer que les inspecteurs maritimes, de la pêche ou d'autres inspecteurs soient bien au courant de la protection et des normes prévues dans le code du travail national, qu'ils bénéficient d'une formation appropriée et qu'on leur accorde l'autorité appropriée.

2.5.3 Transport et autorités maritimes

Les autorités maritimes disposent souvent du mandat qui concerne la sécurité en mer et sont responsables de la qualité du navire, de la qualité de l'embarcation et de sa certification, des consignes de sécurité et des critères en matière de design pour les navires de pêche. Les navires plus petits de moins de 24 m de long et les navires non-pontés (ouverts), sont susceptibles de recevoir moins d'attention de la part des autorités maritimes ou même de sortir du cadre de leur mandat. Dans de nombreux pays, l'autorité maritime échoit au ministère des Transports ou aux autorités nationales en matière de transports.[25]

2.5.4 Les garde-côtes et la Marine

De manière générale, les garde-côtes et/ou la Marine ont la responsabilité de la surveillance des eaux territoriales et de la zone économique exclusive (ZEE)[26] ainsi que des activités de sauvetage.[27] Ils disposent généralement d'un mandat très élargi afin de faire respecter les législations nationales en mer. Ils peuvent également disposer de l'autorité d'assurer la bonne application de la réglementation et de la faire respecter pour les navires nationaux et pour les navires étrangers qui battent pavillon d'un pays avec lequel un traité a été conclu pour réaliser de telles opérations d'application des réglementations, en haute mer.

2.5.5 Les autorités chargées de la pêche

Les autorités chargées de la pêche – généralement un ministère ou un secrétariat d'État à la pêche – disposent du mandat et de la responsabilité d'assurer une gestion durable ainsi que le développement des ressources de pêche. Les systèmes de gestion de la pêche sont conçus afin de gérer et de maintenir les ressources mais ces systèmes affectent également les conditions de travail et les pêcheurs. Par exemple, une saison de pêche légale courte – avec pour objectif de contribuer à la préservation des réserves de

24 FAO: *Safety for Fishermen: The Way Forward. Safety at Sea for Small-scale Fisheries in Developing Countries*. Programme de coopération FAO/gouvernements. GCP/GLO/200/MUL Septembre 2010. Document de terrain no 10, Section 2.2, p. 11; http://www.fao.org/ docrep/014/al960e/al960e.pdf [18 avril 2020].

25 FAO: Safety for Fishermen: The Way Forward. Safety at Sea for Small-scale Fisheries in Developing Countries. Programme de coopération FAO/Gouvernements GCP/GLO/200/MUL Septembre 2010. Document de terrain no 10; http://www.fao.org/docrep/014/ al960e/al960e.pdf [18 avril 2020].

26 Une zone économique (ZEE) telle que définie par la convention des Nations Unies sur la loi de la mer pour laquelle un état possède des droits spéciaux en ce qui concerne l'exploration et l'utilisation des ressources marines, y compris la production d'énergie à partir de l'eau et du vent. Elle s'étend depuis une bande limitée par la ligne des 200 miles nautiques depuis la côte (un mile nautique est égal à 1 852 m). Dans sa définition courante, ce terme peut inclure le plateau continental; voir https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_%C3%A9conomique_exclusive#:~:text=Une%20zone%20%C3%A9conomique%20exclusive%20(ZEE,et%20d'usage%20des%20ressources.

27 Par garde-côtes, on attend l'agence maritime, y compris les garde-côtes habituels et officiels, remplissant des tâches juridiques.

poissons – peut contraindre les pêcheurs à travailler à une vitesse excessive et à rogner sur les dépenses, aggravant ainsi les risques de blessures et/ou de maladies.[28]

Historiquement, les agences chargées de la pêche ne traitent pas des conditions de travail à bord des navires de pêche. Il est habituel pour les inspecteurs des agences chargées de la pêche d'observer des conditions qui se situent en dessous des normes à bord de navires de pêche durant leurs inspections, mais ils ne les relèvent pas car cela ne fait pas partie de leur mandat et/ou de leur formation. Il s'agit là d'un exemple supplémentaire de la nécessité d'une coordination entre les autorités compétentes en charge de la pêche et celles en charge de la sécurité, de la santé et des conditions de travail décentes des pêcheurs.

2.5.6 L'inspection du travail et les inspecteurs du travail

D'après la convention (n° 81) sur l'inspection du Travail, 1947, l'inspection du travail est l'autorité compétente afin de faire respecter de manière sûre le droit du travail ainsi que les réglementations au niveau national. L'inspection du travail dispose généralement (a) d'inspecteurs du travail polyvalents qui traitent de questions liées au travail comme les heures de travail et le temps de repos, les salaires et les contrats de travail et (b) des inspecteurs spécialisés en matière de sécurité et de santé au travail. Au niveau national, l'inspection du travail fait souvent partie d'un ministère ou d'un secrétariat d'État chargé du travail ou de l'emploi.

Dans certains pays, le mandat de l'inspection du travail ne s'applique qu'aux activités réalisées à terre et ne couvre pas le travail dans le domaine de la pêche, y compris les activités offshores ou en mer et sur les océans. Les inspecteurs du travail peuvent cependant disposer du mandat d'inspecter les usines de transformation du poisson à terre mais pas sur les navires de pêche. Ou encore il est possible qu'une autorité soit responsable de l'inspection du travail sur les navires au sein de ports, mais pas sur les navires de pêche se trouvant en mer. La responsabilité des inspections du travail en mer sera alors plus fréquemment confiée à la Marine, aux garde-côtes et/ou au département chargé de la pêche.

Les États devraient clarifier si le mandat global de l'inspection du travail s'étend à l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche (qu'ils soient nationaux ou étrangers), de même pour d'autres questions liées au travail dans la pêche, afin de pouvoir déterminer les méthodes et les procédures d'inspection à utiliser.

Lorsque les inspecteurs du travail sont responsables des inspections à bord des navires de pêche, les États du pavillon doivent s'assurer qu'à la fois les inspecteurs du travail polyvalents et ceux spécialisés en matière de sécurité et santé soient bien informés des questions liées à la pêche et au domaine maritime ainsi que des réglementations qui s'y rapportent et qu'ils ont reçu la formation nécessaire.[29] Par ailleurs, les gouvernements doivent s'assurer que les autorités en dehors de celles du travail et qui ont la responsabilité d'inspecter et de faire appliquer les normes du travail reçoivent bien une formation sur ces sujets.

2.5.7 Les autres agences gouvernementales

D'autres agences comme, par exemple, les autorités sanitaires et celles chargées de l'immigration, peuvent avoir des responsabilités sur des aspects spécifiques des conditions de vie et de travail à bord des navires, et peut-être même sur d'autres questions liées au travail dans la pêche. Les autorités locales ou d'autres entités peuvent aussi disposer de la responsabilité juridique d'inspecter certains aspects des conditions de vie et de travail.

Ainsi, les autorités sanitaires jouent un rôle crucial pour améliorer la sécurité et la santé des pêcheurs. Les conditions de vie à bord des navires de pêche sont rudimentaires et on y rencontre souvent des

28 FAO: *Safety for Fishermen: The Way Forward. Safety at Sea for Small-scale Fisheries in Developing Countries*. Programme de coopération FAO/Gouvernements GCP/GLO/200/MUL Septembre 2010. Document de terrain no 10; http://www.fao.org/docrep/014/ al960e/al960e.pdf [18 avril 2020].

29 BIT: *Directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, 2017*, Section 2.3.2, paragraphes 52–55

problèmes de santé. Ces derniers peuvent varier entre les plus grands navires et les plus petits. Par exemple dans certains pays, une diarrhée peut entraîner la mort en mer en raison d'une hygiène insuffisante à bord des navires.[30]

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'État du pavillon doit s'assurer que les inspecteurs de ces agences gouvernementales ou de ces autorités locales soient bien au courant de la protection et des normes incluses dans le droit du travail du pays et qu'ils aient reçu la formation appropriée.

2.5.8 Les organismes reconnus

Dans certains pays, l'autorité nationale compétente ou les autorités nationales compétentes ont pu accorder l'autorisation à certaines institutions publiques ou à des sociétés privées de mener des inspections des conditions de travail et d'émettre des certificats en leur nom.

Les organismes reconnus sont souvent des sociétés de classification dont les inspections se concentraient auparavant sur les aspects de sécurité des navires mais qui sont désormais amenées à couvrir également l'inspection des conditions de vie et de travail sur de grands navires.[31] L'implication de ces organismes reconnus est plus fréquente dans la marine marchande mais, parfois, ils interviennent pour mener des inspections ou émettre des certificats dans le secteur de la pêche, en particulier pour les grands navires.

2.5.9 Les autorités de contrôle de l'État du port

L'État du pavillon a la responsabilité première en matière gouvernementale de s'assurer qu'un bateau ou qu'un navire de pêche maintienne des normes en conformité avec les législations et les réglementations nationales qui font appliquer les conventions internationales ratifiées par l'État. Cependant, dans la pratique, certains États du pavillon ne remplissent pas leurs obligations internationales. A l'origine, les inspections de contrôle par l'État du port étaient destinées à venir en appui de l'application par l'État du pavillon mais, dans la pratique, le contrôle par l'État du port constitue un «filet de sécurité» afin d'identifier les bateaux qui ne remplissent pas les normes requises.

Les contrôles réalisés par l'État du port peuvent être extrêmement efficaces, particulièrement s'ils sont organisés au niveau régional, comme l'expérience le montre. Un bateau mouillant dans un port dans un pays se rendra généralement dans d'autres pays de la région avant d'entamer son voyage de retour. Les États peuvent donc tirer profit d'inspections étroitement coordonnées, par exemple via l'échange des rapports d'inspection. Ce partage des rapports contribue à s'assurer qu'un nombre de bateaux ou de navires le plus élevé possible soit inspecté et que les bateaux ne soient pas retardés par des inspections inutiles.

L'agent chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) est la personne autorisée par l'autorité compétente de l'État du port à mener des inspections pour le compte de l'État du port.[32] Ces agents doivent présenter un document officiel d'identification émis par l'État du port: soit un document d'identité ou une carte d'identité qui comporte la photo du titulaire, autorisant ce dernier à mener un contrôle par l'État du port. Ce contrôle par l'État du port doit être réalisé seulement par des PSCO accrédités disposant des

30 FAO: *Safety for Fishermen: The Way Forward. Safety at Sea for Small-scale Fisheries in Developing Countries*. Programme de coopération FAO/Gouvernements GCP/GLO/200/MUL Septembre 2010. Document de terrain no 10; http://www.fao.org/docrep/014/ al960e/al960e.pdf [18 avril 2020].

31 Ce sont les États du pavillon qui, à travers l'autorité ou les autorités compétentes: définissent les critères selon lesquels ces organismes mènent des inspections et établissent des rapports; établissent des obligations en matière de qualifications et de compétences pour le personnel de ces organismes; et s'assure et font le suivi de la qualité des inspections qu'ils mènent. L'inspection ainsi que la délivrance de documents liés aux conditions de vie et de travail des pêcheurs sur des navires de pêche qui battent pavillon de l'État membre est de la responsabilité ultime de l'autorité ou des autorités compétentes. Ces autorités compétentes qui utilisent des organismes reconnus peuvent vouloir tirer des enseignements basés sur les différentes expériences d'autres autorités qui ont utilisé ces organismes pour faire respecter la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (voir règle 5.1.2 – habilitation des organismes reconnus et principe directeur B5.1.2).

32 BIT: *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche*, 2007 (Genève, 2011), p.17.

qualifications et de la formation nécessaires pour qu'ils puissent mener à bien leur mission selon la convention (n° 188).[33] Lorsque c'est possible, les États du port doivent coordonner le contrôle et l'inspection des navires de pêche en même temps que leurs autres activités (comme les inspections de conformité liées à la gestion des ressources de poisson (par exemple, le PSMA), la sûreté maritime, les douanes et l'immigration).

Les PSCO peuvent inspecter les conditions des pêcheurs sur des navires de pêche étrangers (selon la législation nationale) s'ils ont la preuve, par exemple lors d'une inspection de routine, que ces navires ne respectent pas les obligations mentionnées dans la convention (n° 188). Les PSCO peuvent également mener une inspection si une plainte a été déposée indiquant que ces navires ne sont pas en conformité avec la convention (n° 188). Les plaintes peuvent être déposées par des pêcheurs, des syndicats ou toute personne ou organisme ayant un intérêt pour la sécurité des navires de pêche et pour la santé des pêcheurs s'y trouvant.[34]

Mis en place en 2018, l'outil de rédaction de rapports de la SAMSA montre les possibilités offertes par l'inspection de contrôle par l'État du port. Des extraits traduits de l'anglais sont inclus dans la figure 2.4 et l'outil complet traduit se trouve dans l'annexe II de ce manuel.

▶ Figure 2.4. Outil d'inspection de contrôle par l'État du port de la SAMSA, 2018

SECTION A – INSPECTION INITIALE		
DOMAINE 1 - RESPONSIBILITES (Article 8)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Supervision du travail	Supervision adéquate	☐
Pratiques en matière de sécurité et santé	Pêcheurs sensibilisés à la sécurité, Tenue d'exercices	☐
Ressources nécessaires fournies par le patron	Veille adéquate, vêtements de protection	☐
DOMAINE 2 – AGE MINIMUM (Article 9)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
16 ans	Liste de l'équipage, documents d'identité, passeports	☐
Protection des moins de 18 ans	Horaires de travail	☐
Ressources nécessaires fournies par le patron	Veille adéquate, vêtements de protection	☐
DOMAINE 3 – EXAMENS MEDICAUX (Articles 10,11,12)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Bien assuré	Liste de l'équipage, SMD et qualifications suffisantes	☐
Heures minimales de repos	10 heures de repos par période de 24 heures, horaires de travail	☐
Bien assuré	Liste de l'équipage, SMD et qualifications suffisantes	☐
Périodes de repos reflétant les heures effectivement travaillées	Horaires	☐
Repos suffisant du personnel de veille	Horaires de veille	☐

33 Il existe une véritable possibilité d'effectuer des contrôles des navires de pêche lorsqu'ils sont au port par les autorités chargées du contrôle de l'État du port. Toutefois, il est nécessaire de renforcer et d'améliorer le contrôle par l'Etat du port des conditions de travail et des questions de sécurité sur les navires de pêche. Les Protocoles d'entente déjà existants comme le Protocole d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port peuvent constituer des espaces appropriés afin de coordonner le contrôle par l'État du port de ces questions à bord des navires de pêche. *Summary of discussions. Tripartite consultation on forced labour and human trafficking in the fisheries sector.* CIF-OIT, Turin, Italie, 19–20 Septembre 2012. Programme d'action spécial contre le travail forcé (SAP-FL) département des activités sectorielles (SECTOR).

34 BIT: *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche*, 2007 (Genève, 2011), p.20.

DOMAINE 5 – ACCORDS DE TRAVAIL DES PECHEURS (Articles 6,17,18,19,20)	ÉLÉMENTS D'INSPECTION	
Accords de travail	Liste de l'équipage, copies signées de tous les accords	☐
Format des accords	Annexe II	☐
Registre du travail effectué dans le cadre de ces accords	Horaires de travail, éléments particuliers concernant les prises	☐
Registre des paiements	Liste de l'équipage, copies signées de tous les accords	☐
DOMAINE 6 – REPATRIEMENT ET RECRUTEMENT (Articles 21,22)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Droit au rapatriement	Inclus dans les accords ou les documents de travail	
Coût du rapatriement	Intégré dans les documents	☐
Pêcheurs liés à des services de recrutement	Services de recrutement agréés ou certifiés	☐
Aucun frais pour être employé, pas de liste noire	Documentation	☐
DOMAINE 7 – PAIEMENTS (Articles 23,24)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Accords de travail	Liste de l'équipage, copies signées de tous les accords	☐
Format des accords	Annexe II	☐
Registre du travail effectué dans le cadre de ces accords	Horaires de travail, éléments particuliers concernant les prises	☐
Registre des paiements	Liste de l'équipage, copies signées de tous les accords	☐
DOMAINE 8 – LOGEMENT ET REPAS (Articles 25,26,28)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Approbation des plans	Dispositions d'ordre général	☐
Lieu d'hébergement, taille suffisante et qualité	Observations visuelles, mesures	☐
Entretien des espaces d'hébergement et de cuisine	Observations visuelles sur le plan de la sûreté, sur le plan sanitaire et du confort	☐
Installations sanitaires suffisantes y compris toilettes et endroits pour se laver	Observations visuelles	☐
Ventilation, chauffage, climatisation	Annexe III, aération satisfaisante, conditions appropriées	☐
Limitation des bruits excessifs, vibration	Annexe III, limites selon les normes	☐
Abondance de la nourriture et valeur nutritive	Observations visuelles, menu, programme de menus, cuisiniers qualifiés	☐
Eau potable suffisante	Litres par jour et par pêcheur pour le voyage	☐
Espace de hauteur	190 cm à 200 cm	☐
Accès direct aux dortoirs	Absence d'accès direct depuis les salles de pêche ou la salle des machines	☐
Isolation adéquate	Panneaux, tôles	☐
Sorties de secours	Accès depuis tous les espaces d'hébergement de l'équipage	☐
Luminosité	Éclairage adéquat, pour la lecture et en cas d'urgence	☐
Infirmerie (navires >45mtrs ou>950GT)	Infirmerie séparée, suffisamment équipée	☐
Inspections du patron (navires> 24mtrs ou 300GT)	Documents, journaux de bord	☐

Source: SAMSA, 2018

3

Programme de planification destiné à l'encadrement

Cette partie a pour objectif de guider les responsables et les formateurs pour les tâches suivantes:

- l'examen et la révision de la cartographie de l'industrie nationale de la pêche, de son cadre légal ainsi que des régimes existant d'inspections et d'application;
- la création (ou la révision) des directives en matière d'inspection et d'application en utilisant les orientations et les exemples d'autres pays fournis par le BIT;
- le développement (ou la révision) des plans stratégiques d'inspection et des plans d'application dans le domaine de la pêche;
- la préparation à la gestion des inspections et de la mise en application des conditions de travail; et
- la préparation de la formation destinée aux inspecteurs de terrain.

photo © Mi Zhou

Cette partie consacrée à la planification peut être organisée sous la forme d'une formation de plusieurs jours ou d'un atelier destiné aux responsables des inspections et aux formateurs. Contrairement à la formation destinée aux inspecteurs de terrain, elle n'est pas constituée de modules et les directeurs ainsi que les formateurs doivent prévoir de travailler en commun sur l'ensemble des questions relatives à la cartographie et à ce qui s'y rapporte.

Certains des exercices proposés ci-dessous peuvent nécessiter davantage d'informations, de temps ou d'autorité qu'en disposent les participants. Si c'est le cas, les personnes chargées de la formation doivent se sentir libres de choisir les exercices qui correspondent au but recherché. Comme mentionné dans l'Introduction, ce manuel aide les responsables à bâtir un programme qui fonctionne dans les limites des législations nationales en vigueur et il n'a pas été conçu pour orienter le législateur à travers l'analyse en longueur des écarts qui existent entre la convention (n° 188) et la révision de la législation nationale.[35]

Les documents contenus dans cette partie se réfère donc à la convention (n° 188) mais ne partent pas du principe que le gouvernement a procédé à la ratification de la convention. Cette ratification constitue cependant un pas essentiel afin de fixer les normes au sein des lois en vigueur dans le pays et de les améliorer. Mais, dans le cadre de cet exercice de planification, il suffit simplement que le gouvernement dispose de réglementations de base qui s'appliquent au travail dans la pêche et qu'il existe un engagement de la part des autorités compétentes de construire et de gérer un régime d'inspection et d'application dans cette industrie.

La dernière requête pour cette partie consiste à ce qu'au début, les responsables et les formateurs lisent (ou relisent):

- les résultats de l'exercice de cartographie;
- la convention (n° 188), sur le travail dans la pêche; ainsi que
- les directives du BIT à propos de l'inspection par l'État du pavillon (2017).

3.1 Vue d'ensemble de l'industrie nationale (cartographie

Les participants doivent réaliser un exercice de cartographie avant d'entamer la formation ou l'atelier utilisant cette partie. Une ou deux semaines peuvent être nécessaires afin de réunir et d'organiser les informations permettant d'aboutir à une modélisation précise. La cartographie qui en résultera aidera les responsables et les formateurs à avoir une idée plus claire de l'industrie nationale et de la main d'œuvre qui la compose, ceci avant de définir la formation. Pour les agences qui débutent plus ou moins en matière d'inspection du travail et d'application de la règlementation, l'exercice leur permettra d'identifier quelles agences et quels règlements sont concernés et, si les données existent, elles pourront déterminer si les systèmes d'inspection fonctionnent bien. Cette connaissance est pré-requise afin de planifier des inspections et de faire appliquer la législation dans le domaine de la pêche, ainsi que pour former les inspecteurs de terrain de manière efficace.

35 Afin de contribuer à ce travail, il est fait référence au texte de la convention (n° 188), et à la recommandation correspondante, aux directives de l'OIT afin d'effectuer une analyse comparative ou d'évaluation des écarts entre la législation nationale et la convention (n° 188) , et la note de travail à propos des clauses de flexibilité de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, tous ces documents étant disponibles sur: www.ilo.org/fishing.

Le BIT recommande que les responsables consacrent au moins une demi-journée afin d'examiner les conclusions de la revue de l'industrie tirée de l'exercice de modélisation et d'en débattre, notamment dans les domaines suivants:

- les mesures industrielles essentielles (y compris les marchés domestiques et d'exportation);
- les différents types de pêche;
- les différents types de flotte, leur taille et leur répartition géographique;
- les armateurs et leur concentration;
- la main d'œuvre, sa composition; et
- les conditions de vie et de travail.

Exercice.

Cet exercice interactif peut combiner un ou deux des sujets mentionnés précédemment (par exemple, combiner types de pêche, types de flotte et taille de cette dernière ainsi qu'armateurs et concentration, ou encore combiner main d'œuvre avec conditions de travail) afin de permettre à de petits groupes de discussion composés de responsables et de formateurs de tester l'exactitude et le caractère complet de la cartographie. Chaque groupe peut alors résumer ses travaux et les discuter en session plénière durant laquelle il est possible de vérifier si les conclusions spécifiques à la cartographie sont susceptibles d'affecter le développement (ou la révision) d'une stratégie visant à organiser des inspections et à faire appliquer les législations dans le domaine de la pêche.

A la fin de cette séance, les participants devront indiquer les changements sur la modélisation et indiquer les zones (en nombre limité) pour lesquelles des recherches supplémentaires seront nécessaires. Il est indispensable de disposer d'une vue d'ensemble corrigée (et simplifiée) de l'industrie pour le programme de formation destiné aux inspecteurs de terrain.

3.2 Cadre légal, autorités compétentes et disparités fréquentes

EnLors de cette séance, les planificateurs et les responsables doivent passer en revue le cadre légal ainsi que les autorités compétentes mentionnées sur certaines parties de la cartographie (ainsi que – plus haut – dans la partie 2 de la vue d'ensemble). Ici, l'objectif est de comprendre les définitions déjà existantes, les normes et les différents mandats pour ce qui concerne la régulation du travail dans le domaine de la pêche. De manière similaire à la vue d'ensemble concernant l'industrie mentionnée ci-dessus, cette séance cruciale peut s'étendre sur une demi-journée ou davantage.

Dans sa note destinée à la marine marchande 1885, l'agence maritime et des garde-côtes du Royaume Uni (en anglais:UK Maritime and Coastguard Agency – MCA) a établi une liste des réglementations en ce qui concerne les conditions de vie et de travail en parallèle avec les sections correspondantes de la convention (n° 188), dont voici des extraits traduits en français:[36]

36 La liste se trouve dans l'annexe III. Les explications complètes de la MCA sont disponibles en anglais: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/ uploads/system/uploads/attachment_data/file/753738/MSN_1885__F__ILO_work_in_fishing_convention_survey_and_in- spection.pdf.

▶ Figure 3.1. Liste de la MCA sur les normes de la convention (n° 188)

Annexe A

Les normes du Royaume-Uni sur le travail dans la pêche

Instrument	Provision	Notice de la marine marchande (là où elle s'applique)
A. Age minimum		
Marine marchande-Réglementations (convention sur le travail dans la pêche) 2018 (1)	Partie 2	MSN 1882 (F)
B. Examen médical		
Marine marchande (convention sur le travail dans la pêche) (examen médical) Réglementations 2018 (2)		1883 (F) MSN 1815 (M) Amendement 1
C. Équipage et durée de repos		
Navires de pêche (temps de travail: pêcheurs en mer) Réglementions 2004, telles que modifiées (3)		MSN 1884 (M)
D. Liste d'équipage		
Marine marchande (accords et liste d'équipage et fonctions des marins) (navires de pêche) Réglementations de 1972, telles que modifiées (4)	Partie II	
E. Accord d'engagement du pêcheur		
Marine marchande (convention sur le travail dans la pêche) Réglementations 2018	Partie 3	
F. Rapatriement		
Marine marchande (convention sur le travail dans la pêche) Réglementations 2018	Partie 4	
G. Paiement des pêcheurs		
Marine marchande (convention sur le travail dans la pêche) Réglementations 2018	Partie 3	
H. Logement et alimentation		
Marine marchande (convention sur le travail dans la pêche) Réglementations 2018	Partie 5	MSN 1871 (F) Amendement 1 MSN 1872 (F) Amendement 1 MSN 1872 (F) Amendement 1
I. Soins médicaux		
Marine marchande (convention sur le travail dans la pêche) Réglementations 2018)	Partie 6	
Marine marchande (centres médicaux) Réglementations 1995 (5)	Réglem. 4 à 11	MSN 1768 (M+F)
J. Sécurité et santé		
Marine marchande et navires de pêche (sécurité et santé) (emploi de jeunes personnes) Réglementations 1998 (6)	Reglem. 5, 6(1) – (5)	MSN 1882 (F)

Source: MCA, 2018

Pour ce qui est des gouvernements qui travaillent dans un cadre rudimentaire, les disparités entre les réglementations ainsi que les fonctions et les normes requises par la convention (n° 188) seront faciles à constater. Lors de cet atelier, il suffit de mettre en évidence les disparités connues en matière juridique et leur application. La discussion ainsi que les exercices réalisés lors de cette séance doivent se concentrer sur la question de savoir comment les réglementations et les mandats existants sont utilisés ou peuvent être utilisés afin de réaliser des inspections et des actions visant au respect des réglementations dans le domaine de la pêche. Par exemple, en 2015, le gouvernement de Thaïlande a conçu rapidement et a lancé un programme d'inspection du travail afin de combattre les abus particulièrement graves constatés dans cette industrie, et a œuvré dans une nouvelle direction pour évaluer les disparités et dresser un plan visant à la ratification de la convention (n° 188) en 2019.

A la fin de la séance, les participants annoteront la cartographie du cadre légal en y ajoutant des changements et/ou en y mentionnant des questions en suspens. Les participants produiront une vue d'ensemble révisée (et simplifiée) du cadre légal et des autorités compétentes, comme il est nécessaire de le faire pour le programme de formation des inspecteurs de terrain.

Exercice 3.1

TITRE	Cadre légal: évaluation des dispositions sur la sécurité sociale
OBJECTIFS	Aider les inspecteurs à s'assurer que les pêcheurs ont bien accès aux soins médicaux appropriés et aux compensations correspondantes.
CONTENU	Dans de nombreux pays, les pêcheurs n'ont pas accès à la sécurité sociale. Les neuf composantes de la sécurité sociale identifiées par le BIT sont: soins médicaux, indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, prestations familiales, prestations de maternité, prestations d'invalidité et prestations de survivants.[37] En petits groupes, discuter des points suivants: • Quelles sont les neuf composantes de la sécurité sociale ? Quelles sont les disparités dont il faut s'occuper ? • Doit-il y avoir des régimes de sécurité sociale différents pour les salariés et les personnes travaillant à leur compte? Pour les ressortissants nationaux et pour les travailleurs migrants ? • A quelle couverture de sécurité sociale les pêcheurs commerciaux peuvent-ils accéder? Rédiger une liste comparant les obligations définies par l'OIT avec la couverture actuelle pour les pêcheurs commerciaux et faire un compte-rendu.
DURÉE	De 20 à 30 minutes pour la discussion et la liste; 4 à 5 minutes par groupe pour faire le compte-rendu.
RESSOURCES	Convention (n° 188) de l'OIT, articles 34-37. Directives du BIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, section 3.2.19. Les paragraphes 50–52 de la recommandation (n° 199) contiennent des orientations supplémentaires en matière de sécurité sociale (pour la couverture des migrants).
RÉSULTAT	Les inspecteurs ont amélioré leurs capacités à vérifier le statut des pêcheurs en matière de sécurité sociale dans le contexte national.

37 BIT: *Normes internationales du travail sur la sécurité sociale*; https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/social-security/lang--fr/index.htm.

3.3 Analyse des risques et ressources

Après avoir acquis une meilleure idée de la composition de l'industrie, de ses pratiques en matière de travail ainsi que du rôle que joue le gouvernement, l'atelier passe maintenant à la planification stratégique. Comment pouvons-nous utiliser nos ressources limitées afin d'améliorer le respect des obligations concernant les conditions de travail ainsi que la protection des droits des travailleurs dans le domaine de la pêche?

Tout d'abord, on s'attend à ce que ce soit le gouvernement qui procède à une évaluation des risques du travail dans cette industrie. Les autorités de la pêche sont susceptibles de disposer de critères pour les aider à mesurer le risque que des navires s'engagent dans la pêche illégale. C'est par exemple le cas des systèmes de surveillance des navires. Leurs données permettent de mieux évaluer les risques de pratique illégale du travail. Cependant, disposer de véritables mesures des risques en matière de travail – c'est-à-dire de la probabilité et de la gravité des abus, par taille et type de port et de navire – constitue un objectif important car ces mesures permettent aux responsables d'établir une planification visant à une utilisation optimale des ressources dont ils disposent.

Deuxièmement, afin d'évaluer les risques, il y a l'évaluation honnête des résultats obtenus suite aux efforts entrepris par le gouvernement afin d'améliorer les conditions de travail dans la pêche. La question essentielle qui se pose est la suivante: «Notre système d'inspection et celui visant à faire respecter les réglementations - quel que soit son niveau de développement - réduit-il, augmente-t-il ou n'a-t-il aucun effet sur les risques au niveau du travail dans la pêche?». La réponse se trouve en consultant les résultats de l'exercice de cartographie.

Voici quatre questions essentielles à se poser qui peuvent aider les autorités rencontrant des difficultés afin d'évaluer les systèmes existants.

1. Le gouvernement manque-t-il de données concernant les violations de la réglementation dans le domaine du travail dans la pêche, ou ne fait-on état d'aucune violation dans la pêche dans ce domaine?
2. Un nombre significatif (par exemple, 10 pour cent ou davantage) d'employeurs de petites ou de moyennes unités basées à terre (par exemple, petites unités d'agro-transformation) commet-il couramment des violations en matière de contrats, de salaires, d'horaires de travail et/ou de sécurité?
3. Les inspections dans le domaine de la pêche sont-elles largement la conséquence de plaintes déposées par des travailleurs (ou par ceux chargés de les défendre) ?
4. Les rapports sur le travail dans la pêche publiés par des organismes indépendants contiennent-ils des preuves crédibles d'abus dans ce domaine?

Si la réponse à tout ou partie de ces questions est positive, il est possible que le système d'inspection chargé de faire respecter la réglementation n'exerce qu'un impact limité sur les risques en matière de travail pour les pêcheurs, ou encore qu'il augmente les risques en donnant un signal aux armateurs de navires de pêche qui démontre un manque d'intérêt pour ce problème.

Dans le cadre de cette séance consacrée aux risques, nous présentons deux exemples, l'un d'Afrique du Sud concernant la sécurité des navires et un autre à propos des orientations fournies par le BIT à un gouvernement en Asie sur des données devant être utilisées afin de mesurer les risques en matière d'abus dans le cadre du travail.

▶ Analyse des risques dans le domaine du travail dans la pêche

Les gouvernements peuvent vouloir utiliser les données d'identification des bateaux afin de contribuer à l'évaluation des risques. Afin de bien ajuster l'évaluation des risques aux pratiques en matière de travail, le projet «Ship to Shore» de l'OIT, en consultation avec le gouvernement royal de Thaïlande, a développé ces indicateurs afin de permettre aux différents responsables de les utiliser facilement et de récolter systématiquement des chiffres afin d'améliorer l'évaluation des risques sur les navires:

1. **Effectifs/taille de l'équipage et ratio entre la taille de l'équipage du navire et les obligations définies par le gouvernement en matière d'effectifs**. La taille minimale de l'équipage varie selon la taille et le type de navire. Une proportion moins élevée de la taille réelle de l'équipage par rapport aux obligations en matière d'effectifs indique un risque plus élevé.
2. **Nombre de jours en me**r. La moyenne est de sept jours selon le rapport de référence du BIT sur les conditions de vie et de travail. Au-delà de sept jours, le risque est plus élevé.
3. **Liste d'équipag**e. Une différence entre le nombre de membres d'équipage et la taille réelle de ce dernier lors d'une inspection au port, ou encore une différence entre les données biométriques enregistrées et la lecture de l'iris effectuée indique un risque plus élevé.
4. **Horaires de travail**. Les données ayant un caractère répétitif/uniforme (par exemple, faisant état d'horaires identiques quotidiennement pour tous les travailleurs) indiquent un risque élevé.
5. **Ports utilisés pour le débarquement du poisson**. Des ports différents en entrée et en sortie indiquent un risque plus élevé.
6. **Registre de paie**. Des paiements de salaires doivent figurer sur les relevés de banque (dans le mois écoulé). Des données non actualisées indiquent un risque plus élevé.
7. **Taux de roulement de l'équipage**. Ce roulement désigne le pourcentage des membres de l'équipage qui sont partis dans les trois derniers mois. Si le pourcentage est important, cela indique un risque plus élevé.
8. **Licences, documents, taxes**. Le fait de disposer de documents complets et d'avoir effectué les paiements requis aux autorités constituent des mesures permettant de juger d'une bonne gestion d'administration. Des documents manquants ou incomplets constituent des signes de risques plus élevés.

Rappel important: ces alertes au niveau des données ne constituent pas – par elles-mêmes – des preuves de violations de la législation internationale. Elles n'ont donc pas pour but de se substituer à des inspections réalisées par le gouvernement.

Exercice.

Afin que les gouvernements puissent mettre en place de nouveaux programmes d'inspection, les participants devront utiliser les données portant sur les violations en matière de travail dans la pêche ainsi que les données contenues dans la vue d'ensemble de l'industrie incluses dans la cartographie afin d'évaluer les risques en matière d'abus dans le domaine du travail par port, par types de pêche, par types de navires et par tailles de navires. Les gouvernements ayant besoin de mesures de substitution peuvent utiliser celles fournis plus haut dans l'exemple thaïlandais.

Pour les systèmes plus avancés, les responsables et les formateurs divisés en petits groupes devront concevoir de nouvelles mesures quantitatives portant sur des risques spécifiques (par exemple, le travail forcé, le vol de salaire) et/ou décider quelles sont les mesures de risque identifiées dans l'exemple présenté plus haut qui peuvent être adaptées à leur système. Les participants établiront un classement de ces mesures (ou les incluront dans un simple tableau présentant les risques comme ci-dessous) selon leur importance en tant qu'indicateurs de risques en matière de travail et de la disponibilité de données pertinentes.

▶Figure 3.2. Tableau d'évaluation des risques

Probabilité	Posibles consecuencias				
	Négligeable	Mineure	Modérée	Majeure	Extrême
Presque certaine	Moyenne	Elevée	Élevée	Très élevée	Très élevée
Probable	Moyenne	Moyenne	Élevée	Élevée	Très élevée
Possible	Basse	Moyenne	Moyenne	Élevée	Élevée
Improbable	Basse	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Élevée
Rare	Basse	Basse	Basse	Moyenne	Moyenne

Source: Gouvernement écossais, 2008[38]

3.4 Objectifs et planification stratégique d'application des règlementations

En se basant sur leurs connaissances des risques dans le domaine du travail dans la pêche commerciale, les responsables devront définir (ou passer en revue) des objectifs ainsi que des plans d'action en vue d'une application stratégique des réglementations par rapport aux normes existantes pour le travail dans la pêche.

Il est possible de bâtir une stratégie en vue d'une application stratégique des réglementations dans la pêche commerciale autour des critères suivants:

- priorisation;
- dissuasion;
- durabilité; et
- impact sur l'ensemble du système.

La priorisation et l'utilisation des ressources doivent dépendre des résultats de l'évaluation des risques réalisée plus haut et conduire à des choix à propos de quand et à quel endroit des investissements politiques et financiers doivent être réalisés. Les participants peuvent définir des priorités en matière

38 *The risk management of HAI: A Methodology for NHS Scotland* (2008). Consultado el 4 de septiembre de 2020 en https://www. gov.scot/publications/risk-management-hai-methodology-nhsscotland/pages/3/2008.

d'inspection et de respect des réglementations par port, par saison, par types d'inspection, par types de pêche, par taille de navires et par types d'abus en matière de travail.

La dissuasion **revêt une importance stratégique pour faire respecter les réglementations dans une** industrie où il n'existe que relativement peu de contrôles sur les pratiques en matière de travail et pour les flottes de pêche qui s'éparpillent largement le long des côtes et des espaces marins. Les sanctions constituent un élément central de la dissuasion, mais, comme les faits le montrent, il y a peu de chance que l'attitude de l'employeur évolue s'il n'existe qu'un faible risque de conséquences ou seulement un risque financier mineur s'il est pris en flagrant délit de violations.

Non seulement la dissuasion constitue un remède pour les pêcheurs qui sont touchés mais elle a également un effet de ricochet chez les armateurs de navires de pêche impliqués dans des faits similaires (section 2.4.12 des *directives du BIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*). Les exemples ci-dessous concernant la Nouvelle Zélande et l'Afrique du Sud montrent comment une utilisation stratégique des médias locaux et nationaux peut faire évoluer l'attitude de l'industrie.

Les mesures de dissuasion comprennent également des dispositions légales incitatives et dissuasives spécifiques à la pêche, parmi lesquelles on peut citer:

- la saisie du navire ou des prises de pêche jusqu'à ce que les violations constatées soient corrigées;
- les licences d'exploitation et leur renouvellement;
- les licences d'exportation;
- les autorisations concernant les travailleurs migrants; et
- la possibilité d'accéder au crédit.

L'utilisation de mesures dissuasives de manière consistante en utilisant les moyens mentionnés ci-dessus peut aboutir à des évolutions durables dans l'ensemble du système. L'implication des médias afin de diffuser les opérations visant à faire appliquer la législation est susceptible d'amplifier l'impact d'une seule action de ce type. Par ailleurs, des campagnes d'application focalisées sur un point précis dans un seul secteur industriel peuvent conduire à la mise en place par les employeurs d'améliorations touchant ce type de problèmes.

Gestion de la réaction des armateurs/employeurs et nécessité de faire preuve de discernement lors de l'inspection. L'utilisation de cette nouvelle façon de faire respecter le droit du travail dans la pêche, ou même le lancement d'une campagne d'application portant sur un domaine où des habitudes ont été prises de longues dates peut créer des tensions avec certains armateurs à la pêche. Lorsque l'industrie de la pêche est habituée à ce que l'on ferme les yeux sur certaines pratiques en matière de droit du travail et que, soudain, elle se retrouve confrontée à une nouvelle politique menée par les autorités compétentes, la réaction peut être négative. Cependant, il existe trois moyens d'aider les autorités à faire face à ces réactions. Le premier consiste à tracer une ligne claire de tolérance zéro sur certaines questions afin qu'à la fois les inspecteurs et les armateurs puissent avoir une idée claire de ce à quoi on doit s'attendre de part et d'autre. Deuxièmement, il est nécessaire d'informer les armateurs et les représentants de leur industrie sur ce que dit la loi et sur la stratégie d'application de celle-ci. Cela peut correspondre à un délai de grâce pour les armateurs qui ne sont pas en conformité avec la loi. Troisièmement, il faut former les inspecteurs et leur rappeler de faire preuve de discernement par rapport aux domaines prioritaires dans lesquels la loi doit s'appliquer.

Nous vous présentons les orientations récentes fournies par le BIT à propos du sens du discernement dont devraient faire preuve les inspecteurs à l'occasion de séances de formation d'inspecteurs du travail en Asie du Sud-Est:

La convention de l'OIT (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947, indique à l'article 17(2) qu'il «est laissé à la libre décision des inspecteurs du travail de donner des avertissements ou des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites.»

La première étape consiste à déterminer si, en se basant sur les faits constatés, il existe une violation de la réglementation. Cela comprend des décisions par rapport à:

- la gravité des violations;
- le caractère volontaire de ces violations de la part de l'employeur;
- s'il s'agit de violations graves appliquées de manière systématique; et
- l'ampleur des violations par rapport à d'autres navires

Il est difficile de faire preuve de discernement si l'inspecteur ne dispose pas d'un nombre suffisant de preuves factuelles. Ces dernières découlent des sources suivantes:

- entretiens avec les pêcheurs (y compris des entretiens en tête-à-tête), les syndicats et les organisations de la société civile;
- suivi des plaintes;
- inspections visuelles à bord; et
- lecture de l'ensemble des documents appropriés et recoupements par rapport au témoignage du travailleur.

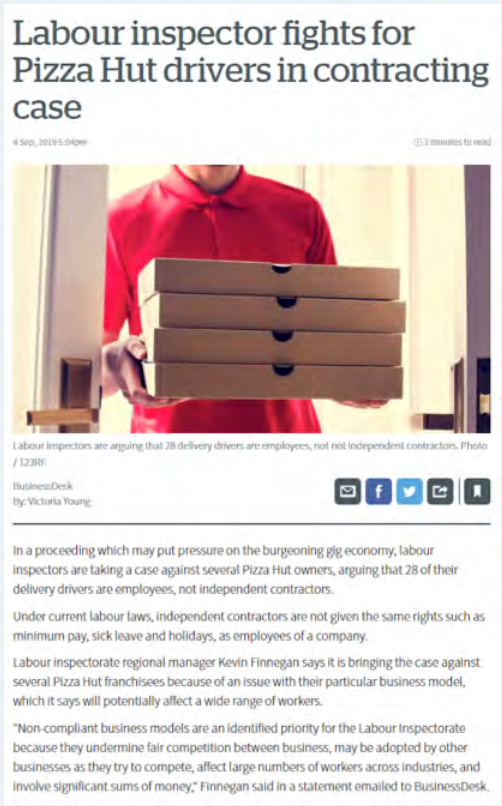
Enfin, en cas de violations spécifiques, la loi peut impliquer une réponse pénale automatique. Alors, l'inspecteur ne peut s'autoriser à faire preuve de discernement. De même, en matière de politique, dans le cas d'une campagne de tolérance zéro, il n'est pas possible de faire preuve de discernement (par exemple pour faire respecter le versement de salaires mensuels).

Exercice.

En utilisant sli.do ou une autre application de quiz en ligne, il est demandé aux responsables et aux formateurs de répondre à d'éventuelles violations des normes du travail dans la pêche en sélectionnant une action appropriée à entreprendre afin de faire respecter la loi, par exemple, un avertissement verbal, un avertissement écrit, un ordre écrit d'immobilisation du navire. Cet exercice peut permettre de révéler (de façon anonyme) certaines formes de confusion ou de parti pris par rapport au fait de faire preuve ou pas de discernement dans le domaine de la pêche, en générant ainsi une prise de conscience. Cet exercice est utile à la fois pour les directeurs et pour les inspecteurs de terrain.

▶ Encadré 3.1. Un effet dissuasif contre les violations en utilisant des campagnes médiatiques

Des campagnes à l'intention des médias menées par les autorités peuvent contribuer à avoir un effet dissuasif en matière de violations sur d'autres armateurs et dans d'autres secteurs. Ainsi, en Nouvelle Zélande, l'inspection du travail médiatise de manière agressive et continue les actions menées pour faire appliquer les réglementations. Par exemple, dans l'article d'un journal, elle fait savoir haut et fort son intention de donner la priorité à la lutte contre les entreprises qui ne respectent pas la loi et de les poursuivre. La SAMSA, elle aussi, a médiatisé l'arraisonnement et l'immobilisation d'un navire, faisant savoir qu'elle freinerait les abus dans le domaine du travail par des contrôles de l'Etat du port.



Labour inspector fights for Pizza Hut drivers in contracting case

4 Sep, 2019 5.04pm · 3 minutes to read

Labour inspectors are arguing that 28 delivery drivers are employees, not not independent contractors. Photo / 123RF

BusinessDesk
By: Victoria Young

In a proceeding which may put pressure on the burgeoning gig economy, labour inspectors are taking a case against several Pizza Hut owners, arguing that 28 of their delivery drivers are employees, not independent contractors.

Under current labour laws, independent contractors are not given the same rights such as minimum pay, sick leave and holidays, as employees of a company.

Labour inspectorate regional manager Kevin Finnegan says it is bringing the case against several Pizza Hut franchisees because of an issue with their particular business model, which it says will potentially affect a wide range of workers.

"Non-compliant business models are an identified priority for the Labour Inspectorate because they undermine fair competition between business, may be adopted by other businesses as they try to compete, affect large numbers of workers across industries, and involve significant sums of money," Finnegan said in a statement emailed to BusinessDesk.

nzherald.co.nz

RELEASED: Taiwanese fishing vessel released by South African authorities on Tuesday after it was arrested earlier this month and on inspection by SAMSA, was found to have violated anti-pollution conventions governing management of vessels at sea.

Cape Town: 27 September, 2016

A Taiwanese fishing vessel arrested and detained in South Africa earlier this month has been released, the South African Maritime Safety Authority (SAMSA) confirmed on Tuesday.

Source: *New Zealand Herald* y SAMSA

Exercice 3.2

TITRE	Présentation des priorités stratégiques pour faire appliquer les règlementations
OBJECTIFS	Déterminer les priorités essentielles et comment les communiquer aux décideurs au sein du gouvernement.
TAREA	Répartis en petits groupes, discuter des questions suivantes: • Dans l'année qui vient, compte tenu du risque pour les pêcheurs, quels sont les objectifs en matière d'inspection et d'opérations visant à faire respecter la loi dans le domaine de la pêche? • Où mener ces inspections et pourquoi? • Quels navires/types de pêche constitueront des priorités? • Quelles questions relatives au travail seront prioritaires? Quelles agences seront mises à contribution? • Quel argumentaire utiliser afin d'obtenir des compétences et/ou des ressources supplémentaires? D'où peuvent-elles provenir? • Quelles démarches précises pourraient-elles accroître: - la dissuasion? - La durabilité? - L'impact sur l'ensemble du secteur industriel?
DURÉE	45–60 minutes pour la discussion et la planification; 10 minutes de présentation pour chaque groupe.
RESSOURCES	Pour les différents types d'inspection 2.4.4.: *Directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, Approche de l'OIT de la planification stratégique pour la conformité à destination des services d'inspection du travail*[39]
RÉSULTAT	En utilisant l'analyse des risques et la vue d'ensemble de l'industrie, les participants produisent une ébauche stratégique pour faire respecter les réglementations qui prennent en compte les défis stratégiques pour mener à bien cette tâche, notamment en identifiant les priorités pour l'inspection et pour faire respecter la loi à long terme et en ayant un impact sur l'ensemble de l'industrie.

39 *Approche de l'OIT de la planification stratégique pour la conformité à destinations des services d'inspection du travail,* 2017.

3.5 Planification des inspections et outils

L'étape suivante pour les directeurs et les formateurs consiste à établir ou à passer en revue le planning des inspections en se basant sur les risques qui ont été identifiés ainsi que sur les priorités et les paramètres soulignés ci-dessus. Cela comprend des décisions sur les points suivants:

- les types d'inspection (périodiques, ciblées, aléatoires, en réponse à des plaintes; voir les *directives du BIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, section 2.4.4);
- les sites d'inspection (à bord, à l'entrée ou à la sortie du port, à distance en se basant seulement sur des écrits); et
- les outils utilisés pour l'inspection et pour les opérations visant à faire respecter la loi ainsi que les rapports d'intervention.

Types et sites d'inspection. Dans cette partie, il s'agit de discuter des sites et des types d'inspection en prenant en considération les objectifs fixés en matière de respect de la réglementation ainsi qu'en ce qui concerne le coût relatif et de l'impact selon les types d'inspection. Les inspections en mer pourraient être privilégiées dans le cas des navires battant pavillon de différents États et évoluant en haute mer, qui sont généralement autorisés à séjourner en mer pendant des mois ou qui effectuent fréquemment des opérations de transbordement du poisson et des rotations d'équipage. **Les inspections au port** peuvent s'avérer moins onéreuses pour les flottes qui doivent retourner régulièrement dans les ports de l'État du pavillon. **Les inspections basées seulement sur des écrits** peuvent être appropriées pour des navires présentant des risques faibles mais pas pour ceux qui présentent des risques élevés ou modérés; ou encore dans le cas des régimes d'inspection qui régulent traditionnellement la pêche commerciale «en main libres».

Les outils. Les protocoles d'inspection varient beaucoup, mais les outils utilisés doivent correspondre à la législation en vigueur et mettre l'accent sur l'importance de s'adresser non seulement aux armateurs de navires de pêche et à l'encadrement mais aussi aux travailleurs. En effet, les pêcheurs peuvent souffrir plus fréquemment d'isolement, de blessures ou d'autres risques liés au travail que les autres travailleurs en raison de la nature de leur métier. C'est pourquoi les protocoles d'inspection doivent prévoir des «espaces» supplémentaires afin que les pêcheurs puissent évoquer de manière discrète et en privé les pratiques existantes en matière de travail ainsi que les conditions de travail. Les outils employés pour l'inspection et pour la rédaction des rapports doivent encourager les inspecteurs à creuser sous la surface afin de bien comprendre comment le travail se fait à bord. Ce genre d'inspection minutieuse peut nécessiter de se rendre dans les bureaux de l'armateur ou de l'employeur afin de passer en revue d'autres documents, notamment les registres alternatifs ou «en double» en matière de recrutement, les contrats, les salaires ainsi que les registres de sécurité. Elles peuvent également nécessiter des discussions régulières entre des responsables du gouvernement et les organisations de défense dans certains domaines ainsi qu'avec les responsables communautaires, en particulier lorsque des travailleurs migrants font partie de la main d'œuvre employée pour la pêche.

▶ Encadré 3.2. Rapport de la MCA sur les conditions de vie et de travail

L'agence de la Marine et des garde-côtes du Royaume-Uni (MCA) est chargée de l'inspection et de faire respecter la réglementation en matière de normes du travail dans la pêche commerciale. La notice sur la marine marchande 1885 (F) détaille les dispositions d'enquête, d'inspection et de preuves afin de faire appliquer la réglementation en matière de conditions de vie et de travail sur les navires de pêche du Royaume-Uni conformément à la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007. La notice (traduite en français par nos soins) comporte une note d'inspection sur laquelle figurent les observations de la MCA sur les conditions de vie et de travail que les armateurs doivent afficher à bord afin qu'elle soit visible par les pêcheurs.

Annexe C

Le patron devra faire en sorte qu'une copie de ce rapport soit affichée sur le panneau d'information destiné aux pêcheurs

MSF 1335 Rev 1018 Form A

Maritime & Coastguard Agency	**RAPPORT D'INSPECTION DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL DES PÊCHEURS**

1. Maritime and Coastguard Agency, HQ [Branch] 105 Commercial Road, Southampton SO15 1EG Royaume-Uni; Tel: 020 3817 2xxx

2. Nom du navire de pêche		3. Port d'enregistrement
4. Numéro OMI	5. Numéro officiel (RSS)	6. Numéro de pêche
7. Longueur déclarée		8. Longueur hors-tout
9. Date de la pose de la quille		10. Date de l'inspection
11. Lieu de l'inspection		12. Forme habituelle d'opération

12. Étendue de l'inspection

No.	Domaine examiné (x)	Conditions	Lacunes (O/N)	Remarques
1.		Âge minimum		
2.		Examen médical		
3.		Équipage		
4.		Heures de repos		
5.		Liste d'équipage		

Source: MCA: *Merchant Shipping Notice 1885* (Southampton, 2018).

L'annexe III comprend la note de la marine marchande 1885 de la MCA ainsi qu'un outil de rédaction créé en 2018 par le BIT avec le ministère de la Main d'œuvre d'Indonésie et conçu comme pouvant servir de modèle en s'appuyant sur des exemples fournis par d'autres États.

Comme en ce qui concerne les outils et les protocoles d'inspection, les rapports d'inspection doivent avoir pour ambition d'enregistrer et de répertorier les différences entre les témoignages fournis par les travailleurs, les membres de l'encadrement, le patron et l'armateur. L'examen détaillée des pratiques au niveau de la paie, basé par exemple sur des entretiens avec les travailleurs et ce qu'indique les relevés de l'employeur, peut mettre en évidence un certain nombre de constats (et de solutions) que des questions superficielles et qu'une simple étude des relevés du paiement des salaires auraient pu ne pas déceler.

Exercice.

En petits groupes, passer en revue les outils d'inspection (soit du Royaume-Uni, soit d'Indonésie) et les comparer aux outils et aux protocoles utilisés ou dont l'utilisation est proposée dans la pêche. Exposer comment les pratiques d'inspection peuvent améliorer la qualité et le flux d'informations données par les pêcheurs en portant une attention particulière aux pêcheurs les plus vulnérables, par exemple les pêcheurs migrants qui ne parlent pas la langue locale, les jeunes pêcheurs et les équipages des flottes de pêche lointaine. Présenter ensuite vos conclusions en plénière en sélectionnant trois étapes portant sur des sujets, des questions et des protocoles indispensables tirés des exemples du Royaume-Uni ou d'Indonésie.

3.6 La coordination entre les agences

Les mandats d'autorité dans le domaine de la pêche peuvent être mal définis, avec des juridictions qui se superposent et une mauvaise coordination ainsi qu'un manque de coopération entre elles. Les réglementations concernant les pêcheurs à bord des navires peuvent même, dans certains cas, dépendre des lois maritimes, les pêcheurs étant alors considérés comme des «marins».

En conséquence, cette séance consacrée à la coordination entre les différentes autorités peut nécessiter un temps considérable consacré à la discussion. Cependant, les formateurs peuvent réduire ce temps en faisant porter la discussion essentiellement sur les résultats de l'exercice de cartographie. Une cartographie bien dessinée (cela peut être une carte ou un graphique) qui souligne les différentes fonctions de l'inspection et de l'application de la réglementation dans la pêche et le fait d'avoir des autorités désignées pour chacune d'entre elles peuvent permettre de gagner du temps et d'éviter une certaine confusion.

L'atelier peut alors se concentrer sur la planification d'**inspections conjointes**, puisque ces dernières sont susceptibles d'améliorer considérablement les résultats en la matière, en particulier dans les pays dans lesquels les ressources sont limitées et où le nombre d'inspecteurs peut ne pas être adéquat.

L'harmonisation du moment choisi pour ces inspections entre des autorités différentes peut s'avérer compliquée. Les inspections conjointes doivent être bien planifiées et des procédures claires doivent être en place afin d'éviter les situations qui pourraient se produire lorsque trop de personnes tentent d'inspecter en même temps un navire, ce qui place le patron ou les pêcheurs dans une situation excessive de stress. Dans certains pays, pour ce qui concerne de nombreux aspects de l'inspection dans la pêche, l'autorité est concentrée au sein d'une même agence – c'est par exemple le cas en Afrique du Sud de la SAMSA – ou encore on forme des équipes inter-agences qui travaillent au même endroit au port ou à proximité de ce dernier, comme pour le système d'inspection thaïlandais entrée au port/sortie du port. Lorsque des inspections conjointes sont pratiquées, il est important qu'il existe une communication limpide ainsi qu'une affirmation des pouvoirs et des rôles juridictionnels (*directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche* (sections 2.4.7 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*).

Par ailleurs, les États du pavillon doivent réfléchir à comment éviter tout conflit d'intérêt potentiel si un service du gouvernement dispose à la fois de la responsabilité d'assurer la promotion de la pêche commerciale, de l'octroi des licences et de la régulation de la pêche (par exemple au sein du département chargé de la pêche) tout en étant également l'autorité compétente chargée de l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche. Afin de se protéger contre de tels conflits d'intérêt, certains États ont séparé les fonctions de promotion de la pêche commerciale, de délivrance des licences et de régulation de l'inspection et du respect des normes du travail dans la pêche (section 2.3.5 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de travail à bord des navires de pêche*).

Lorsque l'autorité globale politique et technique chargée des inspections conjointes appartient à une seule agence (par exemple le ministère des Transports) qui n'a pas de l'habitude de faire respecter le droit du travail, il peut être naturel que cela entraîne un nouveau mandat (ou un mandat supplémentaire). Il est important qu'une formation régulière et une supervision de ces responsables - qu'ils soient responsables ou inspecteurs de terrain - puissent contribuer à s'assurer que l'inspection du travail et de l'application de la règlementation ne se fassent pas au rabais.

Exercice.

Cette séance se penche sur plusieurs sujets importants, y compris la hiérarchie politique et administrative ainsi que le problème des conflits d'intérêt. Après une discussion par petits groupes, un rapport est fait en plénière sur la façon dont ces rôles sont distribués sur le papier ou dans la pratique et sur comment la gestion des conflits d'intérêt potentiels peut s'avérer très productive. Les questions principales à se poser sont les suivantes:

1. S'ils sont autorisés ou planifiés, quels changements pourraient renforcer l'efficacité des inspections conjointes?
2. Au niveau du port, comment l'autorité compétente doit-elle gérer:
   - **a.** les différences d'opinion entre les responsables?
   - **b.** les faits contradictoires à propos des conditions de travail?
   - **c.** les conflits d'intérêt des agences?

Il faut se souvenir qu'il est important de maintenir la discussion dans «la limite du possible» en se basant sur les réglementations et les mandats existants. La discussion à propos de la réorganisation des mandats et/ou de nouvelles lois peut avoir lieu lors des ateliers portant sur le cadre légal, peut-être au moment de la discussion concernant la ratification de la convention (n° 188).

3.7 Établissement des procédures de plaintes

Les plaintes transmises aux autorités peuvent être déposées par des pêcheurs, par des organisations de travailleurs, par des associations et par toute personne ayant un intérêt pour la sécurité du navire et/ou des pêcheurs (section 2.4.13 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*). Les inspecteurs doivent garder à l'esprit trois points importants qui concernent le mécanisme de dépôt de plainte. D'abord, les entreprises de pêche employant une main d'œuvre vulnérable – par exemple, des pêcheurs migrants – peuvent avoir besoin des inspecteurs et d'autres autorités pour étudier les plaintes et, de manière plus générale, pour lier des liens avec les travailleurs, leurs organisations représentatives ou avec des responsables d'associations de protection afin d'obtenir des informations fiables et exploitables sur les conditions de travail dans la pêche. C'est l'un des points essentiels étudiés dans la séance précédente portant sur la planification des inspections. Les inspecteurs et les autres autorités concernées pourraient faire face à des difficultés pour obtenir des informations à propos de navires et de travailleurs évoluant dans des flottes de haute mer et ils doivent donc développer et promouvoir d'autres sources d'informations communiquées en personne (ainsi que des sources distantes comme, par exemple, celles issues d'applications permettant de déposer plainte).

Deuxièmement, les inspecteurs privilégient généralement le fait de se tenir aux côtés des travailleurs en situation de vulnérabilité qui déposent plainte en reconnaissant ces dernières, en les prenant par écrit et en menant une enquête minutieuse ensuite. Mais dans certains cas, il arrive que des inspecteurs redirigent parfois des plaintes formulées par des travailleurs à propos de violations du droit du travail en disant aux pêcheurs vulnérables de résoudre le conflit ayant justifié la plainte directement avec l'armateur. Ce type de comportement sape l'État de droit et peut conduire à un plus grand nombre d'abus, y compris sous la forme de représailles de la part de l'armateur, du patron, des membres de l'encadrement ou même de la part d'autres pêcheurs. Cela peut conduire également à «résoudre l'affaire» sans que les normes minimales requises par la loi soient respectées.

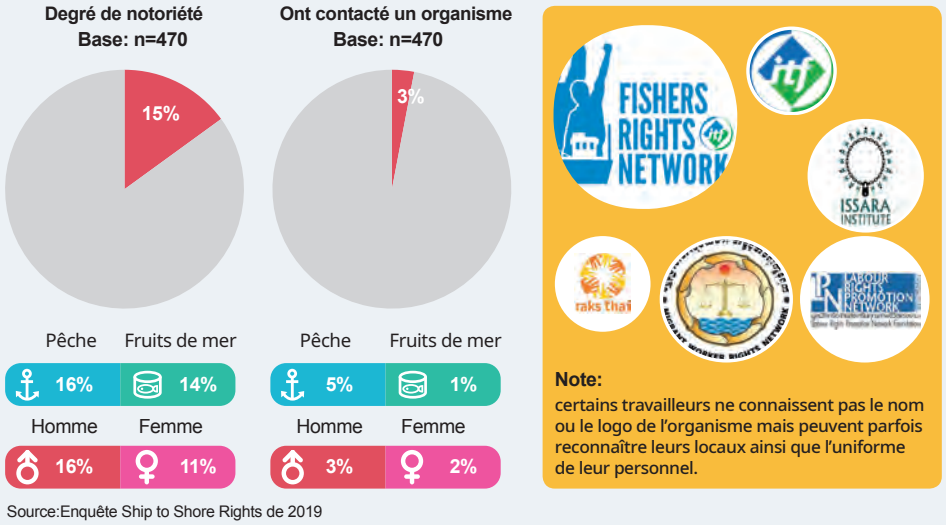
Troisièmement, les systèmes d'inspection dans la pêche ne doivent pas considérer les mécanismes de plaintes comme un élément qui pourrait se substituer et une véritable inspection faisant respecter la réglementation, C'est doublement vrai quand les systèmes d'inspection et d'application des lois en place dans l'économie au sens large sont peu développés ou peu efficaces, ou encore lorsque, parmi les pêcheurs, figurent des travailleurs en situation de vulnérabilité comme les migrants. Un système qui fait peser sur les pêcheurs tout le poids de l'identification des violations et de les transformer en plaintes formelles passera immanquablement à coté de certaines violations. Les systèmes basés sur le dépôt de plainte dans la pêche envoient un signal aux armateurs selon lequel le gouvernement est disposé à tolérer certains abus dans le domaine du travail et, chez certains armateurs, cela encourage le «pas vu, pas pris».

Exercice 3.3

TITRE	Établissement de procédure(s) de plainte
OBJECTIFS	Créer une procédure de plainte robuste et rapide pouvant être utilisée par les pêcheurs, les syndicats, les organisations non gouvernementales (ONG) et d'autres entités, incluant une méthodologie permettant une procédure d'enregistrement des informations et des aboutissements. Établir des critères afin d'aider les inspecteurs à faire la distinction entre les plaintes justifiées et celles qui sont manifestement infondées et assurer la formation des inspecteurs concernant la gestion des plaintes. Promouvoir les actions de sensibilisation aux procédures de plainte et expliquer comment déposer plainte.
CONTENU	Quels sont les principaux éléments d'une procédure de plainte? En petits groupes, définir: • les critères à utiliser pour reconnaître une plainte déposée de bonne foi et ce qui constitue une plainte manifestement infondée; • le protocole à suivre pour les inspecteurs afin de gérer les plaintes de manière efficace et rapide; • les mesures permettant de garantir la confidentialité; • les mesures permettant d'éviter les représailles contre les travailleurs (y compris la mise sur liste noire); • l'utilisation d'internet, des courriels et d'une ligne d'appel spécifique pour déposer plainte; • comment promouvoir les actions de sensibilisation sur les procédures de plainte auprès des pêcheurs et de leurs organisations représentatives, des organisations de la société civile et des armateurs; • si la plainte reçue ne concerne pas votre domaine de compétence, comment transmettre le cas à l'autorité ou aux autorités compétentes appropriées; • comment informer des conclusions de l'enquête et qui informer. Partager vos conclusions en plénière en insistant par exemple sur les trois changements nécessaires afin d'améliorer l'utilisation des procédures de plaintes déposées par les travailleurs ou ceux qui les représentent ainsi que sur les trois changements nécessaires dans la manière dont les autorités traitent les plaintes.
DURÉE	30 minutes pour la définition et la discussion; 5 minutes par groupe afin d'énumérer les changements nécessaires.

▶ Encadré 3.3. Où vont les travailleurs pour trouver de l'aide

Les armateurs à la pêche sont souvent les premiers interlocuteurs pour les pêcheurs qui rencontrent des difficultés. Cependant, tous les problèmes ne peuvent pas ou ne doivent pas être rapportés en premier lieu à ces armateurs. Dans ce genre de cas, c'est aux amis et à la famille que les pêcheurs font le plus confiance et à qui ils font part de leurs difficultés. Dans l'exemple thaïlandais qui figure ci-dessous, il est clair que les travailleurs préfèrent confier leurs plaintes aux personnes et aux organisations qu'ils connaissent. Les statistiques montrent que les applications téléphoniques ne constituent qu'un piètre substitut par rapport aux relations avec des personnes et des organisations capables de les aider.



Source:Enquête Ship to Shore Rights de 2019

Êtes-vous allé vers quelqu'un d'autre pour vous aider dans vos difficultés?

Dans le cadre de l'enquête, on a aussi demandé aux travailleurs comment, quand et à qui ils ont demandé de l'aide. Dans un sous-groupe d'abus dans le domaine du travail, on a demandé aux personnes ayant répondu à l'enquête (11% en tout) si quelqu'un avait transmis leur plainte – de manière formelle ou informelle – à leur employeur ou à d'autres entités afin d'obtenir une assistance.

Parmi les 50 travailleurs inclus dans ce sous-groupe, environ les trois quarts avaient demandé de l'aide et pratiquement chacun d'entre eux avait rapporté leurs problèmes à l'employeur – par eux-mêmes ou, plus fréquemment par l'intermédiaire de quelqu'un d'autre – pour tenter de les résoudre (certaines plaintes ont été transmises à la fois aux employeurs et à d'autres entités). Le quart restant des travailleurs avait gardé leurs difficultés pour eux-mêmes. Les pêcheurs étaient un peu plus susceptibles d'agir face aux problèmes rencontrés au travail que les travailleurs exerçant leur activité dans les fruits de mer.

Même si le nombre de travailleurs inclus dans ce sous-groupe était faible – 50 personnes – on s'aperçoit que les réponses comparables des travailleurs ayant répondu à une enquête similaire affichent des résultats inverses, c'est-à-dire qu'un quart avait cherché de l'aide sans problème et trois-quarts ne l'avaient pas fait. Cela peut correspondre aux efforts entrepris par le gouvernement, les syndicats et les organisations de la société civile afin d'améliorer la compréhension à la fois des pêcheurs et des armateurs à propos des obligations légales et du droit du travail. Une recherche menée en 2019 par Praxis Lab montrait que 81% des pêcheurs interrogés déclaraient avoir entendu parler des droits au travail par un syndicat ou par une organisation de la société civile.

Source: BIT: *Endline research: Findings on fishers and seafood workers in Thailand* (Bangkok, 2020); H. Boles: *Tracking progress: Assessing business responses to forced labour and human trafficking in the Thai seafood industry* (Praxis Labs, 2019), pág. 54.

▶ Encadré 3.4. Situations abusives et réformes dans l'industrie irlandaise de la pêche

Les situations abusives concernant des pêcheurs migrants au sein de l'industrie de la pêche commerciale irlandaise sont apparues dans les médias ainsi que dans les rapports de la Fédération internationale des ouvriers du transport.

The Guardian

Migrantes no pertenecientes al Espacio Económico Europeo que faenan en arrastreros irlandeses adquieren nuevos derechos

Este avance se produce después de que un sindicato llevara al Gobierno de Irlanda ante los tribunales por facilitar la esclavitud moderna.

REUTERS Business Markets World Politics TV More

BIG STORY 10 JUNE 12, 2019 / 7:03 PM / 5 MONTHS AGO

"Nos escondemos": Los migrantes víctimas de abusos dicen que la reforma irlandesa fracasará

Ruary Casey

DUBLÍN (Thomson Reuters Foundation) – Al cabo de tres años trabajando ilegalmente en barcos de pesca irlandeses, Karim, un trabajador migrante egipcio, tenía un dedo aplastado y se le debían miles de euros en concepto de impagos salariales; esperaba que las cosas mejorarían cuando el Gobierno le ofreciera un contrato adecuado.

Sin embargo, el programa de 2016 —destinado a sacar a los inmigrantes no europeos de la sombra para trabajar legalmente en buques pesqueros irlandeses— no hizo más que empeorar las cosas, dijo Karim, ya que su permiso de trabajo fue patrocinado por su empleador, quien se aprovechó de esa facultad.

Sources: *The Guardian* (2019), Reuters (2019)[40]

40 F. Lawrence y E. McSweeney: "Non-EEA migrants on Irish trawlers gain new immigration rights", in *The Guardian*, 22 Apr. 2019, https://www.theguardian.com/world/2019/apr/22/non-eea-migrants-on-irish-trawlers-gain-new-immigration-rights; R. Casey, "'We hide': Abused migrants say Irish fishing reforms will fail", in Reuters, 12 June 2019, https://www.reuters.com/article/us-ireland-labour-fish/we-hide-abused-migrants-say-irish-fishing-reforms-will-fail-idUSKCN1TD2VH.

3.8 Recensement et chiffres

Que ce soit une inspection de routine, une inspection ciblée ou encore entraînée par une plainte, il est très important de répertorier les conclusions de toute inspection de façon minutieuse ainsi que des actions entreprises pour faire respecter la loi afin de disposer d'un système efficace de respect des réglementations.

Il est nécessaire de pouvoir disposer de base de données fiables afin de contribuer à rendre les actions suivantes systématiques:

- le recensement des inspections, des actions enclenchées, du suivi et des résultats obtenus;
- la collecte, l'enregistrement, la gestion et l'analyse des données; et
- le recyclage d'analyses afin de contribuer à mieux cibler des navires et des ports.

▶ Encadré 3.5. Bases de données, métriques et partage des informations

Selon l'inspection du travail du Brésil et son analyse des bonnes pratiques portant sur l'inspection dans le secteur maritime, un aspect fondamental permettant d'améliorer les procédures d'inspection consiste à disposer d'une base de données fiable qui rende possible l'existence d'un système efficace de renseignements permettant d'identifier quelles entreprises doivent être inspectées ainsi que de la récolte systématique des informations sur les inspections déjà achevées. Un autre élément important consiste à partager des informations avec les autres agences concernées et impliquées dans l'inspection et le contrôle des navires.

L'existence de statistiques ou de rapports destinés aux responsables des inspections est susceptible d'aider à porter au grand jour des tendances sur l'attitude d'un secteur industriel et entraîner des décisions à propos d'une utilisation intelligente des ressources en matière d'inspection et d'application de la législation en vigueur. Le nombre d'actions entreprises pour faire respecter la loi constitue une donnée importante. En Asie, un gouvernement s'est basé sur ce dernier élément dans le cadre de ses efforts visant à faire évoluer son action non plus en termes de nombre d'inspections menées mais en termes de résultats obtenus. Cette évolution est particulièrement importante dans une industrie (et un service d'inspection du travail) qui ont été mesurés sur la quantité au lieu de la qualité et de l'impact des inspections et qui sont coutumiers des avertissements informels et que d'un manque d'intérêt ou de soutien par rapport aux remèdes systémiques.

Source: ILO: *Good practices in Brazilian labour inspection: The Maritime Sector* (Brasília, 2010).[41]

41 Véase http://www.oit.org.br/sites/default/files/topic/labour_inspection/pub/maritime_282.pdf.

Exercice 3.4

TITRE	Bâtir des bases de données fiables pour les inspections
OBJECTIFS	Créer les contours d'un système de renseignements et de recensement qui fasse porter l'attention des inspecteurs et des directeurs sur les résultats – c'est-à-dire vers des solutions efficaces et des améliorations au sein du système en matière d'application.
CONTENU	En petits groupes, choisir les données à intégrer dans un rapport mensuel de gestion du renseignement; huit enseignements essentiels basés sur l'outil de rapport destiné aux inspections existantes; • quatre données chiffrées essentielles en matière d'efficacité des inspections et des opérations visant à faire respecter la réglementation en vigueur; • des informations essentielles au niveau des politiques basées sur des enseignements, des actions; et • des statistiques essentielles /des renseignement en provenance d'autres agences et de sources en dehors du lieu de travail (syndicats, applications) et faire porter la discussion sur leur intégration dans le système de rapports des inspections du travail.
DURÉE	30 minutes pour la rédaction; 5–8 minutes par groupe pour la présentation.

3.9 Consultations avec les armateurs, les représentants des travailleurs et fourniture d'orientations techniques

Les autorités compétentes chargées de l'inspection doivent avoir des consultations régulières avec les armateurs de navires de pêche ainsi qu'avec les organisations représentatives des pêcheurs[42], là où elles existent, et doivent les informer régulièrement et communiquer avec le secteur de la pêche ce qui contribuera également à promouvoir et à renforcer le dialogue social au sein de ce secteur. (section 2.4.11 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*).[43] Le tripartisme – c'est-à-dire le dialogue entre le gouvernement, les travailleurs et les employeurs – constitue un élément fondamental pour l'OIT et pour de nombreux gouvernements.

La convention (n° 188) pousse un peu plus loin cette pratique. En effet, les gouvernements sont supposés tenir des consultations avec les partenaires sociaux à propos de l'application de la convention dans le pays. Cette obligation d'organiser de telles consultations est mentionnée 30 fois dans le texte de la convention. Mais la convention (n° 188) demande également que: «dans les rapports présentés en vertu de l'article 22 de la Constitution, le Membre communiquera les raisons de la décision prise en vertu du présent article et les observations faites lors de la consultation». Noter dans les rapports les réponses des organisations d'employeurs et de travailleurs à l'application proposée de normes n'est pas une pratique courante dans les conventions de l'OIT. Ce qui est implicite ici, c'est la notion selon laquelle le consensus est le bienvenu mais *qu'il ne constitue pas une obligation* pour rédiger et faire appliquer des normes juridiques minimales dans le domaine de la pêche.

La consultation tripartite doit aussi avoir lieu en dehors des réunions traditionnelles ou des débats politiques au niveau national. Les États et leurs industries ont des traditions différentes en matière de négociations et de consultations. En Afrique du Sud, les négociations sectorielles entre les organisations

42 Convention de l'OIT (n° 188), article 1(c) «le terme *consultation* désigne la consultation par l'autorité compétente des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées, et en particulier les organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe».

43 Le dialogue social est défini par l'OIT comme incluant tous les types de négociations, de consultations ou de simples échanges d'information entre, ou au sein de représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs sur des sujets d'intérêt commun relatifs à la politique sociale et économique. Il peut exister en tant que processus tripartite, le gouvernement faisant partie officiellement du dialogue ou encore il peut s'agir de relations bipartites seulement entre les responsables des travailleurs et des employeurs (ou des syndicats et des organisations d'employeurs), avec ou sans une implication indirecte du gouvernement. Le processus du dialogue social peut être informel ou institutionnalisé et, souvent, il existe une combinaison des deux. Le dialogue peut avoir lieu au niveau national, régional ou au niveau de l'entreprise. Il peut être interprofessionnel, sectoriel ou la combinaison des deux. L'objectif principal du dialogue social est de promouvoir la construction d'un consensus et d'une implication démocratique parmi les principaux acteurs du monde du travail. L'existence de structures et de processus visant à un dialogue social fructueux peut potentiellement résoudre de nombreux conflits sur le plan économique et social, encourager la bonne gouvernance, faire avancer la paix et la stabilité au niveau industriel et doper le progrès en matière économique. Source: Genève, BIT, département des relations professionnelles et des Relations d'emploi, 2011; http://www.ilo.org/public/english/dialogue/ifpdial/areas/social.htm. (en anglais)

de pêcheurs et les armateurs font désormais partie de la routine. Par contre, en Thaïlande, il n'existe pas d'accord de négociation bilatéral et les discussions tripartites ont lieu la plupart du temps de façon ponctuelle au niveau national ainsi que dans certaines provinces côtières.

Les autorités sont également chargées de concevoir, de communiquer et de mettre à jour périodiquement les orientations juridiques et techniques destinées à l'industrie de la pêche commerciale afin d'aider les armateurs, les patrons, les pêcheurs, les représentants des pêcheurs et d'autres personnes à s'assurer du bon respect des obligations légales (section 2.4.10 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail sur les navires de pêche*).

Cette implication et cette fonction pédagogique sont importantes dans un service d'inspection et de contrôle car cela améliore la compréhension vis-à-vis des normes et de leur respect. Mais il existe une tendance au sein des agences, qui sont aux prises à des dizaines de priorités, à ne pas suffisamment investir dans ce domaine et de compter plutôt sur les employeurs et sur les autorités qui sont en première ligne pour trouver un arrangement. L'implication et l'éducation des armateurs et des travailleurs sont doublement importantes dans la pêche parce que cette industrie est particulièrement surveillée pour la première fois en matière de pratiques dans le cadre du travail. Dans ces conditions, l'inspection du travail fait bien d'inclure les armateurs de navires de pêche et les travailleurs et leurs organisations pour concevoir et déployer de nouvelles mesures (voir la discussion ci-dessous à propos des consultations tripartites).

Il n'est pas rare que les armateurs opérant sous des régimes nouvellement créés fassent de la résistance face à certaines mesures et/ou cherchent des solutions qui créent l'apparence d'un respect tout en poursuivant les vieilles pratiques. Si les autorités ne réagissent pas de manière efficace face à cette réaction, elle peut devenir la «nouvelle normalité» («l'arrangement» déjà mentionné) minant ainsi les efforts visant à améliorer les conditions de vie et de travail.

Lorsqu'elles engagent le dialogue avec les armateurs, les autorités doivent essayer d'éviter ce piège en faisant savoir clairement ce que sont les normes et comment les armateurs doivent les respecter. Cela peut inclure des outils et des conseils techniques développés en concertation avec les armateurs et les travailleurs, chacune des deux parties pouvant fournir des conseils pratiques sur le respect des réglementations. Les autorités peuvent également envoyer un signal aux armateurs en faisant clairement savoir ce qu'elles attendent de leur part en allant au-delà des documents et en sollicitant le témoignage de travailleurs (ainsi que ceux d'armateurs, de patrons et du personnel d'encadrement) sur les pratiques en cours en ce qui concerne l'embauche, les conditions de travail, la paie et les registres de paiement, le respect du droit du travail, etc..

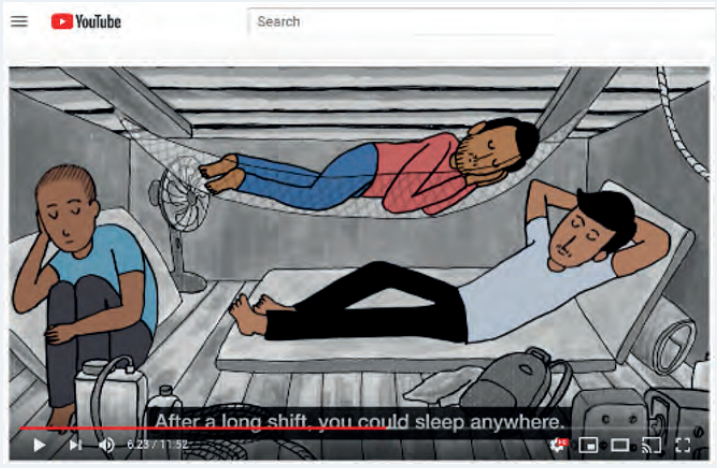
Lorsque les systèmes d'inspection sont relativement peu développés, les autorités doivent être sélectives sur leurs priorités, comme cela est apparu lors de la discussion ci-dessus au sujet de la dissuasion. Toute tentative d'imposer un régime d'inspection et de contrôle de manière soudaine (avec un effet de sidération) alors que rien n'existait auparavant risque fort de ne pas être prise au sérieux par les employeurs et, de manière cruciale, par les agents opérant en première ligne. C'est probable même en temps de crise. Ainsi, les mesures d'urgence prises par le gouvernement royal de Thaïlande face à la crise de «l'esclavage dans le secteur des fruits de mer» qui a commencé en 2014 ont rencontré des résultats mitigés et elles ont été appliquées avec succès lorsque les règles étaient claires et nettes, que les vérifications étaient simples, que les opérations de contrôle étaient cohérentes, que les sanctions étaient graves et modulables et que les officiels agissaient dans une (relative) discrétion. L'introduction ou le durcissement des régimes d'exploitation de navires de pêche constitue un bon exemple de réponse. Par contre, le respect des horaires de repos et des horaires de travail à bord des navires est un problème plus compliqué à résoudre.

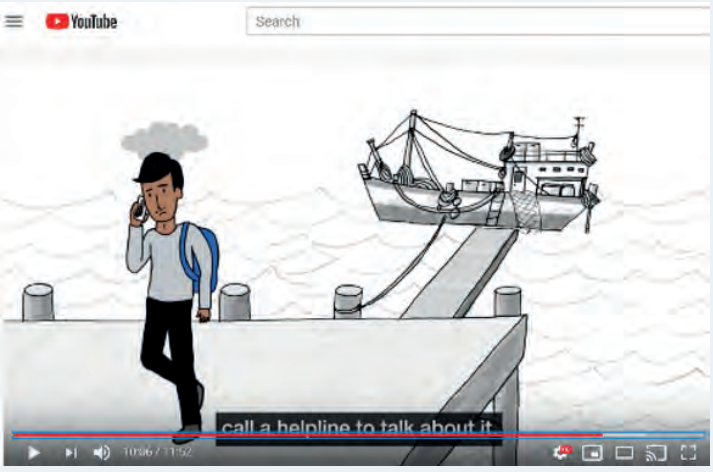
L'objectif est donc de construire une culture de respect de la réglementation au sein de l'industrie et cela ne passe pas seulement par le cadre légal mais par son application à travers des actions dans le domaine de l'inspection et du contrôle qui soient efficaces et réalisées de manière cohérente, Pour construire et maintenir cette culture, les systèmes d'inspection et de contrôle ont besoin des éléments suivants:

- une planification stratégique de la part de la direction;
- des instructions claires (à la fois sur le plan technique et sur le plan politique) destinées aux autorités qui se trouvent en première ligne et à ceux qui les dirigent;
- l'engagement d'un dialogue en faisant preuve de pédagogie envers les armateurs, les patrons, les personnels d'encadrement ainsi qu'avec les travailleurs; et
- une application cohérente des réglementations et des pénalités.

▶ Encadré 3.6. Éducation envers les travailleurs migrants

Faire preuve de pédagogie envers les travailleurs, et pas seulement envers les armateurs, peut conduire à une amélioration sensible du respect des réglementations. Ainsi, en association avec le projet OMI X, le projet du BIT «Ship to Shore Rights» a mis en place des séances d'orientation destinées aux pêcheurs migrants du Myanmar se rendant en Thaïlande. Cette journée de formation est animée par une équipe formée de responsables syndicaux (ITF), du BIT et du ministère du Travail du Myanmar. L'accent est mis sur la sécurité et la santé des pêcheurs et sur la manière d'obtenir de l'aide. Les outils pédagogiques sont simples et sont complétés par des vidéos afin de faciliter l'assimilation et le partage.





Source: site internet du projet Ship to Shore Rights du BIT, 2018.

Exercice 3.5

TITRE	Donner des orientations juridiques et techniques au secteur de la pêche sur les questions liées au travail ainsi qu'aux conditions de travail et aux normes du travail
OBJECTIFS	Fournir de manière régulière des orientations juridiques et techniques de bonne qualité au secteur de la pêche.
CONTENU	Organiser un jeu de rôle durant lequel un groupe de participants représentant des armateurs tente de «poser des colles» aux représentants officiels (l'autre groupe) en posant des questions sur les règlementations essentielles dans le travail de la pêche. La réalisation de cet exercice à quatre ou cinq reprises aidera les participants à identifier et à reconnaître les questions les plus épineuses dans le domaine du respect des réglementations imposées aux armateurs et à améliorer la qualité de leurs réponses et des conseils qu'ils prodiguent. Après les jeux de rôle, les groupes définiront dans les grandes lignes un certain nombre de documents à mettre à disposition et/ou l'organisation d'une demi-journée de formation destinée aux armateurs ainsi qu'une autre destinée aux travailleurs, ayant pour but d'améliorer la culture du respect des réglementations.
DURÉE	30 minutes pour les jeux de rôle et pour définir les matériels nécessaires; 10 minutes pour rejouer les meilleurs échanges en plénière et comparer les propositions.
RESSOURCES	La section 2.4.10. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche.*

3.10 Les partenaires sociaux

Les fonctionnaires doivent maintenir le dialogue avec toutes les parties prenantes, comme le souligne la discussion ci-dessus à propos de la dissuasion. En effet, ces dernières peuvent fournir des renseignements capitaux à propos des pratiques en matière de recrutement, sur les indicateurs du travail forcé ainsi que sur d'autres questions plus courantes dans la pêche que les armateurs et les fonctionnaires peuvent omettre en accomplissant leurs missions. Ces organisations peuvent ouvrir le dialogue avec les travailleurs et opérer dans certains endroits, d'une manière que les fonctionnaires ne peuvent imiter.

Certains de ces partenaires, comme les groupements qui s'occupent du droit des minorités, des droits de la personne, des droits de la femme, des droits des enfants et les militants dans le domaine social peuvent être moins connus des autorités compétentes et de leurs inspecteurs.

Les fonctionnaires ne doivent pas penser que le manque de visibilité de ces organisations signifie qu'il n'existe pas de problèmes pressants au sein de leurs membres liés au domaine de la pêche. Le fait de recevoir une invitation de la part des autorités, en particulier si la réunion se déroule dans les bureaux de l'organisation et non dans les locaux administratifs, peut envoyer un signal à ces organisations qu'il existe un véritable intérêt de la part des autorités pour nouer des relations. Le fait que les autorités reconnaissent qu'il existe des problèmes de respect des réglementations dans l'industrie peut montrer à ces organisations qu'il y a une volonté réelle d'avoir une discussion franche et ouverte sur ces sujets. La tenue de réunions régulières peut s'avérer nécessaire pour aboutir à une confiance mutuelle et ouvrir des canaux de communication. La cartographie du secteur industriel doit comporter une liste des organisations avec lesquelles les autorités peuvent travailler afin de récolter des renseignements sur les conditions de travail et les pratiques en la matière. Ces organisations peuvent également faire partie d'inspections conjointes en compagnie des autorités (et des armateurs).

Exercice 3.6

TITRE	Nouer de nouvelles relations pour soutenir les activités d'inspection et de contrôle
OBJECTIFS	Renforcer et élargir les inspections des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche en identifiant les possibilités qui existent pour les services d'inspection de nouer et de maintenir des relations avec des organisations de travailleurs ainsi qu'avec les associations de défense et les organisations d'armateurs.
CONTENU	En plénière ou en groupes, établir une liste des organisations déjà impliquées en faveur d'inspections et d'opérations de contrôle efficaces ou qui souhaitent s'impliquer. Voici quelques catégories: • Les syndicats de pêcheurs (au niveau national et international); • les organisations de pêcheurs (organisations de producteurs de pêche); • les coopératives de pêche et/ou les organismes de marketing; • les organisations des armateurs (y compris celles de l'industrie des fruits de mer); • les vendeurs de fruits de mer et les grossistes (au niveau national et international); • les fonctionnaires chargés de l'extension de la pêche; • les associations de consommateurs; • les organisations de la société civile; • les instituts de recherche (y compris universitaires); • les représentants religieux; et • d'autres agences de l'ONU comme l'OMI, la FAO et l'Organisation internationale pour la migration). Comment les autorités chargées des inspections pourraient-elles mieux utiliser les technologies de l'information afin de contribuer à créer de nouvelles alliances et à nouer de nouveaux partenariats? Discussion en groupes sur les nouvelles alliances et sur les nouveaux partenariats envisageables ainsi que sur leur apport.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur
RESSOURCES	Cartographie de l'industrie

3.11 Inspections de contrôle par l'État du port

Les gouvernements qui ont assigné une autorité compétente pour l'inspection par l'État du port réalisent ou envisagent de mener des inspections dans le domaine du travail sur des navires de pêche battant pavillon étranger.

Comme nous l'avons déjà souligné, l'expression «État du port» est utilisée pour décrire l'autorité en vertu du droit international pour qu'un pays puisse exercer le contrôle régulier des bateaux étrangers ou des navires de pêche qui entrent dans ses ports. Le contrôle par l'État du port constitue le droit pour l'État du port d'inspecter des bateaux nationaux ou des bateaux étrangers qui entrent dans ses ports afin de s'assurer qu'ils respectent bien les obligations internationales en matière de sécurité, de pollution et dans d'autres domaines.

En vertu de l'article 43 de la convention (n° 188), un État peut exercer un «contrôle par l'État du port» sur des navires de pêche étrangers dans ses ports dans les conditions suivantes:

- Si un Membre 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 de pêche n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention, il peut adresser un rapport au gouvernement de l'État du pavillon, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé.

Dans le cadre de cette séance, il est demandé aux directeurs de revoir ou de développer un protocole d'inspection qui expliquera notamment comment ces inspections seront initiées, leur portée, la coordination inter-agences et les besoins en traduction, ainsi que les outils pour de rapport pour les inspections par l'État du port. En améliorant ou en revoyant son pan d'inspection par l'État du port, les autorités doivent être sûres de définir de manière claire la façon dans elles communiquent avec les autres agences (y compris avec le ministère des Affaires étrangères).

Autre problème essentiel pour les autorités compétentes: quels types de violations – qu'elles soient observées ou décrites dans une plainte – entraîneront des inspections et quelles conditions à bord justifient le critère des autorités répondant à «toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé». En effet, la pêche est une activité intrinsèquement dangereuse et les dangers en matière de sécurité peuvent être envisagés de manière très large pour inclure l'état général du navire, son équipement, son entretien et des éléments comme les lieux de vie. Par ailleurs, la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable peuvent affecter la sécurité et la santé et peuvent donc constituer la base d'une inspection enclenchée par les autorités de l'État du port.

La formation de terrain qui suit revisite l'inspection par l'État du port en se basant sur des exemples tirés des outils sud-africains pour l'inspection des pratiques dans le domaine du travail sur des navires battant pavillon étranger. Les *directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections dans le cadre de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007*, comprennent des orientations destinées aux services d'inspection du travail pour planifier leurs inspections. Ce document est disponible sur le site internet de l'OIT.

Exercice.

Les participants parcourent les articles tirés des médias ainsi que le rapport du gouvernement (voir plus haut l'encadré 3.2) sur l'immobilisation d'un navire de pêche étranger par les autorités sud-africaines de l'État du port. En petites groupes, ils développeront un bref outil de rapport d'inspection par l'État du port ou en feront la révision afin de pouvoir l'utiliser lors d'interventions par l'État du port.

3.12 Planification de la formation des inspecteurs de terrain

Enfin, les responsables et les formateurs doivent concevoir et organiser la formation des inspecteurs de terrain (et des responsables de terrain) qui sont chargés d'inspecter les conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche et d'effectuer des opérations de contrôle. Cette formation doit s'appuyer sur le matériel disponible ci-dessus, y compris la cartographie de l'industrie et sur les séances proposées au sein du programme destiné aux inspecteurs de terrain inclus dans ce manuel de formation.

Le paragraphe 2.4.2.2 des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche* décrit en détails les éléments de cette formation:

- Les inspecteurs doivent suivre un programme de formation spécifique et continue. Cette formation doit prendre en considération les antécédents de l'inspecteur ainsi que les connaissances et les compétences spécifiques nécessaires pour mener des inspections des conditions de vie et de travail sur des navires de pêche - questions abordées dans la convention (n° 188). Il est nécessaire de prendre en compte les points suivants:
- (a) Les inspecteurs doivent être formés à la convention (n° 188) et aux législations et réglementations au niveau national ainsi qu'aux autres textes législatifs et aux procédures appropriées dans le domaine de l'inspection du travail (par exemple, comment passer en revue un registre de paie et que faire lorsque l'on fait face à des violations des principes et droits fondamentaux au travail).
- (b) Les inspecteurs doivent être formés sur les pratiques et les techniques relevant du secteur de la pêche ainsi que sur les dangers et sur les risques associés, sur les systèmes de paiement et, si nécessaire, sur la sécurité à bord des navires de pêche ainsi que sur d'autres obligations, étant donné que le fait de bien maîtriser ces sujets leur permettra de mener de manière efficace des inspections des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche.

- (c) Les inspecteurs doivent être formés à la nécessité d'être sensibles aux particularités du travail sur des navires de pêche et aux pressions qui en découlent, y compris en reconnaissant le fait que ces navires servent aussi de lieu de logement et qu'ils ne passent souvent qu'un temps limité dans des ports.
- (d) Les formations destinées à la fois aux agences spécialisées dans le domaine maritime et dans celui de la pêche ainsi qu'aux inspecteurs du travail doivent intégrer la compréhension mutuelle de leurs mandats respectifs afin de pouvoir déterminer quand il est nécessaire de demander de l'aide à une autre agence.
- (e) La formation des inspecteurs peut se faire au niveau national, alors que la formation des personnes chargées de la formation des inspecteurs peut être assurée au niveau régional et au niveau international.
- (f) Les inspecteurs pourraient avoir besoin de suivre une formation leur expliquant comment rester insensible aux pots-de-vin et à la corruption.
- (g) La formation devra couvrir la méthodologie à employer pour vérifier les documents à travers des entretiens avec les différentes parties concernées. Cela comprend l'apprentissage de différents moyens efficaces de se comporter avec les pêcheurs de manière confidentielle, ces derniers pouvant ne pas facilement livrer des informations en raison d'une certaine méfiance, par peur ou à cause de difficultés pour communiquer. Les méthodes traditionnelles utilisées pour l'inspection des documents afin de déterminer le respect des réglementations peuvent ne pas être suffisantes pour s'assurer que ces documents sont bien authentiques.
- (h) La formation doit expliquer comment monter à bord des navires (y compris en mer), comment se déplacer de manière sûre sur un navire de pêche et comment utiliser convenablement des équipements de protection (par exemple des casques de sécurité et des vestes de flottaison).
- (i) La formation doit permettre d'apprendre à reconnaître les différents types d'accord d'engagement des pêcheurs, y compris les accords concernant l'emploi et ceux portant sur les services et les partenariats.

Les formations à propos de l'inspection et du contrôle dans la pêche peuvent être combinées avec des aspects plus généraux portant sur l'inspection du travail ou, au contraire, elles peuvent être assurées de façon autonome. Les formations peuvent aussi être adaptées afin d'être utilisées pour toute agence ayant des responsabilités dans le domaine de la pêche et pour les équipes inter-agence.

Exercice 3.7

TITRE	Création de programmes de formation destinés aux inspecteurs
OBJECTIFS	Aider l'autorité ou les autorités compétentes à créer des programmes de formation de base, des cours de rafraichissement des connaissances ou des programmes spécialisés destinés aux inspecteurs en ce qui concerne (i) l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche; et (ii) procéder à des inspections en matière de travail forcé et de traite (ainsi que sur d'autres sujets mentionnés par les conventions fondamentales de l'OIT) dans le domaine de la pêche.
CONTENU	En petits groupes, discuter des différentes questions faisant partie de ces programmes de formation, comme par exemple:: • les principaux besoins de formation pour les inspecteurs en termes de formation de base, de sessions de rafraichissement des connaissances et de formation spécialisée; • comment s'assurer que les inspecteurs soient pleinement consultés afin de développer, de mettre en place et d'évaluer les programmes de formation; et • lorsqu'il existe plus d'une seule autorité compétente impliquée, comment coordonner et intégrer des programmes de formation entre les autorités compétentes. Désigner un porte-parole chargé de partager les points principaux mis en avant lors des discussions à l'intérieur de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Le paragraphe 2.4.2.2. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail sur les navires de pêche.*

4

Programme de formation destiné aux inspecteurs de terrain

Les éléments de formation inclus dans ce chapitre se basent essentiellement sur les obligations contenues dans la convention (n° 188). Ils sont destinés à aider les États à appliquer les orientations techniques d'inspection contenues dans les *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail sur les navires de pêche* ainsi que les *directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007.*

photo © Mi Zhou

Les éléments de formation à propos de l'inspection contenus dans ce chapitre se basent essentiellement sur les obligations contenues dans la convention (n° 188) de l'OIT et sont destinés à aider les États à appliquer les orientations techniques d'inspection contenues dans les *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche* et des *directives pour les agents de contrôle de l'État du port procédant à des inspections dans le cadre de l'application de la convention (n° 188) du travail dans la pêche, 2007.*

- les considérations générales pour l'inspection dans la pêche;
- l'inspection et le contrôle dans la pêche pour les travailleurs vulnérables;
- les responsabilités juridiques des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs;
- les documents importants incluant la liste d'équipage;
- les accords d'engagement du pêcheur;
- la détermination des relations de travail et d'emploi;
- l'âge minimum;
- les obligations dans le domaine médical et les examens médicaux;
- les compensations dans la pêche;
- l'équipage;
- les heures de repos;
- la sécurité et la santé au travail, la prévention des accidents, les commissions de sécurité;
- les soins médicaux à bord et au port;
- l'alimentation et l'eau potable;
- le logement; et
- le recrutement et le placement des pêcheurs et l'utilisation d'agences privées ou d'intermédiaires.

4.1 Comment utiliser ces outils de formation

Ces outils de formation présentent nécessairement un caractère général puisque le code du travail varie énormément à travers le monde en ce qui concerne les pratiques utilisées à la fois dans la pêche et en matière d'inspection. Les équipes de direction et les formateurs sont donc invités à parcourir les parties 2 et 3 (planification/direction) ci-dessus afin de concevoir des séances de formation autour des normes nationales en vigueur dans le domaine du travail dans la pêche, en s'inspirant des outils se trouvant plus haut et plus bas afin d'aboutir à des programmes de formation qui soient appropriés au mandat et aux objectifs stratégiques de leur inspection du travail.

C'est la raison pour laquelle ces séances de formation mentionnées ci-dessous ne sont pas conçues comme un trousseau d'outils clés en mains. Les gouvernements qui ont ratifié la convention (n° 188) et ont incorporé ces normes au sein de leur législation nationale trouveront ces outils techniques adaptés à leurs besoins mais pour les gouvernements qui sont seulement en train de mettre en place des systèmes d'inspection pour le travail dans la pêche (ou qui ont largement utilisé les «éléments de flexibilité» dans l'application de la convention (n° 188), des adaptations devront être faites. Ainsi, un programme de formation basé uniquement sur les outils inclus ci-dessus sans avoir procédé à une cartographie et à une planification risque de déboucher sur un long débat et conduire à une certaine confusion parmi les inspecteurs concernant l'étendue de l'application du code du travail national dans le domaine de la pêche (il s'agit là d'un débat essentiel mais il est préférable qu'il se déroule entre l'équipe de direction et les formateurs lors des séances de planification).

Plus précisément, la formation technique décrite ci-dessous doit s'accompagner d'une présentation des résultats de l'exercice de cartographie: le cadre légal existant au niveau national pour le travail dans la pêche ainsi que la vue d'ensemble de cette industrie. Il est recommandé également de présenter le plan stratégique d'application de l'inspection du travail compte tenu du fait que les inspecteurs sont néanmoins impliqués dans les choix stratégiques, par exemple sur les cibles d'inspection choisies et sur les décisions concernant les opérations de contrôle.

Les formateurs ainsi que l'équipe de direction doivent adapter les éléments utilisés pour la planification et la direction figurant ci-dessus (y compris les exercices) à propos de questions essentielles en matière d'inspection et de respect de la règlementation:

- les autorités compétentes en matière d'inspection dans le travail de la pêche;
- les différentes catégories d'inspection pour le travail dans la pêche;
- les outils de planification et d'inspection;
- la coordination entre les agences;
- le rapport et les données;
- les orientations techniques;
- les partenaires sociaux;
- les pouvoirs de l'État du port en matière d'inspection.

En plus de ces sujets, les formateurs et l'équipe de direction doivent utiliser les parties techniques figurant plus loin dans l'ouvrage. La plupart de ces parties décrivent la question du travail et le rôle de l'inspection en présentant la pêche commerciale, en traitant du rôle de l'inspection dans la convention, des informations dont ont besoin les inspecteurs ou qui sont disponibles pour leur utilisation ainsi que des exercices, en rapport avec ces questions, destinés à l'accomplissement de ce rôle et à son développement dans la pratique.

Enfin, la pêche constitue une industrie pas comme les autres, y compris au niveau du travail qui est pratiqué. En complément de la formation traditionnelle, tout programme destiné aux inspecteurs et se déroulant sur plusieurs jours doit inclure une visite dans un port de pêche et la simulation d'inspections.

▶ Figure 4.1. La SAMSA utilise une évaluation en matière de connaissances juridiques pour la formation des inspecteurs

REF NO	FORMATION			CRITÈRES D'ÉVALUATION	COMPETENCE DEMONSTRATED	
4	Compétences: connaissances de base sur la loi sur la marine marchande et d'autres lois					
4.1	LÉGISLATION – CONNAISSANCES GÉNÉRALES	DATE	SIGNATURE	CONSEILS POUR LES DOMAINES D'AMÉLIORATION	DATE	SIGNATURE
.1	Dispose de connaissances de base en matière de législations et démontre sa capacité à les trouver et à les utiliser.					
.2	Dispose de connaissances de base en matière de rédaction de textes législatifs nationaux et d'amendement de ces derniers ainsi que sur la façon dont les conventions internationales y sont intégrées.					
.3	Dispose de connaissances de base pour comprendre le but des différentes circulaires de la Marine et sait comment y accéder.					
.4	Dispose de connaissances de base lui permettant d'identifier quelles conventions l'Afrique du Sud a ratifiées sur le site de l'OMI.					
.5	Connaissances approfondies des certificats, des formulaires et d'autres documents liés à la règlementation en vigueur.					
.6	Comprend comment faire respecter et bien interpréter la législation en vigueur.					
.7	Capacité à donner des orientations sur l'application de la législation sud-africaine en vigueur, y compris par rapport aux instruments internationaux appropriés.					
.8	Est capable de fournir des orientations sur l'application de la réglementation sud-africaine en vigueur, y compris en ce qui concerne les instruments internationaux appropriés.					
.9	Est capable de communiquer efficacement de façon orale, clairement et d'une manière non ambiguë, sur les questions juridiques, que ce soit à l'interne ou à l'externe.					
.10	Dispose d'une connaissance de base à propos de l'importance de la collecte de preuves et comprend la chaîne de procédures à respecter pour préserver les preuves.					
.11	Est capable d'interpréter les règles en matière de prélèvements et de taxes afin d'établir une facturation correcte.					
.12	Est au courant de la réorganisation et de l'accord entre la SAMSA et le RO en matière d'enquêtes.					

Source: Programme de formation Fishing Surveyor de la SAMSA, 2019.

4.2 Considérations générales en matière d'inspection

Les *directives sur l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche* couvrent les différents points à considérer en matière d'inspections dans la partie 3.1

L'autorité ou les autorités compétentes doivent assurer une formation dans le domaine de la sécurité en mer destinée aux inspecteurs qui doivent se rendre en mer à bord de navires de pêche. Cette formation à la sécurité en mer doit être réalisée par des personnels entraînés, expérimentés et compétents.

Avant d'aller à bord d'un navire de pêche, l'inspecteur doit prendre en compte les considérations générales suivantes et effectuer les préparatifs initiaux pour cette visite.

D'abord, si l'agence maritime ou l'agence de la pêche, l'inspection du travail ou toute autre autorité compétente disposent de directives destinées aux inspecteurs, l'inspecteur doit en prendre connaissance auparavant et suivre les procédures qui y sont décrites.

Les «considérations générales» et les préparatifs auxquels se réfère la convention (n° 188) comprennent notamment les points suivant:

- Les inspecteurs peuvent éventuellement consulter les précédents rapports d'inspection;
- Les inspecteurs doivent prendre des mesures éventuelles afin d'assurer la confidentialité.
- Des entretiens individuels peuvent être organisés par les inspecteurs; ces entretiens doivent avoir lieu en privé sauf si la présence de témoins s'avère nécessaire selon la loi nationale et en aucun cas en présence de l'employeur, du patron, des cadres ou des contremaîtres. Voir l'article 12(1)(c)(i) de la convention (n° 81).
- Les navires peuvent être au port pour un temps limité. C'est pourquoi le temps consacré aux inspections, y compris aux entretiens, peut être lui aussi limité.
- Le navire constitue le lieu d'habitation du pêcheur. Les inspecteurs doivent donc prendre cela en considération lorsqu'ils préparent une inspection des lieux de couchage et des lieux de vie à bord.
- Les inspecteurs sont susceptibles de de fournir des conseils en matière de respect de la règlementation, selon l'ouvrage du BIT: *Labour inspection: What it is and what it does. A guide for workers* (Inspection du travail: ce qu'elle fait et ce qu'elle ne fait pas. Guide destiné aux travailleurs:

  L'application de la règlementation a une double nature: elle inclut à la fois une fonction de conseil et une fonction d'inspection. Les services d'inspection du travail fournissent des informations et des orientations destinées aux armateurs, aux travailleurs et à d'autres personnes, à travers des visites sur le lieu de travail, une fonction qui est cruciale pour que l'organisation fonctionne de manière efficace. Les médias, les séminaires, les centres d'appel, les brochures ou les campagnes ont aussi leur importance. Là où c'est nécessaire, les inspecteurs peuvent utiliser leurs pouvoirs d'injonction et, en dernier recours, ils peuvent déclencher une opération visant à faire respecter la réglementation prévue par la loi.
- A bord, certains documents doivent pouvoir être examinés par les inspecteurs comme, par exemple, les documents valables, les listes d'équipage, les accords d'engagement, les certificats médicaux, les registres, les évaluations et les analyses en matière de risques. Si ce n'est pas le cas, ces documents peuvent être demandés aux armateurs ou aux agents (dans le cas où il s'agit de navires battant pavillon étranger).

4.3 Les responsabilités juridiques des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs

Faire preuve de clarté à propos des obligations juridiques de l'armateur à la pêche, du patron ainsi que de l'équipe d'encadrement constitue un élément essentiel pour les inspecteurs. Ces obligations varient selon l'État du pavillon. Voir l'article 8 de la convention de l'OIT (n° 188) comme indiqué, ainsi que la partie 3.2.2. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.

4.3.1 Les armateurs à la pêche

Les termes **armateur à la pêche** désignent le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur 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 tâches et obligations incombant aux armateurs à la pêche aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités (Article 1(d)).

L'inspecteur doit vérifier que l'armateur à la pêche est bien au courant des obligations juridiques suivantes et qu'il les respecte:

- Le patron de pêche qui a été nommé est compétent (article 13(a)).
- L'armateur a donné au patron les ressources et les moyens nécessaires pour s'acquitter des obligations de la convention (n° 188). (Article 8.1).
- Chaque pêcheur qui se trouve à bord est bien en possession d'un accord d'engagement de pêcheur écrit, signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche ou par un représentant autorisé de ce dernier (article 20) (ou quand les pêcheurs sont engagés dans un accord du type de partenariat, il/elle doit avoir une preuve d'un engagement contractuel (ou équivalent) prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du navire, comme le prévoit la convention (n° 188).
- Le navire est doté d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité de la navigation et de son fonctionnement (articles 13 et 14).
- En ce qui concerne la sécurité et la santé au travail, l'armateur à la pêche doit avoir effectué:
  - une évaluation des risques – en particulier en ce qui concerne les conditions de vie et de travail à bord. Des mesures doivent avoir été prises pour y remédier, ces dernières ayant été mises en place (article 33);
  - avoir établi des procédures à bord visant à la prévention des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles (article 32.2(a));
  - avoir veillé à ce que le patron de pêche et les pêcheurs aient reçu une formation suffisante et appropriée ainsi que d'autres outils de formation nécessaires afin d'évaluer et de réduire les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche (article 32.3(a));
  - avoir veillé à ce que les pêcheurs reçoivent des vêtements et des équipements de protection individuelle appropriés pour mener à bien les tâches qu'ils doivent accomplir, ceci sans aucun coût pour le pêcheur (article 32.3(a));
  - avoir fourni à chaque pêcheur présent à bord une formation de base en matière de sécurité approuvée par l'autorité ou les autorités compétentes (article 32.3(b)); et
  - s'être assuré que les pêcheurs sont suffisamment familiarisés avec les équipements à bord et la façon de les utiliser, y compris au niveau des mesures de sécurité (article 32.3(c)).

- La nourriture doit être fournie à bord et doit être d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes et l'eau potable doit être fournie en qualité et en quantité suffisantes sans frais pour le pêcheur (article 27(c)).[44]
- Des normes minimales ont été respectées en matière de logement à bord en conformité avec l'article 26 de la convention (n° 188) et pour les navires concernés, annexe III («Logement à bord»).
- Les dépenses médicales des pêcheurs ont été réglées, y compris l'aide matérielle liée ainsi que le soutien pendant la durée des traitement médicaux dans un pays étranger, jusqu'au rapatriement du pêcheur (sauf si, après une procédure régulière, on constate que le pêcheur s'est rendu coupable de manquements graves à son contrat d'engagement (article 39.1).)
- Quand une agence d'emploi privée, en tant qu'employeur direct des pêcheurs, met des pêcheurs à la disposition de l'armateur à la pêche, que ce dernier comprenne bien qu'il ou qu'elle sera responsable au cas où l'agence ne respecte pas ses obligations envers un pêcheur (par exemple, dans des cas comme l'absence de paiement des rémunérations, en cas d'abandon et en cas de refus de traitement médical à bord ou à terre dans un port étranger. (article 22(5).
- L'armateur à la pêche, dans une situation pertinente, prend en charge le rapatriement (article 21.2). (sauf si, à l'issue d'une procédure régulière, on constate que le pêcheur a gravement manqué aux obligations de son accord d'engagement par rapport à aux législations, aux réglementations et à d'autres mesures prises au niveau national).[45]
- L'armateur à la pêche d'un navire d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres restant habituellement plus de trois jours en mer ou qui navigue à plus de 200 miles nautiques de la côte doit s'assurer que le navire dispose d'un document valable, délivré par l'autorité compétente de l'État du pavillon, qui montre que le navire est en conformité avec les dispositions de la convention (n° 188) concernant les conditions de vie et de travail à bord (article 41 (a) and (b)).

Parmi les sources d'information pour les inspecteurs permettant de vérifier qu'*à la fois les armateurs à la pêche et les patrons* ont bien assumé leurs responsabilités juridiques, on peut citer:

- le registre;
- la liste d'équipage;
- l'historique des communications entre le patron de pêche et l'armateur à la pêche;
- les documents concernant la commission chargée de la sécurité et de la santé;
- les rapports d'incidents et les rapports d'enquête;
- la licence de pêche par rapport au lieu où le navire opère;
- les relevés des captures de pêche qui permettent de vérifier la durée pendant laquelle les pêcheurs ont pu travailler; et
- les rapports d'inspection précédents.

L'inspecteur doit avoir un entretien avec l'armateur à la pêche (ou son représentant) afin de vérifier s'il a bien assumé ses responsabilités telles qu'indiquées ci-dessus. Par ailleurs, l'inspecteur doit vérifier que l'armateur à la pêche n'a pas «entravé la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord» (article 8.3).

---

44 Toutefois, conformément à la législation nationale, les frais peuvent être recouvrés sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou que l'accord d'engament du pêcheur le prévoit. Article 27(c)

45 BIT: Partie 3.2.11, p.76 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche* (Genève, 2017).

4.3.2 Les patrons

«Le terme **patron** désigne le pêcheur chargé du commandement d'un navire de pêche» (article 1(l)). Le patron est en charge entièrement et au jour le jour du navire de pêche et de son équipage.

L'inspecteur doit vérifier que le patron a bien respecté les responsabilités juridiques suivantes:

- En tant que personne responsable de la sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sécurisé du navire, le patron exerce des fonctions qui incluent mais qui ne sont pas limitées aux domaines suivants (article 8.2(a–d)):
  - assurer une supervision qui doit être exercée de façon à ce que les pêcheurs puissent, dans la mesure du possible, exécuter leur travail dans les meilleures conditions de sécurité et de santé;
  - organiser le travail des pêcheurs, qui doit respecter la sécurité et la santé, y compris la prévention de la fatigue;
  - mettre à disposition à bord une formation de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail; et
  - s'assurer du respect des normes de sécurité de la navigation et de veille et des bonnes pratiques maritimes.
- Le patron a bien procédé aux inspections en matière de logement, d'alimentation et d'eau potable, ou ces inspections ont été faites sous l'autorité des patrons et les mesures visant à corriger tout manquement ont bien été prises selon les modalités décrites dans les normes de la convention (n° 188) (annexe III, point 83).[46]

Par ailleurs, l'inspecteur devra vérifier que la liberté du patron à prendre toute décision de l'avis professionnel de ce dernier, qui est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord, n'a pas été entravée par l'armateur à la pêche (article 8.3).

4.3.3 Les pêcheurs

«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, y compris les personnes travaillant à bord 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» (article 1(e)).

L'inspecteur doit vérifier que les pêcheurs s'acquittent des responsabilités juridiques suivantes:

- Les pêcheurs doivent respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé applicables (article 8(4)).

46 BIT: partie 3.2.17 p.96 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche* (Genève, 2017).

▶ Encadré 4.1. Aide-mémoire destiné aux entretiens

Les méthodes permettant de garder la trace des information recueillies lors d'entretiens réalisés avec les armateurs à la pêche, avec les patrons et avec les pêcheurs varient considérablement. Voici un extrait d'un aide-mémoire (comprenant des indications précises sur l'âge minimum) pour l'inspection d'un navire de pêche au Royaume-Uni.

No.	indications de la convention (n° 188)	SI (Notice M) Ref.	respec -tée?	NA	insuf- fisants?
1	**Âge minimum**	WIFC Art 9			
1.1	Tous les pêcheurs à bord ont au moins 16 ans (à partir de 15 ans en cas d'apprentissage ou de stage).	MSN 1882 Section 2			
1.2	Les jeunes pêcheurs n'exercent pas leur activité dans un domaine qui présente des risques pour leur sécurité et leur santé. Il ne sont pas autorisés à accomplir les tâches suivantes: (a) celles qui vont objectivement au-delà de leurs capacités physiques et psychologiques; (b) celles qui impliquent une exposition à des agents toxiques, cancérigènes, qui sont susceptibles d'entraîner des dommages génétiques transmissibles ou nuire à l'enfant à naître ou qui portent préjudice de toute autre manière à la santé humaine; (c) celles qui impliquent une exposition dangereuse à des radiations; (d) celles qui impliquent des risques d'accidents qui peuvent ne pas être anticipés ou évités par de jeunes travailleurs en raison de l'attention insuffisante portée à la sécurité ou à leur manque d'expérience en matière de formation; ou (e) celles qui impliquent des risques en matière de santé pour les raisons suivantes: • exposition à des chaleurs extrêmes ou à un froid extrême, ou • au bruit, ou • aux vibrations, ou • aux rayonnements optiques, ou • aux champs électromagnétiques.	MSN 1882 Section 4.4			
1.3	Les jeunes pêcheurs (âgés de moins de 18 ans) ne travaillent pas pendant la nuit. Par nuit, on entend: (a) une durée qui n'est pas inférieure à neuf heures consécutives, et (b) qui commence pas plus tard qu'à minuit et qui se termine pas plus tôt qu'à 5 heures (heure locale), les exceptions possibles étant les suivantes: 1. quand la formation peut être compromise, ou 2. quand la nature spécifique de la mission ou de la formation nécessite un travail de nuit et que la MCA détermine que la sécurité et la santé ne sont pas mises en danger.	MSN 1882 section 3			

Source: MCA Royaume-Uni Aide Mémoire for fishing vessel inspection, 2019.

4.4 Les documents valides (article 41)

Le document valide est une nouvelle exigence introduite par la convention (n° 188). Ce document valide peut uniquement être délivré par l'autorité compétente ou par un organisme agissant en son nom. Il certifie que le navire de pêche a bien été inspecté par l'autorité compétente, ou en son nom, selon les modalités définies par la convention (n° 188). Ces documents valides sont obligatoires pour certaines catégories de navires de pêche, comme le précise l'article 41 de la convention.

Selon le paragraphe 28 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*: «les termes "document valide" désignent un document délivré conformément à l'article 41 de la convention no 188, indiquant que le navire a été inspecté par l'autorité compétente ou en son nom, en vue de déterminer sa conformité avec les dispositions de la convention concernant les conditions de vie et de travail à bord».

Un document valide indique simplement que le navire répond aux exigences de la convention au moment de l'inspection. Les conditions de vie et de travail sur le navire ont pu se détériorer depuis la délivrance du document valide et les inspecteurs peuvent mener des inspections si des aspects non conformes sont apparents. Par ailleurs, les inspecteurs doivent posséder un système leur permettant de vérifier l'authenticité des documents.

Exercice 4.1

TITRE	Verifying valid documents
OBJECTIFS	Former les inspecteurs au contrôle des documents valides afin de s'assurer a) de leur authenticité; b) qu'ils contiennent bien les informations exigées par la convention (n° 188) ; et c) qu'un exemplaire du document valide se trouve à bord de chaque navire.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter de la question suivante: Quelles informations de base doivent-elles figurer sur un document valide? (voir ci-dessous) Quelles informations supplémentaires pourraient être incluses et pourquoi? (le formateur fera une introduction à ce sujet). Désigner un rapporteur qui évoquera les points principaux tirés de la discussion au sein du groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Convention (n° 188) de l'OIT, article 41. Partie 3.2.3. des *Directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*. Le document valide. Informations à propos de quels navires doivent respecter l'obligation de disposer à bord d'un document valide selon les législations et les réglementations nationales ou d'autres mesures. Cartes et registres avec les positions et les dates permettant de vérifier la règle des 200 miles nautiques ou du fait de passer trois jours ou davantage en mer.
RÉSULTATS	Les inspecteurs ont amélioré leur capacité à vérifier les documents valides qui indiquent que le navire est en conformité avec les dispositions de la convention (n° 188).

L'article 41 de la convention (n° 188) précise que pour les navires qui ont une longueur égale ou supérieures à 24 mètres, ou qui naviguent généralement (y compris pour les opérations de pêche) à une distance de plus de 200 miles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou qui naviguent au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné, il est nécessaire de disposer à bord d'un document valide délivré par l'autorité compétente certifiant que le navire de pêche a fait l'objet d'une inspection par l'autorité compétente ,ou en son nom, afin de vérifier sa conformité avec les dispositions prévues par la convention (n° 188) sur les conditions de vie et de travail s'ils passent en mer plus de trois jours.

Les informations de base que le document valide doit contenir sont les suivantes:

- le nom de l'autorité compétente qui a délivré le document;
- une déclaration précisant que le navire a été inspecté par l'autorité compétente, ou en son nom, afin de vérifier sa conformité avec les dispositions de la convention (n° 188) à propos des conditions de vie et de travail;
- la date de l'inspection; et
- la période de validité (qui ne doit pas excéder cinq ans).

Note: En vérifiant le document valide, l'inspecteur doit respecter toute exclusion ou exemption par l'État du pavillon et avoir recours à une équivalence substantielle si elles sont spécifiées dans les documents valides. Le terme «équivalence substantielle» comme on l'entend dans le cadre de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, dans lequel il a été utilisé pour la première fois, signifie qu'il peut y avoir des différences ou des écarts sur certains points entre les lois et réglementations nationales requises ou d'autres mesures et ce qui est prescrit dans la convention, mais que les États doivent s'engager à s'assurer que les objectifs principaux contenus dans la convention soient bien respectés.

Afin d'éviter les retards inutiles, les inspecteurs qui sont agents chargés du contrôle par l'État du port (PSCO) doivent vérifier s'il existe une institution publique ou d'autres organisations qui sont reconnues par l'État du pavillon comme compétentes et indépendantes pour mener des inspections et délivrer un document valide. Les PSCO peuvent avoir besoin d'obtenir des informations pertinentes, par exemple sur des sites internet appropriés. En cas de doute sur l'authenticité du document, les PSCO doivent contacter un représentant de l'État du pavillon.[47]

L'annexe A des *directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État* du port recommande l'utilisation d'informations optionnelles qui pourraient également être incluses dans un document valide. Demander aux participants à la formation de suggérer des informations optionnelles complémentaires. Puis, vérifier si leurs suggestions correspondent à celles des recommandations optionnelles de la convention (n° 188):

- nom du navire de pêche;
- chiffres distinctifs ou lettres distinctives;
- port d'immatriculation;
- date d'enregistrement;
- longueur ou longueur totale du navire;
- tonnage brut (gt), si l'on utilise le tonnage brut;
- nom(s) de l'armateur à la pêche (ou des armateurs) du navire;
- adresse(s) de ou des armateurs à la pêche du navire;
- déclaration indiquant que l'État du pavillon a ratifié la convention (n° 188) ; et
- déclaration indiquant si l'État du pavillon a ratifié la convention de l'OIT (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, et s'il a confié certaines responsabilités à des agences d'emploi privées dans le cadre de la convention (n° 188);
- toute exemption, exclusion, équivalence substantielle ou variation qui s'appliquent au navire, comme l'autorise l'autorité compétente de l'État du pavillon.

47 BIT: *directives pour les agents chargé du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) du travail dans la pêche, 2007*, annexe A, p.60 (Genève, 2011).

Les inspecteurs doivent être attentifs aux points défaillants, dont voici quelques exemples:

- Si sa présence est obligatoire, il n'existe aucun document valide à bord.
- Le document valide a expiré.
- Il existe des doutes sur l'authenticité du document valide.

4.5 La liste d'équipage (article 15)

L'équipage d'un navire de pêche comprend l'ensemble des personnes qui naviguent à son bord. Il existe généralement un ordre hiérarchique au sein de l'équipage, selon les responsabilités assumées par ses membres pour faire fonctionner le navire et assurer son entretien, ainsi que selon leurs rôles dans les domaines de la capture, de la transformation, du stockage et du débarquement du poisson.

La liste d'équipage constitue un document de base qui permet à l'autorité ou aux autorités compétentes de disposer d'informations concernant le nombre et la composition de l'équipage se trouvant à bord lorsqu'un navire arrive ou quitte le port.

La convention (n° 188) prévoit que chaque navire doit posséder une liste d'équipage. Cette dernière contient les noms et les coordonnées de tout le personnel à bord y compris du patron, au moment où le navire quitte le port. Elle reflète également tout changement qui se serait opéré par la suite, par exemple dans le cas où une personne quitte le navire lorsqu'un pêcheur est évacué, rapatrié ou hospitalisé à terre, ou quand de nouveaux pêcheurs montent à bord du navire en tout temps. La liste d'équipage doit être communiquée aux personnes autorisées à terre avant le départ du navire ou être communiquée à terre immédiatement après le départ. Cette information est généralement vérifiée par les services d'immigration et par l'autorité du port.

Ni la convention (n° 188), ni la recommandation (n° 199) ne fournissent de directives quant à ce que doivent contenir les listes d'équipage. Toutefois, la convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, précise dans son article 2.6.1 une pratique recommandée selon laquelle les autorités publiques ne doivent pas aller au-delà du fait d'exiger les informations suivantes:

- le nom et la nationalité du navire;
- le nom de famille;
- les prénoms;
- la nationalité;
- le rang;
- la date et le lieu de naissance;
- la nature et le numéro du document d'identité;
- le port et la date d'arrivée; et
- la provenance.

L'article 15 de la convention (n° 188) permet à l'autorité compétente de déterminer «à qui, à quel moment et à quelles fins cette information doit être fournie.» Le moyen de communication à utiliser n'étant pas précisé, les autorités compétentes peuvent ainsi décider si elle doit être disponible en format papier ou en format électronique.

Dans la plupart des pays qui possèdent des ports, la pratique visant à communiquer les listes d'équipage s'avère courante, en particulier dans la marine marchande et il suffit simplement d'étendre cette pratique habituelle aux navires de pêche.

Les inspecteurs doivent procéder à l'inspection visant à vérifier si la liste d'équipage respecte bien les critères définis dans les lois, les réglementations ou dans d'autres mesures en vigueur dans le pays visant à l'application de la convention (n° 188). Dans certains cas, une liste d'équipage peut indiquer le besoin d'une inspection supplémentaire lorsque les membres d'équipage ne sont pas présents (par exemple, si une perte de vie humaine en mer s'est produite durant l'exploitation), ou si des membres d'équipage sont présents mais ne figurent pas sur la liste.

Exercice 4.2

TITRE	Vérification des listes d'équipage
OBJECTIFS	S'assurer que les inspecteurs sachent quelles informations doit contenir la liste d'équipage, quand elle doit être fournie et à qui, et quels autres éléments les inspecteurs doivent vérifier.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Quelles informations doivent figurer sur une liste d'équipage? • Quand la liste d'équipage doit-elle-être fournie, par qui et à qui? • Quelles sont les informations que les inspecteurs doivent vérifier sur la liste d'équipage et auprès de qui? Désigner un rapporteur qui partagera les points essentiels de la discussion au sein du groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur.
RESSOURCES	L'article 15 de la convention de l'OIT (n° 188). La partie 3.2.4. des directives de l'OIT sur l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail sur les navires de pêche.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure de vérifier les listes d'équipage et sont conscients de la nature des informations qu'ils doivent vérifier.

L'article 15 de la convention (n° 188) précise la chose suivante:

- Tout navire de pêche doit avoir à bord une liste d'équipage, dont un exemplaire est fourni aux personnes autorisées à terre avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après. L'autorité compétente doit déterminer à qui, à quel moment et à quelles fins cette information doit être fournie.

Sources d'informations pour les inspecteurs:

- Quand c'est possible, l'inspecteur doit recevoir un exemplaire de la liste d'équipage avant l'inspection.
- L'inspecteur doit vérifier la liste d'équipage par rapport au nombre de pêcheurs présents à bord, en gardant à l'esprit les problèmes potentiels relatifs aux langues dans le cas de travailleurs migrants.
- L'inspecteur doit mener des entretiens avec les pêcheurs et avec les patrons afin de vérifier l'exactitude de la liste.

4.6 Les accords d'engagement des pêcheurs (articles 16–20)

Les contrats d'embauche font souvent défaut dans le secteur de la pêche. C'est pourquoi la convention (n° 188) a introduit une nouvelle exigence selon laquelle un pêcheur doit posséder un accord d'engagement individuel écrit délivré par l'armateur à la pêche. L'accord d'engagement du pêcheur doit s'assurer qu'à la fois le pêcheur et l'armateur à la pêche comprennent pleinement les termes de l'engagement de travail du pêcheur.

L'annexe II de la convention (n° 188) donne le détail (ci-dessous) des éléments que doivent contenir au minimum l'accord d'engagement du pêcheur et dont l'inspecteur doit vérifier la présence.

Sources d'information pour les inspecteurs:

- Les inspecteurs doivent passer en revue les accords d'engagement des pêcheurs (ou d'autres preuves d'arrangements contractuels ou équivalent); un exemplaire de l'accord de négociation collective, lorsqu'il est applicable; les différents articles de l'accord, s'il existe.
- Les inspecteurs doivent mener des entretiens avec les pêcheurs afin de confirmer qu'au moment où ils ont signé leur accord d'engagement, on leur a donné la possibilité de l'examiner et de se renseigner, et qu'ils ont accepté cet accord librement avant de le signer. Les inspecteurs doivent aussi mener des entretiens avec l'armateur à la pêche.

Les inspecteurs doivent être alertés face à certains manquements, dont voici quelques exemples:

- On n'a pas donné au pêcheur l'occasion de passer en revue son accord d'engagement ni le temps de se renseigner sur son contenu avant qu'il ne soit conclu.
- Un pêcheur ne dispose pas d'un accord d'engagement écrit dûment signé à la fois par le pêcheur et par l'armateur à la pêche ou par son représentant autorisé (ou encore, lorsque les pêcheurs ne sont pas employés ou engagés par l'armateur à la pêche, il n'existe aucune preuve d'un accord contractuel ou similaire).
- Le pêcheur possède un accord d'engagement qui ne respecte pas les lois, les règlementations ou d'autres mesures sur le plan national visant à l'application de la convention (n° 188).
- L'accord d'engagement d'un pêcheur n'est pas respecté.
- La couverture en matière de santé et de sécurité sociale ainsi que les prestations qui doivent être accordées par l'armateur à la pêche ou, s'il est différent, par l'employeur, en vertu des lois, des réglementations et d'autres mesures sur le plan national, ne figurent pas sur l'accord.

▶ Encadré 4.2. Techniques d'entretiens

Les entretiens avec les pêcheurs sont essentiels pour mener des inspections efficaces, mais les inspecteurs doivent faire des efforts pour aider les pêcheurs à se sentir à l'aise pour répondre à des questions concernant leurs conditions de travail. C'est d'autant plus important dans des secteurs industriels où l'on trouve des migrants – qu'ils soient des personnes déplacées ou des migrants transfrontaliers. – qui sont plus vulnérables par rapport à d'éventuels abus. L'extrait ci-dessous d'un travail réalisé par le BIT en Indonésie avec des inspecteurs du travail et des inspecteurs des pêches est tiré d'un projet de protocole (2018) destiné à une proposition de programme d'inspection du travail (le document complet se trouve dans l'annexe IV de ce manuel).

Entretiens avec les pêcheurs

L'inspecteur doit essayer de mener des entretiens avec un maximum de pêcheurs. En effet, ces entretiens nous aident à en savoir davantage à propos des conditions de travail et de leur respect vus part des pêcheurs et à recouper les informations fournies par le patron. Voici quelques conseils à garder à l'esprit lorsque l'on sélectionne des pêcheurs pour un entretien et qu'on les conduit.

Sélection des pêcheurs

- C'est à l'inspecteur, et non ou patron ou au contremaître de choisir les pêcheurs avec lesquels il va s'entretenir.

- Ni le patron, ni le contremaitre ne doivent être présents durant les entretiens (dans l'impossibilité de voir et d'écouter).
- L'inspecteur doit demander aux travailleurs d'arrêter leur travail pour réaliser l'entretien et de le suivre loin de la présence du patron (par exemple dans un endroit situé hors du navire).

Composition des entretiens

- L'objectif est d'interroger au moins 25 pour cent de l'équipage.
- Les entretiens peuvent avoir lieu par petits groupes (de 3 à 6 pêcheurs ou individuellement selon les circonstances.
- Les travailleurs retenus pour ces entretiens doivent refléter une certaine mixité au niveau de l'âge (jeunes et plus âgés) et ne pas se limiter aux pêcheurs qui parlent le plus ou à ceux que l'on identifie comme des leaders.

Tenue des entretiens

- Pour obtenir de bons résultats à partir d'un entretien, il faut établir la confiance. Pour aider à la construire, ne pas se précipiter, écouter attentivement et avec respect.
- Commencer les entretiens en faisant les présentations et en expliquant le but recherché par l'inspecteur, par exemple «pour en savoir davantage sur les conditions de travail sur le bateau…».
- Mettre en avant le fait que les informations collectées pendant l'entretien resteront strictement confidentielles et que d'autres personnes seront entendues.
- Indiquer que les entretiens prendront 15 minutes environ.
- Poser des questions ouvertes, et non des questions fermées. Essayer de faire en sorte que les pêcheurs racontent dans le détail leurs conditions de travail sur le bateau et même sur d'autres navires.
- Par exemple, ne pas demander aux travailleurs «tout va bien et tout le monde va bien sur le bateau?». Cela limitera forcément les informations données et les pêcheurs auront tendance à dire que tout va bien.
- Poser des questions sur les pratiques en vigueur récemment et pas seulement sur les pratiques actuellement en vigueur – par exemple: «est-ce que cela s'est produit dans les six derniers mois ou l'année dernière?».
- Poser également des questions sur les autres pêcheurs et sur d'autres bateaux sur des problèmes-clés. Ces témoignages ne doivent pas être considérés comme des preuves de violation mais comme des informations sur lesquelles il sera possible d'effectuer un suivi et pour comprendre les pratiques en cours dans l'industrie.
- Dans votre question, essayer de donner un exemple de violation pour montrer aux travailleurs que vous savez que cela se produit parfois («sur certains bateaux, on promet de fortes rémunérations aux travailleurs mais le salaire est, en réalité, bien plus faible que celui qui avait été promis. Est-ce que cela arrive aussi sur notre bateau?»).
- Répéter ou reformuler les réponses des travailleurs s'ils semblent avoir mal compris ou si leurs réponses ne sont pas claires.
- Vos notes d'entretien peuvent constituer des preuves pour entraîner des actions visant à faire appliquer la réglementation. Il est donc essentiel que ces notes soient claires, exactes et complètes.

Exercice 4.3

TITRE	Vérification des accords d'engagement des pêcheurs
OBJECTIFS	S'assurer que les inspecteurs sachent reconnaître les différents types d'accords d'engagement de pêcheurs, comme les contrats de travail, les accords portant sur des services et les partenariats (partage de la capture de pêche). S'assurer que les accords d'engagement des pêcheurs, quelle que soit leur forme, (i) reflètent bien le travail accompli ainsi que les conditions de vie des pêcheurs à bord des navires de pêche, (ii) que ces accords ont bien été signés, chaque membre d'équipage en possédant un exemplaire dans une langue qu'il ou qu'elle comprend.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Quels sont les différents types d'accords d'engagement de pêcheur? • Quelles sont les différentes catégories d'informations contenues dans l'accord d'engagement d'un pêcheur (en utilisant la liste ci-dessous)? • Existe-t-il un autre type d'information qui pourrait être utile? • Si un pêcheur demande des informations supplémentaires avant de signer un accord d'engagement, vers qui l'orienteriez-vous pour obtenir ces informations? • Quels autres aspects l'inspecteur doit-il vérifier? Désigner un rapporteur qui évoquera les principaux points mis en lumière au cours de la discussion par groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Article 16 (a) et (b) et annexe 2 de la convention (n° 188) de l'OIT. Partie 3.2.9. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*. Les catégories d'informations requises pour l'accord d'engagement du pêcheur en vertu de la convention (n° 188), comme détaillées ci-dessous.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure de vérifier les accords d'engagement des pêcheurs, de reconnaître les différents types d'accord qui existent dans le secteur et de s'assurer que les accords d'engagement respectent bien les conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche.

L'article 1 (f) de la convention (n° 188) précise:

- «Les termes **accord d'engagement du pêcheur** désignent 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» (ces termes ne s'appliquent pas à un navire de pêche qui est opéré par une seule personne).
  L'accord d'engament du pêcheur doit contenir les précisions suivantes, sauf s'il est déjà régulé d'une autre façon par une législation nationale ou un accord applicable de convention collective:
- (a) le nom de famille du pêcheur ainsi que ses prénoms, date de naissance ou âge et lieu de naissance;
- (b) où (le lieu) et quand (la date) à laquelle l'accord a été conclu;
- (c) le ou les noms du navire de pêche et son ou ses numéros d'enregistrement;
- (d) le nom de l'armateur à la pêche (ou de l'employeur) ou de toute autre partie prenante à l'accord avec le pêcheur;
- (e) le ou les voyages qui seront entrepris;
- (f) à quel poste le pêcheur sera employé ou engagé;
- (g) où (le lieu) et quand (la date) le pêcheur doit-il se rendre à bord;
- (h) les clauses qui doivent être respectées envers le pêcheur;
- (i) le montant du salaire et/ou de la part de la capture de pêche et comment ils sont calculés, ainsi que le détail de tout accord concernant un salaire minimum;

- (j) les conditions de résiliation de l'accord;
- (k) en cas d'accord sur une période déterminée, les dates fixées pour son expiration:
  - (ii) dans le cas d'un accord conclu pour un voyage, le port de destination ainsi que le moment où cet accord expirera après l'arrivée avant que le pêcheur ne soit libéré;
  - (iii) dans le cas d'un accord portant sur une période indéterminée, les conditions qui permettent à chacune des parties de l'abroger ainsi que la période de préavis à donner;
- (l) la protection qui couvrira le pêcheur en cas de maladie, de blessures ou de décès liés à son travail;
- (m) le montant des congés annuels ou la formule utilisée pour calculer les congés;
- (n) la couverture en matière de santé et de sécurité sociale et les prestations que le pêcheur recevra de l'armateur à la pêche ou des autres parties prenantes à l'accord d'engagement du pêcheur;
- (o) le droit au rapatriement;
- (p) une référence à l'accord de convention collective, lorsqu'il s'applique;
- (q) des périodes minimales de repos (selon les lois, les réglementations ou les autres mesures en vigueur au niveau national; et
- (r) toute autre précision selon ce qu'exige la législation nationale.

Lorsqu'il se trouve à bord, l'inspecteur doit vérifier les éléments suivants:

- Les pêcheurs ont reçu et conservent un exemplaire original signé de leur accord d'engagement, et il est dans une forme compréhensible (dans le cas des pêcheurs migrants, il doit être rédigé dans une langue qu'ils comprennent).
- Chaque accord d'engagement de pêcheur a été signé à la fois par le pêcheur et par l'armateur à la pêche.
- Le pêcheur a bien compris qu'il/qu'elle a le droit de demander conseil à propos des termes de l'accord.
- Des exemplaires des accords d'engagement de pêcheurs sont bien conservés à bord afin qu'ils puissent être consultés par les inspecteurs.

4.7 Détermination de la relation d'emploi ou de travail à bord des navires de pêche

Comme il n'existe aucun texte spécifique sur ce sujet dans la convention (n° 188), il faut se référer à la partie 3.3.1 des *directives de l'OIT sur l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail sur les navires de pêche* ainsi qu'à la recommandation (n° 198) de l'OIT sur la relation de travail, 2006.

La «**relation de travail**» est une notion qui créé un lien juridique entre une personne que l'on appelle «employé» avec une autre personne que l'on qualifie d'«employeur» pour le compte duquel l'employé(e) exerce des activités ou fournit des services sous certaines conditions et en échange d'une rémunération. C'est le lien juridique entre employeur et employé qui enclenche de nombreux droits et obligations réciproques inclus dans le code du travail de nombreux pays même si les situations peuvent varier.[48]

48 Conférence internationale du Travail, 91e session, Genève, 2003, compte rendu provisoire 21, rapport de la Commission de la relation de travail, conclusions cernant la relation de travail, paragraphe 1.

Les inspecteurs ont besoin de déterminer les relations de travail à bord du navire au début de l'inspection, ceci permettant à l'inspecteur d'identifier les droits et obligations légales de chaque personne se trouvant à bord et quelles lois, réglementations ou autres mesures au niveau national doivent être appliquées. L'inspecteur peut clarifier la situation à bord en passant en revue les accords d'engagement des pêcheurs mais il peut aussi utiliser une approche différente en procédant à des entretiens avec les pêcheurs présents à bord.

Parvenir à déterminer les situations de travail à bord constitue une des tâches les plus ardues à accomplir pour les inspecteurs, en raison des facteurs suivants:

- la prédominance des «accords de partage de la capture»;
- le manque de clarté pour déterminer qui est l'employeur direct, notamment lorsque les armateurs à la pêche sont étrangers, lorsque les navires sont sous contrat d'affrètement ou lorsque les équipages, notamment la main d'œuvre issue de la migration, ont été recrutés via des agences d'emploi privées; et
- la dissimulation délibérée de l'identité de l'employeur (les pêcheurs peuvent ne pas disposer d'informations précises ou ne pas savoir qui est réellement leur employeur).

Tâches à accomplir par les inspecteurs. Au début de l'inspection à bord du navire, l'inspecteur doit tenter d'établir:

- Qui est l'armateur à la pêche?
- Qui est l'employeur direct des pêcheurs (s'il est différent de l'armateur à la pêche)?
- Qui est en charge du navire?
- Quel est le statut contractuel des pêcheurs présents à bord?
- Quels pêcheurs disposent de responsabilités d'encadrement?

En cas de doute sur la nature exacte de la relation de travail, l'inspecteur doit pouvoir en référer au siège central de l'autorité compétente afin d'obtenir des directives ou encore à une autre source faisant autorité. En dernier ressort, cela peut être à un tribunal de terminer s'il existe une relation de travail légitime ou s'il s'agit d'une forme de travail caché ou déguisé ou encore d'une relation de travail illégitime.

4.7.1 Le système de partage de la capture de pêche

Dans certains pays, il existe des pêcheurs qui se considèrent comme «travailleurs indépendants» car ils ne travaillent pas contre un salaire fixe mais ils sont rémunérés par un accord de «partage de la capture» conclu avec l'armateur à la pêche ou avec le patron. L'équipage et l'armateur à la pêche doivent couvrir ensemble certaines dépenses d'exploitation qui sont déduites du produit brut de la vente des prises. Le produit net est ensuite divisé entre le propriétaire du bateau et les membres d'équipage selon une formule sur laquelle ils se sont mis d'accord au départ. Le revenu des pêcheurs continue de dépendre de l'importance des captures et c'est la même chose en ce qui concerne le produit de la vente. Cependant, le partage est généralement effectué avant et non après la déduction des frais d'exploitation. En principe, les risques sont partagés par les armateurs à la pêche et les membres d'équipage.

Certains pêcheurs travaillent selon un système qui combine les deux méthodes (salaire et rémunération à la part). Dans ce cas, une partie des captures revient parfois aux pêcheurs mais un salaire minimum leur est également garanti. Dans d'autres cas, les pêcheurs reçoivent à la fois un salaire régulier ainsi qu'une partie des captures. Les membres d'équipage reçoivent un salaire fixe qui est mentionné dans le contrat d'affrètement, dans l'accord d'engagement ou dans la législation compétente ou encore dans l'accord de négociation collective. Ils reçoivent également une partie des captures calculée sur la base du produit brut de la vente.

Dans les pays où les relations employé-employeur sont reconnues officiellement par la loi, les pêcheurs peuvent se retrouver exclus des dispositions sociales en raison des accords de rémunération à la part qui sont spécifiques à l'industrie de la pêche. De telles exclusions peuvent les conduire à rencontrer des difficultés pour obtenir des indemnités de chômage, une couverture médicale ainsi que d'autres prestations auxquelles ont droit de nombreux travailleurs exerçant leur activité à terre.

Le système du partage a des avantages et des inconvénients pour les pêcheurs et présente des risques en matière d'exploitation des pêcheurs par le personnel d'encadrement et les armateurs. Ce système peut être motivant, créer un esprit d'équipe et chacun peut contribuer au résultat final. Cependant, il peut également contraindre les pêcheurs à accepter de mauvaises conditions de travail et de longues heures de travail. Afin d'augmenter leur revenu, le patron et l'équipage feront durer les opérations de pêche aussi longtemps que possible. Cela peut conduire à des manœuvres hâtives et à adopter des pratiques dangereuses. Le rythme de travail, qui est contrôlé par la taille et l'importance des captures, la longueur du voyage et les impératifs au niveau de la qualité, peut constituer un facteur important d'accidents. L'absence de salaire minimum pour les pêcheurs ainsi que l'incertitude qui subsiste par rapport au revenu de la pêche peuvent aussi conduire certains pêcheurs à courir des risques inutiles.[49]

Par ailleurs, certaines relations peuvent apparaître de manière formelle comme étant des «partenariats» mais, en fait, elles fonctionnent comme une relation employé-employeur. Dans ce cas, l'inspecteur doit procéder aux tests nécessaires afin de déterminer la nature de la relation de travail et s'assurer que les employés sont bien dans la bonne catégorie et reçoivent le niveau de protection qui leur est dû.

La relation de travail est l'un des nombreux exemples de questions qui nécessitent de mener des entretiens avec les pêcheurs, le patron et les armateurs de pêche afin de pouvoir bien la déterminer. Cette partie comporte deux exercices: le premier concerne les relations de travail et le deuxième est un exercice plus général conçu pour aider les inspecteurs à mettre en place et à mener des entretiens d'une manière qui puisse leur permettre de se faire une idée de la situation vue à la fois par les armateurs et les travailleurs, et utiliser la documentation disponible pour déterminer les pratiques au niveau du travail et leur impact, et ainsi juger du bon respect de la loi.

Note: certaines dispositions de la convention (n° 188) se réfèrent spécifiquement au partage des captures de pêche et au travail indépendant. Par exemple:[50]

- l'article 19 reconnaît la situation d'un propriétaire de navire qui exploite celui-ci seul. Article 19;
- l'article 27 (c) fait référence au système de rémunération à la part dans le contexte des coûts concernant l'eau potable et la nourriture; et
- l'article 34 reconnaît la possibilité de pouvoir bénéficier de la sécurité sociale à la fois pour les salariés et les travailleurs indépendants.

49 BIT: Managing labour inspections in rural areas, ILO Curriculum, Curriculum on Building modern and effective labour inspection systems, module 14, partie 3.2 (Genève 2011).

50 OIT: Paragraphe 44 (b) de la partie 2.2.2 des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail sur les navires de pêche* (Genève, 2017).

Exercice 4.4

TITRE	Détermination des relations de travail dans la pêche
OBJECTIFS	Former les inspecteurs aux meilleurs moyens permettant de déterminer les relations de travail des pêcheurs et leur statut au niveau de l'emploi afin de savoir quelles législations et quelles normes doivent s'appliquer.
TÂCHES À ACCOMPLIR	Dans le domaine de la pêche, l'une des tâches les plus difficiles pour les inspecteurs consiste à déterminer les relations de travail et le statut de l'emploi, en particulier dans le cas d'accords de partage des captures de pêche ou si les pêcheurs sont employés par une agence de recrutement ou une agence d'emploi. En utilisant l'exemple ci-dessous, et en petits groupes, discuter des questions suivantes: • Comment un inspecteur doit-il examiner la relation de travail de toutes les personnes qui travaillent sur un navire de pêche? • Cela doit-il nécessiter la vérification des accords d'engagement des pêcheurs, de mener des entretiens avec les pêcheurs, le patron, les armateurs à la pêche et les représentants des agences de recrutement ou d'emploi? Rédiger des orientations générales simplifiées destinées aux inspecteurs qui se trouvent dans une situation similaire. Désigner un rapporteur qui partagera les principaux points de la discussion au sein du groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	La partie 3.2.1. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail sur les navires de pêche.* La recommandation (n° 198) de l'OIT sur la relation de travail, 2006
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont formés à déterminer correctement les relations de travail et le statut de l'emploi dans le secteur de la pêche ainsi que les lois qui doivent s'appliquer aux pêcheurs possédant des statuts différents. Des orientations générales simplifiées auront été produites afin de permettre aux inspecteurs de déterminer les relations de travail.

Exercice 4.5

Cet exercice peut être répété à plusieurs reprises pendant toute la durée de la formation afin d'aider les inspecteurs à gérer efficacement les entretiens avec les travailleurs. Les orientations pour l'inspection dans le domaine de la pêche créées dans le cadre du projet du BIT «Ship to Shore Rights» en partenariat avec le ministère thaïlandais du Travail (voir l'annexe V) peuvent être utilisées pour sélectionner les différents domaines à passer en revue ainsi que pour poser les bonnes questions lorsque l'on mène des entretiens.

TITRE	Jeu de rôle: entretiens avec des pêcheurs
OBJECTIFS	Former les inspecteurs à la conduite des entretiens avec les pêcheurs à propos des conditions de vie et de travail sur les navires de pêche.
TÂCHES À ACCOMPLIR	Choisir trois participants pour jouer le rôle des personnes suivantes: • l'inspecteur; • le pêcheur et • une personne qui observe le jeu de rôle. En utilisant le guide du jeu de rôle (voir l'annexe 1 « Conseils pour la formation »), s'assurer que les trois personnes comprennent bien ce que l'on attend d'elles et du rôle respectif qu'elles jouent. En utilisant la liste ci-dessous ou encore des thèmes ou des questions tirés du document d'orientation de l'annexe V, déterminer le sujet ou les sujets sur lesquels l'entretien portera entre l'inspecteur et le pêcheur: • Qui est votre employeur? • Êtes-vous travailleur indépendant ou avez-vous un accord de partage des captures? • De quel accord d'engagement disposez-vous? • Comment êtes-vous payés? Comment envoyez-vous de l'argent chez vous? • Est-ce qu'une évaluation des risques a bien eu lieu, y compris en matière de sécurité et de santé? • Quels sont vos horaires de travail et de repos? • Quelles sont les dispositions en matière d'alimentation, d'eau potable et de logement? • Avez-vous des soins médicaux et, si oui, lesquels? • Que se passe-t-il si vous vous blessez ou si vous tombez malade au travail? • Comment avez-vous été recruté? • Comment le coût de votre rapatriement sera-t-il couvert? En groupes, évoquer le jeu de rôle et la qualité de l'entretien et évaluer s'il a abouti à une ou des conclusions claires permettant à l'inspecteur de décider quelles actions on doit déclencher.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	
RÉSULTATS	Les inspecteurs ont été formés à la façon de mener les entretiens avec les pêcheurs à propos des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche.

4.8 L'équipage (articles 13 et 14)

Afin d'assurer la sécurité des navires de pêche en mer, il est important que ces derniers disposent d'un équipage adéquat et en nombre suffisant. Le but de l'article 13 de la convention (n° 188) est de s'assurer que le bateau soit doté d'effectifs suffisants en nombre et en qualité. Cela va de pair avec le chapitre V, règle 14 de la convention de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui prévoit que les bateaux prennent ou continuent d'appliquer des mesures prévoyant des équipages suffisants pour assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer.

La convention (n° 188) laisse à l'autorité compétente le soin de déterminer le nombre approprié de membres d'équipage requis pour assurer la sécurité de navigation du navire de pêche. Les inspecteurs doivent vérifier que cela répond bien aux lois, réglementations et autres mesures prises au niveau national pour appliquer les dispositions de la convention (n° 188), afin de s'assurer que le nombre et la qualification des pêcheurs qui se trouvent à bord du navire correspondent bien au minimum requis.

Les inspecteurs doivent être en alerte face à un certain nombre de manquements, parmi lesquels figurent les exemples suivants:

- Si le navire ne dispose pas d'assez de pêcheurs ou d'assez de pêcheurs qualifiés afin d'assurer la sécurité de la navigation et des opérations du navire, comme l'exige la législation nationale;
- Lorsque le navire a une longueur égale ou supérieure de 24 mètres et qu'il se trouve en mer quelle que soit la durée et que le nombre ou la qualification des pêcheurs ne correspond pas au document concernant les effectifs de sécurité, ni avec le niveau minimum de membres d'équipage établi par l'autorité compétente pour assurer la sécurité de navigation du navire.

Exercice 4.6

TITRE	Vérification de la conformité de l'équipage
OBJECTIFS	Aider les inspecteurs à vérifier les niveaux de conformité de la composition des équipages selon les législations nationales et/ou les réglementations en vigueur.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des points suivants: • Qu'entend-on par niveau suffisant en matière d'équipage pour assurer la sécurité pour des navires de types différents et de tailles différentes? • Quelles normes et réglementations nationales s'appliquent à votre pays? Désigner un rapporteur qui partagera les points principaux mis en lumière lors de la discussion par groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les articles 13 et 14 de la convention (n° 198) de l'OIT. La partie 3.2.5. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*. La liste d'équipage; le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, lorsqu'il existe; le ou les certificats de base de formation à la sécurité ; les documents justifiant la qualification des pêcheurs présents à bord, y compris les certificats de compétence; l'accord de négociation collective, lorsqu'il existe; les certificats médicaux. Les entretiens menés par les inspecteurs. Les entretiens avec les patrons et avec les pêcheurs.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure de vérifier les niveaux de conformité des équipages selon les différents types de navires en vertu des lois et réglementations nationales.

Les articles 13 et 14 de la convention (n° 188) mentionnent des exigences spécifiques en matière d'équipage:

Le navire de pêche doit être doté d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire, en conformité avec les normes nationales définies par l'autorité compétente et sous le contrôle d'un patron compétent (La convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, requiert l'existence d'une liste d'équipage pour tous les navires effectuant des déplacements à l'international).

Il existe des exigences supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres: un effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation du navire doit avoir été fixé, établi par l'autorité compétente. Il doit préciser le nombre de pêcheurs requis ainsi que les qualifications qu'ils doivent posséder.

4.9 Les heures de repos (articles 13 et 14)

L'une des caractéristiques de la pêche en mer réside dans le fait qu'il n'existe pas de séparation claire entre le temps de travail et le temps consacré à soi-même que l'on retrouve dans la plupart des métiers. De nombreux pêcheurs vivent et travaillent sur leurs navires, dans des locaux qui peuvent être exigus et encombrés. Cette situation, qui s'ajoute au fait de cumuler de très longues heures de travail avec de longues périodes éloignées de son domicile, peut conduire à l'épuisement.

Il n'existe pas d'horaires de travail réguliers dans le secteur de la pêche. Les heures de travail ont tendance à être extrêmement longues. Les pêcheurs travaillent souvent jour et nuit sur le pont pour effectuer des captures, notamment pendant la pêche nocturne. L'intensité du travail à accomplir n'offre que très peu de possibilités de faire des pauses et la longueur de la journée de travail ne permet pas un temps suffisant pour récupérer ou pour se distraire.

La fatigue est un fait que l'on constate dans l'industrie de la pêche. Elle est définie par l'IMO comme «la réduction des capacités physiques et/ou mentales en raison d'efforts physiques, mentaux ou émotionnels qui sont susceptibles de réduire pratiquement l'ensemble des capacités physiques, y compris: la force, la vitesse, la vitesse de réaction, la coordination, la prise de décision ou l'équilibre.»[51]

La fatigue constitue un épuisement physique et/ou mental extrême entraîné par le manque fréquent de sommeil. Elle peut vous empêcher de faire votre travail correctement et de manière sûre, mettant ainsi votre en danger ainsi que celles des autres membres d'équipage. Nous avons besoin de sept à huit heures de sommeil par nuit pour être en forme et prêts à 100 pour cent pour le travail. La fatigue s'accumule si nous dormons moins de sept à huit heures par nuit. Les jeunes travailleurs – âgés de plus de 16 ans et de moins de 18 ans – ont besoin d'une heure de sommeil supplémentaire que les adultes. Lorsque les journées de travail sont longues, le risque commence à s'accroître de manière significative, surtout après 10 heures de travail consécutif. Le sommeil est la seule façon de récupérer d'un manque de sommeil et de la fatigue. D'où l'importance de disposer de périodes régulières de repos d'une durée suffisante pour assurer la sécurité et la santé.[52]

La convention (n° 188) émet des exigences de base en matière d'heures de repos ainsi que des exigences complémentaires pour les navires qui restent en mer pendant plus de trois jours, quelle que soit leur taille.

Parmi les sources d'informations pour les inspecteurs, on peut citer:

- les accords d'engagement des pêcheurs ou l'accord collectif qui s'applique, ou tout autre document (comme les registres du pont et de la salle de machines, qui peuvent également être inspectés);
- un tableau résumant les accords d'engagement ou un horaire;
- des documents actualisés à propos des heures de travail ou de repos de chaque pêcheur travaillant à bord du navire (si les normes nationales l'exigent);
- des cas de fatigue des pêcheurs, qui peuvent être indiqués par des heures de repos qui se situent de manière constante à une limite basse et par d'autres facteurs qui y contribuent comme des périodes de sommeil interrompu ou encore des cas où les pêcheurs présentent des symptômes faisant état d'un manque de concentration, de réponses hors-sujet et inconsistantes aux questions, à des bâillements et à des temps de réaction marqués par la lenteur;
- des informations et des documents récapitulatifs des captures montrant comment s'opère la transformation du poisson, ce qui peut constituer un cadre permettant d'évaluer combien de pêcheurs sont nécessaires pour effectuer le travail et combien de périodes de travail sans interruption a-t-on besoin;
- des entretiens avec les pêcheurs portant sur leurs horaires de travail et leurs temps de repos, notamment par rapport à la fatigue ressentie de ces pêcheurs;
- un entretien avec le patron à propos de la manière d'organiser les temps de repos dans la pratique et de l'existence d'un plan de gestion contre la fatigue.

51 Liste de l'IMO des termes usuels de l'Élément humain (MSC/Circ.813/MEPC/Circ.330). D'autres orientations en ce qui concerne la fatigue se trouvent dans la publication Orientations de l'OMI sur la fatigue (2002) ou dans toute actualisation de ce document.

52 Maritime New Zealand: Fatigue tools for vessel owners: Get your sleep; reduce your risk (Wellington, 2007) et WorkSafeBC: Gearing up for safety: Safe work practices for commercial fishing in British Columbia (WorkSafeBC, 2012), p.14; ainsi que: Union européenne: Guide européen pour la prévention des accidents en mer et pour la sécurité du pêcheur (Union européenne, 2007).

Les inspecteurs doivent être en alerte par rapport aux manquements suivants dont voici quelques exemples:

- Sur un bateau se trouvant en mer, quelle que soit sa taille et quelle que soit la durée, les pêcheurs ne disposent pas régulièrement de temps de repos d'une durée suffisante pour ne pas mettre en danger leur sécurité et leur santé.
- Sur un navire de pêche, quelle que soit sa taille, qui reste en mer plus de trois jours, les pêcheurs ne disposent pas des heures minimales de repos, telles qu'elles sont prévues par le ou les autorités compétentes.
- En l'absence d'une réglementation alternative établie par le ou les autorités compétentes conformément à la convention (n° 188), les pêcheurs disposent de moins de dix heures de repos sur une période de 24 heures, sauf en cas de situations d'urgence, telles que définies par l'article 14 (4) de la convention (n° 188), ou moins de 77 heures sur une période de sept jours.

Exercice 4.7

TITRE	Vérification des horaires de repos
OBJECTIFS	Aider les inspecteurs à s'assurer que les pêcheurs disposent bien régulièrement de périodes de repos d'une durée suffisante afin d'assurer des conditions satisfaisantes en matière de sécurité et de santé, en faisant la distinction entre: (a) les navires qui restent en mer pendant moins de trois jours; et (b) les navires qui restent en mer pendant plus de trois jours, quelle que soit leur taille.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petit groupes, discuter des questions suivantes: • Quels sont les horaires de repos minimums auxquels les pêcheurs ont droit selon la législation nationale et les règlementations en vigueur et comment s'assurer que ces horaires soient respectés? • Quelles sont les obligations supplémentaires qui s'appliquent aux navires qui restent en mer pendant plus de trois jours? Comment s'assurer que, dans ces circonstances, les pêcheurs disposent bien de temps de repos réguliers et d'une longueur suffisante? • Comment s'assurer que les horaires de travail et le temps de repos correspondent bien aux obligations en vigueur dans le secteur et mentionnées au sein de la législation nationale? Désigner un rapporteur qui mentionnera les principaux points évoqués lors de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les articles 13 et 14 de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.12 des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure de vérifier si les pêcheurs disposent bien d'un nombre suffisant d'heures de repos selon les lois et les réglementations nationales ainsi que selon les dispositions incluses dans la convention (n° 188).

La convention (n° 188) définit de manière précise les exigences de base en matière d'heures de repos: les pêcheurs doivent disposer de périodes régulières de repos d'une durée suffisante afin de ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des pêcheurs. Il existe des exigences supplémentaires pour les navires qui restent en mer plus de trois jours, quelle que soit leur taille.

L'article 14 de la convention (n° 188) contient les exigences supplémentaires suivantes pour l'autorité compétente: l'établissement d'un minimum d'heures de repos afin de limiter la fatigue pour les pêcheurs se trouvant à bord du navire quelle que soit sa taille, lorsqu'il reste en mer pendant plus de trois jours. Le minimum d'heures de repos ne doit pas se situer en dessous de: (i) dix heures par période de 24 heures et (ii) 77 heures par période de sept jours.

Toutefois, l'autorité compétente peut autoriser, pour des raisons limitées et précises, qu'il soit dérogé temporairement à ces limites. Dans ce cas, elle doit exiger que des périodes de repos compensatoires soient accordées aux pêcheurs dès que cela est possible (article 14.2).

Aucune des dispositions de l'article 14 n'affecte le droit du patron d'un navire d'exiger d'un pêcheur les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d'autres embarcations ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le 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. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le patron doit faire en sorte que tout pêcheur ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate (article 14.4).

4.10 Les examens médicaux (articles 10–12)

La pêche est un métier qui implique un travail physique intense, souvent dans des conditions météorologiques extrêmes et fréquemment pour de longues périodes, avec des niveaux élevés en matière de risques concernant la sécurité et la santé. Dans ces circonstances, il est primordial que les pêcheurs subissent des examens médicaux pratiqués par du personnel médical dûment qualifié afin de déterminer leur aptitude à effectuer un tel travail. Par ailleurs, tous les pêcheurs qui sont déclarés aptes à ce travail doivent se voir remettre un certificat médical par du personnel médical dûment qualifié confirmant leur aptitude.

Cependant, la vérification de l'authenticité des certificats médicaux, en particulier dans le cas des pêcheurs migrants, peut constituer un problème majeur pour les inspecteurs et ils doivent donc recevoir une formation appropriée afin d'apprendre à distinguer les certificats authentiques des faux certificats.

Note: les examens médicaux ne doivent pas forcément avoir lieu dans l'État du pavillon mais ils doivent être reconnus par l'autorité compétente de l'État du pavillon. Certains États du pavillon peuvent reconnaître les certificats médicaux délivrés sous l'autorité d'autres États dans lesquels exerce du personnel médical (par exemple, l'État de résidence du pêcheur). Il est important de clarifier les lois et les réglementations nationales sur ce sujet avant de procéder à la vérification des certificats médicaux.

Les paragraphes 6-10 de la recommandation de l'OIT (n° 199) fournissent des orientations supplémentaires à propos des examens médicaux:

1. Aux fins de la détermination de la nature de l'examen, les Membres devraient tenir compte de l'âge de l'intéressé ainsi que de la nature du travail à effectuer.
2. Le certificat médical devrait être signé par du personnel médical agréé par l'autorité compétente.
3. Des dispositions devraient être prises pour permettre à toute personne qui, après avoir été examinée, est considérée comme inapte à travailler à bord d'un navire de pêche ou de certains types de navires de pêche, ou à effectuer certains types de tâches à bord, de demander à être examinée par un ou plusieurs arbitres médicaux indépendants de tout armateur à la pêche ou de toute organisation d'armateurs à la pêche ou de pêcheurs.
4. L'autorité compétente devrait tenir compte des directives internationales relatives à l'examen médical et au brevet d'aptitude physique des personnes travaillant en mer, telles que les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer (OIT/OMS).
5. L'autorité compétente devrait prendre des mesures adéquates pour que les pêcheurs auxquels ne s'appliquent pas les dispositions relatives à l'examen médical prescrites dans la convention soient médicalement suivis aux fins de la sécurité et de la santé au travail.

Exercice 4.8

TITRE	Vérification des certificats médicaux
OBJECTIFS	Aider les inspecteurs à vérifier que chaque pêcheur possède bien un certificat médical délivré par du personnel médical qualifié à l'issue d'un examen médical. S'assurer que les inspecteurs sachent distinguer entre les exigences concernant: (a) les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres et restant en mer moins de trois jours; et (b) les navires de plus de 24 mètres qui restent en mer pendant plus de trois jours. Aider les inspecteurs à vérifier l'authenticité des certificats médicaux en particulier pour les migrants d'outremer et les pêcheurs migrants.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: Comment les inspecteurs peuvent-ils vérifier l'authenticité des certificats médicaux, en particulier ceux des pêcheurs d'outremer et des pêcheurs migrants? En cas de doute, comment un inspecteur peut-il vérifier si le certificat médical est authentique ou s'il est faux? Désigner un rapporteur chargé de communiquer les principaux points de discussions au sein du groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les articles 10-12 de la convention (n° 188) de l'OIT et les paragraphes 6-10 de la recommandation (n° 199) de l'OIT. La partie 3.2.13. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*. A l'INTENTION DES FORMATEURS: Une liste du personnel médical et des institutions médicales reconnues, disponible auprès de l'autorité compétente; des certificats médicaux individuels de pêcheurs; la liste d'équipage qui peut contenir des détails concernant la date d'expiration des certificats médicaux. Des entretiens avec les pêcheurs afin de confirmer la validité de leurs certificats médicaux.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure de vérifier l'authenticité des certificats médicaux de tous les pêcheurs, y compris ceux détenus par des pêcheurs locaux ou migrants.

Les dispositions de base incluses dans la convention (n° 188), contenues dans l'article 10.1, indiquent qu'un pêcheur ne doit travailler à bord d'un navire de pêche que s'il est en possession d'un certificat médical valide attestant de son aptitude à exercer ses tâches.

Le certificat médical doit être délivré par du personnel médical dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat qui concerne seulement la vue, par une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer un tel certificat. Il sera valable pendant une durée maximale de deux ans (un an pour les jeunes pêcheurs qui répondent aux critères d'âge minimum). Si la période de validité d'un certificat expire dans le courant du voyage, le certificat demeurera valable jusqu'au terme de ce dernier.

Il exige des dispositions supplémentaires pour les navires qui ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou qui passe en mer pendant plus de trois jours:

> Le certificat médical du pêcheur doit au minimum indiquer (a) que l'ouïe et la vue de l'intéressé sont satisfaisantes compte tenu de ses tâches sur le navire; et (b) que l'intéressé n'a aucun problème médical de nature à être aggravé par le service en mer ou à le rendre inapte à ce service ou à mettre en danger la sécurité ou la santé d'autres personnes à bord.

Note: Après avoir été consultée, l'autorité compétente peut accorder certaines exemptions (concernant la délivrance de certificats médicaux), en prenant en considération la sécurité et la santé des pêcheurs, la taille du navire, la disponibilité d'une assistance médicale et de moyens d'évacuation, la durée du voyage, le type d'opérations (article 10.2 de la convention n° 188). Ces exemptions ne s'appliqueront PAS à un pêcheur travaillant sur un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou qui passe généralement plus de trois jours en mer (article 10.3 de la convention (n° 188)).

Note: les examens médicaux ne doivent pas forcément avoir lieu dans l'État du pavillon mais ils doivent être reconnus par l'autorité compétente de l'État du pavillon. Certains États du pavillon peuvent reconnaître les certificats médicaux délivrés sous l'autorité d'autres États dans lesquels exerce du personnel médical (par exemple, l'État de résidence du pêcheur). Il est important de clarifier les lois et les réglementations nationales sur ce sujet avant de procéder à la vérification des certificats médicaux.

A bord, les inspecteurs doivent effectuer les vérifications suivantes:

- vérifier qu'un certificat médical a bien été délivré par des personnels de santé dûment qualifiés;
- examiner les certificats médicaux individuels des pêcheurs et vérifier que ces certificats contiennent les informations nécessaires et qu'ils soient à jour.
- vérifier si un pêcheur travaille ou accomplit des tâches sur un navire de pêche en contradiction avec des restrictions mentionnées sur un certificat médical;
- agir dans le cas où un pêcheur se trouvant à bord ne dispose pas de certificat médical valable ou dont la date a expiré (si la période de validité d'un certificat expire dans le courant d'un voyage, le certificat restera valable jusqu'à la fin de ce voyage).

Les inspecteurs doivent être en alerte en cas de manquements dont voici quelques exemples:

- un pêcheur se trouve à bord sans certificat médical valable (ou avec un certificat qui a expiré);
- un pêcheur travaillant sur un navire de pêche ou effectuant des tâches contraires à une restriction mentionnée sur le certificat médical ; et
- un certificat médical n'a pas été délivré par du personnel de santé dûment qualifié.

4.11 La sécurité et santé au travail, la prévention et l'évaluation des risques d'accidents (Articles 31–33)

La pêche figure généralement parmi les quatre secteurs industriels dans lesquels il est le plus dangereux de travailler en termes de nombre de décès, de blessés et de maladies professionnelles. En effet, la pêche possède des taux d'accidents mortels et de graves blessures 20 à 30 fois supérieurs à ceux des métiers manufacturiers. Les maladies professionnelles dans la pêche font grimper le niveau des risques pour les pêcheurs. Selon la FAO, la pêche est probablement le métier la plus dangereux au monde. Les personnes frappées par des accidents en mer figurent souvent parmi les plus pauvres au sein de la société.[53]

Ainsi, vérifier qu'il existe de bonnes pratiques et de bonnes conditions en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche constitue une mission importante pour les inspecteurs. Au début de l'inspection à bord, il est donc important que l'inspecteur examine un exemplaire du document d'évaluation des risques à bord réalisée par l'armateur à la pêche ou en son nom. Ce document portant sur l'évaluation des risques doit comporter les éléments suivants: (i) avoir identifié les problèmes et les dangers en matière de sécurité et de santé à bord du navire et (ii) les améliorations (mesures de contrôle

53 FAO: Safety for Fishermen: The Way Forward. Safety at Sea for Small-scale Fisheries in Developing Countries. Programme de coopération FAO-Gouvernements. GCP/GLO/200/MUL Septembre 2010. Document de terrain No. 10, Section 2.2, p. 11; http://www.fao.org/docrep/014/al960e/al960e.pdf.

des risques) qui doivent être mises en place par l'armateur à la pêche afin de réduire ou d'éliminer les risques pour l'équipage.

En utilisant l'évaluation des risques, l'inspecteur vérifie ensuite que le patron et/ou l'armateur à la pêche a bien réalisé les améliorations qui y sont mentionnées (l'évaluation des risques fait partie des dispositions contenues dans ce domaine à l'article 33 de la convention (n° 188), qui couvre également la formation de l'équipage ainsi que les instructions à bord destinées aux pêcheurs).

Note: Le paragraphe 46(2)(a) de la recommandation (n° 199) de l'OIT fait référence, entre autres, au fait que «**tous les pêcheurs participent régulièrement et activement à l'amélioration de la sécurité et de la santé** en répertoriant de façon permanente les dangers, en évaluant les risques et en prenant des mesures visant à les réduire grâce à la gestion de la sécurité». C'est un point important à souligner pendant la formation. On ne pourra aboutir à des améliorations efficaces et durables à bord des navires que si les armateurs à la pêche et/ou les patrons impliquent les pêcheurs, non seulement afin d'identifier les problèmes (les dangers) mais aussi en réalisant des améliorations en matière de sécurité et de santé, en faisant les choses comme il faut (par exemple, en diminuant les risques).

Voir plus haut la partie 3.3 (« Analyse des risques et ressources ») au chapitre Planification/équipes de direction pour obtenir des informations complémentaires sur l'évaluation des risques. Pour accéder à des éléments de formation plus détaillés ainsi qu'à des exercices à propos de l'évaluation en matière de sécurité et de risques, voir la publication du BIT de 2013 *Manuel de formation sur l'évaluation et la gestion des risques au travail pour les petites et moyennes entreprises*.[54] Les navires de pêche ont un nombre de membres d'équipage allant de 50 à 60, et souvent beaucoup moins, ce qui les range parmi les petites et moyennes entreprises.

Des informations plus détaillées sur la sécurité et la santé dans la pêche figurent dans la fiche d'informations de l'annexe VI. Vous trouverez également des éléments de formation supplémentaires plus complets ainsi que des exercices sur les risques en matière de sécurité et de santé et sur la réduction de ces risques dans la pêche en consultant l'ouvrage suivant du BIT en anglais: *Safety and health training manual for the commercial fishing industry in Thailand*.[55]

Parmi les sources d'informations pour les inspecteurs, on peut citer:

- l'évaluation des risques en matière de sécurité et de santé réalisée par l'armateur à la pêche;
- les notices de prévention des risques en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, ainsi que les instructions officielles au sujet de dangers spécifiques à bord du navire de pêche;
- la documentation à propos de la formation de l'équipage et les instructions présentes à bord, y compris les informations indiquant qui a procédé à cette formation, par exemple les certificats ou d'autres documents concernant la formation de base en matière de sécurité avant de prendre la mer;
- des équipements de protection bien entretenus et mis à la disposition des pêcheurs;
- les rapports d'accident du travail à bord;
- les rapports de la commission paritaire de sécurité et de santé, s'ils existent;

54 BIT: *Manuel de formation sur l'évaluation et la gestion des risques au travail pour les petites et moyennes entreprises* (Genève, 2013), https://www.ilo.org/safework/info/instr/WCMS_232843/lang--fr/index.htm [18 avril 2020]

55 BIT: *Safety and health traning manual for the commercial fishing industry in Thailand*, Projet tripartite GMS Triangle en vue de protéger les travailleurs migrants de l'exploitation au travail à l'intérieur et en provenance de la sous-région du Grand Mekong (Bangkok, 2014).

- les entretiens avec les patrons et les pêcheurs au sujet du document d'évaluation des risques, sur la manière dont cette évaluation s'est déroulée, sur comment il a été remédié aux manquements identifiés à bord en matière de sécurité et de santé, quand et par qui;
- les entretiens avec tout membre d'équipage ayant des responsabilités d'encadrement par rapport à l'application des procédures de sécurité et de santé à bord;
- les entretiens avec les pêcheurs pour confirmer l'existence de pratiques et de procédures en matière de sécurité et de santé, pour confirmer leur implication lors de l'évaluation des risques, pour confirmer si les améliorations dans ce domaine se sont bien traduites dans les faits et sont efficaces afin de prévenir les risques de blessures et de maladies qui ont été identifiés, et pour confirmer, lorsque cela est approprié, que le comité paritaire de sécurité et de santé ou, après consultations, un autre organisme approprié, a été constitué et est opérationnel;
- les entretiens avec les membres du comité paritaire de sécurité et de santé, y compris la discussion autour du type d'informations et de conseils que les services d'inspection peuvent fournir en matière de sécurité et de santé.

Les inspecteurs doivent être en alerte en cas de manquements, dont voici quelques exemples:

- Aucune évaluation des risques n'a été faite ou encore la formation de l'équipage à la sécurité et à la santé et l'instruction à bord n'ont pas eu lieu.
- Les pêcheurs n'ont pas été consultés ni impliqués dans la réalisation de l'évaluation des risques, y compris au niveau des améliorations possibles en matière de sécurité et de santé.
- Un risque identifié lors de la procédure d'évaluation des risques n'a pas été traité (à travers des mesures visant à corriger la situation).
- Des problèmes subsistent en matière de sécurité et de santé impliquant un risque élevé de blessure ou de maladie pour les membres d'équipage.
- Les pêcheurs n'ont pas reçu de formation au fonctionnement des différents types de matériels de pêche qu'ils utilisent et sur les mesures pertinentes en matière de sécurité qui leur sont associées.
- Des accidents se sont produits dont l'existence n'a pas été communiquée par le patron ou l'armateur à la pêche à l'autorité ou aux autorités compétentes.
- Un comité paritaire de sécurité et de santé à bord n'a pas été mis en place, si nécessaire.

Les inspecteurs doivent être conscients des exemples suivants de manquements concernant les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer:

- Il n'existe aucune procédure à bord pour la prévention des accidents du travail ou en cas de blessures et de maladies.
- Il n'existe aucune preuve de l'existence d'éléments d'orientations adéquats ou de toutes autres informations appropriées sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche.
- Les pêcheurs n'ont pas accès à des vêtements ou à des équipements de protection.
- Il existe la preuve qu'un pêcheur n'a pas reçu la formation de base réglementaire en matière de sécurité, assurée par une personne compétente (en l'absence d'une exemption accordée par l'autorité compétente).

Exercice 4.9

TITRE	Vérification des conditions de sécurité et de santé
OBJECTIFS	Former les inspecteurs à vérifier que l'évaluation écrite des risques à bord effectuée par l'armateur à la pêche (ou par une personne en son nom) a entièrement identifié les problèmes principaux en matière de sécurité et de santé (les dangers) et que l'armateur à la pêche a réalisé les améliorations nécessaires en matière de sécurité et de santé (les mesures de contrôle des risques) afin de prévenir ou de réduire les risques par rapport au danger identifié.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter autour des questions suivantes: • Quels sont les problèmes principaux en matière de sécurité et de santé que vous avez identifiés à bord des navires de pêche? Sont-ils différents selon les types de navires et leur taille? • En tant qu'inspecteurs, quel type de formation, si c'est le cas, avez-vous reçu en matière d'évaluation des risques dans le domaine de la sécurité et de la santé et par qui a-t-elle été délivrée? • Selon vous, comment pourrait-on améliorer les conditions de sécurité et de santé à bord des navires de pêche (par exemple en réduisant les risques)? Désigner un rapporteur qui résumera les principaux points de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les articles 31-33 de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.14. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche* Les rapports concernant l'évaluation à bord des risques en matière de sécurité et de santé, les rapports concernant les accidents du travail à bord. Le dépliant concernant l'évaluation des risques (demander à votre formateur). Fiche descriptive sur la santé et la sécurité dans le domaine de la pêche (demander à votre formateur). Le manuel en anglais: *Safety and health training manual for the commercial fishing industry in Thailand*.[56]
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure de vérifier que l'évaluation écrite des risques à bord en matière de sécurité et de santé a bien été en mesure d'identifier pleinement les principaux problèmes dans ce domaine et que l'armateur à la pêche a effectué les améliorations nécessaires pour la sécurité et de la santé.

Les dispositions de base de la convention (n° 188):

- L'évaluation des risques dans le domaine de la pêche doit se faire, comment il convient, avec la participation des pêcheurs ou de leurs représentants.
- Des mesures doivent être adoptées pour la prévention des accidents du travail, des maladies professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires, notamment l'évaluation et la gestion des risques, la formation des pêcheurs et l'instruction à bord.
- Les pêcheurs doivent être formés à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer.
- Compte sera dûment tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans.
- Les accidents survenant à bord seront déclarés.
- Des comités paritaires de sécurité et de santé au travail seront constitués ou, après consultation, d'autres organismes qualifiés (toutefois, ils ne devront pas forcément se réunir à bord du navire).

56 BIT: *Safety and health traning manual for the commercial fishing industry in Thailand*, Projet tripartite GMS Triangle en vue de protéger les travailleurs migrants de l'exploitation au travail à l'intérieur et en provenance de la sous-région du Grand Mekong (Bangkok, 2014).

Convention (n° 188): dispositions additionnelles pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer.

- Les armateurs doivent établir des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, compte tenu des dangers et risques spécifiques du navire de pêche concerné.
- Les armateurs à la pêche, les patrons, les pêcheurs et les autres personnes concernées doivent recevoir suffisamment de directives et de matériel de formation appropriés ainsi que toute autre information pertinente sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche.
- Les armateurs à la pêche ont l'obligation de:
  - veiller à ce que tous les pêcheurs à bord reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés;
  - veiller à ce que tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de sécurité et de santé, approuvée par l'autorité ou les autorités compétentes, cette dernière pouvant cependant accorder une dérogation écrite dans le cas de pêcheurs qui démontrent qu'ils possèdent des connaissances et une expérience équivalentes;
  - veiller à ce que les pêcheurs soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées.

Convention (n° 188): les sources d'informations additionnelles concernant les navires de pêches d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer comprennent notamment:

- les orientations, les éléments de formation ou d'autres informations appropriées à bord à propos de l'évaluation et de la gestion des risques en matière de sécurité et de santé à bord (si ces informations ont été communiquées par l'armateur à la pêche);
- les vêtements et équipements personnels de protection appropriés fournis par l'armateur à la pêche;
- les certificats ou tout autre document indiquant que les pêcheurs ont bien reçu une formation de base en matière de sécurité, approuvée par l'autorité compétente;
- toute exemption écrite de la part de l'autorité compétente, concernant l'exigence d'une formation de base en matière de sécurité approuvée par l'autorité compétente; et
- la preuve que les pêcheurs ont bien été familiarisés avec les équipements et leur fonctionnement, y compris en ce qui concerne les mesures de sécurité (par exemple, la mention sur le registre officiel de la tenue d'exercices liés à la sécurité).

4.12 Les comités paritaires de sécurité et de santé

Des comités paritaires de sécurité et de santé au travail devraient être établis: a) à terre; ou b) sur les navires de pêche, si l'autorité compétente, après consultation, décide que cela est réalisable compte tenu du nombre de pêcheurs à bord (Convention No.188, Article 31(e), Recommandation No. 199, paragraphe 44).

L'OIT définit le comité paritaire de sécurité et de santé de la manière suivante: «comité composé de représentants des travailleurs pour les questions de sécurité et de santé et de représentants des employeurs établi et fonctionnant au niveau de **l'organisation** conformément à la législation, à la réglementation et à la pratique nationales».[57]

Dans la pratique, les différents types de structures concernant les comités paritaires de sécurité et de santé qui existent dans le domaine de la pêche peuvent être classifiés en tant que comités paritaires de sécurité et de santé basés au port et comités de santé dans le domaine de la pêche; comités de sécurité et de santé à bord des navires de pêche; et comités locaux basés au niveau communautaire en matière de sécurité et de santé en mer.

Exercice 4.10

TITRE	Travailler avec les comités paritaires de sécurité et de santé à bord des grands navires de pêche
OBJECTIFS	Aider les inspecteurs à travailler avec les comités paritaires de sécurité et de santé mandatés juridiquement et composés à la fois de représentants des pêcheurs et de la direction afin d'améliorer les conditions de sécurité et de santé sur les grands navires de pêche.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Comment les inspecteurs peuvent-ils soutenir l'établissement de comités paritaires de sécurité et de santé soit à bord des navires de pêche ou au port? • Comment les inspecteurs peuvent-ils travailler de façon structurée avec les comités de sécurité et de santé afin de réduire le nombre de décès, de lésions et de maladies liées au travail dans le domaine de la pêche? Désigner un rapporteur afin de résumer les principaux de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Merci de lire le tableau ci-dessous indiquant les attributions des comités paritaires de sécurité et de santé.
RÉSULTATS	Les inspecteurs ont développé leurs capacités à travailler avec les comités paritaires de sécurité et de santé afin d'améliorer les conditions de vie et de travail à bord des grands navires de pêche.

4.12.1 Les comités de sécurité et de santé basés au port

Il y a de nombreux cas pour lesquels il est difficile de pouvoir disposer de comités de sécurité et de santé à bord des navires de pêche. Cependant, il existe une alternative qui consiste à ce qu'un port important procède à l'établissement d'un comité de sécurité et de santé basé à terre afin d'améliorer les conditions de sécurité et de santé à la fois sur les navires et dans le périmètre du port:

- pour les installations portuaires et les opérations dédiées aux navires de pêche; et
- pour les navires de pêche opérant depuis le port, traitant des problématiques liées à la sécurité du navire ainsi que des conditions de travail et d'hébergement à bord des navires.

57 *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail*; Genève, BIT sécurité et santé au travail, 2001, glossaire page 23.

Par exemple à Terre-Neuve, au Canada, les comités de sécurité et de santé établis dans les ports doivent effectuer une inspection trimestrielle des chalutiers et envoyer un rapport écrit à la compagnie et au syndicat.[58]

Le Danemark constitue un autre exemple d'un pays disposant de comités de sécurité au port.[59] Parmi les prérogatives de ces comités, on peut citer l'enregistrement des difficultés rencontrées par les pêcheurs au niveau de la sécurité et de la santé; l'information générale à propos de la sécurité et de la santé au travail et, en particulier, les mesures de prévention et de réduction des risques; la gestion et la coordination du travail et des activités en matière de santé dans les ports et sur les navires de pêche; ainsi que l'information des armateurs à la pêche et des pêcheurs sur les nouvelles lois, les nouvelles normes et les nouvelles orientations.

4.12.2 Les comités de sécurité et de santé à bord des navires de pêche

Voici un exemple de comités de sécurité établis à bord de navires de pêche. La réglementation du Royaume-Uni concernant la marine marchande et les navires de pêche (sécurité et santé au travail) exige qu'il existe un système d'élection des représentants (des travailleurs) dans le domaine de la sécurité et des comités de sécurité: «Sur chaque bateau pour lequel la réglementation s'applique, et là où il n'existe aucun accord par rapport à la réglementation de 1977 concernant les représentants du personnel en matière de sécurité et les comités de sécurité, l'entreprise décidera des modalités de l'élection et de la nomination des représentants du personnel en matière de sécurité» (article 17(1)).[60]

4.12.3 Les comités locaux de sécurité et de santé

Un programme réussi en matière de sécurité des pêcheurs dans les petites unités de pêche nécessite la participation de tous. Chaque année, de nombreux pêcheurs travaillant dans de petites unités et dans la pêche artisanale sont perdus en mer. Dans les petits villages de pêcheurs, c'est toute la communauté qui doit donc s'engager de manière active en faveur de la sécurité et de la santé au travail. La sécurité des pêcheurs peut être discutée via les organisations locales de pêcheurs, dans les écoles et au sein des organisations de femmes. Il faut donc établir des comités locaux de sécurité en mer ou les recréer lorsqu'ils n'existent plus, afin de sensibiliser les pêcheurs et les familles aux risques courus en mer, afin de proposer des formations à la sécurité en mer et afin de garder des traces écrites des accidents en mer survenus localement. Les **comités locaux de sécurité en mer** peuvent également être chargés de l'organisation des activités de recherches et de secours en mer assurées par des volontaires.[61]

---

58 BIT: *Conditions de travail dans le secteur de la pêche, Rapport V(1), Conférence internationale du Travail, 92e session* (Genève, 2004).

59 Le Conseil pour la santé au travail des pêcheurs du Danemark constitue le bureau central du comité de sécurité du port. Fiskeriets Arbejdsmiljorad, présentation Powerpoint, non datée, Service de la santé au travail du pêcheur danois.

60 UK Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work), Règlementations (Instrument statutaire 1997 No. 2962). Consulté le 4 septembre 2020.

61 Safety for Fishermen: The Way Forward. Safety at Sea for Small-scale Fisheries in Developing Countries. FAO/Programme de coopération avec les gouvernements. GCP/GLO/200/MUL septembre 2010. document de terrain No. 10, section 2.2; http://www.fao.org/ docrep/014/al960e/al960e.pdf.

4.13 Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail

La pêche constitue à la fois un travail à haut risque et un métier pour lequel de nombreux pêcheurs ne disposent d'aucune protection ou d'une protection limitée en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail. Il s'agit de la conséquence de l'absence, dans de nombreux pays, de statut légal pour les pêcheurs.

En cas de lésion due à un accident du travail ou une maladie professionnelle, le pêcheur a droit à des soins médicaux appropriés et doit bénéficier d'une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale (article 38 de la convention (n° 188).

La protection attribuée peut varier d'un pays à l'autre, selon les législations, les réglementations ou la pratique en vigueur au niveau national. La protection peut être assurée à travers la responsabilité civile des armateurs à la pêche ou via une assurance obligatoire, des compensations accordées aux travailleurs ou à travers d'autres méthodes. La protection peut également varier selon le type de flottes de pêche, et s'il s'agit de petites unités ou d'unités plus importantes.

Sources d'information pour les inspecteurs:

- les législations et les réglementations nationales correspondantes;
- les accords d'engagement des pêcheurs (afin de consulter le détail de l'accord);
- l'accord de négociations collectives (pour consulter le détail de l'accord), lorsqu'il s'applique;
- un exemplaire du document désignant l'entreprise, s'il existe, faisant état de la responsabilité civile de l'armateur à la pêche; et
- les entretiens avec les pêcheurs afin de vérifier s'ils disposent bien d'une protection en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail.

Exercice 4.11

TITRE	Vérification de la protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail
OBJECTIFS	Aider les inspecteurs à veiller à ce que les pêcheurs puissent bien avoir accès à des soins médicaux appropriés ainsi qu'aux compensations correspondantes.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Quelles sont les dispositions en vigueur en cas de maladie ou de lésion liées au travail? • Quels seraient les arrangements en matière de compensation en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail? • Comment les pêcheurs ou les familles peuvent-ils vérifier si, en cas de décès d'un pêcheur, ils ont bien reçu les compensations prévues par la législation nationale en vigueur? • Si ce n'est pas le cas, comment contester et faire remonter ce cas aux autorités compétentes? Désigner un rapporteur qui partagera les principaux points de la discussion au sein du groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les articles 38 et 39 de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.18 des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure de vérifier que les pêcheurs ont accès à la protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail, en vertu de la loi et de la règlementation.

4.14 La nourriture et l'eau potable (article 27)

Pour de nombreux pêcheurs, le navire de pêche n'est pas seulement l'endroit où ils travaillent mais aussi celui le lieu où ils vivent lorsqu'ils sont en mer, et parfois même au port. Les pêcheurs passent souvent un temps considérable sur le navire, notamment en mer. Il est donc essentiel pour eux d'avoir accès à de la nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes afin de préserver leur bien-être et leur santé.

Souvent, la mise à disposition de nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes ainsi celle d'eau potable constitue l'une des difficultés principales liées aux conditions de vie et de travail à bord des navires. Il est donc important que les inspecteurs disposent de directives à propos de la notion de nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes ainsi que sur la notion d'eau potable. Ils doivent également vérifier que le patron mène lui-même ou organise la tenue d'inspections en matière de mise à disposition d'une nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes et d'eau potable. Dans ce dernier cas, il doit être en mesure de montrer aux inspecteurs les résultats de tests qui garantissent la qualité de l'eau et que montrent que cette eau n'est pas contaminée par des bactéries.

Le rôle des inspecteurs. Les inspecteurs sont tenus de vérifier les points suivants:

- La nourriture servie à bord est d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes.
- L'eau potable est d'une qualité suffisante et se trouve en quantité suffisante.
- Le patron (ou une personne placée sous son autorité) vérifie qu'à la fois la nourriture et l'eau potable sont de qualité suffisante et en quantité suffisante. Si ce n'est pas le cas, il prendra alors des mesures immédiates pour remédier à cette situation. L'inspecteur devra éclaircir la manière dont est effectué le suivi de la qualité de l'eau et procéder à l'examen de ces données.
- Il existe des services de restauration, notamment des cuisines et des locaux de stockage qui conviennent et qui remplissent les conditions d'hygiène nécessaires.[62]

62 Pour obtenir des informations complémentaires à propos de la nourriture et de sa préparation, voir les directives sur la formation des cuisiniers de navire, BIT, 2014 https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_220438/lang--fr/index.htm.

▶Figure 4.2. Feuille de travail du BIT et de l'inspection du travail PIPO du ministère thaïlandais du Travail

Thème	Questions destinées aux entretiens avec les pêcheurs
Recrutement, contrats	
Embauche	Comment avez-vous choisi ce bateau? Pouvez-vous m'expliquer en détails? Avez-vous choisi vous-même de travailler sur ce navire de pêche? Avez-vous été engagé à l'aide d'un intermédiaire ici en Thaïlande? Cet intermédiaire vous a-t-il-réclamé de l'argent pour vous faire obtenir cet emploi? Avez-vous signé un contrat pour travailler sur ce bateau? Ce contrat est-il rédigé dans votre langue? L'armateur à la pêche ou le patron vous a-t-il-remis un exemplaire à conserver de ce contrat? • En cas de réponse négative, voudriez-vous en obtenir immédiatement un exemplaire? Aimeriez-vous en prendre une photo avec votre téléphone? Quelqu'un vous a-t-il-expliqué les termes de ce contrat? Voulez-vous que je vous en explique les termes maintenant?
Recrutement	Le travail que vous faites sur le bateau est-il le même que celui qu'on vous avait promis? (poser la question par type de travail) • Le type de travail est différent de celui qui avait été promis. • Le temps passé en mer est plus long que ce qui avait été promis. • Le port est différent. • Le bateau ou l'armateur à la pêche est différent. • Le salaire est différent (demander au travailleur s'il connaît le montant du salaire minimum). • Le rythme du paiement des salaires est différent. • Les heures de travail sont différentes. • Les conditions de vie sont différentes. • La liberté de bouger ou les congés sont différents. Y-a-t-il d'autres choses qui sont différentes par rapport à ce qui vous avait été promis? Qui vous avait fait ces promesses? (demander s'il s'agit de l'armateur, du patron, d'un contremaître ou de l'intermédiaire).
Départ du navire	Savez-vous comment vous pouvez quitter le bateau et en partir? Avez-vous déjà voulu quitter le bateau? Vous sentez-vous libre de quitter le bateau si vous le souhaitez? • Si la réponse est négative: pourquoi ne vous sentez-vous pas libre de partir? Y-a-t-il d'autres personnes sur votre bateau qui souhaitent également partir? • Si la réponse est positive: pourquoi veulent-ils quitter le bateau? • Que leur arriverait-il s'ils essayaient de quitter le bateau? Votre passeport, votre carte d'identité et tous les papiers importants sont-ils en votre possession? • Si la réponse est négative: pouvez-vous obtenir ces documents dès que vous en avez besoin? Les pêcheurs qui ont quitté votre bateau ont-ils reçu tout leur argent? (poser la question par catégorie) • Salaires non-payés ou retenus • Partage de la capture • Paiement des congés • Indemnités s'ils sont allés au terme de leur contrat Savez-vous si des pêcheurs sont partis dans un autre port ou dans un autre pays? Savez-vous comment ils sont rentrés chez eux?

Salaires	
Paiement du salaire de base	Êtes-vous payé au moins 9000 baths par mois? Êtes-vous payé au mois ou êtes-vous payé à la journée? • Si à la journée, travaillez-vous généralement les jours où vous vous trouvez au port? • Vous arrive-t-il de ne pas être payé pour les jours où vous êtes au port? L'armateur ou le patron vous remet-il une fiche de paie qui indique combien d'argent vous avez reçu ainsi que des données comme vos horaires et les déductions effectuées? Comment vous souvenez-vous du montant que l'armateur vous doit? Qui vous remet l'argent? Êtes-vous payé sur un compte avec une carte bancaire plutôt qu'en liquide? Savez-vous utiliser un distributeur pour retirer de l'argent? Avez-vous constamment le contrôle de votre carte? • Si la réponse est négative, qui garde votre carte? • Avez-vous un code secret pour votre carte? • Quelqu'un d'autre possède-t-il votre code secret? Pour être payé, signez-vous parfois un document qui ne comporte pas le montant exact? L'armateur, le patron ou le contremaître vous dit-il ce que vous devez dire si vous croisez des agents de l'État?
Retenues	Y-a-t-il des fois où l'on retient votre salaire afin de tout vous régler en même temps? • En cas de réponse positive, qui garde votre argent? • En cas de réponse positive, combien de temps avez-vous attendu la dernière fois pour avoir le reste de votre argent? • Si oui, combien avez-vous reçu? • Comment savez-vous qu'il s'agit bien du montant correct? Avez-vous signé/imprimé une fiche de paie pour un salaire que vous n'avez pas reçu? Recevez-vous un partage de capture payé au moins tous les trois mois? Avez-vous déjà eu à résoudre un problème lié à votre salaire avec le responsable, le patron ou l'armateur? Comment ce problème a-t-il-été résolu? • Si la réponse est négative, qu'arriverait-il, selon vous, si vous aviez signalé un problème concernant votre salaire?
Dette, avance	Prenez-vous des avances sur salaire, ou contractez-vous des prêts? • Si la réponse est positive, est-ce auprès de l'armateur, du patron, du responsable, du personnel de l'entreprise ou auprès d'autres pêcheurs? • A quoi sert cet argent emprunté? • Combien devez-vous? • La personne prend-t-elle une commission sur le prêt? • Quel est le montant? • L'argent que vous devez est-il déduit de votre salaire par l'armateur, le patron ou le responsable? • Comment savez-vous qu'il s'agit du montant correct? Y-a-t-il d'autres déductions ou des sommes retirées de votre salaire mensuel? • Si la réponse est positive, pourquoi ces déductions?
Temps de travail, congés	
	Pouvez-vous me parler des heures de travail sur le bateau? Comment ça marche? Pensez-vous avoir droit à 10 heures de repos par jour (et pas en une seule fois)? Vous arrive-t-il de travailler plus de 14 heures par jour? • Si oui, travaillez-vous parfois jusqu'à épuisement? • Si oui, travaillez-vous parfois un jour et une nuit consécutivement? • Si oui, qu'arrive-t-il si vous demandez à faire une pause? • Si oui, vous donne-t-on du temps libre plus tard correspondant aux heures de repos qui ne vous ont pas été accordées? Lorsque vous pêchez, pouvez-vous prendre une pause pour manger? Si le bateau est en mer pendant une semaine, avez-vous une journée avec un repos supplémentaire (au moins 77 heures de repos par semaine). Comment le patron ou vous-même connaissez le nombre d'heures que vous avez travaillées? Pouvez-vous me parler des horaires de travail lorsque vous êtes au port mais que vous travaillez? Vous arrive-t-il de voir le registre des horaires du travail du bateau? • Si la réponse est oui, le nombre d'heures est-il le bon? Avez-vous déjà évoqué un problème concernant les horaires avec le contremaître, le patron ou l'armateur? Comment le problème a-t-il-été réglé? • Si la réponse est négative, que pensez-vous qu'il arriverait si vous souleviez un problème à propos de votre salaire?

Congés, vacances	Sur une semaine, avez-vous un jour pendant lequel vous ne travaillez pas, que ce soit en mer ou au port? Avez-vous déjà demandé à l'armateur, au patron ou au contremaître de ne pas travailler parce que vous étiez blessé ou que vous étiez malade? Cela vous a-t-il-été accordé? • Vous souvenez-vous si vous avez tout de même été payé pendant votre congé maladie? Si le bateau rencontre un problème et que la pêche est impossible, êtes-vous tout de même payé? Sur une année de travail, avez-vous pu disposer de 30 jours de congés en touchant un mois de salaire intégral?
Nourriture et sanitaires	
	Pouvez-vous me parler de la nourriture à bord du bateau? Est-ce-qu'il arrive parfois qu'il manque de produits frais? • Si c'est le cas, pendant combien de jours êtes-vous resté sans produits frais (à part du poisson frais)? Avez-vous un souci de propreté par rapport à la nourriture servie parfois sur le bateau? Quelle était la dernière fois où quelqu'un a été malade à cause de la nourriture du bateau? Pouvez-vous me parler de l'eau que vous buvez sur le bateau? Comment l'eau potable est-elle conservée et distribuée? • Vous êtes-vous déjà retrouvé sans eau potable? Vous souvenez-vous de la dernière fois où quelqu'un est tombé malade à cause de l'eau du bateau? Préféreriez-vous disposer de davantage de nourriture et d'eau sur le bateau? Achetez-vous votre propre nourriture et votre eau personnelle sur le bateau? Pourquoi? Le bateau dispose-t-il de toilettes que les pêcheurs peuvent utiliser? Le bateau possède-t-il un espace séparé réservé à la préparation des repas? Pensez-vous que cet espace est suffisamment propre? Existe-t-il un espace séparé pour manger, qui ne soit pas un espace de travail? Avez-vous également de l'eau pour laver et nettoyer les vêtements ainsi que la vaisselle? Sur le bateau, disposez-vous de moyens de nettoyage qui vous permettent d'empêcher que les espaces de travail ne soient trop glissants? Ces espaces de travail sont-ils nettoyés afin d'éviter de glisser ou de tomber? Existe-t-il un canot de sauvetage pour évacuer le bateau en cas d'urgence comme, par exemple, un incendie? Savez-vous comment procéder en cas d'incendie à bord ou en cas de mauvais temps?
Sécurité et soins médicaux	
	Pouvez-vous me parler de la dernière fois où quelqu'un s'est blessé sur le bateau? D'autres membres d'équipage ont-il-été blessés? De quelle manière? Êtes-vous confronté à de la violence au travail (de la part d'autres travailleurs, du patron, du contremaître, de l'armateur)? Faites-vous l'objet de menaces au travail? Quelqu'un sur le bateau a-t-il-été formé pour prodiguer des secours d'urgence et fournir des médicaments? Qui est cette personne? La trousse de secours comporte-t-elle des éléments utiles en cas de blessure ou de maladie? La trousse de secours est-elle réapprovisionnée après chaque voyage? Avez-vous été témoin de blessures ou de maladies dont la gravité était telle que le bateau a été contraint de rentrer au port? Le patron a-t-il-accepté de rentrer au port en raison d'une urgence? Est-ce facile de recevoir des soins médicaux lorsqu'on est de retour au port? Qui paie les soins médicaux lorsque le travail est à l'origine de la blessure ou de la maladie? Savez-vous si des pêcheurs ont reçu de l'argent après avoir subi des blessures graves au travail? Connaissez-vous des pêcheurs qui sont morts alors que le bateau était en mer? Qu'a-t-on fait du corps? Un pêcheur a-t-il-déjà été laissé dans un autre port ou sur un autre bateau parce qu'il était blessé ou malade? Comment est-il retourné ensuite au port d'attache? Le bateau possède-t-il un canot de sauvetage pour évacuer? Savez-vous ce qu'il faut faire en cas de mauvais temps, si le bateau chavire ou en cas d'incendie à bord? Le bateau dispose-t-il d'un extincteur? Savez-vous nager?

Engins de pêche et formation	Avez-vous été blessé (ou d'autres personnes) en utilisant des engins de pêche très usagés ou en mauvais état? Rencontrez-vous des difficultés avec les engins de pêche ou les outils que vous utilisez? Avez-vous été bien formé aux équipements que vous utilisez? Les outils sont-ils remplacés lorsqu'ils se cassent? Avez-vous suffisamment d'éclairage à bord pour faire votre travail? Y-a-t-il des accidents la nuit? Avez-vous un système d'entre-aide entre collègues pour contribuer à la sécurité des autres pêcheurs au travail? Y-a-t-il des produits chimiques utilisés sur le bateau? Les pêcheurs savent-ils utiliser ces produits chimiques sans danger? Vous donne-t-on les équipements suivants pour effectuer votre travail? • Des chaussures de sécurité • Des gants • Des protections auditives • Des vêtements de protection y compris des masques contre les produits chimiques et la peinture • Des gilets de sauvetage Devez-vous payer pour obtenir ces équipements, y compris les gants à bord du bateau ou au port? Si vous faites fonctionner une machine sur le bateau, savez-vous comment l'arrêter en cas d'urgence? Le bateau dispose-t-il d'une alarme et d'un système de communications en cas d'urgence?
Travail forcé	
Absence de volonté	Avez-vous choisi de travailler sur ce navire de pêche? • Si la réponse est négative, qui vous a obligé à travailler sur ce bateau? (l'armateur, le patron, le contremaître, l'intermédiaire ou un membre de votre famille)? • Êtes-vous libre de quitter votre travail? Si ce n'est pas le cas, pourquoi? • Si la réponse est négative, qu'arriverait-il si vous tentiez de le quitter? • Y-a-t-il d'autres personnes sur votre bateau qui voudraient s'en aller? Si oui, pourquoi ne l'ont-ils pas fait? Vous ou d'autres pêcheurs êtes-vous placés en isolement ou enfermés sur le bateau ou au port?
Violences/ menaces	Faites-vous l'objet de violences au travail (de la part d'autres travailleurs, du patron, du contremaître, de l'armateur)? Vous menace-t-on de violences au travail? • Si oui, qui se montre violent, qui profère ces menaces? Vous menace-t-on de vous remettre à la police, aux autorités ou à d'autres personnes? L'armateur, le patron ou le contremaître infligent-ils des punitions? • Si oui, quelles sont ces punitions (travaux à effectuer, privation de nourriture ou de salaire)? • A bord, qui est l'objet des plus mauvais traitements? De la part de qui et pourquoi?
retenues, endettement	Une partie de votre salaire est-il retenu par l'armateur, le patron, le contremaître? Devez-vous de l'argent à l'armateur, au patron, au contremaître, à l'intermédiaire? Quel est le motif de cet emprunt (différent de l'avance sur salaire)? • A qui devez-vous de l'argent? • Combien d'argent devez-vous? • Quand votre endettement prendra-t-il fin? • Devez-vous payer des intérêts ou des frais additionnels? • Votre endettement vous empêche-t-il de changer de bateau ou de rentrer chez vous? Êtes-vous payé sur un compte avec une carte bancaire plutôt qu'en liquide? Possédez-vous le code secret de votre carte? Avez-vous constamment le contrôle de votre carte? Êtes-vous en possession de votre passeport, de votre carte d'identité et de vos documents importants? • Dans la négative, êtes-vous toujours en mesure d'accéder facilement à ces documents? Pourquoi ne sont-ils pas en votre possession?
Travail des enfants	
	Connaissez-vous des personnes qui travaillent sur le bateau et qui ont moins de 18 ans? Y-a-t-il des personnes qui travaillent ici et qui ont l'air d'avoir moins de 18 ans? Êtes-vous au courant de la présence de jeunes travailleurs sur d'autres bateaux? Lesquels?

Liberté syndicale et plaintes	
	Existe-t-il un syndicat ou une organisation pour venir en aide aux pêcheurs sur votre bateau? • Si oui, comment est-elle organisée (par exemple, s'agit d'un syndicat basé au port ou d'une organisation caritative offrant des services aux pêcheurs)? Avez-vous un délégué qui se trouve à bord et qui peut s'adresser au contremaître, au patron, à l'armateur, aux agents de l'État? • Si oui, qui est-il et comment a-t-il-été choisi (par exemple, est-ce une personne proche du contremaître)? • Lorsque vous rencontrez un problème au travail, à qui en parlez-vous pour obtenir de l'aide? Des pêcheurs de votre bateau ont-ils fait remonter des problèmes à l'armateur, au patron ou au contremaître? Quels étaient ces problèmes? Quelle a été la réponse, quelle a été la conclusion? Des pêcheurs ont-ils déjà refusé de travailler ou de monter sur le bateau? • Si oui, pour quelle raison et que s'est-il passé? L'armateur, le patron ou le contremaitre vous ont-ils dit de ne pas rencontrer telle ou telle personne d'une organisation?
Discrimination	
	Tous les travailleurs du bateau sont-ils traités de la même manière (par exemple en matière de travaux à effectuer, d'équipements à utiliser, d'heures de travail et d'accès à la nourriture)? • Si la réponse est négative, qui est traité différemment et pourquoi (par exemple, le pays d'origine, la religion, la sexualité, la relation entretenue avec le contremaître ou le patron)? Le salaire est-il le même pour toutes les personnes qui accomplissent le même travail? • Si la réponse est négative, qui est traité de manière différente et pourquoi? Existe-t-il sur le bateau des pratiques de harcèlement ou l'utilisation d'un langage vulgaire? • Si oui, quels genres de propos sont tenus (il est important de déterminer les mots exacts et pas seulement faire référence à un langage grossier)?

Les inspecteurs doivent être alertés face à des manquements, dont voici quelques exemples:

- La nourriture et l'eau potable destinées aux pêcheurs du navire ne sont pas d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes.
- Les pêcheurs doivent payer la nourriture ou l'eau, sauf si le coût peut être recouvré sous formes de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoie.
- Les conditions d'hygiène sont insuffisantes dans les cuisines ou encore elles ne sont pas agencées pour de telles activités.

Sources d'informations pour les inspecteurs:

- La consultation des menus et l'observation visuelle de la nourriture et des espaces de stockage afin de s'assurer que la nourriture fournie est de qualité appropriée (par exemple, qu'elle ne soit pas périmée), qu'elle soit présente en quantité, réponde à des valeurs nutritionnelles et qu'elle soit variée.
- Les entretiens individuels avec un nombre représentatif de pêcheurs afin de veiller à ce que la nourriture et l'eau potable soient d'une qualité et d'une quantité appropriées et que la nourriture soit mise à disposition gratuitement (sauf s'il existe un accord de recouvrement des coûts.

Exercice 4.12

TITRE	Vérification de l'approvisionnement en alimentation et en eau potable
OBJECTIFS	Veiller à ce que les inspecteurs soient au courant des dispositions en matière de nourriture et d'eau potable à bord des navires de pêche et sachent ce que l'on entend par une alimentation d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Selon vous, qu'est-ce-qui constitue une nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes? • Quels sont les tests portant sur l'eau potable que le patron doit pouvoir fournir à l'inspecteur? Quelle est la fréquence des tests et par qui sont-ils pratiqués? • Comment inspecter et contrôler des conditions d'hygiène dans les cuisines? • Quelles mesures prendriez-vous en cas de carence en matière de nourriture qui serait d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité insuffisantes et/ou d'une eau potable de mauvaise qualité et ne respectant pas les règles en matière d'hygiène? Désigner un rapporteur qui partagera les principaux points de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	L'article 27 et l'annexe III de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.16. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure d'identifier ce qui constitue une nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes et sont également en mesure de vérifier le bon approvisionnement en eau potable à bord des navires de pêche.

La convention (n° 188) demande aux armateurs à la pêche de veiller à ce que:

- la nourriture servie à bord soit d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes.
- l'eau potable soit d'une qualité et d'une quantité suffisantes.

La nourriture et l'eau potable doivent être fournies par l'armateur à la pêche sans frais pour le pêcheur. Toutefois, conformément à la législation nationale, les frais peuvent être recouvrés sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoit.

4.15 Le logement (articles 25, 26, 28 et annexe III)

Compte tenu du fait que le navire de pêche n'est pas seulement l'endroit où les pêcheurs travaillent mais également celui où ils vivent lorsqu'ils sont en mer et parfois même lorsqu'ils sont au port, le fait de bénéficier de bonnes conditions d'hébergement constitue un autre élément essentiel pour disposer de conditions de travail décentes.

La convention (n° 188) prévoit des dispositions en matière d'hébergement qui s'appliquent aux navires existants, aux nouveaux navires et aux navires qui ont fait l'objet d'une importante rénovation.

Les conditions de logement à bord des navires de pêche doivent respecter des critères de sécurité et de décence en matière d'habitation et suivre les dispositions incluses dans la convention (n° 188), dont la responsabilité de l'application revient à l'armateur à la pêche.

Selon l'article 26 de la convention (n° 188), le logement comprend: le maintien du logement et de la cuisine dans des conditions générales d'hygiène, de sécurité, de santé et de confort; la ventilation, le chauffage, le refroidissement et l'éclairage; la réduction des bruits et vibrations excessifs ;l'emplacement, la taille, les matériaux de construction, l'ameublement et l'équipements des cabines, les réfectoires et autres espaces de logement; les installations sanitaires, comprenant des toilettes et des moyens de

lavage, et la fourniture d'eau chaude et froide en quantité suffisante, ainsi que des installations destinées aux pêcheurs blessés ou malades.

La convention (n°188) se veut flexible, reconnaissant que les conditions d'hébergement pour les grands navires ou encore ceux qui demeurent en mer pendant de longues périodes ne s'appliquent pas forcément aux navires plus petits ou ceux qui sont en mer pour des périodes très courtes. La convention fixe des dimensions pour des zones comme les cabines de couchage pour les grands navires mais est moins précise en ce qui concerne les navires plus petits. Les dispositions concernant la dimension des pièces s'appliquent aux navires nouvellement construits mais excluent les navires qui sont déjà en service au moment de la ratification. Le logement sur les navires nouvellement construits ou qui ont bénéficié d'une importante rénovation est traité spécifiquement dans l'annexe III de la convention.

Les inspecteurs doivent être alertés face à des manquements, dont voici quelques exemples:

- Le nombre ou la taille (ou encore la hauteur) des cabines n'est pas en conformité avec les règlementations nationales visant à l'application de la convention (n° 188).
- La localisation des cabines de couchage sur le navire de pêche n'est pas conforme aux réglementations nationales visant l'application de la convention (n° 188).
- Il y a plus d'un marin utilisant la même couchette.
- Les installations de loisirs ne sont pas conformes aux exigences au niveau national visant à l'application de la convention (n° 188).
- Les conditions de chauffage, d'éclairage ou de ventilation sont inadéquates ou ne fonctionnent pas convenablement.
- Les installations sanitaires sont inadéquates ou ne fonctionnement pas convenablement.
- Les installations de logement et de loisirs des pêcheurs ne sont pas bien entretenues.
- L'absence d'inspections régulières par le patron ou par une personne placée sous son autorité des espaces d'hébergement des pêcheurs (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres).
- Les installations destinées au lavage du linge sont inadéquates ou ne fonctionnent pas correctement.
- Les espaces d'hébergement des pêcheurs sont exposés à des niveaux dangereux de bruits et de vibrations.
- Il n'existe aucune infirmerie sur un navire d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou 950 gt et au-delà).

Sources d'informations pour les inspecteurs:

- les registres de bord (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou de 300 gt et au-delà) indiquant qu'il a été procédé par le patron, ou par quelqu'un placé sous son autorité, à des inspections régulières en matière de logement, de nourriture et d'eau potable et que des mesures ont été prises pour corriger tout manquement ayant été identifié;
- le plan du navire de pêche s'il est disponible, montrant les dimensions et indiquant l'utilisation de chaque pièce ou de chaque zone;
- la liste d'équipage, afin de comparer le nombre de personnes présentes à bord avec le nombre de cabines de couchage et de couchettes disponibles (voir l'article 15);
- des preuves de plaintes et les procédures engagées pour y répondre;
- des preuves que des mesures sont prises à bord du navire de pêche pour mesurer les niveaux de bruit et de vibration dans les espaces d'hébergement destinés aux pêcheurs;
- des entretiens avec les pêcheurs à propos du logement et un entretien avec le patron au sujet des inspections et des procédures en vigueur à bord pour répondre aux plaintes concernant les conditions d'hébergement.

Exercice 4.13

TITRE	Vérification des conditions et de la qualité du logement
OBJECTIFS	S'assurer que les inspecteurs soient bien familiarisés avec les dispositions en matière de logement pour les navires de pêche d'ancienneté et de taille différentes, ainsi que pour les navires pratiquant la pêche côtière et la pêche hauturière. Veiller à fournir des orientations aux inspecteurs sur la meilleure manière d'améliorer la qualité du logement sur les navires.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • En se basant sur votre expérience, qu'en est-il de la qualité – ou de l'absence de qualité – en matière de logements fournis sur les navires d'âge différent et de tailles différentes? • Quels sont les problèmes habituels au sujet du logement que vous rencontrez pendant vos inspections? • Comment gérez-vous les problèmes liés au bruit et aux vibrations? • Comment travaillez-vous avec les patrons et les armateurs à la pêche afin d'apporter des améliorations à la qualité du logement? Désigner un rapporteur qui partagera les points principaux de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les articles 25,26,28 et l'annexe III de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.17. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les inspecteurs ont été familiarisés avec les dispositions en matière de logement pour les navires de pêche et ont été formés afin de vérifier que le type et la qualité des logements fournis respectent bien ces normes.

4.16 Les soins médicaux (articles 29–30)

La pêche constitue un métier à haut risque et figure au sein de ceux qui comptent parmi les taux les plus élevés en matière d'accident du travail et de décès au travail. En cas d'accident, de maladie ou d'un autre problème de santé qui survient à bord, il est possible que les pêcheurs ne puissent pas trouver rapidement de l'aide en raison de la distance et des horaires de travail. Il est important de veiller à ce que tous les navires disposent à bord de l'équipement médical et de secours approprié, de moyens leur permettant de communiquer avec les personnes et les services se trouvant à terre et de pouvoir accéder aux soins médicaux une fois au port. L'équipement médical ainsi que les fournitures nécessaires dont la présence est obligatoire à bord dépendent de la taille du navire, du nombre de pêcheurs et de la durée du voyage.

Les inspecteurs doivent veiller à ce que les navires de pêche respectent bien les législations, les réglementations et d'autres mesures sur le plan national visant à appliquer la convention (n° 188) qui concernent les soins médicaux, les fournitures médicales et le matériel médical, les traitements et les conseils médicaux, la communication avec le personnel médical qualifié et formé ainsi que sa présence.

Les inspecteurs doivent être alertés s'il existe des manquements, parmi lesquels on peut citer:

- Le refus par l'armateur à la pêche et/ou le patron d'une demande visant à ce qu'un pêcheur fasse l'objet de soins médicaux à terre en cas de lésion grave ou de maladie.
- Un pêcheur s'est vu refuser le droit à des soins médicaux appropriés à bord.
- Aucune personne à bord possédant la qualification appropriée en vertu des législations et des réglementations en vigueur au niveau national n'est chargée des soins médicaux ou des premiers secours.
- Le matériel médical ou les fournitures médicales ne sont pas appropriés par rapport au navire.
- La date limite d'utilisation des fournitures médicales est dépassée.
- Il n'existe aucune mode d'emploi visant à l'utilisation des équipements médicaux ou encore les instructions sont dans une langue qui n'est pas comprise par les pêcheurs chargés de prodiguer les premiers secours ou d'assurer les soins médicaux à bord du navire.
- Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, il n'existe pas de guide médical adopté ou approuvé par l'autorité compétente (ou encore il n'existe pas de copie du guide médical international de bord).
- Pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 24 mètres, un pêcheur doit payer des soins médicaux alors qu'il se trouve à bord ou lorsqu'il débarque dans un port étranger.

Sources d'informations pour les inspecteurs:

- le registre médical;
- la liste des fournitures médicales et du matériel médical (selon la liste de l'entreprise si elle existe);
- les vérifications effectuées à bord des registres d'inspection des fournitures médicales effectuées par le patron;
- les certificats d'examens médicaux, là où ils existent;
- la liste d'équipage (pour connaître le nombre de membres d'équipage); et
- les entretiens avec le pêcheur formé aux premiers secours et à d'autres formes de soins médicaux afin d'évaluer sa compétence ou leurs compétences s'ils sont plusieurs.

Exercice 4.14

TITRE	Vérification de l'accès aux soins médicaux
OBJECTIFS	Veiller à ce que les inspecteurs soient au courant des obligations en matière de soins médicaux, en termes de matériel médical et de fournitures médicales et de formation des membres d'équipage aux premiers secours ainsi que des dispositions à prendre en cas d'urgence médicale.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Quel matériel médical de base et quelles fournitures médicales de base doivent se trouver à bord des navires selon leur taille? • Comment procéder à l'évaluation des compétences du ou des membres de l'équipage formés aux premiers secours et aux soins d'urgence? • Comment vérifier auprès du patron qu'il existe bien des procédures adéquates en matière de soins médicaux de routine et de soins d'urgence? Désigner un rapporteur qui partagera les principaux points de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les articles 29 et 39 de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.15. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les inspecteurs connaissent le matériel médical requis à bord des navires de pêche et seront en mesure de vérifier l'existence de soins médicaux à bord.

Convention (n° 188): des soins médicaux doivent être prodigués à bord ou à l'arrivée dans un port étranger pour tous les pêcheurs travaillant sur le navire et ceci gratuitement pour le pêcheur. Les pêcheurs ont 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.

Après la prise en compte du nombre de pêcheurs à bord, de l'endroit dans lequel le navire opère et de la longueur du voyage, les dispositions de base de la convention (n° 188) sont les suivantes:

- Le navire de pêche doit posséder à bord du matériel médical et des fournitures médicales appropriées.
- Tout le matériel médical et toutes les fournitures médicales qui se trouvent à bord doivent être accompagnés par des instructions d'utilisation dans une langue et dans un format compris par les pêcheurs se trouvant à bord.
- Le navire de pêche dispose au moins d'un pêcheur à bord qui est qualifié ou qui a été formé aux premiers secours et à l'administration de soins médicaux, et qui sache utiliser le matériel médical ainsi que les fournitures médicales.
- Le navire de pêche est équipé d'un dispositif de communication avec les services basés à terre qui sont susceptibles de prodiguer des conseils dans le domaine médical.

Dispositions additionnelles pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres:

- Le matériel médical et les fournitures médicales se trouvant à bord doivent être prescrits par l'autorité compétente et doivent être convenablement entretenus et inspectés.
- Les navires de pêche doivent disposer d'un guide médical de bord 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 organisé de consultations médicales par radio ou par satellite, y compris à des conseils spécialisés, 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.

Missions des inspecteurs: l'inspecteur doit vérifier que:

- L'équipement médical et les fournitures médicales sont conformes aux normes fixées par l'autorité compétente.
- Il y a à bord au moins une personne formée aux premiers secours.
- Lorsque des soins médicaux ont été prodigués, des initiatives ont été prises et des résultats ont été obtenus.
- Les pêcheurs savent qu'ils ont le droit de se faire soigner à terre et de manière rapide.

Dispositions additionnelles pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. L'inspecteur doit vérifier que:

- L'équipement médical et les fournitures médicales présents à bord sont bien ceux prescrits par l'autorité compétente.
- L'équipement médical et les fournitures médicales présents à bord sont bien entretenus et sont inspectés par des personnes responsables désignées ou approuvées par l'autorité compétente à un rythme régulier fixé par l'autorité compétente.
- Les navires de pêche possèdent bien à bord un guide médical adopté ou approuvé par l'autorité compétente, ou dispose de l'édition la plus récente du Guide médical international de bord.
- Les navires de pêche ont bien accès à un dispositif dédié de conseils en matière médicale par radio ou par satellite destiné aux navires se trouvant en mer, y compris pour des conseils spécialisés qui doivent être disponibles à toute heure du jour ou de la nuit.
- Les navires de pêche possèdent bien à bord une liste des stations de radio ou par satellite via lesquelles ils peuvent obtenir des conseils médicaux.
- Des soins médicaux gratuits sont bien prodigués au pêcheur lorsqu'il est à bord ou qu'il débarque dans un port étranger.

4.17 Le paiement des pêcheurs (articles 23–24)

Les pêcheurs peuvent être rémunérés par des dispositifs de paiement différents. En général, il existe deux types de paiement principaux pour les pêcheurs: un salaire fixe et un dispositif de partage de la capture. De nombreux pêcheurs sont rémunérés par ce partage de la capture, qui constitue une forme de coentreprise, les revenus des travailleurs dépendant de la part qui leur revient de la valeur de la capture. Certains pêcheurs peuvent aussi toucher un salaire minimum, le reste du salaire étant calculé selon leur part de la capture ou encore selon des bonus, combinant alors les deux dispositifs. Les inspecteurs doivent vérifier le type de rémunération pratiqué sur les navires de pêche afin de pouvoir vérifier qu'il soit conforme à la convention.

L'article 23 de la convention (n° 188) s'applique uniquement aux pêcheurs salariés. Pour ces derniers, des législations, des réglementations et d'autres mesures doivent être adoptées pour veiller à ce que les pêcheurs soient bien payés régulièrement.

L'article 24 de la convention concerne l'ensemble des pêcheurs et demande aux États membres de veiller à ce que les pêcheurs puissent faire parvenir à leur famille sans aucun frais les paiements qu'ils ont reçus.

La question des salaires et des rémunérations est abordée dans la partie 3.2.10. des *directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.

Les inspecteurs doivent être alertés face à des manquements, dont voici quelques exemples:

- Les pêcheurs sensés toucher un salaire ne sont pas payés mensuellement ou à aucun autre rythme régulier.
- Le salaire ne correspond pas au montant fixé par la loi ou par l'accord d'engagement du pêcheur.
- Les pêcheurs ne disposent d'aucun moyen pour faire parvenir leurs salaires à leurs familles.
- Les pêcheurs doivent payer pour transmettre leurs salaires.

Sources d'informations pour les inspecteurs:

- les accords d'engagement des pêcheurs (qui mentionnent le système et la méthode de paiement);
- la liste d'équipage (qui précise les fonctions des pêcheurs à bord);
- les registres de paie ou les fiches de paie des pêcheurs, lorsqu'ils sont disponibles;
- les relevés de transferts bancaires ou les reçus de paiement, lorsqu'ils sont disponibles;
- les accords de négociations collectives; et
- les entretiens avec les pêcheurs, menés par les inspecteurs, afin de vérifier l'exactitude et la ponctualité des paiements, des déductions opérées et de la mise à disposition de moyens permettant de transmettre ces paiements.

La recommandation (n° 199) de l'OIT fournit des orientations supplémentaires à propos du paiement des pêcheurs (aux paragraphes 14 et 15). Le paragraphe 12, qui est indirectement lié, fournit, pour sa part, des orientations concernant le relevé des états de service des pêcheurs.

Exercice 4.15

TITRE	Verificación del pago de los salarios
OBJECTIFS	Aider les inspecteurs à s'informer et à connaître les divers systèmes de paiement pratiqués dans la pêche. Aider les inspecteurs à apprendre les différentes manières de calculer les rémunérations, y compris les déductions. Aider les inspecteurs à apprendre comment mieux gérer les désaccords en matière salariale.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Quels sont les différents systèmes de salaires dans le domaine de la pêche? Quels articles s'appliquent (23, 24 ou les deux) lorsque la rémunération combine un salaire régulier et les recettes du partage de la capture? • Quelle est la fréquence de paiement des salaires – mensuelle ou sur d'autres bases? • En cas de litige à propos du salaire, quel conseil donneriez-vous au pêcheur pour résoudre le problème? • Comment vérifier si: - Un salaire légal sur lequel les deux parties se sont mises d'accord est bien payé. - Les pêcheurs comprennent comment leurs salaires sont calculés. - Les éventuelles déductions opérées par l'armateur à la pêche sont bien légales. - Les pêcheurs peuvent bien faire parvenir leurs salaires chez eux sans frais. Désigner un rapporteur qui partagera les principaux points de la discussion au sein du groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les articles 23 et 24 de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.10. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure d'identifier les différentes manières de rémunérer au sein du secteur de la pêche et peuvent vérifier que les pêcheurs reçoivent bien leurs salaires selon les lois et la réglementation en vigueur.

Les dispositions de base de la convention (n° 188) sont les suivantes: les pêcheurs qui reçoivent un salaire seront payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers (article 23). Les armateurs à la pêche doivent veiller à ce que les pêcheurs puissent faire parvenir sans frais tout ou partie de leurs paiements reçus (article 24).

La convention précise le rôle des inspecteurs: «Étant donné la diversité des systèmes de paiement à bord des navires de pêche, les inspecteurs devront contrôler le(s) types(s) de systèmes de paiement en place sur les navires qu'ils inspectent». Les inspecteurs devront donc garder à l'esprit qu'il existe plusieurs types d'accords dans le secteur de la pêche, certains pêcheurs recevant un salaire régulier, d'autres étant payés uniquement sur la base des recettes du partage de la capture et d'autres étant rémunérés en combinant ces deux méthodes. Certains pêcheurs reçoivent également des bonus (par exemple pour avoir repéré des bancs de poissons).

Les inspecteurs devront vérifier que la partie du salaire qui peut être déterminée (par exemple, le salaire régulier) est bien payée mensuellement ou à intervalle régulier. Les inspecteurs devront aussi vérifier que les pêcheurs peuvent bien transmettre chez eux sans frais tout ou partie de leurs paiements.

4.18 L'âge minimum (article 9)

Compte tenu de la difficulté de pouvoir vérifier l'âge minimum pour exercer un emploi dans la pêche, le formateur devra peut-être développer ce sujet en détails et faire référence aux conventions de l'OIT sur le travail des enfants: la convention (n° 138) sur l'âge minimum,1973, et la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, en accord avec les réglementations et les lois nationales.

Afin d'aider davantage le formateur, voici quelques explications:

«L'âge minimum pour le travail à bord d'un navire de pêche est de 16 ans» (article 9.1 de la convention (n° 188).

Cependant, il existe toute une série d'exemptions (dérogations) et d'interdictions par rapport à cet âge minimum de 16 ans qui font référence (i) aux conventions de l'OIT et (ii) à d'autres législations et règlementations en vigueur au niveau national.

Dérogation 1: «L'autorité compétente peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour les personnes qui ne sont plus soumises à l'obligation de scolarité imposée par la législation nationale et suivent une formation professionnelle en matière de pêche.» (article 9(1)).

Toutefois, il existe une mise en garde en ce qui concerne cet âge de 15 ans. Si un enfant est âgé de 15 ans va encore à l'école et poursuit son éducation, la convention (n° 188) l'autorise à effectuer «des travaux légers». Toutefois, ces «travaux légers» ne doivent pas être confondus avec un emploi car cette disposition de la convention (n° 188) ne s'applique qu'aux élèves qui vont à l'école.

Dérogation 2: «L'autorité compétente peut, conformément à la législation et à la pratique nationales, autoriser des personnes âgées de 15 ans à exécuter des travaux légers lors des vacances scolaires. Dans ces cas, elle déterminera, après consultation, les types de travail autorisés et prescrira les conditions dans lesquelles ce travail sera entrepris et les périodes de repos requises».

4.18.1 Interdiction 1: le travail dangereux des enfants

L'article 9(3) de la convention (n° 188) précise: «L'âge minimum d'affectation à des activités à bord d'un navire de pêche qui, par leur nature ou les conditions dans lesquelles elles s'exercent, sont susceptibles de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des jeunes gens ne doit pas être inférieur à 18 ans».

Ceci constitue une adaptation de ce que dit la convention (n° 182) de l'OIT sur les pires formes de travail des enfants, 1999. L'une de ces pires formes – que l'on appelle de manière usuelle «le travail dangereux des enfants» est définie dans l'article 3(d) de la convention (n° 182) comme étant «des travaux qui, par leur nature ou les conditions dans lesquelles ils l'exercent, sont susceptibles de nuire à la santé, à la sécurité

ou à la moralité de l'enfant». Il existe une légère différence au niveau du vocabulaire utilisé dans les deux conventions mais la signification est la même. **Les travaux dangereux sont interdits pour les enfants de moins de 18 ans**. Les États qui ont ratifié la convention (n° 182) doivent donc rédiger une liste des travaux dangereux pour les enfants (le nom exact de cette liste varie selon les pays) qui définit ces activités et parfois les secteurs d'activités pour lesquels le travail des enfants de moins de 18 ans est interdit.

Toutefois, même cette disposition légale est nuancée:

L'exécution des activités visées au paragraphe 3 du présent article dès l'âge de 16 ans peut être autorisée par la législation nationale ou par une décision de l'autorité compétente, après consultation, à condition que la santé, la sécurité et la moralité des jeunes gens soient pleinement garanties, qu'ils aient reçu une instruction ou une formation professionnelle spécifiques et adéquates et qu'ils aient suivi une formation de base aux questions de sécurité préalable à l'embarquement» (article 9(5) de la convention (n° 188). A noter toutefois que seule l'autorité compétente peut accorder une telle dérogation ou permettre à un employeur de l'appliquer.

4.18.2 Interdiction 2: le travail de nuit

L'article 9(6) de la convention (n° 188) précise: «Il est interdit d'engager un pêcheur de moins de 18 ans pour un **travail de nuit**».

- Le terme « nuit » doit être défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins commençant au plus tard à minuit et ne se terminant pas au plus tôt à 5 heures du matin.
- Cependant, une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente lorsque (a) la formation effective des pêcheurs concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait être compromise; ou (b) quand la nature particulière de la tâche ou d'un programme de formation agréé exige que les pêcheurs visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

Quelques sources d'informations pour les inspecteurs:

- la liste nationale des travaux dangereux pour les enfants mentionnant toute activité dans la pêche interdite à tout enfant de moins de 18 ans dans le cas où l'État a ratifié la convention (n° 182);
- la liste d'équipage et les passeports, les cartes d'identité ou d'autres documents officiels (par exemple les livrets de marins) confirmant la date de naissance des pêcheurs;
- le calendrier des horaires des pêcheurs qui sont au-dessus de l'âge minimum pour travailler mais qui ont moins de 18 ans, afin de déterminer leurs horaires ainsi que la nature du travail accompli;
- des constats récents d'accidents ainsi que les rapports du comité de sécurité et de santé afin de déterminer si les pêcheurs qui sont au-dessus de l'âge minimum pour travailler mais qui ont moins de 18 ans ont été impliqués;
- des entretiens avec de jeunes pêcheurs (qui ont l'âge minimum pour travailler) et des pêcheurs adultes (les entretiens avec les jeunes pêcheurs doivent avoir lieu, le cas échéant, en présence d'un témoin indépendant).

Exercice 4.16

TITRE	Vérification de l'âge minimum
OBJECTIFS	Veiller à ce que les inspecteurs vérifient le bon respect des législations, des règlementations et autres mesures prises au niveau national visant à faire appliquer la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973 et la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Dans votre pays, quel est l'âge minimum pour travailler légalement dans l'industrie, le commerce et l'agriculture? • Comment devez-vous faire appliquer l'âge minimal légal de 16 ans dans votre pays, y compris en prenant en compte toutes les dérogations et toutes les interdictions? • Comment déterminer si un pêcheur de moins de 18 ans se voit attribuer des tâches interdites pour son âge? Désigner un rapporteur qui partagera les principaux de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	L'article 9 de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.6. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les inspecteurs seront en mesure de vérifier que les navires respectent les obligations concernant l'âge minimum pour exercer un emploi.

Les dispositions de base de la convention (n° 188) sont les suivantes: «L'âge minimum pour le travail à bord d'un navire de pêche est de 16 ans » (article 9(1).

Toutefois, il existe une série de dérogations par rapport à cet âge minimum de 16 ans qui nécessitent de se référer (i) à d'autres conventions de l'OIT et (ii) à d'autres législations et règlementations au niveau national. Votre formateur peut vous expliquer ces cas de dérogations ainsi que les cas d'interdiction.

L'inspecteur devra vérifier l'âge de tout jeune membre d'équipage en utilisant, comme indiqué précédemment, les sources d'informations et les entretiens.

Les inspecteurs doivent être alertés en cas de manquements, parmi lesquels on peut citer:

- la présence d'une personne âgée de 15 ans travaillant comme pêcheur;
- la présence d'une personne âgée d'au moins 15 ans mais qui n'a pas encore atteint ses 16 ans et qui travaille comme pêcheur sans l'autorisation de l'autorité ou des autorités compétentes;
- la présence d'un pêcheur âgé de moins de 18 ans qui travaille de nuit sans l'autorisation de l'autorité ou des autorités compétentes;
- la présence d'un pêcheur âgé de 15 ans (qui peut être employé légalement) ou de plus de 15 ans, mais de moins de 18 ans, qui effectue des tâches qui figurent sur la liste nationale des travaux dangereux pour les enfants qui lui sont donc interdites.

4.19 Le recrutement et le placement des pêcheurs (article 22[1]–[3])

Le recrutement des pêcheurs, en particulier des pêcheurs migrants étrangers, peut s'avérer être un sujet complexe, souvent sur fond d'exploitation au travail. Les personnes qui veulent travailler dans la pêche peuvent obtenir un travail sur un navire de pêche de différentes manières. Ils peuvent trouver cet emploi par le «bouche à oreille» ou, dans les régions côtières, rejoindre des navires opérant depuis des ports. Ils peuvent aussi utiliser des services publics ou privés, qui peuvent inclure des recruteurs,[63] des services de recrutement et de placement ou des agences d'emploi privées, ces dernières pouvant rester l'employeur direct du pêcheur lorsqu'il travaille à bord d'un navire de pêche.

Les officines spécialisées dans ces services peuvent avoir un rôle beaucoup plus large que simplement assurer le recrutement et faciliter le transport. Ils peuvent agir en tant qu'employeurs directs en disposant d'un contrat de sous-traitance avec les armateurs à la pêche. Le recrutement des pêcheurs peut donc s'avérer complexe, en particulier dans le cas des pêcheurs migrants recrutés à l'étranger. En effet, de tels accords peuvent créer une ambiguïté par rapport aux responsabilités, à la fois de l'entité de services et de l'employeur et accroître la vulnérabilité des travailleurs face à l'exploitation[64], particulièrement pour les travailleurs migrants recrutés à l'étranger.

Parmi les pratiques frauduleuses ou problématiques en matière de recrutement, on peut citer: «les commissions facturées aux travailleurs, les listes noires de travailleurs, les menaces et les intimidations, y compris la violence verbale et psychologique, la violence physique et sexuelle, la tromperie sur les contrats, permis de travail, visas, conditions de vie et de travail, et la non-divulgation d'informations pertinentes, les entraves à la liberté de mouvement, la confiscation de documents d'identité, le recrutement d'enfants n'ayant pas atteint l'âge de travailler, et le recrutement de travailleurs pour effectuer des tâches dangereuses». Lorsque les recruteurs font payer aux pêcheurs des commissions excessives pour leurs services, cela peut donner lieu à une situation de servitude pour dettes ou de travail forcé.[65]

L'Initiative sur le recrutement équitable de l'OIT reconnaît le fait que le recrutement constitue une étape à haut risque pour les travailleurs en situation de vulnérabilité. Les Principaux généraux et directives opérationnelles de l'OIT concernant le recrutement durable fournissent des orientations supplémentaires afin de promouvoir et d'assurer un recrutement équitable.[66]

Même si la convention (n°188) se concentre sur les États qui disposent d'un service public chargé du recrutement et du placement des pêcheurs dans un cadre plus large qui s'applique à tous les travailleurs et à tous les employeurs, elle prend également en compte les services de recrutement et de placement privés pour autant qu'ils soient enregistrés, certifiés ou régulés en vertu de la convention (n°188). La convention indique qu'un État du pavillon qui a également ratifié la convention (n°181) sur les agences d'emploi privées, 1997, peut allouer certaines responsabilités établies dans la convention (n°188) à des agences d'emploi privées.

---

63 Le terme «recruteur» est employé dans la recommandation (n° 203) sur le travail forcé (mesures complémentaires), 2014, ainsi que dans les Principes généraux et directives opérationnelles concernant le recrutement équitable (BIT, Genève, 2016), et peut désigner des entités privées ou publiques qui offrent des services de recrutement. Comme l'écrivent B. Andrees et al. dans *Regulating labour recruitment to prevent human trafficking and to foster fair migration: Models, challenges and opportunities* (BIT, Genève, 2015), p. vii, les entités privées peuvent prendre de multiples formes selon qu'il s'agit de services dûment enregistrés (en vertu du droit commercial ou d'une autre législation) ou non enregistrés (sous-agents informels, par exemple), à but lucratif (services payants) ou sans but lucratif (bureaux d'embauche des syndicats).

64 BIT: *Travail décent et pêcheurs migrants* (Genève, 2017).

65 Ibid.

66 BIT: *Principes généraux et directives opérationnelles concernant le recrutement équitable* (Genève, 2019).

Note: La convention (n°181) est complétée par la recommandation (n° 188) sur les agences d'emploi privées, 1997. Cette dernière fournit des orientations concernant l'application des dispositions de la convention. Elle peut donc être utile aux États qui souhaitent étudier de près cette question par rapport aux navires de pêche. Par exemple, elle indique que: «les Membres devraient adopter les mesures nécessaires et appropriées pour prévenir et pour éliminer les pratiques non conformes à la déontologie de la part des agences d'emploi privées. Ces mesures peuvent comprendre l'adoption de lois ou réglementations prévoyant des sanctions, y compris l'interdiction des agences d'emploi privées se livrant à des pratiques non conformes à la déontologie». La recommandation n° 188 précise aussi que «les travailleurs employés par les agences d'emploi privées…devraient, le cas échéant, avoir un contrat de travail écrit précisant leurs conditions d'emploi. Au minimum, ces travailleurs devraient être informés de leurs conditions d'emploi avant le début effectif de leur mission».

Le rôle des inspecteurs est notamment le suivant:

- L'inspecteur doit prioritairement clarifier si un pêcheur a été recruté et placé par un service privé (que l'on appelle aussi «agence de main d'œuvre») soit dans l'État du pavillon ou ailleurs, s'il continue d'avoir une relation contractuelle avec ce service privé et peut donc continuer à être employé légalement par ce dernier (ainsi, il sera alors dans une « relation d'emploi » avec ce service privé).
- En traitant de cette question, l'inspecteur doit garder à l'esprit la définition d'un «armateur à la pêche» à l'article 1(d) de la convention (n° 188): «les termes **armateur à la pêche** désignent le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur 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 tâches et obligations incombant aux armateurs à la pêche aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.»

Les inspecteurs doivent être alertés face à des manquements, dont voici quelques exemples:

- Un service d'emploi privé n'a pas respecté ses obligations contractuelles envers un pêcheur sur des questions relevant de la législation et de la règlementation nationales visant à l'application de la convention (n° 188) et l'armateur à la pêche n'a pas pris le relais de l'agence d'emploi privée (par exemple, il n'a pas fait procéder au rapatriement du pêcheur et encore les pêcheurs n'ont pas reçu leurs salaires ou les paiements auxquels ils ont droit en fonction du partage de la capture).
- Il n'y a aucun document à bord des navires précisant les obligations contractuelles entre l'armateur à la pêche et le service d'emploi privé, si ce dernier fournit des prestations qui entrent dans le cadre de l'article 1(1)(b) de la convention (n° 181).
- Les travailleurs ont été recrutés par des services d'emploi privés non homologués selon la législation nationale.
- Les pêcheurs doivent payer ou verser des commissions aux services d'emploi privés pour être recrutés.

Sources d'informations pour les inspecteurs:

- la convention (n° 181) de l'OIT sur les agences d'emploi privées, 1997;
- les articles 22(4)-(6) de la convention (n° 188) de l'OIT;
- la partie 3.2.8 des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
- une liste nationale des agences d'emploi privées agréées par l'État, si elle existe;
- l'accord d'engagement du pêcheur;

- un document précisant la relation contractuelle entre l'armateur à la pêche et l'agence d'emploi privée; et
- des entretiens avec les pêcheurs afin de pouvoir déterminer que l'agence d'emploi privée n'a pas respecté ses responsabilités et que l'armateur à la pêche n'a pas repris à son compte les obligations qui auraient dû être assumées par l'agence d'emploi privée.

Exercice 4.17

TITRE	Vérification des procédures et des conditions de recrutement , y compris par des agences d'emploi privées
OBJECTIFS	Veiller à ce que les inspecteurs soient formés aux procédures de recrutement à respecter et au sujet du rôle des agences d'emploi privées.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Quel genre d'expériences avez-vous rencontrées au niveau des procédures de recrutement et des conditions de recrutement concernant les pêcheurs? • Quel genre d'expériences avez-vous rencontrées, si c'est le cas, avec des agences d'emploi privées? • A votre avis, pourrait-on améliorer les procédures de recrutement des pêcheurs? Désigner un rapporteur qui partagera les principaux points de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	To be determined by the facilitator/trainer.
RESSOURCES	L'article 22 (1)-(3) de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.7. des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*. La convention (n°181) de l'OIT sur les agences d'emploi privées, 1997. Les sites internet nationaux de l'autorité compétente à propos des homologations ou des réglementations concernant les services de recrutement et le placement des marins.

Dispositions de base de la convention (n° 188): «Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement de pêcheurs doit s'assurer que ce service fait partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agit en coordination avec celui-ci». (article 22.1).

«Les services privés de recrutement et de placement de pêcheurs qui sont établis sur le territoire d'un Membre doivent exercer leur activité en vertu d'un système de licence ou d'agrément normalisé ou d'une autre forme de réglementation, lesquels ne seront établis, maintenus ou modifiés qu'après consultation» (article 22.2).

Les pêcheurs ne doivent pas être obligés de payer pour utiliser ces services (c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas payer pour obtenir un emploi) (article 22.3(b)). Les services de recrutement et de placement ne peuvent pas non plus placer les pêcheurs sur une liste noire (article 22.3(a)).

4.20 Les agences d'emploi privées (article 22[4]–[6])

Voir également la partie 3.2.8 des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.

Il est important pour l'autorité ou les autorités compétentes de clarifier quelles sont les législations et les règlementations de l'État du pavillon concernant ce type d'accords qui peuvent s'appliquer aux pêcheurs présents sur les navires de l'État du pavillon et de donner des directives claires à leurs inspecteurs dans ce domaine. En cas de doute, l'inspecteur doit pouvoir prendre conseil auprès de la direction de l'autorité compétente.

Dans certains pays, les pêcheurs ne sont pas employés ou engagés par l'armateur à la pêche ou par le représentant autorisé de l'armateur à la pêche, mais par une agence d'emploi privée (que l'on appelle parfois également «agence de recrutement» ou «agence d'équipage»). Dans ce cas, en tant qu'employeur direct, l'agence d'emploi privée fournit les pêcheurs à l'armateur à la pêche qui, à son tour, leur assigne un travail à accomplir et supervise son exécution. Ces accords, surtout lorsqu'ils manquent de clarté, peuvent conduire à une situation dans laquelle il est difficile pour les pêcheurs de faire valoir leurs droits (par exemple, en cas d'absence de rémunération, d'abandon ou si on leur retire le droit de bénéficier de soins médicaux à bord ou à terre dans un port étranger).

La convention (n°188) tente de répondre à cette situation en établissant clairement à l'article 22(4) que, dans de telles situations, l'attribution de responsabilités de la part de l'armateur à la pêche à ces agences n'empêche pas le pêcheur de faire valeur un droit de privilège auprès du navire de pêche et, à l'article 22(5), elle indique que «**l'armateur à la pêche est responsable si l'agence d'emploi privée manque aux obligations qui lui incombent à l'égard du pêcheur**» pour qui, par rapport à la convention (n°181) sur les agences d'emploi privées, 1997, l'armateur à la pêche est «l'entreprise utilisatrice».

Cela peut également constituer une cause d'inspection par l'État en sa capacité d'État fournissant du travail. Comme nous l'avons déjà souligné, il est donc essentiel de clarifier la relation d'emploi (voir la partie 5.6), ce qui signifie dans ce cas clarifier, par l'intermédiaire de documents valables, les rôles et les responsabilités de l'armateur à la pêche, de l'employeur (qui peut être l'agence d'emploi privée, une agence de recrutement ou une agence d'équipage) et le pêcheur, ceci afin de veiller à ce que le pêcheur soit complétement protégé par la convention (n° 188) telle qu'elle est appliquée par l'État.

4.21 Le rapatriement (article 21)

Le rapatriement des marins à l'expiration de leurs contrats de travail constitue un principe établi de longue date. La convention (n° 166) de l'OIT sur le rapatriement des marins (révisée), 1987 qui révise une convention adoptée en 1926, définit le droit des marins au rapatriement et donne la possibilité aux autorités compétentes d'étendre cette protection à la convention concernant les pêcheurs. Cette convention a désormais été révisée par la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, qui ne s'applique pas aux navires de pêche, alors que la convention (n° 188) intègre des dispositions concernant le rapatriement des pêcheurs.

Le rapatriement n'est pas défini dans la convention (n° 188) mais il est défini dans et en vue de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, en tant que « transport à un endroit auquel les gens de mer ont le droit d'être ramenés conformément aux lois et règlements ou aux conventions collectives qui leur sont applicables».

Les inspecteurs doivent être alertés en cas de manquements comme, par exemple, si un armateur à la pêche refuse de prendre en charge le coût du rapatriement d'un pêcheur depuis un port étranger lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche ont mis fin à l'accord d'engagement pour des raisons justifiées y compris l'expiration de cet accord, ou lorsqu'un pêcheur n'est plus en mesure d'exercer les fonctions indiquées dans l'accord d'engagement ou ne peut les exercer compte tenu des circonstances.

Exercice 4.18

TITRE	Les inspecteurs et le rapatriement des pêcheurs
OBJECTIFS	Aider à former les inspecteurs à comment gérer le mieux possible la question du rapatriement et veiller à ce que les armateurs à la pêche remplissent bien leurs obligations légales.
TÂCHES À ACCOMPLIR	En petites groupes, discuter des questions suivantes: • Quelles sont les réglementations actuelles au niveau national en ce qui concerne le rapatriement des pêcheurs? • Que faites-vous si un armateur à la pêche s'abstient de payer le rapatriement des pêcheurs? • A votre avis, les dispositions prévues par la convention (n°188) sur le rapatriement pourraient-elles contribuer à renforcer le système de rapatriement des pêcheurs dans votre pays? Désigner un rapporteur qui partagera les principaux points de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	L'article 21 de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.11 des directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail au bord des navires de pêche.
RÉSULTATS	Les inspecteurs sont en mesure de vérifier l'application du droit des pêcheurs au rapatriement.

Les pêcheurs ont le droit d'être rapatriés aux frais de l'armateur à la pêche:[67]

- dans le cas où l'accord d'engagement du pêcheur a expiré;
- dans le cas où il a été mis fin par le pêcheur ou par l'armateur à la pêche à l'accord d'engagement du pêcheur pour des raisons justifiées;
- si le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement; ou
- si l'on ne peut attendre du pêcheur qu'il les exécute compte tenu des circonstances (article 21 de la convention (n° 188).

Toutefois, l'armateur à la pêche n'est pas obligé de prendre en charge le coût du rapatriement si, conformément à la législation nationale ou à d'autres dispositions applicables, le pêcheur a été reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son accord d'engagement.

67 Si un propietario de buque pesquero no lleva a cabo la repatriación de un pescador conforme a lo previsto en el artículo 21, el Estado Miembro cuyo pabellón enarbole el buque deberá encargarse de dicha repatriación y tendrá derecho a reclamar al propietario del buque pesquero el reembolso de los gastos correspondientes.

4.22 La gestion des plaintes et les procédures de plainte (article 43[1] et [5])

En vertu des articles 43 (1) et (5) de la convention (n°188), l'autorité compétente doit établir une procédure de gestion et de dépôts de plainte, qu'elles proviennent de pêcheurs, d'organisations professionnelles, d'associations, de syndicats ou de toute autre personne concernée par la sécurité du navire, y compris par les risques encourus à bord par les pêcheurs en matière de sécurité et de santé.

Cela peut signifier:

- établir ce que l'on entend par plainte, et ce qui constitue une plainte «manifestement infondée»;
- veiller à ce qu'un processus solide soit en place, à partir du moment où la plainte est reçue et celui où chaque problème identifié a été résolu;
- mettre en place des procédures pour recevoir les plaintes et y répondre pour les États du port et pour d'autres agences concernées, notamment:
  - s'assurer de la confidentialité;
  - éviter que les pêcheurs concernés ne se retrouvent sur une liste noire;
  - utiliser les syndicats, les armateurs à la pêche, les ONG ainsi que d'autres entités comme canaux en matière de plaintes;
  - travailler avec les syndicats, les armateurs à la pêche, les ONG et d'autres entités pour assurer le suivi des plaintes;
  - utiliser internet, l'e-mail ou une ligne verte pour enregistrer les plaintes; et
  - Mener des actions de sensibilisation à propos du mécanisme de dépôt de plainte afin de s'assurer que les pêcheurs soient bien informés, par exemple à travers les associations de pêcheurs et les syndicats.

Une inspection peut aussi être le résultat d'une plainte reçue selon laquelle un navire de pêche n'est pas en conformité avec les dispositions prévues dans la législation et la réglementation nationales, qui peuvent viser à faire appliquer la convention (n° 188) ou encore que les conditions de vie et de travail à bord sur ce navire ne sont pas conformes. Par exemple, des plaintes peuvent également être reçues de la part de syndicats de pêcheurs ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt pour la sécurité des navires de pêche et/ou pour la sécurité et la santé des pêcheurs.

Note: Chaque État membre, après consultations avec les partenaires sociaux, doit déterminer les procédures de plainte pour les pêcheurs. A ce sujet, l'État membre doit déterminer de manière claire quelle est l'autorité compétente qui a la responsabilité de mettre en place des procédures de plainte. Il faut aussi communiquer clairement avec le secteur pour l'informer de la procédure à suivre.

Exercise 4.19

TITRE	Jeu de rôle: les inspecteurs et la gestion des plaintes
OBJECTIFS	Aider les inspecteurs à gérer au mieux les plaintes qu'ils reçoivent des syndicats de pêcheurs, des ONG et d'autres entités. Comment effectuer le suivi des plaintes et arriver à des conclusions satisfaisantes.
TÂCHES À ACCOMPLIR	Sélectionner trois personnes pour jouer les rôles de: • L'inspecteur; • Le plaignant (pêcheur, syndicat, ONG ou autre); et • Une personne qui observe le jeu de rôle. En utilisant le guide du jeu de rôle (voir annexe I), bien s'assurer que les trois personnes comprennent bien de ce que l'on attend d'elles et du rôle respectif qu'elles jouent. En utilisant un modèle existant de procédure de plainte ou à l'aide d'une procédure créée dans le cadre de l'atelier, l'inspecteur devra: • s'entretenir avec le plaignant; • décider s'il s'agit d'une véritable plainte ou d'une fausse plainte; • expliquer que la confidentialité est garantie; • vérifier qu'il n'existe pas de liste noire; et • décider des actions à mettre en place.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	Les article 43(1) et (5) de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 3.2.19 des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les inspecteurs ont développé leurs capacités à gérer les plaintes qu'ils reçoivent, à en assurer le suivi et à les résoudre de manière satisfaisante.

5

L'inspection portant sur les violations des Principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT

Le préambule de la convention (n° 188) prend bonne note de la déclaration des Principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT de 1998 et prend en considération les droits fondamentaux contenus dans les conventions internationales du travail suivantes:

- la convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930;
- la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- la convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951;
- la convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973; et
- la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999.[68]

Ces huit conventions fondamentales sont considérées comme définissant les droits de base en matière de travail et de droits de l'homme. Même si un État membre de l'OIT n'a pas ratifié l'une de ces conventions fondamentales, en tant que membre de l'OIT, il se doit de suivre et de mettre en pratique les principes de cette convention. Des informations complémentaires à propos de ces conventions fondamentales se trouvent un peu plus loin dans ce chapitre.

68 BIT: Déclaration des Principes et droits fondamentaux au travail (Genève, 1998).

photo © ILO

A l'exception du travail des enfants (voir la question de l'âge minimum au chapitre 4.18), la convention (n° 188) ne traite pas directement des Principes et droits fondamentaux dans ses dispositions de fond. Cependant, les autorités compétentes et les inspecteurs peuvent rencontrer des cas de violations de ces principes à bord de navires qui battent pavillon de leur État, ou peuvent être informés par un autre État de l'existence de violations sur un navire de leur pays. Les autorités compétentes peuvent donc être amenées à prendre des mesures et des dispositions afin de gérer de telles violations et à former les inspecteurs dans ce domaine. Outre le travail forcé, la traite et le travail des enfants, l'autorité compétente doit également déterminer quelles actions doivent être entreprises et par qui dans le cas où des inspections ou des plaintes font état de la violation de la liberté syndicale et du droit d'organisation et à la négociation collective, du droit à l'égalité de rémunération et des droits en matière de protection contre les discriminations.

Lorsque l'autorité compétente est chargée de faire appliquer certaines de ces conventions fondamentales du travail dans le domaine de la pêche, (ainsi que les quatre conventions de gouvernance), il faut alors prendre les dispositions suivantes:

- la tenue d'une formation spécialisée destinée aux directeurs et aux équipes d'encadrement des autorités gouvernementales chargées de réguler, d'améliorer et de gérer des services d'inspection sur les conditions de travail à bord des navires de pêche commerciaux; et
- la tenue d'une formation au niveau local destinée aux inspecteurs employés par l'autorité compétente et qui pratiquent des inspections des conditions de travail à bord des navires de pêche.

5.1 Le travail forcé et la traite des êtres humains

En 2012, une consultation tripartite du BIT à propos du travail forcé et de la traite des êtres humains dans le secteur de la pêche a souligné que «de récents rapports montrant des manquements graves aux droits de l'homme et des cas d'exploitation à bord des navires de pêche ont conduit à plusieurs appels visant à accorder une plus grande attention au niveau international au travail forcé, à la traite des êtres humains ainsi qu'en faveur de conditions de travail décentes et sécurisées pour les pêcheurs.

Voici un extrait d'un rapport du BIT de 2013 sur le travail forcé et la traite dans le domaine de la pêche:

De récentes études approfondies ont décrit et analysé des cas graves de travail forcé et de traite dans le secteur de la pêche. Alors que ce domaine compte parmi les secteurs économiques les plus importants pour assurer la sécurité alimentaire de la planète et fournir des emplois dans le monde entier, ces études révèlent qu'à bord des navires de pêche, les pêcheurs – dont de nombreux migrants – sont soumis à des formes extrêmes d'abus en matière de droits de l'homme, notamment au travail forcé et à la traite. Les travailleurs migrants, en particulier, sont fréquemment victimes de tromperie et sont forcés par des intermédiaires et des agences de recrutement et contraints de travailler à bord de navires sous la menace de la force ou de la servitude pour dettes. Les victimes décrivent les maladies, les blessures physiques, les abus psychologiques et sexuels, les décès et leur vulnérabilité à bord des navires qui sont au beau milieu de la mer pendant des mois et des années... Il existe également des indications extrêmement claires selon lesquelles le travail forcé et la traite dans le secteur de la pêche sont souvent associés à d'autres formes de criminalité, liées à la corruption et au crime organisé dans la pêche.[69]

Afin de prévenir et de combattre ces crimes, il est nécessaire de prendre des mesures bien ciblées, notamment à cause du fait que de nombreux services d'inspection ne disposent pas forcément d'un mandat clair en matière de travail forcé et de traite des êtres humains, ceci pour les raisons suivantes:

69 BIT: *Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries* ,Département de la gouvernance et du tripartisme du BIT – programme d'action spéciale pour combattre le travail des enfants (SAP-FL) et Département des activités sectorielles (SECTOR) (Genève, 2013), http://www.ilo. org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_214472.pdf.

- dans de nombreux pays, le travail forcé et la traite constituent un délit pénal sur lequel c'est la police qui doit enquêter; et
- le périmètre d'intervention des systèmes d'inspection sur les conditions de travail peut ne pas couvrir les secteurs dans lesquels des cas de travail forcé ont tendance à se produire, comme par exemple dans l'agriculture, la pêche, le travail domestique et l'industrie du sexe. Il peut aussi exister un fossé entre les dispositions légales et leur application dans la pratique.

Mener des inspections en matière de travail forcé et de traite des êtres humains dans la pêche peut impliquer des menaces physiques mettant en danger la sécurité et même la vie des inspecteurs, notamment si ce sont des gangs criminels qui organisent ces activités. Pour répondre à cela, les autorités compétentes dans la pêche dans certains pays ont mis en place des mesures spéciales avec des unités chargées de la lutte contre le travail forcé et la traite dans le domaine de la pêche, ce qui peut impliquer une protection policière pour les inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions.[70] C'est souvent lors d'inspections de routine que l'on découvre des cas de suspicion de travail forcé et de traite. Ensuite, c'est généralement le rôle de la police ou d'unités spécialement entraînées de prendre le relais.

Le BIT a créé une méthodologie afin d'identifier les victimes de travail forcé. Les inspecteurs doivent y être familiarisés et être à l'affût d'indications concernant d'éventuelles situations de travail forcé.

5.1.1 Les indicateurs du travail forcé de l'OIT

Les indicateurs du travail forcé comprennent les situations suivantes:[71]

- abus face à une situation de vulnérabilité;
- tromperie;
- restrictions en matière de déplacement;
- isolement;
- violence physique et sexuelle;
- intimidation et menaces;
- confiscation des documents d'identité;
- non-paiement du salaire;
- servitude pour dettes;
- conditions et de vie et de travail abusives; et
- nombre excessif d'heures supplémentaires.

70 L'organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) met en place un dossier analytique chargé de récolter des informations en provenance des forces de l'ordre à propos de toute une série de crimes dans le domaine de l'environnement et pour tout ce qui est lié à la traite dans le secteur de la pêche. L'agence compétente doit donc se rapprocher du bureau national ou du bureau régional d'INTERPOL. Les bureaux régionaux disposent de personnes spécialisées dans les crimes contre l'environnement et contre la traite des êtres humains.

71 BIT: *Indicators of forced labour* (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_718555.pdf).

▶ Encadré 5.1. Questions à poser permettant de déterminer s'il y a travail forcé

Parvenir à déterminer si un travailleur se trouve dans une situation de travail forcé nécessite de poser un certain nombre de questions-tests mentionnées, par exemple, dans le rapport final du projet «Ship to Shore Rights» à propos de 200 pêcheurs du secteur thaïlandais de la pêche commerciale courant 2019. Ces questions sont reproduites ci-dessous. Sur 10 ports concernés, 14 pour cent des pêcheurs interrogés se trouvaient dans une situation de travail forcé. Le BIT développe de nouveaux outils afin d'aider à identifier le travail forcé. Lorsqu'ils seront disponibles, ils devront être intégrés dans les programmes de formation.

Thème	Questions destinées aux entretiens avec les pêcheurs
Recrutement, contrats	
Embauche	Comment avez-vous choisi ce bateau? Racontez-moi.
	Avez-vous choisi de travailler sur ce navire de pêche?
	Avez-vous été embauché avec l'aide d'un intermédiaire ici en Thaïlande?
	L'intermédiaire vous a-t-il-demandé de l'argent pour vous obtenir ce travail?
	Avez-vous signé un contrat pour travailler sur ce bateau?
	Ce contrat est-il rédigé dans votre langue?
	L'armateur ou le patron vous a-t-il-donné un exemplaire de ce contrat? • Dans la négative, souhaiteriez-vous en obtenir tout de suite un exemplaire?
	Voudriez-vous en prendre une photo avec votre téléphone?
	Quelqu'un vous a-t-il-expliqué les termes de votre contrat?
	Voudriez-vous que je vous les explique maintenant?
Recrutement	Le travail que vous faites sur le bateau est-il la même que celui qu'on vous avait promis? (poser la question par type de travail) • Le type de travail est différent ce que celui qui avait été promis. • Le temps passé en mer est plus long que ce qui avait été promis. • Le port est différent. • Le bateau ou l'armateur à la pêche est différent. • Le salaire est différent (demander au travailleur s'il connaît le montant du salaire minimum). • Le rythme du paiement des salaires est différent. • Les heures de travail sont différentes. • Les conditions de vie sont différentes. • La liberté de se déplacer ou les congés sont différents.
	Vous a-t-on promis d'autres choses qui ne se sont pas concrétisées?
	Qui vous a fait ces promesses? (demander si c'est l'armateur, le patron, le contremaître, l'intermédiaire).
Partir	Savez-vous comment quitter le bateau, pour en partir?
	Avez-vous déjà voulu quitter le bateau?
	Vous sentez-vous libre de quitter le bateau si vous le voulez? • Dans la négative, pourquoi ne vous sentez-vous pas libre de le faire?
	Y-a-t-il d'autres personnes sur votre bateau qui souhaitent également partir? • Si la réponse est positive: pourquoi veulent-ils quitter le bateau? • Que leur arriverait-il s'ils essayaient de quitter le bateau?
	Votre passeport, votre carte d'identité et tous les papiers importants sont-ils en votre possession? • Si la réponse est négative: pouvez-vous obtenir ces documents dès que vous en avez besoin?
	Les pêcheurs qui ont quitté votre bateau ont-ils reçu tout leur argent? (poser la question par catégorie) • Salaires non-payés ou retenus • Partage de la capture • Paiement des congés • Indemnités s'ils sont allés au terme de leur contrat
	Savez-vous si des pêcheurs sont partis dans un autre port ou dans un autre pays?
	Savez-vous comment ils sont rentrés chez eux?

Source: Orientations pour l'inspection du travail du BIT et du ministère thaïlandais du Travail, 2018.

Vous trouverez la totalité de cet outil à l'annexe V.

Une étude de l'Office des Nations-Unies contre la drogue et le crime (ONUDC)[72] publiée en 2010, portant sur la criminalité transnationale organisée[73] dans l'industrie de la pêche[74] a mis l'accent sur la traite des êtres humains, sur les trafics de migrants, sur le trafic de drogue illicite et sur les liens avec d'autres formes d'activités criminelles.[75]

L'étude de l'ONUDC aboutit aux conclusions suivantes:

- Il existe un vide concernant les connaissances actuelles sur la criminalité transnationale organisée dans l'industrie de la pêche en raison du manque d'études portant sur son ampleur et sur la nature des acteurs de cette industrie ou encore des navires de pêche qui sont impliqués dans la criminalité transnationale organisée.
- Concernant la traite de pêcheurs en vue de travail forcé à bord des navires de pêche, la plupart des sources d'information sont empiriques. Les quelques recherches qui portent sur cette forme d'activité criminelle sont limitées en taille et en portée géographique.
- La traite des êtres humains dans l'industrie de la pêche est souvent assimilée, par exemple, à la traite dans le secteur de l'agriculture ou dans le secteur manufacturier.
- D'autres recherches sont nécessaires portant sur la traite des personnes à bord des navires de pêche pour le travail forcé et des efforts doivent être entrepris afin de détailler les cas de traite dans l'industrie de la pêche en les considérant de manière distincte par rapport, par exemple, au secteur de l'agriculture et au secteur manufacturier. Le Programme d'action mondial du BIT contre le travail forcé et la traite des pêcheurs en mer poursuit justement cet objectif.
- L'étude de l'ONUDC observe que « le côté le plus dérangeant de cette recherche est peut-être la gravité des abus concernant des pêcheurs victimes de la traite en vue du travail forcé à bord des navires de pêche. Ces pratiques ne peuvent être qualifiées que comme des faits faisant preuve de cruauté et de traitement inhumain poussés à l'extrême. En effet, les pêcheurs sont de facto retenus en mer et l'étude fait état de cas dans lesquels des personnes sont décédées, ont été abusées physiquement et sexuellement, des cas de contraintes et montrant un manque de respect total pour les conditions de travail et de sécurité des pêcheurs.» Il existe également une forme particulièrement dérangeante de ce type d'exploitation qui concerne la fréquence de la traite des enfants dans l'industrie de la pêche. L'étude fait état également de cas dans lesquels la traite d'êtres humains était liée à des crimes contre les ressources marines vivantes qui concernent la pêche illégale, non déclarée et non régulée.[76]

---

72 L'Office des Nations-Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) est le gardien de la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et protocoles s'y rapportant.

73 L'article 2(a) de la convention des Nations-Unies contre la criminalité transnationale organisée (CTO) définit un «groupe criminel organisé» de la manière suivante: «un groupe structuré de trois personnes ou plus existant depuis un certain temps et agissant de concert dans le but de commettre une ou plusieurs infractions graves ou infractions établies conformément à la présente Convention, pour en tirer , directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel».

74 ONUDC: *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry* (Vienne, 2011), https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/2011/issue-paper-transnational-organized-crime-in-the-fishing-industry.html.

75 L'article 2(b) de la convention CTO indique que «l'expression «infraction grave» désigne un acte constituant une infraction passible d'une peine privative de liberté dont le maximum ne doit pas être inférieur à quatre ans ou d'une peine plus lourde». L'article 3(2) de la convention CTO précise que: «une infraction est de nature transnationale (a) si elle est commise dans plus d'un État; (b) elle est commise dans un État mais une partie substantielle de sa préparation, de sa planification, de sa conduite ou de son contrôle a lieu dans un autre État; (c) elle est commise dans un État mais implique un groupe criminel organisé qui se livre à des activités criminelles dans plus d'un État; (d) elle est commise dans un État mais a des effets substantiels dans un autre État.»

76 Dans le cadre de cette étude, le crime concernant les ressources marines vivantes est défini comme étant une conduite criminelle susceptible de causer du tort à l'environnement vivant marin, des infractions typiques établies sur la base des contraventions en matière de réglementation portant sur la gestion et la conservation des ressources marines vivantes.

5.1.2 Lien entre le travail forcé et la traite des personnes

La traite des personnes peut conduire au travail forcé ainsi qu'au travail des enfants. Cependant, tous les cas de travail forcé ne sont pas la conséquence de la traite et tous les cas de traite ne conduisent pas forcément au travail forcé. Au sein de l'industrie de la pêche, la forme la plus courante de traite des êtres humains est la traite en vue du travail forcé.

Le cadre légal des Nations-Unies à propos de la traite des êtres humains est défini au sein du Protocole additionnel contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, 2000, plus connu sous le nom de Protocole de Palerme.[77] Il s'agit là d'un protocole additionnel à la convention des Nations-Unies contre la criminalité transnationale organisée (COT). L'article 3 du Protocole portant sur la traite des personnes définit la traite de la façon suivante:

> ....le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre aux fins d'exploitation. L'exploitation comprend, au minimum, l'exploitation de la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitation sexuelle, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou le prélèvement d'organes.

L'article 2 de la convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930 définit le travail forcé ou le travail obligatoire comme «tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de plein gré».

La notion de l'exploitation au travail créé un lien entre le Protocole portant sur la traite des personnes et la convention (n° 29) de l'OIT sur le travail forcé.[78]

Les travailleurs migrants et les pêcheurs constituent des proies pour les trafiquants en vue du travail forcé à bord de différents types de navires de pêche ou de plateformes de pêche, dans les ports ou dans les usines de transformation du poisson. Dans ces conditions, il existe un marché pour les victimes de la traite au sein des opérateurs de pêche et des opérateurs de transformation du poisson.[79]

La traite implique le déplacement d'une personne, généralement à travers les frontières internationales, afin d'être exploitée. Ces dernières années, la traite des personnes a pris de nouvelles formes et de nouvelles dimensions, souvent liées au développement des technologies de l'information, des transports et de la criminalité transnationale organisée. Elle touche tout autant les pays en développement que les pays en transition et les pays industrialisés.

En ce qui concerne les cas où des pêcheurs sont victimes d'un trafic criminel ou lorsqu'ils sont utilisés pour le travail forcé, un État du pavillon doit déterminer si l'autorité ou les autorités compétentes chargées des inspections des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche doivent traiter de ces questions, ou si c'est une autre agence, comme la police, qui doit le faire. Si les services d'inspection ne disposent pas de l'autorité nécessaire pour traiter de ces violations, ou encore de violations concernant d'autres conventions fondamentales du travail, ils doivent savoir à l'avance quelle autorité ou quelles autorités ou encore quelle autre entité ils doivent avertir. Il s'agit donc d'un processus en deux temps:

---

77 Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme: Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants (Genève, 2000).

78 Pour une analyse de la relation entre le Protocole portant sur la traite des personnes et la convention (n° 29) de l'OIT sur le travail forcé, voir ONUDC: *Model Law against Trafficking in Persons* p 14-17, https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/UNODC_Model_Law_on_Trafficking_in_Persons.pdf.

79 ONUDC: *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*, partie 2.3 (Vienne, 2011), https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf.

(i) identifier les cas possibles de traite et/ou de travail forcé et (ii) en notifier l'autorité compétente (s'il s'agit d'une autorité différente).[80]

Note: Il est possible que les inspecteurs rencontrent certains de ces indicateurs au cours de leurs inspections mais, comme il peut exister un risque physique pour le ou les inspecteurs, notamment en raison du fait que la traite en matière de travail forcé est souvent organisée par des organisations criminelles, des mesures spéciales seront requises pour assurer la sécurité de l'inspecteur, comme l'implication par la direction de l'inspection d'une organisation particulière et de mesures spécifique, en sollicitant le soutien de la police (et, si nécessaire, de l'armée), en assurant la coordination avec l'administration judiciaire et/ou d'autres autorités concernées au niveau national. Une politique claire doit être mise en place ainsi que des procédures adéquates.

Dans certains pays, après l'intervention d'une autre autorité pour faire appliquer la loi, par exemple la police, les inspecteurs peuvent disposer des compétences nécessaires leur permettant de faire appliquer la législation en matière de réparation pour les dommages causés aux droits des victimes au travail.

Compte tenu du fait que le travail forcé et la traite des personnes dans le secteur de la pêche sont fréquemment liés à des formes de criminalité organisée, des systèmes d'inspection et des mesures spécifiques sont nécessaires pour gérer ce type de violations. Donner aux inspecteurs le mandat de combattre le travail forcé nécessite une volonté politique forte afin de renforcer les services d'inspection dans leur ensemble, par exemple en augmentant le nombre d'inspecteurs, en les formant, en leur fournissant les ressources nécessaires, en organisant des unités mobiles spéciales d'inspection, en travaillant sous protection policière ou même de la Marine ou de l'armée. [81] Il s'agit d'une décision politique et il est possible également de bénéficier d'une approche régionale dans les endroits où ce phénomène constitue un problème important.

80 BIT: *Forced labour and human trafficking: Handbook for labour inspectors*, Programme d'action spécial du BIT pour combattre le travail forcé (Genève, 2008), https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_097835/lang--en/index.htm.

81 Ibidem.

Exercice 5.1

TITRE	Identification des besoins en formation des inspecteurs
OBJECTIFS	Identifier les besoins en formation des inspecteurs, y compris les cours de perfectionnement et les formations spécialisées dans les domaines suivants: • l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche; • l'inspection portant sur le travail forcé et la traite dans la pêche (et à propos d'autres questions liées aux conventions fondamentales de l'OIT). Veiller à ce que les inspecteurs disposent bien de la possibilité de partager et d'exprimer leurs opinions et leurs points de vue au sujet de leurs besoins en formation et du type de formation que leur autorité ou leurs autorités compétentes devraient leur prodiguer.
CONTENU	En petits groupes, discuter des questions suivantes: • Comment le ou les autorités compétentes peuvent-elles veiller à ce que les inspecteurs reçoivent bien des formations de base, des cours de perfectionnement ainsi que des formations spécialisées, par exemple sur la sécurité et la santé? • Quelles sont les formations nécessaires pour (i) l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche; et (ii) l'inspection portant sur le travail forcé et la traite (ainsi que sur d'autres questions liées aux conventions fondamentales du travail de l'OIT) dans le domaine de la pêche? • Quel est le bon équilibre entre une formation en classe et sur le terrain? • Comment les inspecteurs peuvent-ils être formés en tant que formateurs afin qu'ils puissent, à leur tour, former les publics qu'ils fréquentent (pêcheurs, armateurs à la pêche et organisations de travailleurs)? Désigner un rapporteur qui résumera les principaux points de la discussion au sein de votre groupe.
DURÉE	A déterminer par le facilitateur/formateur.
RESSOURCES	L'article 27 et l'annexe III de la convention (n° 188) de l'OIT. La partie 2.4.2.2 des *directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*.
RÉSULTATS	Les participants sont formés à l'identification des besoins des inspecteurs en matière de formation à propos des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche.

▶ Encadré 5.2. La méthode utilisée au Brésil pour identifier et éliminer le travail forcé

Le retour d'expérience partagée par l'Inspection du travail du Brésil concernant la lutte contre le travail forcé illustre bien la nécessité de créer des services d'inspection spécialisés pour lutter contre le travail forcé et la traite, ce qu'ils qualifient de «travail qui s'apparente à de l'esclavage». L'inspection du travail a donc fondé des unités mobiles d'intervention spéciales et les a étendues au domaine maritime.

Lorsque l'existence de formes de travail qui s'apparentent à de l'esclavage a été reconnue par le gouvernement fédéral brésilien, notamment dans l'agriculture et l'élevage, le ministère du Travail et de l'Emploi a été autorisé, en 1995, à mettre en place un groupement mobile spécial d'inspection afin d'accroître l'efficacité des inspections dans ce domaine. Entre 1995 et 2010, ce groupe a sauvé 36 000 travailleurs de l'esclavage.

Placé sous la houlette du ministère du Travail et formé à la base d'inspecteurs du travail, ce groupement exerce ses activités en liaison avec toute une série d'autres institutions:

- Le **service de poursuite criminelle spécialisé dans le travail**: un **procureur spécialisé dans le domaine du travail** (membre de la Coordination nationale pour la lutte contre l'esclavage au travail ou encore un substitut du procureur) est chargé d'assurer les missions suivantes:

Il est apparu clairement qu'il était nécessaire de centraliser le commandement des équipes depuis Brasilia, afin de garantir le caractère uniforme du fonctionnement et la sécurité des participants aux opérations.

Stratégie opérationnelle

Les opérations menées par le groupement mobile spécial d'inspection sont essentiellement réactives, autrement dit, elles sont généralement basées sur les plaintes reçues. Toutefois, il peut aussi intervenir par rapport aux informations de détection collectées dans des secteurs ou dans des régions par les coordinateurs du groupement ou par des inspecteurs du travail impliqués dans des inspections en milieu rural.

Comme les activités du groupement sont essentiellement basées sur les plaintes qui ont été déposées, la coopération avec d'autres acteurs était essentielle pour s'assurer que ces plaintes arrivent bien jusqu'à l'inspection du travail. Essentiellement dans les régions où il existe de nombreux cas de travail s'apparentant à de l'esclavage, un réseau social d'organisations impliquées dans les plaintes assure la collecte du plus grand nombre d'informations possibles et les fait passer à l'Inspection du travail, en toute confidentialité. Si de nombreuses plaintes ont transité par la Commission des terres pastorales, beaucoup ont eu également pour origine des organisations de la société civile comme le Centre pour la défense de la vie humaine et des droits de l'homme, ou encore les bureaux régionaux de l'inspection du travail.

En particulier au début des activités du groupement, la coopération avec des institutions de la société civile et des organisations syndicales a été essentielle en raison du manque de confiance manifesté par les travailleurs envers les pouvoirs publics. Ainsi le lanceur d'alerte est généralement bien accueilli et protégé par les organisations de la société civile au niveau local jusqu'à ce que la plainte puisse être instruite par une équipe mobile. Lorsque c'est possible, on l'utilise afin de guider le groupement mobile vers le lieu de l'inspection.

Groupement mobile national – secteur de la pêche, de la marine marchande et de la construction navale

Dans le secteur maritime, qui comprend la pêche, la marine marchande et la construction navale, l'Inspection du travail brésilienne a adapté le groupement mobile spécial d'inspection en mettant en place un groupement mobile national des inspections. L'Inspection du Travail voulait ainsi accroître et améliorer la coordination avec d'autres agences gouvernementales comme le ministère de la Pêche, le ministère de la Défense et le ministère de l'Environnement. Ce nouveau groupement permet de collecter davantage d'informations essentielles afin de planifier des inspections et de contribuer à ces dernières.

Afin d'inspecter les navires de pêche, l'Inspection du travail a adopté une double stratégie.

La première se concentre sur les navires de pêche industrielle les plus sophistiqués et les plus grands comme ceux qui opèrent en haute mer. Dans ce cas, l'inspection a pour objectif de vérifier les conditions minimales en matière de travail décent et le bon respect des normes en matière de sécurité et de santé.

La seconde donne la priorité à l'identification et à l'inspection de navires un peu plus vétustes, en insistant sur la vérification du respect de conditions minimales en matière de travail décent à bord des navires.

Source: BIT: *Good practices in Brazilian labour inspection: The eradication of labour analogous to slavery* (Brasília, 2010), https://www.ilo.org/brasilia/lang--es/index.htm; BIT: (en anglais) Good practices in Brazilian labour inspection: The Maritime Sector (Brasília, 2010), http://www.oit.org.br/sites/ default/files/topic/labour_inspection/pub/maritime_282.pdf.

- contribuer à la collecte de preuves;
- proposer une action immédiate sur le plan juridique (par exemple, en prenant une mesure conservatoire de gel des actifs de l'employeur);
- engager des poursuites civiles; et
- signer un accord d'ajustement avec la personne coupable, dans lequel il/elle s'engage à payer dans un délai défini aux travailleurs les sommes qu'il/elle leur doit et qu'il/elle ne peut payer immédiatement. A cela s'ajoute des dédommagements afin de réparer les dommages individuels causés sur le plan moral, une indemnisation collective en compensation des dommages causés sur le plan moral et/ou la régularisation des conditions locales de travail et de logement.

▶ **La police fédérale ou la police routière:** en général, six agents de la police fédérale ou de la police routière accompagnent chaque équipe d'inspection. Les forces de l'ordre sont chargées de la sécurité du groupement, de récolter des preuves d'éventuelles infractions criminelles, de confisquer les armes, d'appréhender les criminels, de procéder à la fermeture des locaux et à la saisie des biens produits dans le cadre de ces activités illégales.

▶ **Les inspecteurs du travail** du ministère du Travail et de l'Emploi récoltent des preuves, rédigent les rapports d'infraction, distribuent les permis de travail, procèdent à l'affiliation des travailleurs à l'assurance chômage et procèdent à la fermeture des lieux de travail illégaux.

Le fait que le groupement mobile spécial d'inspection soit pluridisciplinaire lui permet non seulement d'être plus efficace mais également de rendre difficiles les interférences et les tentatives de corruption puisque des personnes venant d'institutions différentes travaillent régulièrement ensemble.

Chaque équipe d'inspection dispose d'un coordinateur et d'un coordinateur adjoint dont le travail est entièrement dédié au groupe. Le reste de l'équipe se compose d'inspecteurs du travail qui interviennent sur des opérations spécifiques, en provenance de différents bureaux dépendant du ministère du Travail et de l'Emploi. La participation dans ces unités spéciales se fait sur base de volontariat et la meilleure motivation pour leurs membres est de croire à l'importance du travail qu'ils accomplissent sur le plan social et la satisfaction de mener à bien une mission efficace. La motivation des agents est essentielle car le groupement doit faire face à des conditions hostiles, notamment lorsqu'il procède à des inspections dans des endroits isolés. Le travail demande également une grande capacité d'adaptation de la part des équipes, en raison du caractère imprévisible des situations qu'elles rencontrent sur le terrain. Très souvent, les difficultés auxquelles ils/elles doivent faire face sont plus importantes que prévues par rapport aux plaintes reçues et il est alors nécessaire d'étendre les opérations ou de procéder à de longs déplacements.

Coordination centralisée

Les quatre premières années d'existence du groupement mobile spécial d'inspection l'ont amené à apprendre et à se perfectionner, ce qui lui a permis de mieux s'équiper et de standardiser ses procédures. Au niveau matériel, il dispose de camions, de pickups, de téléphones mobiles professionnels et chaque coordinateur et chaque coordinateur adjoint dispose d'un ordinateur portable. Le groupement est aussi équipé de radios, d'imprimantes, d'appareils photos et de caméras vidéo afin de récolter des preuves. Cela a été rendu partiellement possible en utilisant des fonds provenant des amendes payées par les coupables dans le cadre de la réparation collective des dommages d'ordre moral et par des dotations provenant du BIT.

5.2 Le travail des enfants

Il existe deux conventions fondamentales de l'OIT qui traitent du travail des enfants. La convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, demande aux États de mettre en œuvre des politiques nationales visant à abolir le travail des enfants de manière efficace. Elle établit un âge minimum pour travailler afin que les jeunes gens et les jeunes filles puissent se développer physiquement et mentalement avant d'entrer sur le marché du travail. La convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, définit comme pires formes de travail des enfants des pratiques liées à l'esclavage des enfants, au travail forcé, à la servitude pour dettes, à la traite, au servage, à la prostitution, à la pornographie et aux travaux dangereux des enfants. Elle appelle à leurs interdictions ainsi qu'à des actions immédiates afin d'éliminer de toute urgence les pires formes de travail des enfants.

Les informations dont on dispose concernant le travail des enfants dans la pêche et l'aquaculture sont limitées et les statistiques sur le travail des enfants dans le domaine de l'agriculture ne sont généralement pas ventilées par sous-catégorie (les informations sur le travail des enfants dans la pêche sont souvent collectées en même temps que celles sur le travail des enfants dans l'aquaculture, c'est-à-dire la pisciculture et/ou l'élevage des fruits de mer). Cependant, les études de cas ainsi que des enquêtes spécifiques indiquent que les chiffres sont significatifs et que le travail des enfants est particulièrement répandu dans les secteurs de la pêche de petite taille et de taille moyenne. Par exemple, on trouve des enfants qui travaillent sur des navires de pêche, qui déchargent la capture, qui préparent les filets et les appâts, qui s'occupent du tri et du transport du poisson; des enfants qui travaillent dans des usines de transformation du poisson, qui les nettoient, les trient et les emballent; qui aident à la commercialisation et à la vente, ainsi que dans des industries qui se situent en amont comme les fabricants de filets ou la construction navale.[82]

En ce qui concerne la question du travail des enfants sur les navires de pêche, les inspecteurs doivent clarifier qui a la responsabilité de veiller à ce qu'aucun pêcheur en dessous de l'âge minimum ne soit employé, que les jeunes pêcheurs qui ont atteint l'âge minimum de 16 ans pour travailler à bord de navires de pêche soient bien protégés de manière adéquate et que les restrictions en matière de travaux dangereux des enfants (c'est à dire pour toute personne âgée de moins de 18 ans) soient bien respectées.

82 FAO et BIT: (en anglais) *FAO-ILO Good Practice Guide for addressing child labour in fisheries and aquaculture: policy and practice*. Version préliminaire (novembre 2011); http://www.fao-ilo.org/fileadmin/user_upload/fao_ilo/pdf/FAO-ILOGuidelines_child_labour_in_fisheries_and_aquaculture_Policy_practice_Preliminary_version.pdf

5.3 La liberté syndicale

Les autorités compétentes dans le domaine de la pêche ainsi que leurs inspecteurs peuvent, au cours de leurs activités, être amenés à traiter des cas qui concernent deux conventions fondamentales de l'OIT consacrées à la protection du droit des travailleurs (et de celui des employeurs) à s'organiser et au droit à la négociation collective:

- la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948; et
- la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociations collectives, 1949.

Selon la publication du BIT *Les règles du jeu: une introduction à l'action normative de l'Organisation internationale du Travail*:

> La convention (n° 87) accorde le droit aux travailleurs et aux employeurs, sans autorisation préalable, de constituer des organisations de leur choix et de s'y affilier. Les organisations de travailleurs et d'employeurs s'établissent librement et ne peuvent être dissoutes ou suspendues par voie administrative. Elles ont également le droit de constituer des fédérations et des confédérations, ainsi que celui de s'affilier à des organisations internationales de travailleurs et d'employeurs.
>
> La convention (n° 98) permet aux travailleurs de bénéficier d'une protection adéquate contre tout acte de discrimination tendant à porter atteinte à la liberté syndicale. [...] Les organisations de travailleurs et d'employeurs doivent bénéficier d'une protection adéquate contre tout acte d'ingérence des unes à l'égard des autres. [...] La convention consacre également le droit de négociation collective.

Dans la pêche commerciale, les armateurs à la pêche sont généralement organisés mais le nombre et la puissance des organisations de travailleurs varient beaucoup selon les régions du monde. Par exemple, les pêcheurs sont relativement bien organisés en Islande et en Afrique du Sud, où les accords sectoriels de négociations sont la norme.

La présence de syndicats chez les pêcheurs dans les flottes moins régulées est moins fréquente et généralement moins efficace. Les dangers inhérents au travail dans la pêche et la prévalence du travail forcé mettent en évidence à la fois le manque de syndicats et le besoin d'en créer pour les pêcheurs vulnérables cherchant à protéger leurs droits fondamentaux et le travail décent (une liste des organisations de travailleurs pour les pêcheurs est disponible auprès de la fédération mondiale des syndicats de pêcheurs, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Voir les organisations affiliées à l'ITF: https://www.itfglobal.org/fr/about-us/affiliates.

Les autorités compétentes doivent garder un œil notamment sur les violations du droit de s'organiser, et sur les tentatives des armateurs à la pêche de limiter la syndicalisation ou les actions collectives (juridiques) des pêcheurs. Ces tentatives peuvent consister en des licenciements, des intimidations ou des violences contre les pêcheurs qui veulent organiser un syndicat ou mener une action collective. Elles peuvent comprendre également des efforts visant à empêcher les pêcheurs de quitter le navire lorsqu'il est au port, ou de les empêcher de s'adresser à des syndicats ou encore à des organisations de plaidoyer destinées aux travailleurs dans les zones portuaires.

S'ils sont bien menés, les entretiens avec des pêcheurs permettent aux inspecteurs d'avoir une idée des efforts en matière syndicale, s'ils existent parmi les pêcheurs. Voici quelques exemples de questions liées à la liberté syndicale tirées du guide pour l'inspection dans la pêche publié par le BIT et le ministère thaïlandais du Travail:

Existe-t-il sur votre navire un syndicat ou une organisation pour aider les travailleurs?
Si oui, comment est-elle organisée? (par exemple, est-ce un syndicat basé au port ou un service d'assistance aux pêcheurs)
Avez-vous un représentant à bord pour discuter avec le contremaître, le patron, l'armateur ou avec des représentants des pouvoirs publics?
Si oui, qui est-il et comment a-t-il-été choisi? (par exemple, est-ce un proche du contremaître?)
Quand vous rencontrez un problème au travail, à qui en parlez-vous pour trouver de l'aide?
Des pêcheurs de votre bateau ont-ils fait remonter certains problèmes à l'armateur, au patron ou au contremaître?
Quels étaient ces problèmes?
Quelle a été la réponse, et la solution?
Des pêcheurs ont-ils déjà refusé de travailler ou de monter à bord?
Si oui, quelle était la raison et que s'est-il passé?
L'armateur, le patron ou le contremaître vous ont-ils dit de ne pas rencontrer certaines personnes de certaines organisations?

5.4 La discrimination

Les conventions fondamentales de l'OIT traitent également de la protection contre les discriminations au travail. Dans le domaine de la pêche, il existe des discriminations en matière de salaires ou encore de traitement, entre autres en raison du genre, de la couleur, de la race ou de l'origine nationale (y compris le fait d'être un migrant). Dans un secteur industriel dominé par les hommes, les pressions exercées sur le nombre relativement faible de femmes travaillant dans la pêche sont plus importantes. C'est aussi le cas en matière de vulnérabilité des pêcheurs migrants, dont certains n'ont pas de papiers.

La convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951, indique que les pays l'ayant ratifiée doivent veiller à l'application du principe de l'égalité de rémunération entre la main d'œuvre masculine et la main d'œuvre féminine pour un travail de valeur égale. Le terme «rémunération» s'entend de manière large, c'est-à-dire qu'il comprend le salaire ou traitement ordinaire, de base ou minimum, et tous autres avantages, payés directement ou indirectement, en espèces ou en nature, par l'employeur au travailleur en raison de l'emploi de ce dernier.

La convention (n°111) sur la discrimination (emploi et profession),1958, qualifie le terme discrimination comme «toute distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, l'opinion politique, l'origine sociale, qui a pour effet de détruire ou d'altérer l'égalité de chances ou de traitement en matière d'emploi ou de profession». La convention accorde également la possibilité d'étendre la liste des cas infondés de discrimination après la tenue de consultations avec des organisations représentatives des employeurs et des travailleurs, ainsi qu'avec d'autres organismes appropriés.

Comme pour d'autres sujets traités auparavant, les inspecteurs ne doivent pas se baser uniquement sur des documents écrits, par exemple en ce qui concerne les discriminations en matière salariale ou concernant des pêcheurs migrants. Ils doivent également mener des entretiens en privé avec les pêcheurs en dehors du navire et doivent consulter les syndicats et les organisations de la société civile pour récolter des témoignages concernant la discrimination. Voici quelques questions à cet effet conçues par le BIT et le ministère thaïlandais du Travail, destinées à l'inspection dans la pêche:

Tous les travailleurs à bord du bateau sont-ils traités de la même manière? (par exemple, en matière de tâches à accomplir, d'équipements, de punitions, de durée du travail ou du volume de nourriture dont ils disposent)
En cas de réponse négative, qui est traité de manière différente et pourquoi? (par exemple, en raison de son pays d'origine, de sa religion, de sa sexualité, de ses relations avec le contremaître ou avec le patron)
La rémunération est-elle la même pour tous ceux qui accomplissent le même travail?
En cas de réponse négative, qui est traité différemment et pourquoi?
Existe-t-il des cas de harcèlement sur le bateau ou s'exprime-t-on de manière grossière?
Si la réponse est positive, quel genre de propos sont tenus? (il est important de préciser les termes exacts et non pas de se contenter d'indiquer un usage de «grossièretés»).

5.5 Les liens avec la criminalité organisée dans la pêche

Selon un rapport de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), il existe un lien entre les navires de pêche responsables de crimes contre les ressources biologiques marines et la traite des personnes à des fins de travail forcé à bord des navires de pêche. Ce lien conduit à s'alerter face à l'absence de supervision et de responsabilisation des opérateurs de pêche impliqués dans la criminalité liée aux ressources biologiques marines. Cela souligne également la nécessité de protéger les victimes de la traite lorsque des actions sont menées par les forces de l'ordre contre la criminalité liée aux ressources biologiques marines.

La criminalité dans le domaine de la pêche comporte plusieurs types d'actes criminels, souvent transnationaux et organisés au niveau global mais qui vont également au-delà de la pêche illégale. Parmi ces faits criminels, on peut citer les fraudes au sujet des documents, l'évasion fiscale, le blanchiment d'argent, le trafic de drogue, le travail forcé et la traite des personnes. Souvent, ces activités criminelles dans le secteur de la pêche sont considérées comme étant synonymes de pêche illicite, non déclarée ou non réglementée (INN), que de nombreux États considèrent comme étant un problème qui relève de la gouvernance de la pêche plutôt que comme des actes criminels. Afin d'éviter l'intervention des forces de l'ordre, les opérateurs de pêche impliqués dans la criminalité de ce type utilisent des juridictions secrètes et font immatriculer leurs navires dans des registres internationaux ouverts. Ils peuvent aussi utiliser le pavillon d'États qui ne sont pas en mesure ou qui ne souhaitent pas faire appliquer la juridiction portant sur des actes criminels et suivre les normes internationales en matière de santé et de travail. Lorsqu'ils travaillent sur des navires impliqués dans la criminalité dans la pêche, les pêcheurs sont susceptibles de n'avoir qu'une protection limitée ou de ne disposer d'aucune forme de protection, ce qui les rend donc vulnérable à l'exploitation.

5.5.1 La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR)

La pêche illicite, non déclarée et non règlementée est définie de manière large et comprend: (i) la pêche et les activités liées à la pêche qui ont lieu en contrevenant aux législations nationales, régionales et internationales; (ii) l'absence de communication ou la communication frauduleuse ou insuffisante sur des opérations de pêches et sur la capture; (iii) la pêche par des navires apatrides; (iv) la pêche par des navires extérieurs dans une zone qui relève de la compétence d'organismes régionaux de gestion de la pêche; et (v) les activités liées à la pêche qui ne sont pas règlementées par les États et qui ne peuvent donc être ni contrôlées ni comptabilisées.[83] Les navires impliqués dans la pêche illicite, non déclarée et

83 FAO et OMI: (en anglais) *Report of the Third Session of the Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing and Related Matters*, Londres, 16–18 novembre 2015, (Londres, 2016), para. 9.

non réglementée ont également tendance à se dissimuler auprès des autorités légales, ce qui peut porter atteinte au suivi de la sécurité du navire et des conditions de travail des pêcheurs. Les pêcheurs qui n'ont pas de papiers en règle peuvent ainsi plus facilement se retrouver forcés ou contraints à prendre part à des opérations illégales. C'est pourquoi des liens existent entre la pêche INDNR et la question du travail forcé et de la traite.[84]

L'accord de la FAO relatif aux mesures du ressort par l'État du port (PSMA) aborde aussi la question de l'INDNR):

> Ce qui caractérise particulièrement la conception du PSMA est la standardisation des mesures et des procédures d'inspection au port par les États du port (qui étaient traditionnellement du domaine exclusif des législations nationales); les devoirs des États du pavillon concernant le signalement, les enquêtes et les mesures visant à faire respecter la règlementation (qui, là encore, étaient traditionnellement du domaine des législations nationales; ainsi que l'apport technique et financier créé pour aider de manière réaliste de nombreux pays qui disposent de capacités différentes pour faire appliquer la loi avec des équipements et des organisations portuaires différentes. [...] Ce modèle impliquant les États du port dans une coopération mondiale avec les États du pavillon ainsi qu'avec les organismes régionaux de gestion de la pêche, tout en créant des possibilités réalistes afin de venir en aide aux États du port qui doivent faire face à des difficultés en matière financière ou technologique, devrait être envisagé pour d'autres types de criminalité transnationale organisée en mer comme la traite des êtres humains et le trafic de migrants en mer, le trafic illégal de drogue en mer, le trafic d'armes, la piraterie et les vols à mains armées, ainsi que pour appréhender d'autres personnes coupables de crimes environnementaux dans le domaine maritime.[85]

84 BIT: *Rapport final de la discussion, Forum de dialogue mondial sur la promotion de la convention sur le travail dans la pêche*, 2007, Genève, 15-17 mai 2013, GDFWF/2013/11

85 Desierto: "First Global Treaty Against Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing Entry into Force" (blog, 17 juin 2017). Accès le 4 septembre 2020 à l'adresse https://www.ejiltalk.org/first-global-treaty-against-illegal-unreported-and-un-regulated-iuu-fishing-enters-into-force/.

6

Exercice de cartographie précédant la formation: cartographie du droit du travail et des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, et des systèmes d'inspection de l'État

photo © ILO

Ce guide a été conçu afin d'aider les équipes de direction et les formateurs (ou les consultants nationaux) à cartographier de manière visuelle et conceptuelle les différents acteurs, la dynamique ainsi que les réglementations concernant le travail dans la pêche commerciale. Les équipes de direction et les formateurs utiliseront la cartographie qui en résultera pour la planification et le déroulement de la formation à l'inspection du travail. Ce guide se décompose de la manière suivante:

6.1 Modélisation de l'industrie et de ses acteurs

- **6.1.1 Données concernant l'industrie y compris sa valeur sur le marché et à l'exportation**
- **6.1.2 Types de pêche**
- **6.1.3 Types de flotte, leur taille et la composition géographique**
- **6.1.4 Armateurs et concentration au sein de l'industrie**
- **6.1.5 Main d'œuvre, équipages, nombre de jours en mer**
- **6.1.6 Conditions de vie et de travail**
- **6.1.7 Principaux acteurs (non gouvernementaux)**
- **6.1.8 Autres acteurs**

6.2 Modélisation du rôle du gouvernement

- **6.2.1 Lois en vigueur**
- **6.2.2 Types d'inspection dans la pêche**
- **6.2.3 Autorités**
- **6.2.4 Coordination**
- **6.2.5 État de l'inspection et chargé de la répression**

Chacun des sous-chapitres du guide inclut une série de questions auxquelles il faudra répondre afin d'établir la cartographie. Ces questions directrices sont parfois précises ou, au contraire, assez larges. Les spécialistes peuvent éventuellement adapter ces questions afin de mieux coller à l'industrie nationale et aux statistiques disponibles et ajouter des questions supplémentaires si des statistiques pouvant être utiles sont disponibles.

Certaines parties incluent des modèles ou des graphiques-types afin d'aider les spécialistes à collecter et à organiser les données statistiques. Ces modèles peuvent être utilisés également pour présenter les données de modélisation lors de la séance de planification avec les équipes de direction de l'Inspection du travail.

Sources. Les équipes de direction et les spécialistes qui construiront cette cartographie devront utiliser des sources nombreuses afin de rassembler les informations nécessaires à la réalisation de cette dernière. Ils commenceront avec les différentes administrations de la pêche ainsi qu'avec les agences maritimes, puis ils passeront au ministère du Travail, aux groupes industriels, aux syndicats ou aux organisations de la société civile.

Il sera alors possible de répondre à certaines questions (par exemple, sur le nombre de navires dans la flotte commerciale de pêche) mais, dans d'autres cas, il faudra avoir recours à des estimations (par exemple, en ce qui concerne le pourcentage de travailleurs migrants sur les senneurs) ou encore les réponses seront basées sur des critères qualitatifs (par exemple, sur la perception de la concentration de l'industrie parmi les petites entreprises), ceci lorsque de véritables statistiques ne sont pas disponibles. Dans certains pays, ces statistiques peuvent tout simplement ne pas exister ou encore elles sont si peu sourcées ou si incomplètes qu'elles peuvent induire en erreur les spécialistes. Dans ce cas, le temps nécessaire afin de mettre la main sur ces données et les trier peut ne pas valoir la peine.

Durée. L'ensemble de l'exercice de modélisation peut prendre jusqu'à dix jours de travail pour les spécialistes qu'ils soient ou non fonctionnaires du gouvernement. Cette durée peut être réduite selon les besoins de l'Inspection du travail.

Les gouvernements doivent effectuer eux-mêmes ces recherches afin d'améliorer leurs connaissance interne de l'industrie et de la manière dont elle est règlementée, en effectuant une sorte «d'auto-évaluation». Ceci est particulièrement vrai lorsque le ministère du Travail n'est pas habitué à traiter de la

pêche commerciale, ainsi que pour les administrations maritimes et/ou de la pêche qui n'ont qu'une expérience limitée en matière de droit du travail. C'est également le cas lorsque les autorités ne sont pas en contact avec les associations industrielles et les organisations de travailleurs. Cet exercice peut alors aider à nouer ces liens.

Corriger les lacunes. Le but essentiel de cette cartographie est d'aider les autorités en matière de travail et de pêche ainsi que les autorités maritimes à planifier des formations qui utilisent les lois et les autorités existantes afin de mettre en place (ou de renforcer) rapidement les inspections dans le domaine de la pêche.

Cet exercice mettra certainement en évidence des lacunes en matière juridique et dans l'application de la règlementation. Pour les gouvernements qui n'ont pas ratifié la convention (n° 188), la cartographie peut constituer une «analyse préliminaire des manquements» permettant d'indiquer ce qu'il faut mettre en œuvre pour réduire les écarts entre la législation nationale et les dispositions de la convention. Cependant, réaliser une analyse complète autour des manquements afin de se préparer à la ratification de la convention (n° 188) peut prendre un an (ou davantage). Les gouvernements qui prennent une telle initiative doivent donc le faire en même temps que la cartographie et la formation (et non à la place de ces dernières) afin que la construction (ou le renforcement) des régimes d'inspection et d'application ne soit pas retardée.

6.1 Cartographie de l'industrie et de ses acteurs

6.1.1 Principaux outils de mesure de l'industrie, y compris la valeur du marché et la valeur à l'exportation

1. Que représente la valeur annuelle de la pêche commerciale dans les cinq dernières années? Est-elle en hausse ou en baisse?
2. Quel pourcentage représente le secteur dans le Produit national brut (ou dans le revenu national) par an dans les cinq dernières années? Est-il en hausse ou en baisse?
3. Le poisson et les fruits de mer sont-ils vendus sur le marché national ou sont-ils exportés?
4. S'ils sont exportés,
    a. Quelle est la valeur des fruits de mer exportés chaque année dans les cinq dernières années? Est-elle en hausse ou en baisse?
    b. Quels types de poissons ou de fruits de mer transformés sont exportés?
    c. Quelles sont les cinq exportations les plus importantes en pourcentage?
    d. Quels sont les principaux marchés d'exportation

Le tableau 6.1 présente un modèle (avec des valeurs d'échantillons) qui permet de classer les données sur les différents types de produits et les parts de marché.

▶ **Tableau 6.1. Modèle par types de produits et parts de marché**

Poisson/fruits de mer	Marché national US$ (%)	Marché à l'export US$ (%)	Principaux marchés à l'export (%)
Thon en boîte	35 m. (44%)	45 m. (56%)	EU (12%), R.U. (7%), Japon (4%)
Maquereau	12 m. (75%)	4 m. (25%)	R.U. (40%)
Etc.			

6.1.2 Types de pêche

1. Quelles sont les catégories existantes de pêche définies par les autorités? (par exemple, pêche commerciale à petite ou grande échelle, au long cours/en haute mer, pêche côtière, pêche artisanale ou de subsistance?
2. Comment sont-elles définies et mesurées?
3. Quelles parts respectives représentent-elles au niveau des prises totales au niveau national?
4. Existe-t-il une zone économique exclusive? Jusqu'où s'étend-t-elle?
5. S'il existe-t-il une flotte de haute mer/au long cours,
   a. Quel pourcentage de la flotte commerciale représente-t-elle?
   b. Quel pourcentage de débarquements représente-t-elle (en volume ou en valeur)?
   c. Quelles sont les zones de pêche principales?
   d. Quels organismes régionaux de gestion de la pêche sont impliqués?
   e. Quels ports étrangers sont utilisés le plus souvent par ces flottes de haute mer?
   f. Quel est le nombre moyen de jours passés en mer?

6.1.3 Types de flottes, taille et répartition géographique

1. Existe-t-il une liste des ports de pêche, ou des ports principaux, indiquant:
   a. Le nombre, la taille et le type de navires de pêche par port?
   b. Le type de poisson débarqué, par quantité et type, par port?
2. Existe-t-il une liste des ports de pêche, ou des ports de pêche principaux, indiquant les navires battant pavillon étranger par taille, par type, par volume de poisson débarqué, par port?

Le tableau 6.2 and le tableau 6.3 permettent de mieux organiser les données par taille, par type et par répartition des navires. Ces données peuvent aider les équipes de direction à orienter (ou à réorienter) les stratégies en matière d'inspection et d'application de la règlementation. Un tableau séparé indiquant les navires et les débarquements par navires battant pavillon étranger est également utile.

▶ **Tableau 6.2. Modèle pour le nombre de navires par port, par taille et par type**

Port	Tous les navires > 30 gt	Senneurs < 30 gt	Senneurs > 30 gt	Total par port (%)	Bateau de pêche aux calamars < 30 gt
X	281	12	87	35%	18
Y	317	16	103	38%	35
Etc.					

6.1.4 Armateurs à la pêche et concentration au sein de l'industrie

1. Comment pourriez-vous décrire la composition des armateurs dans l'industrie? (par exemple, «une majorité d'armateurs sont de petits entrepreneurs avec une moyenne de trois navires de 60 gt», ou «environ 80 pour cent des gros navires sont affrétés par 10 entreprises de pêche d'outremer»)
2. Quel est le pourcentage de navires (par taille) qui est possédé par les 10 armateurs à la pêche les plus importants? Qui sont ces armateurs?
3. Ces armateurs ou ces opérateurs à la pêche sont-ils des nationaux ou des étrangers? Quelle est la répartition des armateurs à la pêche par nationalité?

6.1.5 Main d'œuvre, équipages, journées en mer

Comment pourriez-vous décrire la composition de la main d'œuvre dans la pêche commerciale? Le tableau 6.3 propose un guide pour les données principales nécessaires à propos des travailleurs dans la pêche ainsi que sur la nature du travail dans l'industrie – par exemple, taille moyenne de l'équipage par type de navire et par journées passées en mer par voyage.

▶ Tableau 6.3. Modèle pour la main d'œuvre dans la pêche commerciale, par type de navire, par journée passée en mer, par taille d'équipage, sa composition et son origine

Navire	Taille moyenne de l'équipage	Journées passées en mer en moyenne	Composition de l'équipage (%)		Pays d'origine des migrants/ région d'origine (%)
			Nationaux	Migrants	
Senneur > 30 gt	28	9	70%	30%	X (70%) Y (30%)
Bateau de pêche aux calamars > 30 gt	8	14	80%	20%	X (50%) Y (50%)
Canneur > 20 gt	16	8	20%	80%	X (70%) Y (30%)
Stockage du poisson au port	n.d.	n.d.	75%	25%	X (50%) Y (50%)
Etc.					

6.1.6 Conditions de vie et de travail

1. Quelles sont les données mises à disposition par les autorités à propos des conditions de travail dans la pêche commerciale? Quel tableau cela dresse-t-il des conditions de travail?
2. Quelles sont les données disponibles sur les conditions de travail dans la pêche commerciale en provenance de sources non-gouvernementales? – instituts de recherche, rapports publiés par des syndicats ou des organisations de la société civile, reportages réalisés par des médias nationaux ou internationaux. Quel tableau cela dresse-t-il des conditions de travail?
3. Si les données ne correspondent pas, quelle en est la cause?
4. Comment les travailleurs (y compris les migrants de l'intérieur et les migrants d'autres pays) sont-ils identifiés ou recrutés pour travailler dans la pêche commerciale?
5. Quelles sont les données et les informations disponibles à propos des pratiques de recrutement des travailleurs migrants?
6. Comment le paiement des salaires est-il structuré dans la pêche?
7. Existe-t-il des données sur le travail forcé ou la traite des êtres humains dans la pêche?

6.1.7 Parties prenantes principales (non-gouvernementales)

1. Les armateurs à la pêche et leurs organisations:

- **a.** Comment les armateurs à la pêche sont-ils organisés? (par exemple, «une seule association pour l'ensemble de l'industrie» ou «plusieurs associations organisées par espèce/produit/type de matériel/taille»)
- **b.** Quel est le pourcentage d'armateurs à la pêche commerciale qui font partie d'une association propre à l'industrie?
- **c.** Les navires de pêche vendent-ils leurs prises directement aux transformateurs de poisson, aux supermarchés ou y-a-t-il des intermédiaires qui travaillent comme acheteurs?
- **d.** Si les deux cas existent, quel est le pourcentage approximatif des ventes directes et indirectes?
- **e.** Existe-t-il de petites organisations de petits pêcheurs producteurs qui représentent et organisent les pêcheurs artisanaux? So oui, en donner les détails.

2. Comment sont organisés les employeurs dans la transformation du poisson et l'aquaculture?

3. Comment pouvez-vous décrire la relation entre les armateurs à la pêche et les transformateurs (par exemple, intégration verticale, sociétés liées ou largement indépendantes l'une de l'autre)?

4. Les acheteurs

- **a.** Quels sont les acheteurs au niveau national qui sont les plus gros clients de l'industrie de la pêche commerciale?
- **b.** Quels sont les acheteurs internationaux qui sont les plus gros clients?
- **c.** Comment les acheteurs sont-ils représentés auprès des autorités? (par exemple, à travers une initiative impliquant plusieurs parties prenantes, par les chambres de commerce)
- **d.** Quels acheteurs (ou collectifs) ont des codes de bonne conduite et des programmes opérationnels se penchant sur les questions liées aux conditions de travail (notamment la migration)? Des comptes rendus de contrôles et/ou des rapports sur les conditions de travail dans la pêche issus de ce programme sont-ils mis à la disposition du public ou encore du gouvernement?

5. Les organisations de travailleurs

- **a.** Existe-t-il des syndicats qui représentent les pêcheurs travaillant dans la pêche commerciale? Y-a-t-il des efforts entrepris pour organiser les travailleurs ou des réseaux que ne sont pas des organisations répertoriées comme étant des syndicats?
- **b.** Si oui, dans quels ports sont-ils présents et combien de membres comptent-ils?
- **c.** Quelle est la densité du nombre d'adhérents au sein des syndicats (par exemple, le nombre d'adhérents par rapport au pourcentage de l'ensemble des pêcheurs) dans la pêche commerciale?
- **d.** Les syndicats font-ils partie d'une fédération syndicale mondiale (par exemple la Fédération internationale des ouvriers du transport)?
- **e.** Quelles sont celles parmi ces organisations qui font remonter des problèmes liés au travail ou déposent plainte devant les autorités au nom des pêcheurs?
- **f.** Quelles sont celles parmi ces organisations qui ont été conviées par le gouvernement à prendre part à des discussions en matière de politiques?
- **g.** La loi prévoit-elle l'implication sous une forme ou sous une autre de comités du personnel ou d'accords travailleur/employeur dans la pêche commerciale? Si oui, ces comités sont-ils opérationnels sur certains navires?

6. Les organisations de la société civile

   a. Quelles sont les organisations de la société civile qui sont impliquées directement dans les questions liées à la pêche commerciale? Nous recommandons de dresser une liste de ces dernières par région et par thématique: «travail/droits de l'homme», «action caritative/assistance» et «poisson/environnement».

   b. Lesquelles parmi ces organisations rapportent des problèmes liés au travail aux autorités?

   c. Certaines de ces organisations ont-elles-été invitées à participer à des discussions en matière de politiques avec le gouvernement? Quelles sont ces organisations?

6.1.8 Autres parties prenantes

1. Qui sont les principaux partenaires commerciaux du secteur industriel?
2. Comment ces partenaires commerciaux ont-ils traité avec le gouvernement au sujet des questions liées au travail dans la pêche commerciale?
3. Existe-t-il des agences ou des organisations régionales de gestion de la pêche?
4. Quelles sont celles qui font partie du gouvernement ou de l'industrie?
5. Existe-t-il des instituts nationaux de recherche sur la pêche? Mènent-ils des recherches ou publient-ils des rapports sur les questions liées au travail dans la pêche comme la sécurité à bord?

6.2 Cartographie des différents rôles joués par le gouvernement

6.2.1 Les lois en vigueur

1. Quel est le texte de loi principal qui régit la pêche et sa gestion (par exemple une loi sur la pêche)?

   a. Quel ministère ou quel service gouvernemental est responsable en premier lieu de l'application de la loi?

   b. Comment ce texte de loi principal définit-il les différents types de pêche?

   c. Ce texte de loi principal inclut-il des mesures (ou des réglementations) sur les droits des travailleurs et les conditions de travail (notamment la sécurité) dans la pêche? Si oui, en fournir les détails.

Comme pour les questions de la partie 6.1.2 ci-dessus (Mesures sectorielles principales), il pourrait être utile d'organiser les réponses aux questions dans cette partie en deux ou trois tableaux qui organisent l'information par loi ou par réglementation, par problèmes principaux, par cadre ou exemptions et par ministère ou agence. Le tableau 6.4 constitue un modèle pour ce genre de tableau, rempli ici en utilisant l'exemple de la règlementation thaïlandaise.

▶ Tableau 6.4. Modèle pour les lois en vigueur

Loi, règlementation	Problèmes principaux	Cadre, exemptions	Ministères/agences
Loi sur la pêche (2002)	Pêche et gestion des prises, licences de pêche	Pêche commerciale (navires > 10 gt) dans la ZEE	Ministère de la pêche (DOF), Département de la Marine
Réglementation du DOF sur le travail dans la pêche (2012)	Contrats, salaires, horaires, formation	Pour une partie de la loi sur la pêche, navires > 30 gt	DOF, Ministère du Travail
Loi sur la sûreté maritime (1997)	Capacité des navires à naviguer, licence des navires	Tous les navires (y compris ceux assurant le soutien à la pêche) > 5 gt	Département de la Marine, Autorité portuaire
Etc.			

2. Quel est le principal texte de loi ou le code du travail chargé de la protection des travailleurs?
   a. Le principal texte de loi ou le code du travail s'applique-t-il à la pêche? Si oui, quelle est l'étendue ou les différents seuils de couverture (par exemple, les types de pêche, la taille du navire, le nombre de personnes employées, les types de relations de travail)?
   b. Si la loi ou le code du travail s'applique à la pêche commerciale, accorde-t-il aux pêcheurs des niveaux équivalents de protection légale à ceux offerts aux travailleurs de l'industrie, du commerce et de l'agriculture?
   c. Quelles dispositions, si elles existent, dans le principal texte de la loi ou le code du travail s'appliquent-elles aux pêcheurs et à la pêche?
   d. Les pêcheurs sont-ils exemptés (par des dérogations) de l'application de cette loi ou de ce code du travail, soit en partie ou totalement? Si oui, quelles sont ces exemptions?
   e. Quelles législations du travail couvrent les conditions de travail et les droits des travailleurs qui ne font pas partie d'un équipage ou d'un navire de pêche (par exemple, ceux travaillant dans le tri et la vente du poisson au port)?
   f. Cela s'applique-t-il également aux travailleurs migrants (d'un pays étranger)?

      Si non, quelle loi couvre les conditions de travail et les droits des travailleurs pour les pêcheurs migrants? Quelles sont les différences en matière de protection?

      Si oui, existe-t-il des dispositions légales spécifiques dans le code du travail qui s'appliquent aux conditions de travail des travailleurs migrants (d'un pays étranger)?
3. Quelle est la loi principale sur la sécurité et la santé au travail?
   a. Cette loi couvre-t-elle le travail dans la pêche?

      Si oui, la loi s'applique-t-elle et fournit-elle une protection pour toutes les catégories de pêcheurs?

      Si les pêcheurs sont exemptés (par des dérogations) de cette loi et des réglementations qui y sont liées de manière partielle ou totale, quelles sont ces exemptions?
   b. Existe-t-il, par exemple, une loi ou une réglementation sur la sécurité maritime?
4. Existe-t-il des lois ou des règlementations spécifiques au travail dans la pêche?
   a. Quelle est leur étendue? Quelles sont les exemptions?
   b. En quoi leurs dispositions-clés diffèrent-elles du code du travail principal?
5. Pris dans leur ensemble, comment les lois et/ou les règlementations en matière de travail et de sécurité dans la pêche commerciale s'appliquent-elles aux questions couvertes par la convention (n° 188)?

Pour les pays qui n'ont pas entrepris une analyse des écarts existants avec la convention (n° 188), le tableau 6.5 aide à disposer d'une lecture rapide de l'importance du travail sur les questions liées à la pêche couvertes par la loi en vigueur et pose une série de questions permettant d'obtenir une indication très imparfaite de l'importance du cadre légal à couvrir.

▶ Tableau 6.5. Modèle pour la couverture de la convention (n° 188)

Question couvertes par la convention (n° 188)	Couverte
Relations de travail, accords d'engagement de pêcheurs 1. Un accord ou un contrat écrit est-il obligatoire? 2. Les pêcheurs peuvent-ils être considérés comme des «partenaires» et non comme des employés	
Responsabilités des armateurs à la pêche Leurs responsabilités juridiques envers le patron et les équipages sont-elles claires concernant les salaires/paiements, la sécurité et la santé ainsi que l'eau et la nourriture?	
Responsabilités des patrons Responsabilidades de los capitanes o patrones 1. Leurs responsabilités juridiques envers l'équipage sont-elles claires concernant les accords d'engagement (contrats) ainsi qu'en matière de sécurité et de santé? 2. Les patrons reçoivent-ils une formation de la part de l'armateur à la pêche, sur quels sujets, par qui?	
Responsabilités des pêcheurs Une formation est-elle assurée pour l'équipage de la part de l'armateur à la pêche, sur quels sujets, par qui?	
Procédures de plainte Existe-t-il des procédures de plaintes mises en place par le gouvernement à la disposition des pêcheurs, y compris les pêcheurs migrants?	
Âge minimum pour être employé légalement 1. Existe-t-il un âge minimum légal de 16 ans pour travailler dans la pêche? 2. Existe-t-il des interdictions claires concernant les travaux dangereux et le travail de nuit?	
Examen médical Existe-t-il des obligations pour les pêcheurs en matière d'examens médicaux?	
Équipages, heures de repos 1. Existe-t-il des obligations légales en matière de niveaux minimum de membres d'équipage? 2. Les navires qui n'ont pas assez de membres d'équipage à bord sont-ils empêchés de quitter le port? 3. Quelles sont les limites en matière d'heures de travail et de périodes de repos?	
Liste d'équipage 1. Est-il obligatoire de posséder des listes d'équipage mises à jour? 2. Les navires qui disposent de listes d'équipage inexactes sont-ils autorisés à quitter le port?	
Paiement des pêcheurs 1. Les pêcheurs sont-ils payés au moins une fois par mois (ou à intervalle régulier)? 2. Les travailleurs migrants (d'un pays étranger) peuvent-ils envoyer de l'argent chez eux sans avoir à régler des frais à l'armateur à la pêche?	
Rapatriement Dans le cas de travailleurs dans des ports étrangers, y-a-t-il des dispositions prévues pour les rapatrier aux frais de l'armateur à la pêche?	
Recrutement et placement Existe-t-il des obligations en matière de recrutement et de placement des pêcheurs, y compris lorsque des agences d'emploi privées sont impliquées?	
Logement, nourriture et eau potable 1. Y-a-t-il des obligations en matière de quantités adéquates de nourriture nutritive, d'eau potable, de logement adéquat? 2. Existe-t-il des normes en matière de bruit, de chaleur et de ventilation à bord des navires?	

Soins médicaux 1. Y-a-t-il des obligations en matière de soins médicaux à bord des navires de pêche et lorsque l'équipage se trouve au port? 2. Les navires disposent-ils habituellement à bord d'équipements de premiers secours sous une forme ou sous une autre? 3. Y-a-t-il des personnes formées aux premiers secours à bord des navires de pêche? 4. Les navires sont-ils équipés d'une radio et/ou d'un équipement de télécommunication pour obtenir une assistance médicale ou des conseils médicaux?	
Sécurité et santé au travail et prévention des accidents 1. Les responsabilités sont-elles claires pour les armateurs à la pêche et les patrons afin d'assurer de bonnes conditions de sécurité et de santé à bord des navires? 2. Des gilets de sauvetage et des équipement personnels de protection sont-ils obligatoires pour l'ensemble des membres d'équipage?	
Sécurité sociale 1. Les pêcheurs sont-ils couverts par un régime de sécurité sociale? Est-il équivalent à celui des travailleurs basés à terre? 2. Existe-t-il des types et des niveaux différents de couverture pour les pêcheurs nationaux et les pêcheurs migrants?	
Protection en cas de maladie, blessure ou décès liés au travail Les obligations légales sont-elles claires pour les armateurs à la pêche en cas de maladie, blessure ou décès liés au travail?	

6. Comment les protections à propos des droits fondamentaux au travail (normes fondamentales du travail de l'OIT) s'appliquent-elles au travail à bord des navires de pêche? Le tableau 6.6 présente un modèle rempli en utilisant des règlementations thaïlandaises (depuis 2019):

▶ Tableau 6.6. Modèle pour les normes fondamentales du travail

Norme fondamentale du travail	Loi, règlementation	Couverture dans la pêche	Ratifications
Travail forcé (et traite des êtres humains)	Loi contre la traite	Couverte	C. 29 oui C. 105 oui (P. 29 oui)
Liberté syndicale, négociations collectives	Loi sur les relations de travail	Exclusions pour les travailleurs migrants	C. 87 Non C. 98 Non
Travail des enfants			
Discrimination			

7. Quels autres instruments liés à la pêche ou au domaine maritime le gouvernement a-t-il-adopté ou ratifié (par exemple l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port, la convention du travail maritime)? Quelles lois ou réglementations reflètent les normes contenues dans ces instruments?

6.2.2 Types d'inspection dans la pêche

L'inspection dans la pêche – de navires, d'équipements, de la capture – est généralement bien établie dans le monde entier mais **l'inspection du travail** dans la pêche demeure toutefois relativement nouvelle Il existe trois catégories principales d'inspection des conditions de vie et de travail et des droits au travail pour exercer une activité sur un navire de pêche:

1. Les inspections à bord de navires de pêche dans des ports nationaux
2. Les inspections de navires de pêche en mer dans les eaux territoriales (nationales)
3. Les inspections à l'étranger par des inspecteurs de votre pays de navires de votre pays.

6.2.3 Les autorités

1. Quelles agences gouvernementales (ministères ou départements) sont considérées officiellement comme autorité(s) compétente(s) au niveau national pour traiter des conditions de travail et des inspections dans la pêche commerciale?
2. Quelle est l'agence qui est chargée principalement de l'inspection du travail dans la pêche?

De nouveau, un tableau peut vous aider à organiser les données à propos des autorités chargées de mener des inspections ainsi qu'au sujet de leurs pouvoirs respectifs en matière de réglementation de la pêche. Le tableau 6.7 présente un modèle rempli pour l'occasion par des informations concernant la Thaïlande.

▶ Tableau 6.7. Modèle pour les données concernant les autorités chargées des inspections

Autorité chargée de l'inspection	Thème	Inspecteurs (équivalent temps plein) actifs dans la pêche	Au port	En mer (ZEE)	En mer (Intl)	État du pavillon	État du port
Département de la pêche	Sécurité		√	√		√	√
Département de l'inspection du travail	Salaires, horaires, conditions de travail		√	√		√	
Département de l'immigration (Ministère du Travail)	Contrats, permis de travail		√	√		√	
Sécurité maritime	Traite des êtres humains		√	√		√	√
Marine	Recherches/sauvetage			√	√	√	√
Etc.							

3. Si les inspecteurs exercent des fonctions multiples, quel pourcentage de travail accomplissent-ils dans le secteur de la pêche?
4. Où les équipes d'inspections du travail sont-elles situées par rapport aux principaux centres de pêche?

   (Il serait utile de disposer d'une carte des principaux ports de pêche et des centres d'inspection du travail).
5. Quelle est l'autorité – si elle existe – qui a la responsabilité principale de toute inspection par l'État du port (prises/pêche et/ou travail) de navires battant pavillon étranger?

6. Des ONG ou des sociétés privées peuvent-elles mener des inspections au nom du gouvernement? Merci de détailler les accords existants en matière d'étendue, de géographie et de fréquence.

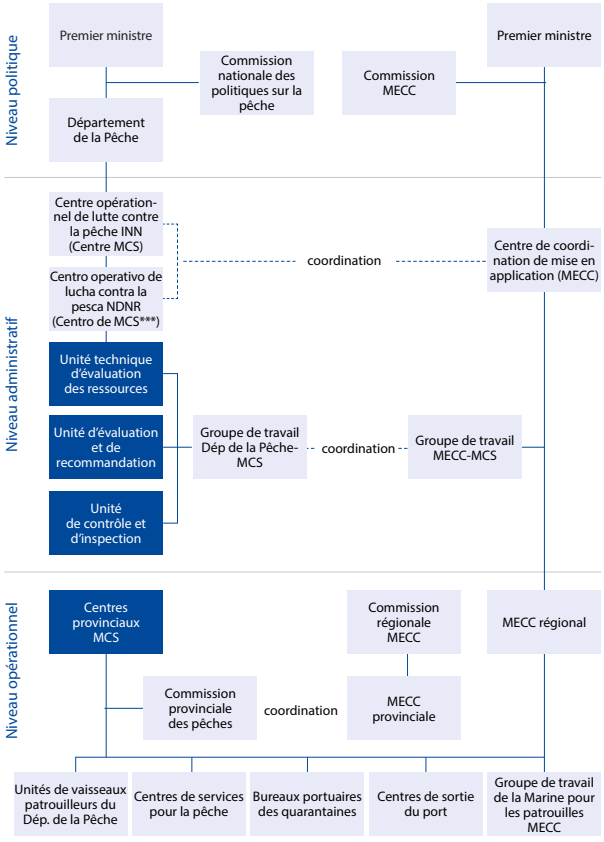
7. Existe-t-il d'autres types de systèmes d'inspection opérant dans la pêche commerciale qui n'ont pas encore été mentionnés?

6.2.4 Coordination

1. Existe-t-il un organisme de coordination ou un ministère de tutelle qui a l'entière responsabilité des inspections et de l'application des règlementations dans la pêche?

▶ Figure 1.
Département de la Pêche (2015): Plan national de contrôle et d'inspection en Thaïlande

Une carte organisationnelle montrant les relations entre les différentes agences et les différentes questions peut s'avérer utile dans ce cas. L'exemple qui se trouve à droite représente une carte montrant la coordination qui existe au sein du gouvernement thaïlandais dans la pêche. Elle est tirée de l'ouvrage «Plan national de contrôle et d'inspection en Thaïlande» (reproduite dans le rapport de Humanity United/Freedom Fund, "Assessing Government and Business Responses to the Thai Seafood Crisis", 2016).



2. Existe-t-il des protocoles d'accord entre les différents systèmes d'inspection?

3. Des inspections conjointes sont-elles menées à bord des navires de pêche? Quelles sont les agences qui sont généralement impliquées?

4. Existe-t-il des équipes ou des commissions interdépartementales au niveau national? Et au niveau régional, provincial ou celui du port? Quelles sont les agences impliquées et quelle est la fréquence de ces réunions?

6.2.5 État de l'inspection et de l'application de la règlementation

1. Le service d'inspection de tutelle dispose-t-il d'une stratégie d'application dans le secteur de la pêche? Quels sont les objectifs et les cibles spécifiques de la stratégie (par exemple, les objectifs d'action en matière d'inspection et de respect de la règlementation par port, par mois ou par an)?
2. Quelle agence a la responsabilité de cibler les navires (et/ou les ports) en matière d'inspection du travail?

   Quelles sont les mesures de risques utilisées pour cibler des navires ou des ports en vue d'inspections ou d'actions visant à faire respecter la règlementation?
3. Les inspections du travail dans la pêche reposent-elles uniquement sur l'examen des documents par les inspecteurs?
4. Les inspections comprennent-elles systématiquement des entretiens avec les travailleurs?
5. Combien de plaintes le service d'inspection du travail reçoit-il par an à propos des conditions de vie et de travail des pêcheurs (en hausse? en baisse?)
6. Existe-t-il un outil de rapport spécifique à l'inspection du travail dans la pêche?

   Si oui, comment est-il par rapport aux outils utilisés pour les inspections de base menées à terre?

   Si oui, quelle comparaison peut-on établir avec les questions liées au Tableau 6.5. Modèle pour la couverture de la Convention (n° 188)?
7. Les inspecteurs ayant des responsabilités en matière de travail dans la pêche ont-ils été formés aux techniques d'inspection dans la pêche, notamment aux inspections à bord et en mer?
8. Quels sont les inspecteurs chargés de la pêche qui reçoivent des formations spécialisées sur la détection du travail forcé, de la traite des êtres humains et/ou du travail des enfants dans la pêche?
9. Comment les données concernant les inspections et les opérations visant à faire respecter la règlementation sont-elles collectées et transmises par les inspecteurs?
10. Les données récoltées peuvent-elles permettre de remplir un tableau comme celui qui se trouve ci-dessous montrant le nombre de violations habituelles en matière de travail et de graves abus? S'il n'existe aucun rapport standard, le modèle de base du tableau 6.8 peut être adapté afin de classer les données.

▶ Tableau 6.8. Modèle pour calculer le nombre de violations du droit du travail

Port	No. d'inspection dan la pêche (12 mois.)	Violations du droit du travail			Violations criminelles (travail forcé, travail des enfants)
		Salaire	Horaires	Sécurité	
Monteazul	923	3	5	9	0
Monteverde	644	6	14	16	3

Si oui, combien d'opérations visant à faire respecter la règlementation ont-elles-été conduites dans la pêche commerciale dans les 12 derniers mois en pourcentage par rapport à l'ensemble du travail réalisé en matière d'inspections dans la pêche?

Comment ce ratio a-t-il-évolué ces cinq dernières années? (un graphique montrant le nombre d'inspections et d'opérations visant à faire respecter la règlementation peut être un outil utile.)

Qu'est-ce-qui explique la hausse, la baisse ou la stagnation du nombre de ces actions?

11. Des pénalités s'appliquent-elles lors de la découverte de violations?

    Les armateurs à la pêche considèrent-ils ces pénalités pour des violations courantes du droit du travail comme fortement dissuasives?

▶ Annexe I: conseils pour la formation

Notes destinées aux formateurs à propos des techniques d'enseignement. Nous vous proposons ici quelques explications et présentons des directives destinées aux formateurs à propos de l'utilisation de deux techniques d'enseignement.

Les activités en petits groupes. Le travail et les discussions en petits groupes sont l'une des méthodes de formations principales utilisées pour enseigner dans le domaine du travail. Le travail en petits groupes possède les caractéristiques suivantes:

- C'est une méthode active;
- Il encourage le travail en commun;
- Il incite les participants les moins en confiance à participer aux discussions;
- Il permet aux participants de travailler sans avoir l'impression qu'ils sont constamment surveillés pat le formateur;
- Il constitue un moyen efficace de structurer les discussions;
- Il permet aux participants d'enquêter, de discuter et de répondre aux situations qu'ils rencontrent dans le cadre de leur travail, tout comme leurs collègues.

Idéalement, les groupes doivent être composés de trois à quatre personnes. Toutefois, dans certains cas, il est possible de demander aux participants de travailler par paire. Le travail par deux peut, en effet, s'avérer très utile pour des activités qui demandent une attention très soutenue, comme, par exemple, la production d'une brochure ou la préparation d'une brève présentation.

Liste de vérification pour les formateurs – travail en petits groupes. Il est très important que le travail par petits groupes soit structuré de manière efficace. On peut déterminer la bonne structure en suivant un processus facilitateur qui consiste à définir les activités, assurer la supervision des groupes de discussion, écouter les comptes rendus et les résumer.

Définition des activités

- Veiller à ce que les participants comprennent bien les objectifs.
- Veiller à ce que les participants accomplissent bien l'activité demandée dans un laps de temps déterminé à l'avance.
- Veiller à ce que chacun comprenne bien ce qu'on lui demande de faire.
- Veiller à ce que les groupes sachent qu'ils doivent désigner un porte-parole et que ces fonctions doivent être tournantes.
- Définir de manière claire comment vous souhaitez que les groupes fassent le compte-rendu de leurs discussions, par exemple en listant les points principaux sur un tableau.

Supervision des groupes

- Accorder le temps nécessaire pour que les groupes se trouvent et s'organisent avant de passer de l'un à l'autre pour évaluer leur progression.
- Essayer de superviser le travail accompli en groupes sans être dominateur.
- Si besoin, s'asseoir avec les groupes qui rencontrent des difficultés, afin de les aider à structurer leurs discussions et le travail qu'ils accomplissent.

Écoute des comptes rendus des petits groupes

- Vous devez définir clairement les objectifs recherchés en demandant aux petits groupes de faire un compte-rendu.
- Espacer les différents comptes rendus afin d'éviter des répétitions et des comptes rendus trop longs. Par exemple, vous pouvez demander au groupe 2 s'il a quelque chose à ajouter par rapport à ce qu'a dit le groupe 1 à propos du premier thème.
- Y-a-t-il des points essentiels que vous souhaitez que les participants évoquent?
- Y-a-t-il des points essentiels que vous pourriez avoir besoin de présenter s'ils n'émergent pas des comptes rendus?
- Encourager les groupes à donner des exemples afin d'illustrer leurs comptes rendus. Cela permettra d'établir des liens entre le lieu de travail, l'expérience des participants et les activités du cours.

Le résumé des comptes rendus et l'orientation de la discussion finale

- Il est important de présenter un résumé des points principaux tirés des comptes rendus des différents groupes. Cela peut être fait pendant la discussion finale où à la fin de cette dernière, à laquelle participe l'ensemble des groupes.
- Parfois, vous pourriez vouloir mentionner ces points principaux par écrit sur un tableau à feuilles (ou sur de grandes feuilles de papier) ou encore sur un tableau noir. Vous pouvez ainsi mettre en évidence certains thèmes abordés dans les comptes rendus.
- C'est aussi l'occasion de faire la liaison avec les activités et les discussions précédentes, ainsi qu'avec des thématiques à venir.

Le jeu de rôle

Qu'est-ce qu'un jeu de rôle?

Le jeu de rôle constitue une méthode active d'apprentissage susceptible de générer énormément d'activités et d'interaction entre les participants à la formation. Pour résumer, les participants doivent jouer un rôle lors d'une inspection spécifique ou une situation qui se situe sur un lieu de travail.

Pourquoi pratiquer le jeu de rôle?

Les formateurs et les éducateurs utilisent le jeu de rôle car:

- Il s'agit d'une méthode active;
- C'est un moyen de développer les compétences des participants à la formation (par exemple pour savoir préparer et présenter une argumentation);
- Il contribue à mettre en confiance les participants;
- Il peut constituer un moyen utile de comprendre ce qu'il ne faut pas faire dans une situation donnée;
- Cela peut offrir un aperçu de la manière dont les gens se comportent et comment ils agissent les uns envers les autres;
- Il peut offrir la possibilité de jouer des rôles différents (par exemple, le rôle d'un pêcheur qui rencontre un problème de sécurité et de santé, ou le rôle du directeur d'une autorité compétente);
- Il peut être un moyen de créer des méthodes d'inspection communes.

Comment mettre en place un jeu de rôle?

La mise en place d'un jeu de rôle ainsi que l'allocation des rôles à jouer dépendront du type d'exercice. Par exemple, pour un exercice portant sur la réalisation d'un entretien, on pourra organiser des groupes de trois personnes:

*** INSPECTEUR**	*** PÊCHEURS**
*** OBSERVATEUR** (de l'exercice de formation)	

Un ejercicio de roles sobre una negociación podría utilizar los grupos siguientes:

*** INSPECTEUR**	*** ARMATEUR A LA PÊCHE OU PATRON**
*** OBSERVATEUR**	

Dans le cadre de la **préparation** du jeu de rôle, il est important de regrouper les participants qui jouent le même rôle. Par exemple, tous les inspecteurs de terrain, tous les directeurs, les pêcheurs, les patrons, les armateurs à la pêche et tous les observateurs. Cela leur permet d'échanger des idées sur la manière avec laquelle ils vont jouer leur rôle et de clarifier la situation s'ils ont des questions.

Liste de vérification pour les formateurs – pour un jeu de rôle efficace

- Faire appel à l'expérience des participants qui doit être à la base du jeu de rôle. Par exemple, un problème particulier auquel doit faire face un participant peut constituer le thème du jeu de rôle.
- Les participants doivent connaître les objectifs du jeu de rôle.
- Les participants doivent bien comprendre ce qu'on attend d'eux et le rôle spécifique qu'ils doivent jouer.
- Les rôles respectifs de chacun doivent rester simples à jouer, en mettant l'accent sur les principaux problèmes dont il est question.
- Le jeu de rôle doit être basé sur l'expérience des participants (même si, parfois, ces derniers se voient attribuer un rôle qui les place dans une situation inédite pour eux).
- Un temps adéquat doit être accordé aux participants pour préparer leur rôle.
- Des règles de base doivent être établies pour le jeu de rôle . Notamment, il faut insister sur le fait que les participants ne doivent pas inventer de nouvelles parties au jeu de rôle. S'ils ont des questions ou s'ils rencontrent des difficultés, ils doivent s'adresser à vous.
- Généralement, certains participants se voient attribuer le rôle d'observateurs, afin d'être les témoins du jeu de rôle et d'en faire le compte-rendu dans son intégralité. On doit laisser suffisamment de temps aux observateurs pour effectuer leur présentation car ces dernières seront à la base de la discussion qui suivra le jeu de rôle. Une liste de vérification peut aider les observateurs dans ce domaine.
- Il faut indiquer de manière claire quand exactement se termine le jeu de rôle et que la discussion s'engage afin que les participants comprennent quand ils doivent sortir de ce jeu de rôle.

▶ Annexe II: outil d'inspection de contrôle par l'État du port de l'Autorité de sécurité maritime sud-africaine

AUTORITÉ SUD-AFRICAINE DE SÉCURITÉ MARITIME

Convention sur le travail dans la pêche, 2007

LISTE DE VERIFICATION INITIALE D'INSPECTION

Nom du bateau:

Numéro OMI:

Pavillon:

Port d'inspection:

Date de l'inspection: / /

Inspecteur:

Signature:

Horaires de l'inspection		
	Date	Heure
Début de l'inspection initiale	/ / 21	
Fin de l'inspection initiale	/ / 21	
Début de l'inspection détaillée	/ / 21	
Fin de l'inspection détaillée	/ / 21	

Responsable principal:

Signature:

Table des matières

AUTORITÉS 145
DIRECTIVES 145
NOTES CONCERNANT LES DIRECTIVES POUR LES INSPECTEURS 146
DÉTAILS GÉNÉRAUX SUR LE NAVIRE 147
QUALIFICATION DE L'ÉQUIPAGE 148
PARTIE A – INSPECTION INITIALE 148-150
PARTIE B – COMMENTAIRES DES INSPECTEURS SUR L'INSPECTION DÉTAILLEE 151
PARTIE C – ENTRETIENS (joindre les documents associés) 151

AUTORITÉ

Dispositions concernant le contrôle

- Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007

Directives pour les inspections de contrôle

- *Directives pour les agents de l'État du Port effectuant des inspections en vertu de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche,* 2007.

DIRECTIVES

L'objectif de cette brochure est de fournir un enregistrement d'inspection facilement accessible. Il contient un guide destiné aux inspecteurs.

Partie A

Cette partie contient une liste de vérification destinée à l'inspection initiale, incluant une liste des différents domaines dans lesquels l'inspection s'effectue.

Partie B

Lorsque l'inspecteur détermine, à la suite de l'inspection initiale, qu'une inspection détaillée d'un élément/ou de parties précises doit être menée, les détails concernant l'inspection détaillée de ces éléments/parties ainsi que les informations appropriées doivent être répertoriés dans la partie B

Partie C

Cette partie contient un guide destiné à l'inspecteur sur la manière de dialoguer avec les équipages.

NOTES D'ORIENTATION POUR LES INSPECTEURS

La convention prévoit des contrôles non seulement par les États du pavillon mais aussi par les États du port. Les dispositions concernant les contrôles facultatifs par l'État du port encouragent les États à inspecter les conditions à bord des navires de pêche étrangers séjournant dans leurs ports. Si les conditions à bord présentent un danger en matière de sécurité et de santé de l'équipage, le navire peut être immobilisé jusqu'à ce que ces problèmes soient corrigés.

L'article 4, paragraphe 1, de la convention indique que « lorsqu'il n'est pas immédiatement possible pour un Membre de mettre en œuvre l'ensemble des mesures prévues par la présente convention en raison de problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des infrastructures ou institutions insuffisamment développées, le Membre peut, conformément à un plan établi en consultation, mettre en œuvre progressivement» tout ou partie de certaines dispositions définies dans cet article. L'article 4 indique également que l'utilisation de la mise en œuvre progressive ne s'appliquent pas aux navires de pêche qui sont soumis au contrôle de l'État du port tel que prévu à l'article 43 de la convention, sauf quand ces navires se rendent dans un port d'un État du port pour une raison de force majeure.

Navires ayant besoin d'un document valide: l'article 41 indique que:

1. Les Membres doivent exiger que les navires de pêche qui passent plus de trois jours en mer et qui:

   (a) ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou

   (b) naviguent habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné,

aient à bord un document valide délivré par l'autorité compétente, indiquant qu'ils ont été inspectés par l'autorité compétente ou en son nom, en vue de déterminer leur conformité avec les dispositions de la présente convention concernant les conditions de vie et de travail à bord.

2. La durée de validité de ce document peut coïncider avec celle d'un certificat national ou international de sécurité des navires de pêche mais ne dépasse en aucun cas cinq ans.

DÉTAILS GENERAUX SUR LE NAVIRE				
Armateur				
Numéro OMI		Pays		
Port d'enregistrement				
Longueur		Tonnage**		*(24m=300Gt, 45m =900Gt)
Signataire de la C188	☐	A ratifié la C188	☐	
Document valide				
Exclusions/Exemptions				
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
Le capitaine indique que tous les équipements fonctionnent correctement et que le navire peut aller en mer	OUI		NON	
Signature du capitaine				
Commentaires				
Date de départ prévue	/ /21	Heure		
Prochain port		HPA au prochain port		

QUALIFICATIONS DE L'ÉQUIPAGE			
(Cocher √ en cas de présence de certificats applicables)			
RANG	**BREVET VALIDE**	**APPROBATION VALABLE DU PAVILLON**	**GMDSS**
Patron >24m (illimité)	II/3 ☐	☐	☐
Officier de pont pêche >24m	II/2 ☐	☐	☐
Officier de pont pêche <24m	II/2 ☐	☐	☐
Chef mécanicien pêche	II/5 ☐	☐	
Deuxième mécanicien	II/5 ☐	☐	
Évaluation faisant partie de la vigie	Res 4 ☐		
Évaluation faisant partie de la vigie	Res 4 ☐		

Notes:
(1) **Brevet valide:** Le brevet de marine doit être gardé à bord, cela doit être l'original avec une traduction en anglais.

(2) **Approbation valable du pavillon:** L'État du pavillon doit reconnaître tout certificat émis par toute autre partie à un officier servant sous son pavillon.

(3) Le minimum requis pour naviguer en mer dans la zone A3 est d'avoir un officier navigant titulaire d'un GMDSS GOC valide, tous les autres possédant un GMDSS ROC valide.

PARTIE A – INSPECTION INITIALE	
DOMAINE 1 - RESPONSABILITES (Article 8)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**
Travail supervisé	Supervision adéquate ☐
Prévention en matière de sécurité et de santé au travail	Pêcheurs conscients de la sécurité, exercices ☐
Le patron dispose des moyens nécessaires	Vigie adéquate, équipements de protection ☐
DOMAINE 2 – AGE MINIMUM (Article 9)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**
16 ans	Liste d'équipage, documents d'identité, passeports ☐
Protection des moins de 18 ans	Horaires de travail ☐
Le patron dispose des moyens nécessaires	Vigie adéquate, équipements de protection ☐
DOMAINE 3 – EXAMENS MÉDICAUX (Articles 10,11,12)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**
Présence suffisante de membres d'équipage	Listes d'équipage, SMD et qualifications correctes ☐
Heures minimales de repos	10 heures de repos par période de 24 heures, horaire de travail ☐
Présence suffisante de membres d'équipage	Liste d'équipage, SMD et qualifications correctes ☐
Périodes de repos reflétant les heures effectivement travaillées	Horaires ☐
Les personnes de quart disposent d'un repos suffisant	Horaires ☐
DOMAINE 5 – ACCORD D'ENGAGEMENT DU PÊCHEUR (Articles 6,17,18,19,20)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**
Accords d'engagement	Listes d'équipage, exemplaires signés de tous les accords ☐
Format des accords	Annexe II ☐
Enregistrement du travail effectué dans le cadre de ces accords	Horaires de travail, particularités de la capture ☐
Traces des paiements	Liste d'équipage, exemplaires signés de tous les accords ☐

PARTIE A – INSPECTION INITIALE	
ÁMBITO 6 – REPATRIACIÓN Y CONTRATACIÓN (artículos 21 y 22)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**
Droit au rapatriement	Apparaît dans le document ou l'accord d'engagement des travailleurs ☐
Coût du rapatriement	Apparaît dans les documents ☐
Pêcheurs liés à des services de recrutement	Les services de recrutement ont une licence ou sont certifiés ☐
Aucun coût à l'embauche, absence de liste noire	Documents ☐
DOMAINE 7 - PAIEMENTS (Articles 23,24	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**
Accords d'engagement	Liste d'équipage, exemplaires signés de tous les accords ☐
Format des accords	Annexe II ☐
Enregistrement du travail dans le cadre de ces accords	Horaires de travail, particularités de la capture ☐
Relevés des paiements	Liste d'équipage, exemplaires signés de tous les accords ☐
DOMAINE 8 – LOGEMENT et NOURRITURE (Articles 25,26,28)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**
Approbation des plans	Dispositions générales ☐
Localisation du logement, taille et qualité suffisantes	Observations visuelles, mesures ☐
Tenue du logement et des espaces de cuisine	Observations visuelles, sécurité, hygiène et confort ☐
Installations sanitaires en nombre suffisant, notamment des toilettes et des douches	Observations visuelles ☐
Ventilation, chauffage, climatisation	Annexe III, aération satisfaisante, conditions appropriées ☐
Limitation des nuisances sonores excessives, vibrations	Annexe III, limites selon les normes ☐
Nourriture en quantité suffisante, valeur nutritionnelle	Observations visuelles, menus, menus prévus, présence de cuisiniers formés ☐
Eau potable en quantité suffisante	Litres par pêcheur et par jour pour le voyage ☐
Hauteur sous plafond	190 cm à 200 cm ☐
Accès directs aux dortoirs	Pas d'accès direct depuis les espaces de pêche ou les salles de machines ☐
Isolation adéquate	Panneaux isolants, tôles ☐
Sorties de secours	Accès depuis tous les espaces de logement ☐
Éclairage	Éclairage adéquat, lampes de lecture, éclairage d'urgence ☐
Infirmerie (navires >45mtrs ou >950GT)	Infirmerie séparée, équipée de manière adéquate ☐
Inspections du patron (navires >24mtrs ou 300GT)	Documents, journaux de bord ☐

SECTION A – INITIAL INSPECTION		
DOMAINE 9 – SOINS MEDICAUX (Articles 29,30)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Équipement médical ou médicaments (prescrits)	Niveaux appropriés, document	☐
Secouriste qualifié	Qualification	☐
Instructions médicales	Documentation	☐
Service de conseils médicaux	Capacité radio ou satellite	☐
Droits au traitement médical à terre	Relevés, entretiens avec les pêcheurs	☐
Stock de médicaments et équipements médicaux inspectés de manière régulière	Documentation	☐
Guide médical	Documentation	☐
Système préétabli de conseils médicaux	Démonstration	☐
DOMAINE 10 – SANTÉ-SÉCURITÉ TRAVAIL (Articles 31,32,33)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Formation à la prévention des accidents	Mesures observées, documentation	☐
Fonctionnement sans danger des équipements de pêche	Documentation, relevés, qualifications	☐
Rapport et enquête sur les accidents	Documentation	☐
Commission de sécurité	Relevés	☐
Procédures de sécurité à bord	Relevés, observations	☐
Directives d'évacuation et gestion des risques	Documentation, relevés, entretiens	☐
Équipements de protection appropriés	Documentation, entretiens, observations	☐
Familiarité avec les équipements à utiliser	Démonstrations, entretiens	☐
Évaluation des risques	Documentation, observations	☐
DOMAINE 11 – SÉCURITÉ SOCIALE (Articles 34,35,36,37)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Sécurité sociale (identique à celles des autres travailleurs)*	Document appropriés/ certificats	☐
DOMAINE 12 - PROTECTION: BLESSURE OU DÉCÈS (Articles 38,39)	**ÉLÉMENTS D'INSPECTION**	
Protection en cas de décès au travail	Documentation, relevés, entretiens, responsabilité des armateurs	☐
Logement, coûts et soins	Documentation, relevés, entretiens	☐

PARTIE B – COMMENTAIRES DES INSPECTEURS OU INSPECTION DÉTAILLÉE

▶ Annexe III: avis à la marine marchande 1885 de l'Agence maritime et des garde-côtes du Royaume-Uni

Maritime & Coastguard Agency

AVIS A LA MARINE MARCHANDE 1885 (F)

CONVENTION DE L'OIT SUR LE TRAVAIL DANS LA PÊCHE, 2017

Agence maritime et des garde-côtes du Royaume-Uni

Enquête et inspection

Avis à tous les armateurs à la pêche, opérateurs de pêche, personnels d'encadrement, agents de recrutement et pêcheurs

Cet avis doit être consulté en même temps que les Règlementations de la marine marchande (Travail dans la pêche) (Examen et inspection) de 2018 ainsi que les directives de l'OIT pour l'État du pavillon et l'État du port sur les inspections dans le cadre de la convention sur le travail dans la pêche.

Résumé

- L'objectif de cet avis de la marine marchande est de détailler les dispositions en matière d'examen, d'inspection et de preuves de conformité avec la règlementation au sujet des conditions de vie et de travail des pêcheurs sur les navires de pêche du Royaume-Uni, en conformité avec les Règlementations de la marine marchande (travail dans la pêche) (examen et inspection) de 2018,(Examen et certification de la C188 de l'OIT) et d'apporter des orientations.
- Il est nécessaire de posséder un document attestant du respect de la convention 188 de l'OIT (connue au Royaume-Uni sous le nom de Certificat de la convention sur le travail dans la pêche) pour tous les navires de pêche qui:
  - (a) ont une longueur supérieure ou égale à 24 mètres;
  - (b) naviguent habituellement à une distance de plus de 200 milles nautiques des côtes du Royaume-Uni ou au-delà du rebord externe du plateau continental du Royaume-Uni, si celui-ci est plus éloigné.
- Tous les autres navires de pêche seront sujets à des inspections afin de vérifier qu'ils sont bien en conformité avec la règlementation du Royaume-Uni visant à l'application de la convention sur le travail dans la pêche. Dans la mesure du possible, elles auront lieu en même temps que l'examen habituel concernant le navire de pêche.
- Les navires de pêche de plus de 24 mètres de long feront l'objet d'un examen tous les quatre ans et les autres navires de pêche feront l'objet d'un examen ou seront inspectés tous les cinq ans.
- Les navires de pêche pourront également être inspectés si l'Agence maritime et des garde-côtes (MCA) reçoit une plainte concernant les conditions de vie et de travail des pêcheurs se trouvant à bord.

La relation avec les règlementations sur l'examen et la certification liée à la C188 de l'OIT

- Les r*èglementations sur l'examen et la certification liées à la C188 de l'OIT* doivent être consultées en même temps que cet avis de la marine marchande car elles définissent les particularités, les normes et les formalités qui doivent être observées pour se conformer aux obligations légales de ces règlementations. La non-conformité avec ces obligations peut constituer une infraction criminelle, selon les règlementations.
- Le paragraphe 14 comprend un index qui définit et/ou identifie les dispositions de cet avis qui correspondent à la disposition applicable dans les réglementations..

1. Introduction

1.1 La convention (n° 188) sur le travail dans la pêche de l'OIT exige des États qui l'ont ratifiée qu'ils établissent un système qui permette de veiller à ce que les navires de pêche qui battent pavillon de leur État soient en conformité avec les dispositions de la convention. Le Royaume-Uni le fera en pratiquant des inspections régulières des conditions de vie et de travail de l'ensemble des navires de pêche du Royaume-Uni, dans la mesure du possible en même temps de l'examen régulier auquel les navires de pêche sont soumis. De plus, les pêcheurs pourront déposer plainte auprès de la MCA s'ils estiment que leurs conditions de vie et de travail ne sont pas conformes à la convention. Les informations concernant le système de dépôt de plaintes sont contenues dans le document MGN 589 (F).

1.2 Les navires de pêche qui ne sont pas du Royaume-Uni et qui entrent dans des ports du Royaume-Uni peuvent aussi faire l'objet d'une inspection conformément à la C188 de l'OIT s'il existe des preuves, par exemple, lors d'une inspection de routine ou lorsqu'une plainte a été déposée que les exigences de la C188 de l'OIT ne sont pas respectées à bord. En particulier, les navires de pêche battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la C188 de l'OIT ne doivent pas bénéficier d'un traitement de faveur par rapport à des navires de pêche qui battent pavillon d'un État qui l'a ratifiée.

2. Application

2.1 Les réglementations s'appliquent aux navires de pêche du Royaume-Uni où qu'ils se trouvent, ainsi qu'aux navires de pêche qui ne sont pas du Royaume-Uni se trouvant dans les eaux du Royaume-Uni.

2.2 Un certificat de la convention sur le travail dans la pêche (paragraphe 8) est exigé seulement pour les navires de pêche qui:

(a) ont une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, ou;

(b) qui naviguent habituellement à une distance de 200 milles nautiques des côtes du Royaume-Uni ou au-delà du rebord externe du plateau continental du Royaume-Uni, si celui-ci est plus éloigné.

2.3 Par «navire de pêche», on entend un navire qui est utilisé pour le moment pour ou en relation avec la pêche aux poissons de mer, différent d'un navire utilisé pour la pêche pour une autre raison qu'en tirer un profit et, dans le cadre de cette définition, par «poisson de mer» on entend également les coquillages, le saumon et la truite sauvage (tels que définis à l'article 44 de la loi sur la pêche de 1981).

3. 3. Régime d'examen et d'inspection de la C188 de l'OIT

3.1 Un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou qui navigue habituellement en dehors des limites de 2.2 (b) doit faire l'objet d'un examen:

3.1.1 avant qu'un certificat de la convention sur le travail dans la pêche soit délivré pour la première fois («examen initial») et

3.1.2 par la suite à intervalles réguliers, comme prévu au 3.2 («examen de renouvellement»).

3.2 Les examens de renouvellement pour le certificat de la convention sur le travail dans la pêche ont lieu:

3.2.1 Pour les navires de plus de 24 mètres de long, tous les quatre ans; et

3.2.2 pour les autres navires, tous les cinq ans.

3.3 Les navires de pêche qui n'ont pas besoin de certificat de la convention sur le travail dans la pêche seront inspectés tous les cinq ans pour être en conformité avec le C188 de l'OIT.

3.4 Les examens et les inspections doivent être menés par une autorité certifiée autorisée, soit la MCA ou un autre organisme approuvé par le Secrétariat d'État.

3.5 Autant que possible, les examens et les inspections concernant la conformité à la C188 de l'OIT auront lieu en même temps que l'examen pour le renouvellement du certificat de pêche du navire.

4. Dispositions de transition

4.1 Tous les navires de pêche qui ont besoin d'un certificat de la convention sur le travail dans la pêche doivent le recevoir d'ici le 30 novembre 2019. Le premier certificat sera délivré pour la période de validité du certificat du navire de pêche, c'est-à-dire jusqu'au prochain examen de renouvellement afin de s'assurer qu'à long terme, les deux examens puissent être harmonisés et puissent être effectués lors de la même visite.

4.2 Les autres navires de pêche seront inspectés en conformité avec la C188 de l'OIT lors du premier examen de renouvellement ou lors de l'examen intermédiaire du certificat du navire de pêche. Ensuite, les inspections seront harmonisées et auront lieu en même temps que l'examen de renouvellement.

4.3 Ceci permettra de s'assurer que les conditions de vie et de travail ont bien été inspectées sur tous les navires de pêche d'ici fin 2021.

5. Normes obligatoires

5.1 Les normes que doivent respecter les navires de pêche pour recevoir le certificat de la convention sur le travail dans la pêche, ou à l'occasion d'une inspection des conditions de vie et de travail («Normes en matière de travail dans la pêche au Royaume-Uni») sont décrites dans l'annexe A de cet avis.

6. Organisation des inspections

6.1 La MCA suivra les directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche. Ces directives sont disponibles sur le site internet de l'OIT: https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_429069/lang--fr/index.htm.

6.2 Le chapitre 3 explique comment les inspections des conditions de vie et de travail peuvent être menées dans le cadre de la C188 de l'OIT et les manquements qui peuvent exister pour chaque article. Des orientations complémentaires sur ce que les personnes chargées de l'examen peuvent entreprendre lorsque des manquements ont été identifiés se trouvent au chapitre 4 du même document.

7. Rapport d'inspection

7.1 La personne chargée de l'examen rédigera un rapport identifiant tous les manquements qui auront pu être relevés durant l'examen ou l'inspection. Le rapport sera communiqué au patron. Un exemplaire sera également transmis à l'armateur à la pêche et la MCA en gardera un autre en archives.

8. Certification

8.1 Si le navire de pêche a besoin d'un certificat (voir paragraphe 2.2) après un examen réussi, un certificat de la convention sur le travail dans la pêche sera alors émis.

8.2 La forme du certificat de la convention sur le travail dans la pêche se trouve à l'annexe B. Selon les dispositions de transition décrites dans la partie 4, le certificat est valable:

8.2.1 pour un navire d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, pour un maximum de quatre ans;

8.2.2 pour un navire de moins de 24 mètres, pour un maximum de cinq ans.

8.3 Le certificat sera valable à partir du jour de l'examen et sera généralement valable pas plus de 4 ou 5 ans (comme précisé - voir 8.2). Toutefois, si l'examen de renouvellement a lieu ou est achevé pendant les trois mois qui précédent immédiatement la date d'expiration du certificat du navire pour le travail dans la pêche, la date d'expiration du certificat suivant sera de cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat précédent. Si l'examen de renouvellement a lieu en dehors de cette «fenêtre» de 3 mois, la date d'expiration du nouveau certificat sera de 4/5 ans après la date de l'examen de renouvellement.

8.4 La validité du certificat expire:

8.4.1 Lorsque le navire de pêche est transféré sous le pavillon d'un autre État;

8.4.2 si la personne mentionnée sur le certificat comme l'armateur à la pêche cesse d'exercer la responsabilité des opérations du navire de pêche;

8.4.3 si des changements substantiels ont lieu sur le navire de pêche au niveau de conditions de logement, de la nourriture et de la cuisine; ou

8.4.4 si les conditions de logement, la nourriture et la cuisine du navire ont été impactés par des dégâts ou sont devenus défectueux et que les dégâts ou les dommages n'ont pas pu être rectifiés.

8.5 Si des inspections complémentaires des conditions de vie et de travail à bord sont requises entre les examens, par exemple en raison d'une plainte, le certificat sera annoté par la personne chargée de l'examen.

8.6 L'armateur à la pêche et le patron doivent veiller à ce que le certificat se trouve bien à bord du navire et placé dans un endroit visible à bord, pouvant être consulté si besoin par les pêcheurs.

8.7 Il doit également être présenté sur demande aux personnes suivantes:

8.7.1 le personnel de la MCA chargé des examens;

8.7.2 les officiers autorisés dans les États du port; et

8.7.3 les représentants des armateurs à la pêche et des marins.

9. Plaintes à terre

9.1 Tout pêcheur peut déposer plainte à la MCA (en tant que représentant du Secrétariat d'État) s'il estime que ses conditions de vie et de travail à bord ne respectent pas les dispositions contenues dans les normes de la convention sur le travail dans la pêche au Royaume-Uni. La MCA traitera leur plainte de manière confidentielle.

9.2 L'armateur à la pêche et le patron du navire de pêche doivent s'assurer que tout pêcheur déposant une plainte, que ce soit une procédure de dépôt de plainte à bord ou auprès de la MCA, ne soit pas lésé à cause de cette plainte.

9.3 Les informations concernant la procédure de plaintes figurent dans le document MGN 589 (F).

9.4 Le document MSN 1849(M) présente les meilleures façons de déposer plainte à bord en se basant sur les orientations de l'ACAS.

10. Frais à payer

10.1 Les frais habituels de la MCA seront à régler en suivant un taux horaire pour l'examen d'un navire de pêche de plus de 24 mètres, afin de délivrer le certificat de la convention sur le travail dans la pêche. Des frais seront également à régler pour l'inspection des conditions de vie et de travail sur les autres navires de pêche.

11. Inspection des navires de pêche qui ne battent pas pavillon du Royaume-Uni dans les eaux du Royaume-Uni

11.1 Lorsque des navires qui ne battent pas pavillon du Royaume-Uni se trouvent dans les eaux territoriales du Royaume-Uni, la MCA a le pouvoir de les inspecter pour vérifier s'ils respectent la C188 de l'OIT. Lorsqu'un navire de pêche bat pavillon d'un pays qui a ratifié la C188 de l'OIT, l'inspection sera essentiellement destinée à vérifier la présence à bord d'un document valable attestant de la conformité à la C188 de l'OIT. Lorsque le navire de pêche bat pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié la convention, l'inspection aura pour objet de veiller à ce que les conditions de vie et de travail sur le navire soient bien conformes avec les normes définies dans la C188 de l'OIT.

11.2 Selon l'article 44 de la C188 de l'OIT, en tant que pays ayant ratifié la convention, le Royaume-Uni appliquera cette convention de manière à veiller à ce que les navires de pêche battant pavillon d'un pays n'ayant pas ratifié la C188 de l'OIT ne reçoivent pas un traitement plus favorable que les navires de pêche qui battent pavillon d'un État qui l'a ratifiée.

11.3 Les inspections se dérouleront en prenant en compte les directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port de la C188 de l'OIT. Ces directives se trouvent à l'adresse suivante: https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_177247/lang--fr/index.htm.

Pour en savoir davantage

Seafarer Safety and Health Branch
Maritime and Coastguard Agency Bay 2/17
Spring Place
105 Commercial Road
Southampton
SO15 1EG

Tél. +44 (0) 203 8172505

e-mail: workinfishingconvention@mcga.gov.uk

Site internet: www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency
Pour toutes questions: infoline@mcga.gov.uk
Date de publication: novembre 2018
Les adresses et les numéros de téléphone sont corrects au moment de la publication.

© Crown Copyright 2018
Safer Lives, Safer Ships, Cleaner Seas

Annexe A

Les normes de la convention sur le travail dans la pêche au Royaume-Uni

Instrument	Disposition	Avis de la marine marchande (le cas échéant)
A. Âge minimum		
Réglementations de la marine marchande (convention sur le travail dans la pêche), 2018 (1)	Partie 2	MSN 1882 (F)
B. Examen médical		
Réglementations de la marine marchande (convention sur le travail dans la pêche), 2018 (2)		MSN 1883 (F) MSN 1815 (M) Amendement 1
C. Équipages et heures de repos		
Réglementations pour les navires de pêche (temps de travail – pêcheurs en mer), telles qu'amendées, 2004 (3)		MSN 1884 (M)
D. Liste d'équipage		
Réglementations de la marine marchande (accords d'équipages, listes d'équipage et fin de l'exercice des fonctions des marins) (navires de pêche), 1972, telles qu'amendées (4)	Partie II	
E. Accords d'engagement des pêcheurs		
Réglementations de la marine marchande (convention sur le travail dans la pêche), 2018	Partie 3	
F. Rapatriement		
Réglementations de la marine marchande (convention sur le travail dans la pêche), 2018	Partie 4	
G. Paiement des pêcheurs		
Réglementations de la marine marchande (convention sur le travail dans la pêche), 2018	Partie 3	
H. Logement et nourriture		
Réglementations de la marine marchande (convention sur le travail dans la pêche), 2018	Partie 5	MSN 1871 (F) Amendement 1 MSN 1872 (F) Amendement 1 MSN 1872 (F) Amendement 1
I. Soins médicaux		
Règlementations de la marine marchande (convention sur le travail dans la pêche), 2018	Partie 6	
Règlementations de la marine marchande (équipements médicaux), 1995(5)	Règlementations 4 à 11	MSN 1768 (M+F)
J. Sécurité et santé		
Règlementations de la marine marchande et des navires de pêche (sécurité et santé) (travail des jeunes), 1998(6)	Regl. 5, 6(1) a 6(5)	MSN 1882 (F)
Réglementations de la marine marchande (sécurité et santé au travail), 1997(7)	Regl. 5, 7, 12(1) et (2), 15, 16(1)(b)(ii) 19(1)(b)(ii) et 20	

Notes:

(1) S.I. 2018/1106

(2) S.I. 2018/1108.

(3) S.I. 2004/1713, amendé par S.I. 2018/1109 (4)

(4) S.I. 1972/919 amendé par S.I. 2018/1109

(5) S.I. 1995/1802. L'instrument amendé valable est S.I. 1996/2821.

(6) S.I. 1998/2411.

(7) S.I. 1997/2962. Les instruments amendés valables sont S.I. 1998/2411, S.I. 2001/54, S.I. 2014/1616, S.I. 2015/1692 et 2018/1109.

Annexe B

CERTIFICAT DE LA CONVENTION SUR LE TRAVAIL DANS LA PÊCHE 1885 (F)

CONVENTION SUR LE TRAVAIL DANS LA PÊCHE DE L'OIT (OIT 188)

Attestation de conformité

Délivrée selon les dispositions précisées à l'article 41 de la convention sur le travail dans la pêche (appelée ci-dessous «la convention», sous l'autorité du gouvernement du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord par l'Agence maritime et des garde-côtes, agissant au nom du Ministère des Transports.

PARTICULARITÉS DU NAVIRE

Nom du navire					
Numéro OMI		**Numéro officiel (RSS)**		**Numéro de pêche**	
Port d'enregistrement		**Longueur inscrite**			
Date à laquelle la quille a été posée		**Longueur totalel**			
Nom et adresse de l'armateur à la pêche[1]					

Nous certifions:

1. Que ce navire de pêche a fait l'objet d'une inspection et de vérifications pour être en conformité avec les dispositions de la convention.
2. Que les conditions de vie et de travail des pêcheurs ont été considérées comme étant conformes aux exigences nationales en application de la convention.

Ce certificat est valable jusqu'au _____, sujet à inspections en conformité avec les articles 41 à 43 de la convention.

La date de fin de l'inspection sur laquelle est basé ce certificat était le _____

Délivré à _____ le _____

Cachet officiel

Signature de l'agent autorisé délivrant le certificat

Nom _____

Signature _____

1 Par *armateur à la pêche*, on entend le propriétaire du navire de pêche ou toute organisation ou personne, comme un directeur, un agent ou un affréteur qui assume la responsabilité des opérations du navire déléguée par l'armateur et qui, en assumant ces responsabilités, accepte d'assurer les devoirs et les responsabilités imposés aux armateurs à la pêche en conformité avec la convention, même si tout autre organisation ou personne assure les devoirs et les responsabilités au nom de l'armateur.

Approbations supplémentaires (si nécessaire)

Je certifie que le bateau a été l'objet d'une inspection supplémentaire afin de vérifier qu'il continue à être en conformité avec les exigences nationales appliquant la convention, comme requis par l'article 43.1 de la convention ou pour toute autre raison.

Inspection supplémentaire (si nécessaire)

Nom _____

Cachet officiel

Signature _____

Date _____

Bureau maritime _____

Additional Inspection (if required)

Nom _____

Cachet officiel

Signature _____

Date _____

Bureau maritime _____

Annexe C

Maritime & Coastguard Agency

RAPPORT D'INSPECTION DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL DES PÊCHEURS

Agence maritime et des garde-côtes du Royaume-Uni

1. Maritime and Coastguard Agency, HQ [Branch] 105 Commercial Road, Southampton SO15 1EG UK; Tel: 020 3817 2xxx

2. Nom du navire de pêche	3.Port d'enregistrement
4. Numéro OMI	5. Numéro officiel (RSS)
6. Longueur enregistrée	7. Longueur totale
8. Date à laquelle la quille a été posée	9. Date de l'inspection
10. Lieu de l'inspection	11. Mode de fonctionnement habituel

* RSS = Registry of Shipping and Seamen (Registro de Buques y Gente de Mar)

▶ Étendue de l'inspection

No.	Domaine examiné (x)	Critères	Lacunes (O/N)	Remarques
1.		**Âge minimum**		
2.		**Examen médical**		
3.		**Équipages**		
4.		**Heures de repos**		
5.		**Liste d'équipage**		
6.		**Accord d'engagement du pêcheur**		

No.	Domaine examiné (x)	Critères	Lacunes (O/N)	Remarques
7.		**Utilisation de services privés certifiés ou réglementés de recrutement et de placement**		
8.		**Paiement**		
9.		**Logement et nourriture**		
10.		**Soins médicaux**		
11.		**Sécurité et santé et prévention des accidents**		
16.		**Protection en cas de maladie professionnelle, de blessure ou de décès au travail**		

Ce rapport doit être gardé à bord pendant une période de:

(a) 5 ans (pour les navires de moins de 24 mètres de long)

(b) 4 ans (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres)

et doit pouvoir être consulté à tout moment par les agents de la MCA.

Adresse du bureau de la MCA	**Cachet de la MCA**	**Nom:** (personne autorisée)
		Signature:
		Téléphone: +44 (0)
		Fax: +44 (0)
		E-mail:

▶ Annexe IV: guide de terrain pour l'inspection du travail à bord des navires de pêche dans les ports d'Indonésie

A. Introduction

Ce document est **conçu** comme un guide de terrain de base afin de procéder à des inspections du travail sur des navires de pêche dans des ports indonésiens pour s'assurer de la qualité et de la cohérence des visites menées par les inspecteurs ne disposant que d'une expérience limitée dans ce secteur.

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITE: Ce guide de terrain n'établit, ne remplace pas ou n'ajoute pas de normes internationales applicables pour le travail dans la pêche. Les inspecteurs doivent être guidés fondamentalement par les obligations légales en vigueur.[1]

Alors que l'Indonésie doit encore ratifier la convention C188 sur le travail dans la pêche, les inspecteurs pourraient vouloir se référer à cette convention, en plus de ce guide, en tant que référence et en particulier aux directives sur l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche qui se basent sur les dispositions de la C 188.

B. Remarques initiales

Que ce soit à l'occasion d'une visite conjointe KKP-Hubla ou seulement en tant que fonctionnaires du ministère de la Main d'œuvre, les inspecteurs du travail doivent annoncer leur présence au responsable du port lorsqu'ils pratiquent des inspections dans ce port (avant leur arrivée au port si nécessaire). Lorsqu'il s'agit d'inspections conjointes, il est important qu'il existe une communication efficace et que la répartition des pouvoirs et des rôles en matière juridictionnel soit bien établie entre les différentes agences.

Idéalement, les visites d'inspection doivent être conduites sans en informer au préalable les navires ou la société de pêche. La sélection doit se concentrer sur les navires qui arrivent ainsi que sur les facteurs de risques prioritaires déjà déterminés (par exemple, les navires de plus de 30 tonnes brutes, d'un certain type, qui ont longtemps séjourné en mer, qui ont été l'objet de plaintes, des navires sur lesquels ont eu lieu des accidents graves etc.)

Il est recommandé que les inspecteurs conduisent les visites par deux, non seulement pour veiller à leur sécurité mutuelle mais aussi pour se partager le travail. Dans ce guide de terrain, nous mentionnant les quatre parties qui composent une visite d'inspection d'un navire: le patron, l'examen des documents, les entretiens avec les pêcheurs et l'inspection du navire.

IMPORTANT: Les navires de pêche sont des espaces de travail dangereux. Assurez-vous d'organiser des visites d'inspection dans de bonnes conditions de sécurité en revêtant les équipements de sécurité appropriés, notamment des chaussures antidérapantes, un casque et un gilet de sauvetage.

1 Cet outil-pilote a été créé en partenariat avec le projet de l'OIT financé par l'UE Shore Rights après consultations avec le ministère de la Main d'œuvre et le ministère de la Marine et des Pêches d'Indonésie lors d'une réunion visant à planifier le respect des règlementations qui s'est tenue à Bogor en août 2018.

Il faut environ une heure à deux inspecteurs pour effectuer la visite d'un navire. Profitez de votre voyage au port pour inspecter autant de navires que possible. Assurez-vous de prendre scrupuleusement des notes ainsi que des photos du navire et de son fonctionnement. Notamment, veillez à prendre des photos du nom du navire et de son numéro d'enregistrement au début de la visite pour votre dossier et pour bien identifier quelles photos correspondent au navire.

C. Entretien avec le patron et examen des documents

Lorsque vous montez à bord du navire, contactez d'abord le patron, présentez votre carte professionnelle et expliquez l'objectif et la façon dont va se dérouler la visite d'inspection (par exemple, inspection des conditions de travail en vérifiant des documents, en inspectant le navire et en procédant à des entretiens avec l'équipage).

Si nécessaire, demandez au patron les informations suivantes à propos du navire:

Nom du navire		
Numéro d'enregistrement		
Tonnage brut		
Type de navire		
Port d'attache		
Nom du patron		
Nombre de membres d'équipage	Patron	
	Contremaître	
	Machiniste	
	Pêcheurs	
	Cuisinier	
Nom de l'armateur (si différent du patron)		
Autres navires possédés par l'armateur	**Nombre**	
	Noms (si connus)	
Adresse de l'armateur		

Ensuite, demandez au patron de produire des exemplaires des documents indiqués ci-dessous afin de pouvoir les examiner. Si ces documents ne se trouvent pas à bord, demandez au patron d'obtenir des copies auprès de l'armateur pendant que vous poursuivez le reste de la visite.

Document	Notes
Liste d'équipage	
Accords d'engagement des pêcheurs (voir annexe 2)	
Registre des paiements (par exemple, les fiches de paie)	
Immatriculation à la sécurité sociale	
Certificats médicaux des pêcheurs	
Rapport de blessure	
Horaires de travail	

En vous basant sur les accords d'engagement des pêcheurs (s'ils sont disponibles) et sur les informations fournies par le patron, procurez-vous les informations suivantes à propos de la rémunération de l'équipage (salaire de base et partage de la capture). Utilisez le tableau de l'annexe A afin d'enregistrer les informations nécessaires en ce qui concerne la rémunération.

D. Inspection d'un navire de pêche à propos de la sécurité et de la santé

Demandez au patron de vous montrer la trousse de premiers secours afin de déterminer si elle est accessible et dispose des fournitures nécessaires (prendre une photo de l'endroit où elle se trouve et de son contenu).

Demandez également quand et à quelle fréquence les dispositions suivantes ont été prises : vérifications effectuées en matière de sécurité, briefing de l'équipage autour des questions de sécurité et exercices de sécurité (par exemple incendie et sauvetage) ainsi que le contenu de la formation en SST.

Après avoir parlé au patron, parcourez le navire (idéalement accompagné du patron) afin d'inspecter les zones, les dangers et repérer les problèmes suivants:

Pont		
	Tenue générale du navire	
	Obstacles et obstructions	
	Rampes, cales	
	Équipements permettant d'embarquer et de débarquer l'équipage de manière sûre	
	Équipements personnels de protection (par exemple, gilets de sauvetage, bottes, gants, casques)	
	Éclairage (pour le travail de nuit)	
Salle des machines		
	Équipements personnels de protection contre le bruit (serre-tête; bouchon d'oreille)	
Cuisines et stockage de la nourriture		
	Hygiène	
	Nourriture en quantité adéquate et de qualité	
	Eau potable en quantité adéquate et de qualité	
Dortoirs		
	Sûreté et hygiène	
	Ventilation, chauffage, climatisation, éclairage	
	Niveaux de bruit et de vibration	
	Espace adéquat pour l'ensemble de l'équipage	
Toilettes		
	Adéquate, hygiénique et fonctionnelle	
Stockage du froid (pour les navires de transports frigorifiques)		
	Accès sécurisé	
	Équipements personnels de protection (bottes et gants)	
Équipements de sécurité incendie		

E. Entretiens avec les pêcheurs

L'inspecteur doit essayer de s'entretenir avec un maximum de pêcheurs. Les entretiens vous aident à en savoir davantage sur les conditions de travail et le respect des règlementations du point de vue des travailleurs, permettant aussi de recroiser les informations fournies par le patron. Nous vous donnons quelques conseils à garder à l'esprit lors de la sélection et de l'entretien avec les pêcheurs:

i) Sélection des pêcheurs

- C'est à l'inspecteur, et non au patron ou au contremaître, de choisir avec quels pêcheurs il va s'entretenir.
- Ni le patron ni le contremaître ne doivent être présents pendant les entretiens (à l'abri des regards et hors de portée d'oreille).
- L'inspecteur doit demander aux travailleurs de bien vouloir interrompre temporairement leur travail pour l'entretien. Il doit leur demander de le suivre dans un endroit situé à l'abri du regard du patron (par exemple, juste à côté du navire).

ii) Déroulement des entretiens

- L'objectif est de mener des entretiens couvrant au moins 25% des membres d'équipage.
- Les entretiens peuvent se dérouler par petits groupes (de 3 à 6 pêcheurs) ou individuellement selon les circonstances.
- Les travailleurs sélectionnés pour un entretien doivent être représentatifs au niveau de l'ancienneté (nouveaux et anciens) et ne doivent pas être seulement des pêcheurs s'exprimant haut et fort ou qui sont des leaders reconnus.

iii) Conduite des entretiens

- Pour obtenir de bons résultats d'un entretien, il faut que la confiance règne. Pour aider à la construire, ne vous précipitez pas, écoutez attentivement et avec respect.
- Commencez l'entretien en faisant les présentations et en expliquant le but recherché par les inspecteurs («en savoir davantage sur les conditions de travail sur le bateau»).
- Insistez sur le fait que les informations recueillies lors de l'entretien resteront strictement confidentielles et que des entretiens avec d'autres auront lieu.
- Indiquez que les entretiens dureront environ 15 minutes.
- Posez des questions ouvertes et non des questions fermées et essayez d'obtenir des pêcheurs qu'ils vous racontent comment se passent les conditions de travail sur le bateau et même sur d'autres navires.
- Par exemple, ne demandez pas aux travailleurs si «tout va bien pour tout le monde sur le bateau?». Cela ne permettra de récolter que peu d'informations et les pêcheurs seront tentés de répondre que tout va bien.
- Ne limitez pas vos questions à ce qui se passe actuellement mais parlez aussi de ce qui s'est passé récemment, par exemple: «Cela s'est-il produit pendant ces six derniers mois ou pendant l'année?».
- Posez des questions également à propos d'autres pêcheurs et d'autres bateaux sur des thèmes essentiels (voir le point iv). Ce que l'on vous dira ne pourra pas constituer la preuve d'une violation mais sera une information possible permettant d'effectuer un suivi et de comprendre les pratiques de l'industrie.

- Essayez de donner un exemple de violation dans votre question, afin de montrer aux travailleurs que vous êtes au courant de ce qui arrive parfois (« sur certains bateaux, on promet aux travailleurs des salaires élevés mais, en réalité, le salaire réel est moins élevé que promis. Cela est-il arrivé sur votre bateau?»).
- Répétez ou reformulez les réponses des travailleurs s'ils semblent ne pas avoir compris ou si leurs réponses ne sont pas claires.
- Les notes que vous prenez lors d'un entretien peuvent constituer des preuves pour les opérations visant à faire respecter la réglementation. Assurez-vous donc qu'elles soient claires, exactes et complètes.

iv) Principaux sujets pour les entretiens

Lorsque vous menez des entretiens dans un temps limité, insistez sur les sujets prioritaires (avant d'en aborder d'autres):

- Salaires
  - Salaire de base et partage de la capture
  - déductions et prélèvements
  - fréquence des paiements
  - méthode de paiement
- Temps de travail
  - Horaires habituels de travail
  - Périodes de repos habituelles (souvenez-vous qu'il s'agit de 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période 7 jours, selon la C188).
  - Durée habituelle du voyage ne mer
- Age des pêcheurs (âge minimum)
- Accidents et blessures
- Accord d'engagement du pêcheur
- Recrutement du pêcheur
  - Le pêcheur a-t-il-dû payer des frais de recrutement?
  - Les pêcheurs sont-ils parfois placés sur une liste noire?
- Travail forcé
  - Notamment la tromperie sur le montant de la paie, la fréquence de cette dernière, le port, le temps passé en mer et les congés.
  - Le travail effectué sur le bateau est-il le même que celui qui avait été promis avant l'embauche? (procédez par thèmes : salaire, lieu, journées en mer).
  - Avez-vous déjà voulu quitter le bateau?
  - Savez-vous comment quitter le bateau, pour quitter votre travail?
  - Vous sentez-vous libre de quitter le bateau si vous le souhaitez ?
  - En cas de réponse négative, pourquoi ne vous sente-vous pas libre de le faire?
  - Y-a-t-il d'autres personnes sur le bateau qui voudraient partir?
  - Que leur arriverait-il s'ils essayaient de quitter le bateau?

v) Conclusion des entretiens

- Demandez aux travailleurs s'ils ont d'autres questions pour les inspecteurs/officiels. Ne pas se précipiter et demander si besoin deux ou trois fois.
- Rappelez aux travailleurs qu'ils bénéficient d'une série de protections de base dans la loi indonésienne, notamment en ce qui concerne le salaire minimum, le repos minimum, l'accès aux services de santé, le droit à quitter le bateau et à quitter son travail, le droit de déposer plainte de manière anonyme en évitant toutes représailles et le droit de rejoindre une organisation de travailleurs.
- Demandez aux travailleurs s'ils disposent d'un exemplaire de leur contrat. En cas de réponse négative, imprimez-leur immédiatement une copie (si possible) et invitez-les à prendre des photos avec leur téléphone.
- Demandez aux travailleurs s'ils ont des questions à propos de leur contrat.
- Si possible, communiquez votre numéro de portable (ou votre carte professionnelle) aux pêcheurs afin qu'ils puissent vous contacter directement et discrètement si des problèmes se posent dans l'avenir.

F. Conclusion de la visite d'inspection

A la fin de la visite d'inspection, l'inspecteur du travail doit (au moins verbalement) partager ce qu'il a appris avec le patron et lui indiquer quelles améliorations il attend de lui, lui indiquer les améliorations exigées en lui présentant un calendrier précis pour procéder à des changements et quelles actions (si nécessaire) seront entreprises en raison des violations détectées. En coordination avec la capitainerie du port, l'autorisation de sortie du port doit être reportée pour les navires qui ne mettent pas un terme immédiatement aux violations constatées.

- Saisissez l'occasion d'expliquer au patron les dispositions légales et donnez-lui des conseils sur la meilleure manière de se mettre en conformité avec le code du travail en vigueur.
- Nous vous présentons ci-dessous quelques éléments principaux, selon ce que l'inspection a mis en lumière.
- Si l'inspecteur détecte une menace immédiate à la vie ou à l'intégrité physique des pêcheurs, il doit immédiatement alerter le patron afin de stopper les opérations qui sont à l'origine de ce risque et immobiliser le navire jusqu'à ce que des réparations soient effectuées.
- S'il y a des pêcheurs qui sont en dessous de l'âge minimum pour travailler dans la pêche, ces pêcheurs doivent être débarqués du navire et le patron/armateur seront sanctionnés.
- Si un pêcheur déclare vouloir quitter le navire en raison d'abus perpétrés dans le cadre du travail, ce pêcheur doit être autorisé à rester au port et sans contact direct avec le patron, le contremaître ou l'armateur.
- En cas d'autres violations graves et si les documents qui doivent être présents légalement ne se trouvent pas à bord du navire (par exemple, la liste d'équipage, les accords d'engagement des pêcheurs), il faut alors effectuer la coordination avec la capitainerie du port et d'autres agences concernées afin d'éventuellement immobiliser le bateau jusqu'à ce que les problèmes soient réglés.
- Les inspecteurs doivent prendre en compte les éléments suivants lorsqu'ils doivent prendre la décision ou émettre la recommandation d'immobiliser un navire:
  - Le nombre et la gravité des violations identifiées;
  - S'il est possible ou pas de remédier rapidement à ces violations;

- L'existence de violations similaires par le passé;
- La durée et la nature du voyage qui devait être effectué;
- Les risques potentiels pour les pêcheurs.

Enfin, dès que possible après la visite, l'inspecteur doit préparer le rapport d'inspection pour chaque navire avec ce qui a été constaté et les actions qui ont été prises.

Annexe A

		Entretien avec le patron		Documents		Entretien avec le pêcheur 1		Entretien avec le pêcheur 2		Entretien avec le pêcheur 3	
1. Salaire de base											
2. Partage de la capture	Partie de la paie?	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON
	Montant (moyenne)?										
	Mode de calcul?										
	Méthode de division?										
3. Déductions (bien et montant)											
4. Fréquence des paiements (mois)											
5. Date du dernier paiement											
6. Période couverte par le dernier paiement		–		–		–		–		–	
7. Paiements retardés?											
8. Méthode de paiement (liquide, nature, électronique, autre...)											
9. Rémunération totale (pêcheurs) (1 + 2 - 3 = rémunération totale)											
10. Salaire minimum applicable (salaire minimum du port d'attache du navire)											
11. Valeur de la capture personnelle du pêcheur (moyenne par période de paie équivalente)											

Annexe B

Convention (n° 188) de l'OIT sur le travail dans la pêche – Accord d'engagement du pêcheur[1]

L'accord d'engagement du pêcheur doit contenir les éléments suivants, sauf si l'inclusion d'un ou plusieurs d'entre eux est rendue inutile en raison du fait que la question est gérée de manière différente par une loi, des réglementations ou un accord de négociation collective au niveau national la cas échéant:

a. le nom de famille du pêcheur ainsi que ses autres noms, sa date de naissance ou son âge ainsi que son lieu de naissance;

b. Le lieu et la date à laquelle l'accord a été conclu;

c. Le nom du navire ou des navires de pêche ainsi que le numéro d'enregistrement du ou des navires à bord desquels le pêcheur va travailler ;

d. le nom de l'employeur ou de l'armateur à la pêche, ou de toute personne partie prenante de l'accord avec le pêcheur;

e. le voyage ou les voyages à entreprendre, si on peut les déterminer au moment de la conclusion de l'accord ;

f. le rôle que le pêcheur va exercer;

g. si possible, le lieu du travail et la date à laquelle le pêcheur doit se rendre à bord pour commencer son travail;

h. les fournitures à fournir au pêcheur, sauf si un autre système est prévu par la loi ou la réglementation au niveau national;

i. le montant du salaire ou le montant du partage et la méthode permettant de calculer le partage si la rémunération se base sur le partage de la capture, ou le montant du salaire, le partage et la méthode de calcul de ce dernier si la rémunération combine les deux systèmes, ainsi que le salaire minimum sur lequel un accord a été trouvé;

j. la résiliation de l'accord et les conditions pour le résilier, c'est-à-dire:

(i) si l'accord a été conclu pour une période déterminée, la date à laquelle il expirera;

(ii) si l'accord a été conclu pour un voyage, le port de destination et l'heure à laquelle il doit expirer après l'arrivée avant que le pêcheur ne mette fin à son travail;

(iii) si l'accord a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions permettant à l'une ou l'autre des parties de le résilier ainsi que la période de préavis nécessaire pour la résiliation, cette dernière ne pouvant être inférieure pour l'employeur, l'armateur à la pêche ou toute autre partie prenante à l'accord avec le pêcheur;

k. la protection qui couvrira le pêcheur en cas de maladie, de blessure ou de décès dans le cadre de ses fonctions;

l. le nombre de jours de congés annuels ou encore la formule utilisée pour calculer les congés, le cas échéant;

m. La couverture et les prestations en matière de santé et de sécurité sociale dont bénéficie le pêcheur de la part de l'employeur, de l'armateur à la pêche ou de toute autres partie prenante à l'accord d'engagement du pêcheur;

n. Le droit au rapatriement du pêcheur;

o. Une référence à l'accord de négociation collective, le cas échéant;

1 Annexe B de la C188.

p. Les périodes minimales de repos prévues par les lois ou les règlementations au niveau national ou d'autres mesures;

q. Tout autre élément requis par le code du travail ou la règlementation nationale.

Annexe C

Liste des fournitures médicales

(Suggérée par la Fédération internationale des ouvriers du transport)

Vérifier les fournitures suivantes pour voir si elles sont disponibles, en quantité appropriée et non périmées.

Sérum physiologique	
Cotons tiges stérile type M	
Solution iodée	
Lotion pour les yeux Opsar	
Pansement 4"x 5 yds 1 boîte	
Alcool GPO 240ml (plastique)	
Tablettes de charbon actif	
Sels réhydratants Oreda (goût orange) 100 x 3.3gm 5 paquets/kit	
Antalgique/ Baume Tiger	
Paracetamol 500mg 100 comprimés	
Elixir pour l'estomac White Rabbit 200 ml	
Boules de coton 10g (stérile)	
Pansements GPO par 100	
Pansements aérés GPO	
Gants en latex/hygiéniques	
Vitamines	
Antibiotiques (azithromycin 500mg 50 rhume et fièvre, flucloxocillin 250mg 100 infection des tissus mous)	
Médicament contre le rhume (Antihistaminique (cetirizine/citrizine - 10mg comprimés sans somnolence)	
Médicament contre les allergies (antihistimine)	
Savon antiseptique (Dettol/ProTex/etc)	
Pansements élastiques (contre les entorses et les gonflements)	
Crème antifongique, Temibafine	
Guide médical (par exemple comment utiliser les médicaments)	

▶ Annexe V: guide du ministère thaïlandais du Travail et de l'OIT pour l'inspection du travail dans la pêche

▶ Feuilles de travail pour les inspections du BIT et du ministère thaïlandais du Travail

Thème	Questions destinées aux entretiens avec les travailleurs
Contrat de recrutement	
Embauche	Comment avez-vous choisi ce bateau? Merci de bien vouloir me raconter votre parcours.
	Avez-vous choisi de travailler sur ce bateau de pêche?
	Avez-vous été embauché à l'aide d'un recruteur ici en Thaïlande?
	Le recruteur vous a-t-il-réclamé de l'argent pour vous obtenir ce travail?
	Avez-vous signé un contrat pour travailler sur ce navire?
	Est-il rédigé dans votre langue?
	L'armateur/le patron vous a-t-il-donné un exemplaire à conserver de ce contrat? • Si la réponse est négative, voudriez-vous en obtenir immédiatement un exemplaire?
	Voudriez-vous en prendre une photo avec votre téléphone?
	Quelqu'un vous a-t-il-expliqué les termes de votre contrat?
	Voudriez-vous que je vous les explique immédiatement?
Recrutement	Le travail sur le bateau est-il le même que celui qui vous a été promis avant de commencer à travailler? (demander par type de différences) • Le type de travail est différent de ce qui avait été promis • Le temps passé en mer est plus long que ce qui avait été promis. • Le port est différent. • La bateau ou l'armateur est différent. • Les salaires sont différents (demandez si le travailleur connaît le montant du salaire minimum). • Le calendrier des paiements est différent. • Les heures de travail sont différentes. • Les conditions de vie sont différentes. • La liberté de circuler et de partir n'est pas la même.
	Vous a-t-on promis d'autres choses qui s'avèrent différentes?
	Qui vous-a-fait ces promesses ? (demander s'il s'agit de l'armateur, du contremaître ou du recruteur).
Départ	Savez-vous comment quitter le bateau pour quitter votre emploi?
	Avez-vous déjà voulu quitter le bateau?
	Vous sentez-vous libre de quitter le bateau si vous le souhaitez? • Si non, pourquoi ne vous sentez-vous pas libre de partir?
	Y-a-t-il d'autres personnes sur le bateau qui voudraient partir? • Si oui, pourquoi veulent-elles quitter le bateau? • Que leur arriverait-il s'ils voulaient quitter le bateau?
	Gardez-vous avec vous votre passeport/carte d'identité ainsi que les papiers importants? • Si non, pouvez-vous récupérer vos documents quand vous le souhaitez?
	Les pêcheurs ayant quitté le bateau ont-ils reçu tout leur argent ? (demander par type de situation): • Salaires impayés ou retenues sur salaires • Partage de la capture • Congés payés • Indemnités s'ils ont terminé entièrement leur contrat

	Connaissez-vous des pêcheurs qui ont été abandonnés dans un autre port ou un autre pays?
	Savez-vous comment ils sont rentrés chez eux?
Salaires	
Salaire de base	Êtes-vous payé au moins 9000 bahts par mois?
	Êtes-vous payé de façon mensuelle ou journalière? • Si de façon journalière, travaillez-vous généralement lorsque vous êtes au port? • Vous arrive-t-il de ne pas être payé lors des journées au port?
	L'armateur ou le patron vous remet-il une fiche de paie indiquant le montant de votre salaire ainsi que le détail des heures travaillées et des déductions?
	Comment savez-vous combien d'argent l'armateur vous doit?
	Qui vous donne l'argent?
	Êtes-vous payé en utilisant un distributeur de billets ou une carte bancaire au lieu de recevoir du liquide?
	Savez-vous comment utiliser la carte pour retirer de l'argent? • Si ce n'est pas le cas, qui garde votre carte? • Avez-vous un code secret pour votre carte? • Quelqu'un d'autre possède-t-il votre code secret?
	Avez-vous constamment le contrôle de votre carte?
	Signez-vous parfois sur un document qui indique un montant inexact?
	L'armateur/le patron/le contremaître vous dit-il ce que vous devez dire lorsque vous croisez des agents du gouvernement?
Retenues	Retient-on de l'argent de votre salaire – en dehors du partage de la capture – pour vous payer en une seule fois? • Si oui, qui garde cet argent? • Si oui, la dernière fois, combien de temps avez-vous été contraint d'attendre pour disposer du reste de votre argent? • Si oui, combien avez-vous touché? • Comment savez-vous s'il s'agissait du montant exact?
	Avez-vous signé ou imprimé un formulaire pour des montants de salaire que vous n'avez pas touché réellement?
	Recevez-vous un partage de la capture payé au moins de manière trimestrielle
	Avez-vous déjà eu à soulever un problème concernant votre salaire avec le contremaître, le patron ou l'armateur?
	Comment le problème a-t-il-été résolu? • Si ce n'est pas le cas, qu'arriverait-il si vous faisiez état d'un problème en ce qui concerne votre salaire ?
Dettes, avances	Demandez-vous des avances sur salaire, ou contractez-vous des emprunts? • Si oui, est-ce auprès de l'armateur, du contremaître, du personnel de la société, ou d'autres pêcheurs? • A quoi sert cet argent que vous devez? • Combien devez-vous? • La personne se fait-elle payer pour vous faire ce prêt? • Combien devez-vous payer? • L'argent que vous devez est-il déduit de votre salaire par l'armateur, le patron ou le contremaître? • Comment savez-vous qu'il s'agit du montant exact?
	Y-a-t-il d'autres déductions ou des sommes d'argent retirées de votre salaire mensuel? • Si oui, quelles sont ces déductions?

Horaires, congés	
	Pouvez-vous me parler des horaires de travail sur le bateau? Comment cela se passe-t-il généralement?
	Pensez-vous que vous avez droit à au moins 10 heures de repos quotidiennement? (pas en une seule fois)
	Travaillez-vous parfois plus de 14 heures par jour? • Si oui, travaillez-vous parfois jusqu'à épuisement? • Si oui, travaillez-vous parfois une nuit complète et une journée complète? • Si oui, que se passe-t-il si vous demandez à faire une pause? • Si oui, disposez-vous d'un temps de repos plus tard en compensation des heures de repos que vous n'avez pas pu prendre?
	Lorsque vous pêchez, pouvez-vous faire une pause-repas?
	Si le bateau est en mer pendant une semaine, avez-vous une journée supplémentaire de repos? (au moins 77 heures de repos par semaine)
	Comment l'armateur ou vous-même connaissez-vous le nombre d'heures que vous avez travaillées?
	Pouvez-vous me parler des horaires lorsque vous êtes au port mais que vous travaillez?
	Pouvez-vous consulter le registre des horaires sur le bateau? • Si oui, les horaires mentionnés sont-ils exacts?
	Avez-vous déjà eu à régler un problème au sujet des heures de repos avec le contremaître, le patron ou l'armateur?
	Comment le problème a-t-il-été résolu? • Si ce n'est pas le cas, que se passerait-il selon vous si vous deviez soulever un problème concernant votre salaire?
Congés, vacances	Disposez-vous d'un jour sans travailler par semaine que ce soit en mer ou au port?
	Avez-vous déjà demandé à l'armateur, au patron ou au contremaître de pouvoir disposer de temps libre parce que vous étiez blessé ou malade?
	Vous a-t-on accordé ce temps libre? (jusqu'à 30 jours par an) • Vous souvenez-vous si vous étiez quand même payé pendant les jours où vous étiez malade?
	Si le bateau rencontre un problème et que la pêche est impossible, êtes-vous tout de même payé?
	En une année de travail, avez-vous eu 30 jours de vacances en touchant votre salaire à taux plein?
Nourriture et sanitaires	
	Pouvez-vous me parler de la nourriture servie sur le bateau?
	Les aliments frais font-ils parfois défaut ? • S'ils font défaut, pendant combien de jours n'y a-t-il-pas d'aliments frais (à part le poisson pêché)?
	Craignez-vous parfois que la nourriture ne réponde pas aux critères de propreté?
	Quand quelqu'un a-t-il-été malade à cause de la nourriture sur le bateau pour la dernière fois?
	Pouvez-vous me parler de l'eau potable sur le bateau?
	Comment l'eau potable est-elle conservée et distribuée? • Est-il arrivé que l'on vienne à manquer d'eau potable?
	Quand quelqu'un est-il tombé malade à cause de l'eau sur le bateau pour la dernière fois?
	Ne serait-il pas préférable de disposer de davantage de nourriture et d'eau sur le bateau?
	Achetez-vous votre propre nourriture ou votre propre eau pour le bateau? Pourquoi?

	Le bateau dispose-t-il de toilettes et les pêcheurs peuvent-ils les utiliser?
	Le bateau dispose-t-il d'un endroit séparé pour cuisiner? La propreté de cet endroit est-elle suffisante?
	Existe-t-il un endroit séparé pour manger, autre qu'un espace de travail?
	Y-a-t-il de l'eau pour faire la lessive et faire la vaisselle?
	Avez-vous déjà manqué d'eau?
	Sur le bateau, disposez-vous d'ustensiles de ménage afin de contribuer à éviter que les espaces de travail ne soient trop glissants?
	Les espaces de travail sont-ils entretenus pour éviter que l'on glisse ou que l'on chute?
	Y-a-t-il un canot de sauvetage pour quitter le bateau en cas d'urgence comme un incendie?
	Connaissez-vous la marche à suivre en cas de feu à bord ou de mauvais temps?
Sécurité et soins médicaux	
	Pouvez-vous nous dire quand quelqu'un s'est blessé pour la dernière fois sur le bateau?
	D'autres membres d'équipage ont-ils été blessés? Comment?
	Rencontrez-vous de la violence dans le cadre de votre travail? (de la part de collègues, du patron, du contremaître ou de l'armateur?)
	Êtes-vous menacé d'actes violents dans le cadre de votre travail?
	Quelqu'un sur le bateau a-t-il-été formé aux premiers secours et aux médicaments à administrer en cas d'urgence ? Qui est cette personne?
	L'armoire à pharmacie contient-elle des choses utiles en cas de blessures ou de maladies?
	L'armoire à pharmacie est-elle réapprovisionnée après chaque voyage?
	Y-a-t-il eu des blessures ou des maladies si graves que la bateau a été contraint de rentrer au port?
	Le patron a-t-il-accepté de ramener le bateau au port lors d'une urgence?
	Pouvez-vous facilement bénéficier de soins médicaux lorsque vous rentrez au port?
	Qui paie pour les soins médicaux si le travail est à l'origine de la blessure ou de la maladie?
	Savez-vous si des pêcheurs ont été indemnisés suite à de graves blessures dues au travail?
	Connaissez-vous des pêcheurs qui sont décédés alors que le bateau était en mer?
	Qu'est-il arrivé au corps?
	Un pêcheur a-t-il-déjà été laissé dans un autre port ou sur un autre bateau parce qu'il était blessé ou malade?
	Comment est-il rentré au port d'attache
	Le bateau dispose-t-il d'un canot de sauvetage pour évacuer?
	Savez-vous que faire en cas de mauvais temps (bateau chaviré) et d'incendie?
	Le bateau dispose-t-il d'un extincteur en état de marche?
	Savez-vous nager?
Équipements et formation	Avez-vous (ou d'autres personnes) subi des blessures occasionnées par un équipement de pêche trop usagé ou défectueux?
	Rencontrez-vous des difficultés avec le ou les équipements de pêche que vous utilisez?
	Avez-vous été bien formé à l'équipement que vous utilisez?
	Les outils sont-ils réparés lorsqu'ils sont cassés?
	Disposez-vous d'assez de lumière à bord pour travailler ? Y-a-t-il des accidents qui ont lieu la nuit?

	Avez-vous un système d'entraide afin d'aider les autres pêcheurs à travailler sans danger?
	Utilise-t-on des produits chimiques sur le bateau?
	Les pêcheurs ont-ils reçu une formation pour utiliser sans danger ces produits chimiques?
	Vous donne-t-on ces équipements pour votre travail? • Bottes de sécurité • Gants • Protections auditives • Vêtement de protection, y compris des masques pour se protéger des produits chimiques et de la peinture? • Gilet de sauvetage
	Devez-vous payer pour l'un ou l'autre de ces équipements, y compris pour des gants, que ce soit à bord du bateau ou au port?
	Si vous faites fonctionner une machine sur le bateau, savez-vous comment l'arrêter en cas d'urgence?
	Le bateau dispose-t-il d'une alarme en cas d'urgence et d'un système de communication en cas d'urgence?
Travail forcé	
Par la force	Avez-vous choisi de travailler sur ce navire de pêche? • Si ce n'est pas le cas, qui vous a obligé à travailler sur ce bateau? (l'armateur, le patron, le contremaître, le recruteur, un parent)
	Vous sentez-vous libre de quitter votre travail? Si ce n'est pas le cas, pourquoi? • Si ce n'est pas le cas, qu'arriverait-il si vous tentiez de quitter votre travail?
	Y-a-t-il d'autres personnes sur le bateau qui voudrait le quitter?
	Si oui, pourquoi ne sont-ils pas partis?
	Vous-même ou d'autres pêcheurs êtes-vous isolés ou enfermés sur le bateau ou au port?
Violences/menaces	Subissez-vous des formes de violence dans le cadre de votre emploi? (de la part d'autres travailleurs, du patron, du contremaître, de l'armateur?)
	Faites-vous l'objet de menaces de violence dans le cadre de votre emploi? • Si oui, qui fait preuve de violence, qui profère ces menaces?
	Vous menace-t-on de vous livrer à la police, aux autorités ou à toute autre entité?
	Êtes-vous puni par l'armateur/le patron/le contremaître?
	Si oui, quel genre de punitions vous inflige-t-on? (travail à accomplir, nourriture, argent)
	Sur le bateau, qui est le plus maltraité? De la part de qui et pourquoi?
Retenues, dettes	Une partie de votre salaire est-il soumis à des retenues opérées par l'armateur, le patron, le contremaître?
	Devez-vous de l'argent à l'armateur, au patron, au contremaître, au recruteur?
	A quoi l'emprunt est-il destiné? (différent de l'avance sur salaire) • A qui devez-vous de l'argent? • Combien d'argent devez-vous? • Quand votre dette sera-t-elle remboursée? • Devez-vous payer des suppléments/des intérêts? • Votre dette vous empêche-t-elle de changer de bateau ou de rentrer chez vous?
	Êtes-vous payé par virement électronique ou avec une carte bancaire au lieu d'être payé en liquide?
	Possédez-vous le code pin/le numéro de votre carte bancaire?
	Avez-vous toujours le contrôle de votre carte bancaire?
	Possédez-vous votre passeport/carte d'identité/livret de mer? • Si ce n'est pas le cas, avez-vous toujours accès facilement à vos documents? Où sont-ils conservés?

Travail des enfants	
	Connaissez-vous des personnes qui travaillent sur le bateau qui ont moins de 18 ans?
	Y-a-t-il des personnes qui travaillent qui ont l'air d'avoir moins de 18 ans?
	Êtes-vous au courant de la présence de jeunes travailleurs sur d'autres bateaux? Lesquels?
Liberté syndicale et plaintes	
	Existe-t-il un syndicat ou une organisation qui aide les travailleurs sur votre bateau? • Si oui, comment sont-ils organisés? (par exemple, un syndicat basé au port ou une organisation caritative au service des pêcheurs?)
	Avez-vous un représentant à bord pour parler au contremaître, au patron, à l'armateur, aux agents de l'État ? • Si oui, qui est cette personne et comment est-elle choisie? (par exemple, est-ce une personne proche du contremaître?)
	Lorsque vous rencontrez un problème au travail, à qui en parlez-vous pour obtenir de l'aide?
	Des pêcheurs de votre bateau ont-ils déjà fait état de problèmes à l'armateur, au patron ou au contremaître?
	Quels étaient ces problèmes?
	Quelle a été la réponse, comment cela a-t-il-été résolu?
	Des pêcheurs ont-ils déjà refusé de travailler ou de monter sur le bateau? • Si oui, pour quelle raison et que s'est-il passé?
	L'armateur/le patron/le contremaître vous ont-ils dit de ne pas parler avec des gens de telle ou telle organisation?
Discrimination	
	Tous les travailleurs présents sur le bateau sont-ils traités de la même façon? (par exemple, au niveau des travaux à effectuer, des équipements qu'ils utilisent, des punitions, du temps alloué pour manger) • Si ce n'est pas le cas, qui est traité différemment et pourquoi ? (par exemple pays d'origine, religion, sexualité, relation avec le contremaître ou le patron)
	Le salaire est-il le même pour toutes les personnes qui accomplissent un travail similaire? • Si ce n'est pas le cas, qui est traité de manière différente et pourquoi?
	Existe-t-il du harcèlement ou dit-on des grossièretés sur le bateau? • Si oui, quel genre de propos tient-on? (il est important de relever les mots exacts prononcés et de ne pas se contenter de parler de « gros mots »)

▶ Annexe VI: fiche descriptive sur la sécurité et la santé

Un bateau de pêche constitue une plateforme instable en mouvement perpétuel, ce qui place la pêche dans la catégorie des métiers encore plus risqués au sein de la catégorie des professions à haut risque[87]. L'essentiel du travail se fait sur le pont. Les ponts sont très souvent balayés par l'eau de mer, recouverts par des filets et des équipements et avec un chargement de poissons. Tout cela, ainsi que les fuites de liquide hydraulique, peut augmenter les dangers du travail sur les ponts. Les pêcheurs travaillent quelles que soient les conditions de mer, y compris quand la météo est hostile avec beaucoup d'humidité, des tempêtes et des températures extrêmes, etc. Il n'existe pas d'horaires de travail fixes, le rythme du travail étant déterminé par la mer et les captures. Sauf lorsque l'on transite vers les zones de pêche, pour les équipages et les navires on travaille généralement 24 heures sur 24. La fatigue s'installe rapidement; les équipages sont poussés au maximum[88]. Le navire est à la fois le lieu où l'on travaille et le lieu où l'on vit. Pour certains types de pêche, les pêcheurs vivent à bord du navire pendant six mois ou davantage. En plus, il existe de nombreux autres dangers et risques[89].

Par ailleurs, alors que les dangers que l'on trouve dans les différents types d'opérations de pêche sont très similaires, les niveaux de risques provenant de dangers spécifiques peuvent varier entre les types de navires. Par exemple, en comparaison avec les bateaux de pêche côtiers, les navires au long cours et évoluant en haute mer utilisent généralement des machines plus lourdes, utilisant davantage d'électricité, ont davantage d'espaces confinés et sont en mer pour des périodes beaucoup plus longues.

Parmi les dangers spécifiques à la pêche et les risques qui en découlent, on peut citer:

La noyade: la noyade constitue l'un des risques principaux de la pêche et une cause fréquente de décès dans l'industrie à travers le monde. Parmi les causes de la noyade, on peut citer:

Le fait de tomber en mer:

- En tirant le filet (en le sortant ou en l'installant);
- En grimpant du pont sur la superstructure située à l'extérieur du bateau;
- En perdant l'équilibre en marchant, ou en travaillant, sur le bord du bateau;
- En marchant le long de la perche du stabilisateur pour changer le réglage des cordages;
- Notamment si quelqu'un subit un choc et perd connaissance à la suite d'une chute.

En nageant et en plongeant: cela entraîne un risque de noyade surtout lorsque l'on plonge pour libérer le filet et que l'on se retrouve pris dans ce dernier. Le fait de plonger peu aussi causer des dégâts aux poumons et aux oreilles. Sur certains bateaux de pêche particuliers en Thaïlande, par exemple, lorsque le filet est mis en place, deux nageurs vont dans l'eau, de chaque côté du bateau. Ils aident tous les deux au guidage de la mise en place du filet et au tirage. Ils peuvent rester dans l'eau très longtemps.

Passer par-dessus bord par gros temps.

Navire qui coule ou qui chavire – voir ci-dessous.

87 Source : Peter Hurst, spécialiste en sécurité et santé au travail.

88 «Legal concerns in the fishing industry». D.W. Nixon, Université de Rhode Island, Etats-Unis, non daté, p. 1.

89 «Health and safety training in the fishing industry». Commission des Communautés européennes, 1993, p. 5. L-2985, ISBN 92- 826-5014-6.

Dans des eaux froides, le décès par hypothermie[90] constitue un risque associé.

Il est vivement recommandé de porter une veste de flottaison (gilet de sauvetage) à tout moment lorsque l'on travaille sur le pont.[91]

Absence de mise à disposition d'équipements de sécurité: La survie des travailleurs se trouvant dans l'eau et attendant les secours sera favorisée s'ils portent des équipements appropriés leur permettant de flotter (notamment des gilets de travail marin et des équipements individuels de flottaison) ou encore des gilets de sauvetage, ainsi que par l'existence d'échelles et de matériels de sauvetage, notamment des chaînes, des poignées, des bouées de sauvetage et d'autres moyens permettant de survivre dans l'eau. Les dispositions à prendre en cas d'urgence doivent prendre en compte le fait que nombreux sont les travailleurs qui ne peuvent pas porter constamment des aides à la flottaison ou des gilets de sauvetage.[92]

Absence de formation sur la prévention des dangers: L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture met l'accent sur l'importance «de disposer d'équipements adéquats, de suivre une formation, d'avoir de l'expérience, d'être informé et de savoir faire preuve de jugement pour éviter tout problème».[93] Des patrons et des équipages mal formés peuvent constituer des dangers pour eux-mêmes ainsi que pour d'autres pêcheurs et d'autres marins.

Mauvaise organisation du travail à bord: Une mauvaise organisation du travail peut constituer un danger. L'organisation du travail à bord est une question difficile à examiner en raison de la nature disparate de la pêche en tant qu'activité et du nombre important de facteurs qui influencent l'organisation du travail: le type de navire et de pêche, le nombre de membres d'équipage et leur niveau d'expérience et de formation, les problèmes de langues avec les travailleurs migrants, le système de rémunération, la durée des voyages et même les conditions climatiques et les zones de pêche[94].

Cependant, il existe un certain nombre de points qui semblent constituer des facteurs constants dans l'organisation du travail à bord des navires de pêche. On peut citer:

- **Le caractère cyclique du rythme de travail:** Les membres d'équipage doivent assurer une série de tâches régulières, dont la durée est déterminée par l'importance de la capture ou encore l'étendue des réparations à effectuer, entrecoupées par de brèves périodes de repos liées généralement au moment où il faut partir vers la prochaine zone de pêche.
- **Les efforts physiques constants demandés:** particulièrement pour les matelots, ce qui signifie que les limites physiques constituent un danger à la fois pour eux-mêmes et pour leurs collègues.
- **Un stress excessif:** particulièrement au niveau du patron et, à un moindre niveau, à celui du premier officier et des autres marins.

90 L'hypothermie signifie que la température du corps baisse en dessous de la température nécessaire pour un métabolisme normal et le fonctinnement du corps. Cette température est fixée à 35.0 °C.

91 Safety guidelines for small commercial fishing vessels. FishSafe New Zealand, non daté, Section 3.2.

92 BIT, La sécurité et la santé dans les ports (version révisée 2016), partie 12.1.7 Chutes dans l'eau,page 503; https://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_546258/lang--fr/index.htm

93 *Safety at sea as an integral part of fisheries management.* FAO Rome, Fisheries Circular No. 966 FIIT/C966 ISSN 0429-9329, 2001.

94 «Health and safety training in the fishing industry», Commission des Communautés européennes, 1993, p. 14. L-2985, ISBN 92-826-5014-6.

Un travail physique exigeant et des problèmes musculo-squelettiques: le travail dans la pêche est, par nature, exigeant au niveau physique et épuisant, nécessitant de rester debout pendant de longues périodes, de se baisser, d'accomplir des mouvements répétitifs et amplifiés alors que le corps se trouve dans une position peu commune, et de tirer, de porter de lourdes charges ou des charges délicates sur les ponts qui sont généralement en mouvement perpétuel et souvent humides et glissants.

En mer, la mission essentielle du pêcheur en mer consiste à tirer et soulever, généralement manuellement, soit un lourd filet ou d'autres outils de pêche très lourds (pièges, cannes) en étant souvent accroupi sur le bord du pont, et en chargeant et déchargeant du poisson.

Il en résulte des blessures osseuses, aux articulations, aux tendons, etc., connues communément sous le nom de «problèmes musculo-squelettiques», qui conduisent souvent à des séquelles permanentes et au handicap. Comme une personne interrogée dans le cadre d'une étude indonésienne sur la pêche le résumait à celle qui l'interrogeait : «le pêcheur a mal partout»[95].

Glissades et déplacements: les blessures ayant pour origine des glissades et les déplacements constituent un problème constant dans la pêche en raison de l'encombrement des ponts avec des filets, des cordages, des câbles, etc., ainsi que le fait que les ponts soient glissants/visqueux lorsque l'on pêche. A cela, il faut ajouter le mouvement constant et instable du bateau qui entraîne un mouvement permanent du pont. Les ponts doivent être équipés de surface anti-dérapage. Il faut utiliser du sable avec la peinture utilisée pour les ponts. Utiliser de la peinture anti glisse ou de la peinture émail. Utiliser des tôles adhésives anti glisses dans les zones de déplacement. Les ponts doivent être lavés fréquemment afin d'enlever tout ce qui est susceptible d'être glissant.

Chutes: elles peuvent entraîner des blessures plus graves

Les chutes ont lieu soit sur les ponts externes qui sont glissants ou dans les cales ou lorsque l'on marche sur de la glace dans les cales. Il faut porter des chaussures adéquates, comme des bottes en caoutchouc avec des semelles antidérapantes. Pour accéder aux cales, aux chambres froides, aux espaces de stockage, aux espaces de vie, aux salles des machines etc., il faut des échelles avec des poignées. Les trappes doivent être fermées et arrimées lorsqu'on ne les utilise pas ou encore protégées pour éviter que des personnes ne tombent à l'intérieur.

Chutes sur les voies de circulation au-dessus du pont: il est fréquent de voir des échelles avec seulement des marches en métal sans poignées, ce qui rend leur utilisation difficile et entraîne des risques de chutes.

Chutes des mâts et des portiques, etc.: L'échelle/les escaliers comprennent généralement des marches individuelles soudées au mât entourées par un cadre de protection. Les difficultés sont les mêmes que pour les autres escaliers/échelles à bord mais elles sont amplifiées par l'importance de l'oscillation entraînée par le mouvement du navire et par la hauteur du mât au-dessus du pont.

Chutes de la passerelle, de nombreux navires thaïlandais n'ayant pas de rampe. Cela peut être particulièrement dangereux si une personne chute de la passerelle et tombe entre le bateau et le quai. Les passerelles doivent être équipées de rampes.

Coupures, perforations, éraflures, blessures: En ce qui concerne les blessures et les infections, ce sont les mains des pêcheurs qui souffrent le plus. Entre les extrémités brisées des chaînes, les coupures au couteau, les blessures occasionnées par les hameçons, les doigts écrasés et les brûlures occasionnées par les cordes, les infections sont quasiment inévitables. De manière encore plus grave, les blessures aux mains et les infections peuvent conduire à des accidents (voir également les maladies de la peau). Les hameçons, les pointes et les fils peuvent provoquer des blessures à l'œil.

95 Markkanen, P. Dangers, delights and destiny on the sea: Fishers along the east coast of North Sumatra, Indonesia. New Solutions, Vol 15, No. 2-2005, p 126.

Blessures infligées par des poissons ou d'autres animaux: Les poissons remontés à bord sont encore vivants et en luttant, des blessures peuvent être causées par un mouvement soudain de la queue, une piqûre ou une morsure, par exemple d'un poisson-scie, des morsures au niveau des membres ou des doigts ou encore des piqûres douloureuses. Il y a des risques que ces éraflures ou ces coupures ne s'infectent.

Les blessures occasionnées par un couteau, qui peuvent parfois se terminer par la perte de doigts, sont fréquentes quand la tête des poissons est coupée de façon manuelle ou qu'ils sont éviscérés, écorchés ou transformés en filets à bord.

Machines/équipements. Parmi les dangers, on peut citer:

- Les treuils ainsi que les câbles et les cordages sont particulièrement dangereux. Parmi ces dangers, on peut mentionner: se prendre les doigts ou la main ou encore le pied dans le tambour de treuil lorsque l'on relève les engins de pêche; on peut aussi être heurté par une ligne qui se brise; on peut également trébucher sur une ligne.
- S'emmêler dans l'engin de pêche sous tension, dans les tambours de treuils et dans des câbles, blessures d'écrasement – doigts et membres entiers – en connectant les panneaux du chalut, en mettant en place et en tirant le chalut, la senne coulissante et d'autres engins de pêche.
- Les hameçons de pêche et les «épines» dans les cordages en acier se coinçant dans les mains ou d'autres parties du corps.
- Les travailleurs peuvent aussi être blessés par des chargements tombant d'un monte-charge.

Les parties du corps les plus fréquemment atteintes sont les mains, les membres inférieurs, la tête, le cou et les membres supérieurs, suivies de la poitrine, de la colonne vertébrale et de l'abdomen. Le type de traumatisme le plus fréquent concerne les plaies ouvertes, les fractures, les entorses et les foulures ainsi que les contusions.

Bien que n'étant pas mortelles, de nombreuses blessures entraînent parfois des amputations des doigts, de la main, du bras et de la jambe, ainsi que des blessures à la tête et au cou. Les infections, les coupures et les traumatismes mineurs des mains et des doigts sont également fréquents[96].

Équipements des ponts: les contacts avec les anneaux, les bollards d'amarrage, les cabestans etc. peuvent entraîner des blessures. Même si ces installations sont essentielles au bon fonctionnement du navire et ne peuvent être enlevées, elles peuvent être localisées dans des zones moins fréquentées et être peintes afin que l'on puisse les distinguer de ce qui les entoure. Les trappes peuvent être identifiées par des rayures en diagonale alternant le rouge et le blanc ou le jaune et le noir. Il faut également procéder méticuleusement à l'amarrage et au rangement de tous les équipements amovibles, notamment les rouleaux de cordages.

Les travaux répétitifs: La transformation du poisson à bord des navires peut également entraîner des taux importants de problèmes musculo-squelettiques liés à la répétition massive des tâches effectuées dans un cycle temporel court et une absence de rotation entre les différentes tâches[97].

La sécurité dans le domaine électrique: Le contact avec le courant électrique peut entraîner des sensations de picotement, des brûlures par contact, une perte de contrôle musculaire, des chocs douloureux, des arrêts cardiaques et respiratoires ou même la mort. Il peut y avoir des contacts directs avec des composants sous tension (installation fixes, équipements portatifs, câbles) ou des contacts indirects avec des composants qui sont placés sous tension en raison d'une défaillance du système.

---

96 *Sécurité et santé dans l'industrie de la pêche,* BIT Secteur Genève, TMF1/1999, p 21.

97 *Sécurité et santé dans l'industrie de la pêche*, BIT Secteur Genève, TMF1/1999, p 21.

Compte tenu de l'humidité qui règne dans l'environnement maritime, il est indispensable d'appliquer des mesures de sécurité renforcées lorsque l'on utilise de l'électricité, que ce soit pour les installations fixes ou pour les équipements portatifs.

Les senneurs n'utilisent que relativement peu d'électricité. Ils disposent de lampes sous-marines chargées d'attirer les poissons la nuit mais elles sont isolées en respectant les normes maritimes en matière de sécurité. Sur les chalutiers au long cours, qui sont des bateaux beaucoup plus grands, on utilise davantage d'électricité.

L'éclairage et la visibilité: Élément essentiel pour travailler dans la pêche, l'éclairage sur le navire, notamment dans les espaces de travail et de transit, n'est souvent pas assuré de manière adéquate. L'éclairage à l'intérieur doit être soigneusement et judicieusement positionné aux endroits les plus dangereux et doit, de préférence, être fluorescent. Il ne doit pas gêner la visibilité et ne doit pas être visible de l'extérieur afin de ne pas entraver les opérations de pêche d'autres navires.

Sur les senneurs, le fait que la pêche se déroule la nuit signifie que de nombreuses manœuvres sur le pont ont lieu dans l'obscurité ou avec une luminosité extrêmement réduite.

Voir ci-dessous à propos des lumières externes pour la pêche au chalut, que l'on utilise obligatoirement au niveau international pendant les différentes opérations de manutention.

Bruits et vibrations (voir les pertes auditives dans la catégorie maladies). Une exposition continue aux bruits et aux vibrations à bord des navires de pêche, par exemple le bruit très fort provenant de la salle des machines, peut conduire à des problèmes auditifs permanents. Les principaux facteurs de risques sont:

- Le niveau du bruit, que l'on mesure généralement en décibels, connus aussi sous le nom de code dBA98;
- L'exposition quotidienne au bruit et le nombre d'années de cette exposition[98].

Le bruit fort et continu entraîne des dommages irréversibles aux cellules ciliées dans l'oreille interne qui ne peuvent être remplacées. La principale conséquence sur le plan social d'une perte auditive due au bruit réside dans l'incapacité à comprendre une conversation dans des conditions normales, ce qui est considéré comme un grave handicap social. Le bruit excessif peut également provoquer un acouphène, c'est-à-dire un bourdonnement de l'oreille.

Les risques chimiques. Ils comprennent l'exposition à des produits chimiques comme le chlore qui est utilisé pour laver et préserver le poisson et qui peut conduire à une irritation des yeux et du nez ainsi que des poumons; les containers de fuel et d'essence sont souvent éparpillés sur les bateaux; et des fûts ayant contenu des produits chimiques sont utilisés comme seaux pour y mettre des poissons.

Espaces confinés et risques d'asphyxie. Un espace confiné est un endroit qui est clos en grande partie (mais pas entièrement) et dans lequel de graves problèmes de santé peuvent survenir en raison de la présence de substances dangereuses ou de conditions spécifiques à l'intérieur de cet espace ou aux alentours (par exemple, le manque d'oxygène, l'accumulation de gaz toxiques).

La zone située sous le pont, la salle des machines, les espaces de stockage des poissons ou de la glace sont des espaces confinés qui peuvent s'avérer dangereux en cas d'accumulation de résidus de carburant ou de gaz de sulfure d'hydrogène (formés par le poisson en décomposition). L'asphyxie se produit en cas de manque d'oxygène ou d'empoisonnement ayant pour origine les fumées de sulfure d'hydrogène.

98 Il existe un risque de perte auditive entraîné par des expositions supérieures à 80 dB(A). Pour avoir un point de repère, si vous ne pouvez pas entendre une conversation normale de manière claire lorsque vous vous situez à deux mètres de la personne qui s'exprime, cela signifie que le niveau de bruit est alors généralement autour de 85dB(A) ou plus élevé. Si vous n'entendez pas clairement quelqu'un qui se trouve à environ un mètre de vous, le niveau de bruit est alors généralement autour de90dB(A) ou plus élevé.

Dans l'industrie thaïlandaise de la pêche, les accidents occasionnés par des espaces confinés ont parfois entraîné la mort de plusieurs personnes, des travailleurs s'étant rendus dans les trappes pour venir au secours des personnes en difficulté sans la formation ni l'équipement appropriés et elles ont été envahies par les fumées toxiques. 99

Les longues heures de travail et le travail en continu. Les horaires de travail réguliers n'existent pas dans le secteur de la pêche. Les heures de travail sont souvent extrêmement longues. Il faut fréquemment travailler nuit et jour pour les matelots afin de relever les captures, notamment lors de la pêche nocturne. L'intensité du travail offre peu de possibilités de faire des pauses et la longueur de la journée de travail ne permet pas de disposer d'un temps suffisant pour récupérer ou pour avoir des loisirs. Les longues heures de travail ne font que s'allonger en raison du travail incessant sur les bateaux qui sortent jour après jour et nuit après nuit pendant la période de pêche. Les chalutiers de haute mer peuvent rester en mer pendant des mois, par exemple des périodes de 8 mois. La longueur des heures de travail et le travail en continu ont un impact négatif sur la santé et contribuent à la fatigue, qui contribue elle-même à une mauvaise santé et à l'aggravation des risques d'accidents.

La fatigue lorsque l'on pêche. La fatigue constitue une réalité au sein de l'industrie de la pêche. Les effets de la fatigue sur le rendement au travail peuvent mettre en danger le navire et l'équipage. Ainsi, au Canada, WorkSafe Colombie britannique classe la fatigue comme un «affaiblissement», en même temps que l'alcool ou la drogue, les effets pouvant être tout aussi dévastateurs.

L'équipage doit parler de ce sujet et être conscient des symptômes de la fatigue tout en guettant ces derniers. Une personne a généralement du mal à juger de ses capacités de réaction. En évaluant sa propre capacité de réaction ou celle d'un membre d'équipage, il ne faut pas juger par rapport à comment on se sent à ce moment précis. Au contraire, il faut évaluer les temps de sommeil des derniers jours.

Sur le navire, les procédures permettant de gérer la fatigue peuvent inclure les points suivants:

- Si vous vous endormez en tenant le gouvernail, il est tout à fait justifié de réveiller quelqu'un d'autre.
- Utilisez des alarmes et des systèmes de surveillance lorsque vous naviguez de nuit.
- La nuit, placez deux membres d'équipage au gouvernail.

Lorsque c'est à votre tour de tenir le gouvernail, prenez dix minutes pour vous réveiller, parlez à la personne que vous relevez et familiarisez-vous avec la situation au moment où vous prenez la suite 100. n[99].

Les maladies

Les maladies et infections de la peau liées au fait de porter le poisson à mains nues sont fréquentes: eczéma de contact, allergique ou pas; les furoncles et les abcès constituent des problèmes récurrents qui touchent les mains et les doigts. En ce qui concerne les blessures et les infections, ce sont les mains des pêcheurs qui souffrent le plus. Entre les extrémités brisées des chaînes, les coupures au couteau et les doigts écrasés, les infections sont pratiquement inévitables. Encore plus grave, les blessures et les infections touchant les mains peuvent conduire à des accidents. Porter des gants de protection est essentiel et toute infection doit être traitée rapidement. S'ils disposent des équipements nécessaires, les pêcheurs peuvent contribuer à prévenir les infections en se lavant soigneusement les mains avec une solution antibactérienne au terme de chaque période de travail et en traitant rapidement et en nettoyant toutes les coupures, les éraflures et les égratignures (en utilisant la trousse de premier secours).

Le cancer de la peau est un cancer fréquent qui touche principalement les personnes qui travaillent à l'extérieur (voir: exposition au soleil)

99 «Gearing up for safety: Safe work practices for commercial fishing in British Columbia, Canada». Worksafe B.C., 2012, p. 14.

Maladies respiratoires. L'asthme professionnel est une allergie respiratoire qui est associée à plusieurs types de poissons mais essentiellement aux crustacés et aux mollusques via l'absorption de protéines de poisson. La transformation de repas à base de poisson peut aussi occasionner de l'asthme ainsi que le fait de décortiquer des coquillages, notamment des crevettes.

Les problèmes musculo-squelettiques font référence aux symptômes et aux maladies des muscles, des tendons et/ou des articulations. Ces difficultés sont souvent de nature générale et peuvent varier dans la durée, pouvant même aller jusqu'à un problème permanent. Les principaux facteurs de risques des problèmes musculo-squelettiques consistent à soulever du lourd (souvent sur de longues distances), en des positions de travail pénibles, en des tâches répétitives et nécessitant beaucoup d'énergie, au stress et à la mauvaise organisation du travail.

Perte auditive occasionnée par le bruit. Les bruits forts et continus peuvent endommager les cellules ciliées de l'oreille interne de manière irréversible, ces dernières ne pouvant être remplacées. La principale conséquence de la perte auditive occasionnée par le bruit au niveau social consiste en l'impossibilité de comprendre ce que dit une personne dans des conditions normales, ce qui est considéré comme un grave handicap. Les bruits excessifs peuvent également donner naissance à l'acouphène, c'est-à-dire un «bourdonnement» gênant dans l'oreille.

Les maladies transmissibles dans le domaine de la pêche demeurent toujours un problème de santé au travail, surtout là où les chalutiers restent en mer pendant de longues périodes. Par exemple, la présence de la tuberculose (TB) liée à l'absence de visite médicale avant l'embauche fait que cette maladie peut être transmise aux collègues présents à bord. D'autres maladies peuvent être contractées en buvant de l'eau souillée (par exemple la dysenterie, le choléra) et aux ports d'escale (par exemple, le paludisme, la dengue)[100].

Administration et formation aux premiers secours, soins médicaux. Être capable de pouvoir administrer les premiers secours peut faire la différence entre la vie et la mort ou entre une blessure de courte durée et de longue durée. Apprenez au maximum les premiers secours. En mer, il n'y a que vous et les autres membres d'équipage pour vous venir en aide. Si quelqu'un se blesse, notez-le. Lorsque vous évaluez les procédures de premiers secours et de rapport d'accidents, il faut garder ces étapes et ces obligations en tête. Avant le début de la saison de pêche, vérifiez votre trousse de premiers secours pour vous assurer que rien ne manque.

Logement/conditions de vie. Le logement à bord dépend beaucoup du type de pêche pratiqué, du navire et de sa taille. La pêche côtière représente un grand pourcentage de navires en Thaïlande, et les bateaux sont toujours exigus, parfois de manière extrême. Les espaces de logement doivent donc être partagés, il n'existe aucune intimité, et cela est susceptible d'accroître le stress ainsi que de faciliter la transmission de maladies contagieuses[101].

Sanitaires et hygiène

Les conditions d'hygiène peuvent s'avérer plus mauvaises qu'on ne le pensait. Fréquemment, on manque d'eau potable, d'espaces permettant de se laver correctement et de toilettes. La plupart des navires n'ayant pas de salles d'eau ni de toilettes, les niveaux d'hygiène sont faibles et les maladies virales et d'origine bactérienne peuvent se répandre facilement, tout particulièrement sous un climat tropical.

Lorsque l'on passe plusieurs jours en mer, l'eau potable n'est pas présente en abondance. Les vêtements sont souvent très sales en raison de l'absence de possibilité de pouvoir les laver.

---

100 «Seafaring and health with emphasis on Asian seafarers. Maritime secto ». H. D. Wickramatillake, Asian & Pacific OSH Newsletter, Volume 18, numéro 2 septembre 2011.

101 «Health and safety training in the fishing industry» Commission des Communautés européennes, 1993. L-2985, ISBN 92-826- 5014-6.

Stress. Il existe de nombreux facteurs de stress chez les marins. Une étude allemande explique que le fait d'être séparé de sa famille, la pression des horaires, les longues journées de travail et la fatigue, la chaleur là où l'on travaille ainsi que le fait de devoir diriger d'autres membres d'équipage qui n'ont pas forcément la formation suffisante constituent des facteurs de stress à bord[102]. De plus, le harcèlement et les brimades, l'anxiété, les pensées et les attitudes perturbatrices, la précarité de l'emploi, la solitude, les délais de rotation très courts entre les voyages, les compagnons de couchette et de dortoir hostiles, les abus sexuels, le manque de congés à terre et l'addiction à l'alcool et à la drogue sont reconnus comme étant des facteurs qui contribuent au stress.[103]

Les équipements de protection individuels. Les équipements de protection individuels, qui comprennent les vêtements pour se protéger des blessures, sont importants dans la pêche mais pour être efficaces, ils doivent être portés convenablement, être utilisés selon le mode d'emploi fourni par le fabriquant, être entretenus et remplacés lorsqu'ils perdent leur efficacité.[104]

- **Les casques de protection** doivent être portés dans les zones où il existe un risque de se cogner la tête. Ils doivent recouvrir confortablement la tête et la mentonnière doit être portée vers le haut. Les nouveaux casques de protection sont ajustables. Beaucoup ont des attaches qui permettent de fixer un élément de protection contre la lumière ou de protection auditive.
- **Porter des gants** s'il existe un danger potentiel pour les mains ou les doigts:
  - **Les gants en caoutchouc**, sont généralement conseillés sur un bateau de pêche. Selon la qualité des gants, ils protègent contre l'humidité, les nageoires et la queue des poissons ainsi que contre le froid. Ils sont aussi utiles pour manœuvrer les engins de pêche.
  - **Les gants en tissus** peuvent être portés en-dessous des gants en caoutchouc afin d'améliorer le confort.
  - **Les gants en mailles d'acier** procurent une excellente protection lorsque l'on fait fonctionner les équipements de pêche qui ont des extrémités tranchantes ou lorsque l'on utilise un couteau pour transformer le poisson.
- **La protection des pieds.** Il faut porter des bottes dans les endroits dans lesquels vous pouvez vous faire mal au pied. En effet, les pieds possèdent de nombreux petits os qui peuvent facilement se briser. Les chaussures de sécurité sont en cuir ou en caoutchouc avec des bouts en acier. Elles offrent une excellente protection contre la chute d'objets, contre le risque de se cogner un orteil ainsi que contre des objets tranchants comme les hameçons. Les chaussures de sécurité isolées protègent les pieds du froid.
- **La protection des yeux.** Les yeux sont sensibles, fragiles et irremplaçables. Il faut porter des lunettes de protection lorsque l'on manipule des hameçons, un treuil, un monte-charge et lorsque l'on remonte les filets chargés de poissons vivants. En effet, les poissons se débattent . Recevoir une nageoire dans l'œil peut avoir des conséquences désastreuses. L'eau salé et la matière visqueuse peuvent irriter les yeux. Les lunettes de protection sont particulièrement efficaces car elles procurent une véritable protection étanche autour de l'œil.

La protection antichute inclut à la fois:

- Les dispositifs antichute qui empêchent une personne de se trouver à un endroit duquel elle pourrait tomber. Les meilleurs exemples de dispositifs antichute sont les glissières de sécurité et les rampes qui entourent le bateau. Toutes les surfaces doivent être couvertes.

---

102 Oldenburg M, Jensen HJ, Latza U, Baur X. «Seafaring stressors aboard merchant and passenger ships». Int J Public Health. 2009;54(2):96–105.

103 «Maritime sector». H. D. Wickramatillake, Asian & Pacific OSH Newsletter, Volume 18, numéro 2, septembre 2011.

104 «Fish Safe. A Handbook for Commercial Fishing and Aquaculture». Secteur des pêches de Nouvelle-Ecosse, Canada, 2004, ISBN 0-88871-842-X; http://www.gov.ns.ca/lae/healthandsafety/docs/FishSafe.pdf.

- Les protections antichute constituées par un système d'arrêt de chute que porte une personne pour l'empêcher de faire une chute grave.

Protections auditives. Des protège-oreilles doivent être portés dans la salle des machines ainsi qu'à tout autre endroit où fonctionne une machine qui fait du bruit.

Alcool. L'alcool est absorbé directement dans le sang et ses effets apparaissent généralement en quelques minutes. L'alcool affecte la capacité à prendre les bonnes décisions, la motricité du corps et sa coordination, elle agit sur la concentration et la vigilance ainsi que sur le sens de l'orientation[105]. Ces facteurs vous placent vous et les autres dans des situations à risque et ils augmentent le risque de tomber à l'eau accidentellement. Pourtant, contrôler la consommation d'alcool à bord des bateaux de pêche peut s'avérer problématique. Par exemple, les armateurs et les patrons des navires de pêche thaïlandais déclarent qu'il est courant de consommer de l'alcool à bord des navires, même s'ils tentent de limiter le phénomène. Selon des enquêtes et des visites de terrain effectuées par le BIT, l'Association nationale des pêches de Thaïlande et l'administration pour la sécurité et la santé au travail, certains membres d'équipage considèrent qu'ils ont le droit de boire alors qu'ils se trouvent sur le bateau. Face à cela, et compte tenu de la difficulté à trouver du personnel, les armateurs et les patrons de navires de pêche thaïlandais estiment qu'en refusant aux membres d'équipage de boire de l'alcool à bord, ces derniers pourraient quitter leur travail pour aller sur un autre bateau sur lequel la consommation d'alcool serait permise[106].

Températures extrêmes. On peut passer d'un soleil de plomb au froid, à l'humidité et même au gel et il faut donc porter des vêtements ou des équipements de protection adéquats. Dans des eaux très froides et très profondes, le fait de tomber à l'eau ou de s'immerger dans l'eau peut conduire à une mort par hypothermie.

Exposition au soleil. Le cancer de la lèvre ou le cancer de la peau peuvent être le résultat d'une exposition excessive au soleil. Les yeux peuvent être endommagés par le fait de regarder trop longtemps les rayons du soleil. Le fait de travailler pendant de longues périodes sur les ponts implique une exposition prolongée de l'équipage aux rayons UV.

Mauvais temps et prévisions météo. Les tempêtes, les coups de vent et le brouillard épais constituent souvent des causes importantes d'accidents pour les petits bateaux qui coulent, chavirent, s'échouent, se perdent et favorisent aussi les collisions. Il est donc important de disposer d'un système performant de prévisions météo.

Bateaux inadaptés et pas en état de naviguer. Le bateau lui-même constitue le meilleur équipement de sécurité et un bon navire est un navire plus sûr et en meilleur état[107]. Les mesures de sécurité concernent à la fois le design du bateau, la construction, son intégrité hermétique, sa stabilité et ses moteurs[108].

---

105 «FishSafe. A Handbook for Commercial Fishing and Aquaculture». Conseil du secteur des pêches de Nouvelle Ecosse Canada, 2004, ISBN 0-88871-842-X; http://www.gov.ns.ca/lae/healthandsafety/docs/FishSafe.pdf.

106 «Safety and health training manual for the commercial fishing industry in Thailand», Action tripartite de l'OIT pour protéger les travailleurs migrants à l'intérieur ou en provenance de la sous-région du Grand Mekong de l'exploitation au travail (projet GMS Triangle) et Bureau régional de l'OIT pour l'Asie et le Pacifique, 2014.

107 «Fishermen and safety: A guide to safe working practices for fishermen». Agence de sécurité maritime, 1996.

108 *Safety of small fishing vessels in India*, Maldives, Sri Lanka and Thailand. Agnar Erlingsson, FAO & BOBP-IGO, octobre 2005. Présenté à l'IFISH-3 Conference, 1-7 février 2006, Mahabalipuram (Chennai).

En raison principalement du déclin des réserves de poissons, les petits bateaux de pêche artisanaux de Thaïlande vont de plus en plus loin ou passent de plus en plus de temps en mer mais ils sont trop petits, construits souvent pour la pêche côtière et journalière. Ils ne disposent pas des équipements de sécurité de base. C'est pourquoi les conditions de sécurité des équipages n'ont fait que se détériorer.

Chavirement. Parmi les causes, on peut citer la mauvaise stabilité par mauvais temps, souvent liée à une surcharge, etc. Les bateaux chavirent ou coulent souvent avant que les membres d'équipage n'aient le **temps de monter à bord des équipements de survie.**

Perte de courant à bord. De nombreux petits bateaux sont équipés d'un moteur hors-bord et n'ont pas de moteur de secours ou de gréement. Ces pertes peuvent toucher également des navires plus grands.

Incendie à bord et inhalation de fumées. Les extincteurs doivent faire partie des équipements de sécurité et doivent être vérifiés régulièrement par une personne compétente extérieure pour déterminer s'ils sont en état de marche. L'inhalation de fumées toxiques en conséquence d'un incendie à bord peut souvent s'avérer fatale.

Absence d'équipements de navigation. Cela accroît le risque que le bateau se perde surtout lorsqu'il s'éloigne trop en mer en navigant trop près de rochers dangereux ou de récifs ainsi que la probabilité d'une collusion avec d'autres navires. On accorde une attention toute particulière aux échosondeurs puisqu'ils sont utilisés à la fois pour la navigation et pour une pêche fructueuse.

Par ailleurs, un petit bateau doit être visible sur le radar d'un navire plus gros pour ne pas le heurter. Les faisceaux émis par le radar du gros navire doivent être reçus par le navire plus petit. Comme un bateau en plastique renforcé de fibre de verre ou un bateau en bois ont du mal à recevoir les faisceaux de radar, le petit bateau doit être équipé d'un réflecteur radar. Il existe des conseils sur comment fabriquer facilement un réflecteur radar[109].

Moyens de communication défectueux. L'absence de contact par radio empêche les opérations efficaces de recherches et de sauvetage. De nombreux bateaux de pêche utilisent des émetteurs-récepteurs CB pour communiquer entre bateaux et avec la terre. Dans de nombreux pays, la CB est un moyen de communications à courte distance entre des personnes sur une gamme de 40 canaux dans la bande des 27-MHz (11 m). La CB fonctionne de manière distincte par rapport aux FRS, GMRS, MURS and aux radioamateurs. Souvent, il n'est pas nécessaire de posséder une licence pour utiliser la CB et, contrairement aux radioamateurs, on peut l'utiliser pour des formes de communication à caractère commercial ou personnel. Comme beaucoup de services d'émetteurs-récepteurs, les utilisateurs se partagent les canaux de la CB. Une seule station peut émettre en même temps, les autres stations devant écouter et attendre que le canal partagé soit disponible. Certains pays ont créé des services de radio similaires, avec des standards et des spécifications techniques qui varient en matière de licence. Même si on les connaît parfois sous d'autres noms, comme le Service radio général au Canada, ils utilisent souvent des fréquences similaires (de 26 à 28 MHz), ont des usages semblables et sont confrontés aux mêmes difficultés techniques. Même s'il faut parfois posséder une licence, il est généralement facile de pouvoir les utiliser. Certains pays ont également des services personnels de radio dans la bande UHF comme le PMR446 européen et l'UHF CB australien. Wikipedia; https://es.wikipedia.org/wiki/Banda_ciudadana.

109 «A safety guide for small offshore fishing boats. Bay of Benegal Programme». BOBP/MAG/16, 1993, p. 24, explique comment en fabriquer un réflecteur radar.

Blessures et accidents mortels et non-mortels dans la pêche

▶ Les principaux endroits ou tâches où les risques de se blesser sont les plus grands

Métiers ou tâches	Blessures à bord de navires de pêche	Blessures à terre
Mise en place et tirage du chalut, senneurs et autres techniques de pêche	Être pris dans l'engin de pêche, le tambour de treuil, dans les fûts ou les câbles, membres écrasés, passage par-dessus bord	
Connecter les panneaux de chalut	Membres écrasés, passage par-dessus bord	
Saignement et éviscération	Coupures de couteau ou par une machine, troubles musculo-squelettiques	Coupures de couteau ou par une machine, troubles musculo-squelettiques
Pêche à la canne	Blessures occasionnées par des hameçons, se prendre dans la ligne	
Levée de lourdes charges	Troubles musculo-squelettiques	Troubles musculo-squelettiques
Découpage en filets	Coupures, amputations suite à l'utilisation de couteaux ou d'une machine, troubles musculo-squelettiques	Coupures, amputations suite à l'utilisation de couteaux ou d'une machine, troubles musculo-squelettiques
Amincissement des filets	Coupures de couteau, troubles musculo-squelettiques, les blessures dues aux couteaux qui peuvent parfois conduire à la perte d'un doigt sont fréquentes quand la tête des poissons est enlevée manuellement, de même lorsqu'ils sont éviscérés, lorsqu'on leur enlève la peau et lorsqu'on les découpe en filets à bord.	Coupures de couteau, troubles musculo-squelettiques
Travail dans des lieux confinés, chargement et déchargement	Intoxication, asphyxie	Intoxication, asphyxie

Source: Rafnsson, V. Health problems and disease patterns. Dans l'encyclopédie de sécurité et de santé au travail du BIT, Genève, 4e édition, Volume 3.

▶ Annexe VII: identification des intérêts communs pour le travail dans la pêche et trouver des alliés

Créer de nouvelles alliances et des partenariats afin de renforcer l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche. Voir exercice de formation 3.6

Le développement et le renforcement des agences d'inspection du travail et l'extension de leurs activités constituent des éléments essentiels pour améliorer les conditions de travail dans la pêche. Cependant, les ressources limitées disponibles pour les autorités compétentes dans le secteur de la pêche signifient que les services d'inspection ne peuvent renforcer leur efficacité que si ces mêmes autorités nouent des partenariats avec plusieurs organisations. Certains de ces partenaires, comme les associations qui travaillent sur les questions liées aux minorités et aux droits de l'homme, aux droits de la femme, aux droits de l'enfant, ainsi que les activistes sociaux, peuvent mal connaître les autorités compétentes et leurs inspecteurs. La construction de nouvelles alliances pourrait concerner les partenaires potentiels suivants:

- **Les médias** sont susceptibles de jouer un rôle fondamental pour promouvoir et soutenir les principes et les valeurs sur le plan social et sur le plan du travail, en contribuant à développer et à consolider une culture de respect des principes et des droits au travail. Une alliance stratégique avec les médias peut offrir la possibilité d'organiser des campagnes de sensibilisation à propos du droit du travail et de créer une image positive de l'inspection par l'État en tant qu'outil en faveur du développement social et économique,
- **Information et services et réseaux de technologie informatique.** Les téléphones mobiles, internet et d'autres avancées dans les technologies de communication ajoutent de nouvelles opportunités en matière de développement et de rayonnement pour les services d'inspection. Ces possibilités peuvent être développées ou utilisées pour renforcer l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche et d'autres questions liées au travail, par exemple, pour établir un numéro vert pour les victimes afin qu'elles puissent dénoncer les armateurs à la pêche et les patrons qui ne respectent pas les règlementations en vigueur.
- **Les agents (consultatifs) des pêches** des ministères de la Pêche et de l'Agriculture sont généralement plus nombreux que les inspecteurs du travail, ils sont plus mobiles et très présents dans la pêche, travaillant souvent directement sur les navires. Les agents des pêches travaillent directement auprès des pêcheurs et des patrons, et même des armateurs à la pêche, et disposent de l'autorité nécessaire pour inspecter les navires de pêche (bien que généralement pas en matière de conditions de vie et de travail). Pour les services d'inspection, ils peuvent être des vecteurs primaires d'information en matière de travail et pour faire passer des messages de prévention. Toutefois, ils ne disposent pas de la formation nécessaire ainsi que des informations en matière de sécurité et de santé au travail (SST) dans la pêche. Les inspecteurs devraient faire état de toute suspicion de non-respect du code du travail auprès de l'autorité compétente, qui pourrait alors enquêter.
- **Les organisations de producteur-pêcheur** regroupent les jeunes pêcheurs et les services d'inspection ainsi que les inspecteurs peuvent travailler avec elles de manière constructive. Leurs associations nationales peuvent être invitées à soutenir une campagne portant sur une question spécifique liée au travail et qui touche leurs membres. Par exemple, on peut encourager les jeunes pêcheurs à organiser des activités sur des thèmes liés à la sécurité et à la santé. On peut organiser des concours portant sur « l'efficacité en matière de sécurité», les résultats étant déterminés pas seulement par rapport au résultat pratique des tâches quotidiennes de pêche mais aussi en prenant en compte les conditions de sécurité dans lesquelles le travail a été effectué.

- Il existe de nombreuses **coopératives de pêcheurs** avec lesquelles les inspecteurs peuvent interagir et travailler à différents niveaux, par exemple:
  - Les audits de coopératives couvrant l'application du droit du travail, des normes en matière de SST et des conditions de travail de leur propre personnel et aussi des producteurs impliqués dans la chaîne d'approvisionnement de la coopérative;
  - Utiliser les centres de formation et les réseaux de formation afin de disséminer l'information et d'organiser des formations à la protection au travail, à la STT et à l'inspection du travail pour les travailleurs et les communautés rurales.
  - Travailler aux côtés des coopératives dans le cadre de leur travail communautaire auprès des populations et des associations locales pour les sensibiliser au droit du travail, aux normes en matière de SST et à l'inspection du travail.
  - Les coopératives peuvent intégrer la promotion du droit du travail et des normes en matière de SST dans leurs campagnes, par exemple, à l'occasion de campagnes internationales visant à l'éradication de la pauvreté, d'initiatives sur le plan éducatif et des efforts visant à l'abolition du travail des enfants[110].
- **Les entreprises multinationales,** encore appelées entreprises transnationales, peuvent exercer une influence considérable sur les pratiques en matière de travail à la fois dans leur propre fonctionnement mais aussi dans celui des entreprises faisant partie de leur chaîne d'approvisionnement. Ainsi, de nombreuses entreprises multinationales ont désormais mis en place des initiatives en matière de responsabilité sociale qui les engagent à améliorer et à renforcer les composantes sociales, économiques et environnementales de leur fonctionnement, y compris au niveau des normes en matière de travail et de SST. Certaines exigent également que ces normes soient également appliquées chez leurs fournisseurs.
- **Les initiatives de vérification privées et les services d'inspection privés.** Selon les termes utilisés lors d'une réunion tenue en 2013 au BIT portant sur les initiatives de vérification privées ainsi que les services d'inspection privés, ces initiatives privées de respect de la règlementation:
  - sont définies comme des mécanismes privés volontaires, destinés à contrôler l'application de règles publiques (lois ou règlements) ou privés (codes de conduite, etc.) Il en existe différents types, parmi lesquels l'auto-évaluation (système de gestion), l'audit (interne ou externe), la certification et l'étiquetage et la publication de rapports.
  - Selon les normes de l'OIT, l'inspection du travail est une prérogative publique. Ces normes reconnaissent l'existence d'institutions privées se consacrant à des activités similaires et demandent aux autorités compétentes de promouvoir une coopération efficace avec ces institutions[111].
- **Les régimes d'assurance responsabilité civile accident** peuvent également être des partenaires en matière de coopération et de collaboration pour les services d'inspection. Par exemple, dans un pays, les employeurs et leurs salariés peuvent être représentés de manière égale au sein des instances représentatives ou de direction des assurances accident (associations d'assurance responsabilité civile des employeurs). Elles ont donc la possibilité d'exercer une influence permanente sur les politiques et le modus operandi des sociétés d'assurances[112].

---

110 BIT: *Cooperating out of Child Labour: Harnessing the untapped potential of cooperatives and the cooperative movement to elimi- nate child labour.* Programme des coopératives du BIT, BIT IPEC, Alliance internationale des coopératives (Genève, 2009).

111 BIT: *L'Inspection du travail et initiatives de vérification privées : tendances et enjeux,* document d'information en vue de la Réunion d'experts sur l'inspection du travail et le rôle des initiatives de vérification privées (Genève, 10–12 décembre 2013), https://www.ilo.org/labadmin/info/WCMS_230806/lang--fr/index.htm.

112 *Labour Inspection in Germany*, EU Senior Labour Inspectors Committee, Bruxelles, 2005.

- Travailler avec **les fabricants, les designers et les fournisseurs**. L'utilisation de substances et d'équipements dangereux constitue une cause significative d'accidents ou de maladies dans la pêche, tout comme dans l'agriculture, qu'il s'agisse d'outils manuels, de tracteurs ou de pesticides. Les inspecteurs peuvent donc, de façon constructive, investir du temps et des ressources pour veiller à ce que les entreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement de la pêche respectent bien leurs obligations légales et que les équipements dangereux ou les substances toxiques soient bien éliminés dès le départ.
  - De nombreux **groupements et organisations religieuses** contribuent à aider les pêcheurs et les pauvres vivant en milieu rural à travers le monde, en travaillant notamment avec les pêcheurs (ainsi que les petits fermiers) et les populations locales. Dans de nombreux ports, il existe des missions œcuméniques de marins ou de pêcheurs. Elles sont susceptibles de proposer toute une série de services pour assurer le bien-être de ces derniers et leur porter secours si besoin, que ce soit dans le domaine des loisirs, des moyens de communication et des transports.
- Les services d'inspection peuvent aussi coopérer avec **les écoles, les universités et les enseignants**, y compris avec les centres de formation, afin de fournir des informations facilement compréhensibles aux élèves et aux étudiants à propos du monde du travail, du droit du travail et de l'inspection du travail. Ainsi, au Niger, les inspecteurs du travail prodiguent un enseignement dans les écoles et dans les centres de formation. En veillant à la protection en matière de SST, les inspecteurs peuvent ainsi indirectement contribuer à la promotion de l'emploi des jeunes et à l'encourager, ainsi qu'à l'apprentissage dans des conditions respectant le travail décent dans des secteurs comme l'agriculture.
- La coopération avec **la communauté des ONG** est particulièrement importante lorsque l'inspection du travail est amenée à aborder les questions sociales comme, par exemple, le travail des enfants, la migration et les droits de l'homme. Les organisations de la société civile ainsi que les médias exercent une fonction de surveillance afin de faire pression sur les entreprises pour améliorer les conditions de travail et en traitant parfois des problèmes qui existent dans l'inspection du travail formel. Ces actions ont été plus efficaces dans le cas des métiers qui touchent à la chaîne d'approvisionnement mondiale ou lorsque des sociétés internationales font l'objet d'une surveillance particulière de la part d'organisations internationales de défense des droits de l'homme et d'ONG. Les professions qui ne sont pas liées à des entreprises ou à des fournisseurs faisant partie des chaînes d'approvisionnement mondiales continuent de souffrir d'une faible visibilité et de normes médiocres en matière de travail, malgré les efforts entrepris par les syndicats et les ONG. Ainsi, le Collectif international de soutien aux pêcheurs (ICSF) a publié un guide destiné à mieux comprendre la convention sur le travail dans la pêche de 2007 qui est destiné spécifiquement aux pêcheurs (ICSF, 2008). L'ICSF a également publié plusieurs articles sur la convention (n° 188) dans son Rapport triennal Samudra. En 2012, le 23e congrès mondial de l'Apostolat de la Mer a adopté une déclaration qui, entre autres, s'engage à renouveler les efforts en vue de la ratification de la convention (n° 188).
- La coopération avec les **organisations de défense de l'environnement.** La pêche, notamment la pêche INN, peut potentiellement aboutir à l'épuisement des stocks de poissons et endommager les autres formes de vie marine ainsi que la biodiversité, ou encore entraîner la contamination de produits de la mer destinés à la consommation humaine.
- Suite à la recommandation de la Déclaration de Vienne et au Programme d'action (1993), de nombreux pays ont créé un ensemble de recours au niveau national en matière de **droits de l'homme** à qui toute personne peut s'adresser pour déposer plainte en cas de violations des droits de l'homme, y compris des droits au travail. Dans ces pays, une coopération efficace entre les services d'inspection, surtout l'inspection du travail, et l'entité chargée de l'ensemble de recours en matière de droits de l'homme est utile et doit être encouragée. Ainsi, le **rapporteur de l'ONU sur le droit à l'alimentation**, en commentant une étude mettant en évidence les très mauvaises conditions de travail sur de nombreux navires de pêche industrielle, proches de l'esclavage, a

fait la déclaration suivante: «Cela souligne l'importance d'une ratification rapide et élargie de la convention sur le travail dans la pêche (convention (n° 188)) ainsi que sur la nécessité d'introduire des dispositions concernant les conditions de travail à bord des navires de pêche dans les accords d'accès aux droits de pêche»[113].

De manière générale, les services d'inspection dans la pêche et les organisations partenaires peuvent être complémentaires. Les services d'inspection disposent de l'autorité et du devoir d'agir face aux violations de la loi alors que les autres acteurs peuvent entretenir des contacts plus larges, avoir une meilleure connaissance des difficultés auxquelles les armateurs à la pêche et les patrons doivent faire face et être davantage au courant lorsque les lois sont violées. En même temps, les services d'inspection et les organisations avec lesquelles ils peuvent potentiellement nouer des partenariats doivent nécessairement partager des principes, des valeurs et des objectifs communs afin de promouvoir et d'assurer des conditions de travail et d'emploi décentes dans la pêche.

113 *Fishing: Interim report of the Special Rapporteur on the right to food,* Olivier De Schutter, soumis en accord avec la résolution 66/158 de l'Assemblée générale de l'ONU, Document A/67/268, 8 août 2012. soixante-septième session, thème 70 (b) de l'ordre du jour provisoire, promotion des droits de l'homme, questions autour des droits de l'homme, y compris les moyens alternatifs permettant d'améliorer le respect effectif des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Manuel de formation du BIT pour l'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche

Les pêcheurs ont droit au travail décent. Cependant, les personnes qui travaillent à bord des navires de pêche font face à des conditions souvent particulières et dangereuses. Elles sont confrontées à un environnement maritime en constante évolution, elles vivent et travaillent à bord de leurs navires, parfois pour une longue durée en étant très éloignées des côtes, elles effectuent des opérations de pêche et utilisent des méthodes de pêche qui nécessitent une attention toute particulière. C'est dans ce contexte que l'OIT a adopté la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, qui reconnaît les caractéristiques spécifiques de la pêche commerciale et a pour objectif de s'assurer que les pêcheurs bénéficient bien de conditions de travail décentes à bord des navires de pêche en ce qui concerne les exigences minimales pour travailler à bord, les conditions d'emploi, le logement et la nourriture, la protection en matière de sécurité et de santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale. Pour être significatives et efficaces, ces conditions de travail doivent faire l'objet d'un suivi et les droits des pêcheurs doivent être appliqués. Lors de réunions d'experts représentant les gouvernements, les armateurs à la pêche et les organisations de pêcheurs, l'OIT a donc adopté des directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche ainsi que des directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007. Ce manuel de formation s'appuie sur ces deux directives, ainsi que sur les enseignements qui ont pu être tirés de la part des pays membres de l'OIT et par les projets concernés par l'application de la convention (n° 188) ainsi que par des travaux connexes. Il a pour but de venir en aide aux directeurs, aux équipes de direction ainsi qu'aux inspecteurs des autorités compétentes en charge de la régulation et de l'inspection des conditions de travail à bord des navires de pêche commerciaux faisant respecter les normes concernant le travail dans la pêche. Ce manuel peut être utilisé pour former les agents qui construisent ou améliorent des services d'inspection étendus et coordonnés pour les pêcheurs.

ISBN 978-92-2-036132-0