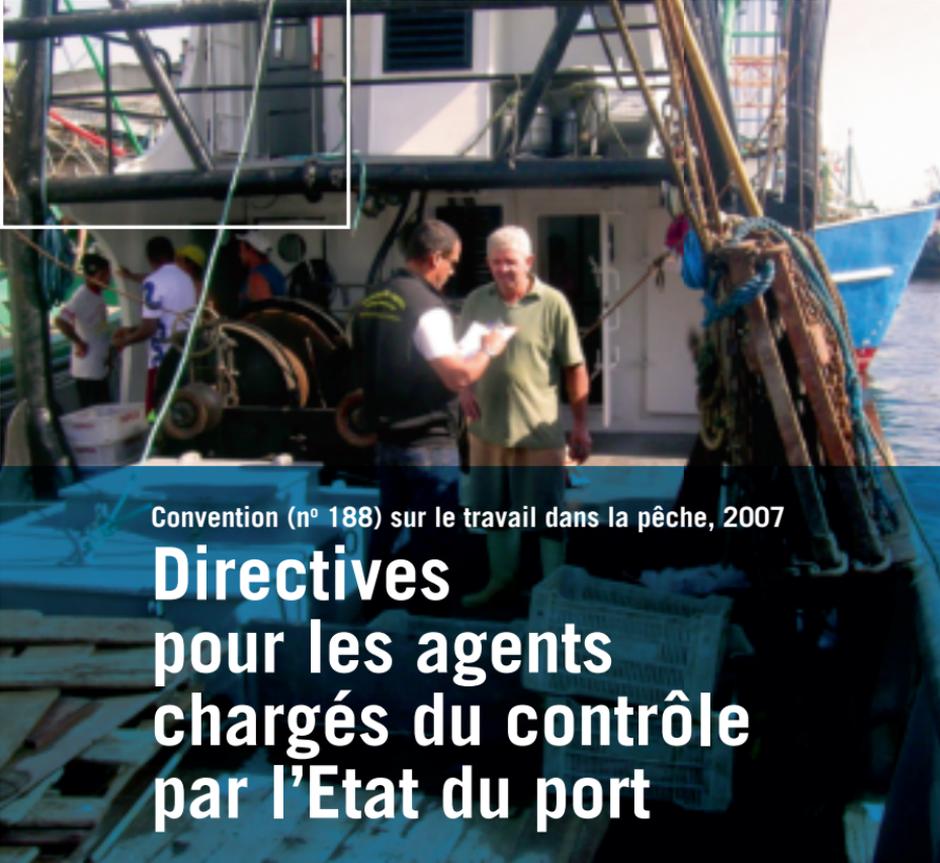




Bureau
international
du Travail
Genève



Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port



**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**

**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**

Copyright © Organisation internationale du Travail 2011
Première édition 2011

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 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 l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubdroit@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. Visitez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

OIT

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, Bureau international du Travail, 2011

ISBN 978-92-2-225357-9 (print)

978-92-2-225358-6 (Web pdf)

bateau de pêche / travailleur de la pêche / sécurité / conditions de travail / sécurité du travail / santé au travail / inspection du travail / convention de l'OIT / application

07.04.2

Egalement disponible en anglais: *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188)* (ISBN 978-92-2-125357-0), Genève, 2011; et en espagnol: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)* (ISBN:978-92-2-325357-8, Genève, 2011).

Données de catalogage du BIT

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.

Les publications et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Préface

L'objectif de l'Organisation internationale du Travail est de promouvoir le travail décent pour tous les travailleurs exerçant tous types d'activités. A cet égard, la pêche est l'un des secteurs les plus exigeants, car le travail à bord des navires de pêche possède de nombreuses caractéristiques qui le placent à part de toutes autres activités et sources de revenus.

La pêche des ressources biologiques marines se déroule dans l'environnement marin, souvent hostile. Le taux d'accidents, voire de décès, peut être élevé. En fait, dans beaucoup de pays, la pêche est *la* profession la plus dangereuse. En cas d'accident ou de maladie, un pêcheur peut se trouver éloigné des soins médicaux professionnels et doit s'en remettre aux autres personnes à bord pour qu'elles prennent soin de lui jusqu'à ce qu'il soit conduit à terre.

Il va de soi qu'une considération spéciale doit être accordée au secteur de la pêche. Pourtant, dans beaucoup de pays, les pêcheurs semblent être victimes des lacunes du système de lois, réglementations et autres mesures qui protègent les autres travailleurs. Le contrôle et l'application de la législation à bord des navires de pêche posent souvent problème car les navires, de par la nature de leur activité, se trouvent habituellement en mer et ne sont donc pas très disponibles pour les services d'inspection. Plusieurs aspects des conditions de travail et de vie peuvent aussi relever du domaine de compétence de certains ministères et organismes gouvernementaux, ce qui peut engendrer de nouveaux problèmes de mise en application.

Ces enjeux peuvent être la source d'un déficit de travail décent. Conformément à son objectif de garantir un travail décent pour tous, l'OIT cherche à empêcher ce déficit.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

En juin 2007, la Conférence internationale du Travail a adopté la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, et la recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007. Ces nouvelles normes internationales du travail ont été adoptées à une majorité écrasante.

La convention et la recommandation examinent un large éventail de questions, qui sont indispensables pour garantir le travail décent à bord des navires de pêche: dispositions relatives à l'âge minimum, aux certificats/examens médicaux, au logement et à l'alimentation à bord, à l'accord d'engagement du pêcheur et à la durée du repos. Elles traitent en outre d'aspects tels que la sécurité et la santé au travail; le rapatriement; le recrutement et le placement des pêcheurs; la responsabilité de l'armateur à la pêche en cas de maladie, lésion ou décès; et la sécurité sociale. Elles prévoient également des dispositions spécifiques concernant les responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs.

La convention sur le travail dans la pêche inclut des dispositions spécifiques concernant son application et son respect. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou ceux qui restent en mer pendant de longues périodes sont tenus d'avoir à bord un document certifiant qu'ils ont été inspectés par l'autorité compétente, en vue de déterminer leur conformité avec les dispositions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie à bord. Ces inspections doivent avoir lieu tous les cinq ans. Pour les navires de moindre taille et ceux qui restent en mer pendant de courtes périodes, la convention prévoit davantage de souplesse quant à la fréquence et aux modalités de ces inspections, ainsi que des dispositions spécifiques concernant l'obligation de conserver ces documents à bord.

La convention prévoit que les contrôles doivent être effectués non seulement par les Etats du pavillon mais aussi par les Etats du port. Les dispositions non contraignantes relatives au contrôle par l'Etat du port

encouragent les Etats à inspecter les conditions des navires de pêche étrangers qui font escale dans leurs ports. Si les conditions à bord présentent un risque pour la sécurité et la santé de l'équipage, le navire pourra être retenu jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux manquements constatés. Des dispositions de ce type, qui sont appliquées depuis des années dans le secteur des transports maritimes, encouragent vivement les armateurs à la pêche à garantir aux pêcheurs travaillant à bord des navires de pêche des conditions de travail décentes.

Lorsque la Conférence internationale du Travail a adopté la convention n° 188 et la recommandation n° 199, elle a aussi adopté une résolution concernant le contrôle par l'Etat du port, qui note que la mise en œuvre uniforme et harmonisée des responsabilités de l'Etat du port, conformément aux dispositions pertinentes de la convention, contribuera au succès de l'application de celle-ci. Cette résolution considère en outre que, vu le caractère mondial de l'industrie de la pêche, il importe que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port reçoivent des directives appropriées pour l'exercice de leurs fonctions. La Conférence a ensuite invité l'OIT à convoquer une réunion tripartite d'experts du secteur de la pêche afin de mettre au point des orientations appropriées pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port en ce qui concerne les dispositions pertinentes de la convention.

La réunion tripartite d'experts chargée d'adopter des directives pour le contrôle par l'Etat du port en vue de l'application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, s'est tenue à Genève du 15 au 19 février 2010. Ont assisté à la réunion six experts gouvernementaux (Brésil, Japon, Namibie, Norvège, Nouvelle-Zélande et Fédération de Russie), six experts employeurs et six experts travailleurs, ainsi que des observateurs de 18 autres gouvernements et les représentants de certaines organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

La réunion a été financée par le biais de l'accord de coopération Norvège-OIT, un projet qui vise à renforcer l'efficacité des services d'inspection du travail. L'OIT tient à exprimer toute sa gratitude à la Norvège pour son soutien généreux et venant à point nommé.

Chaque pays ou région peut bien évidemment avoir ses propres pratiques concernant le contrôle des navires de pêche par l'Etat du port. Les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port énoncées dans ce manuel visent, dans la mesure du possible, à être en harmonie avec ces pratiques et, dans de nombreux pays, elles peuvent aussi encourager la mise en place d'un système d'inspection plus efficace. Les autorités concernées de chaque pays pourront souhaiter adapter les directives à leurs pratiques actuelles. On espère que les directives parviendront dans le même temps à atteindre leur objectif premier, à savoir garantir dans le monde entier une uniformité des systèmes de contrôle par l'Etat du port, afin de favoriser une meilleure application des dispositions de la convention sur le travail dans la pêche. Si cet objectif est atteint, les pêcheurs bénéficieront de conditions de travail décentes, non seulement en droit mais aussi en pratique, ce qui servira les intérêts tant des pêcheurs eux-mêmes que des armateurs à la pêche en contribuant à retenir les pêcheurs actuels et en attirant la prochaine génération de pêcheurs, dont dépend l'avenir du secteur.

Alette van Leur
Directrice
Département des activités sectorielles

Liste des participants

La réunion était composée de six experts désignés après des consultations avec les gouvernements, six experts désignés après des consultations avec le groupe des employeurs, et six experts désignés après des consultations avec le groupe des travailleurs du Conseil d'administration.

Président

Captain Nigel Campbell, Afrique du Sud

Experts désignés par les gouvernements

M^{me} Vera Lucia Ribeiro de Albuquerque, coordinateur national, Port and Maritime Labour Inspection, Ministry of Labour and Employment – Secretary of Labour Inspection, Rio de Janeiro (Brésil)

Conseillers techniques

M. José Roberto Paulon Silva, officier de la marine, Diretoria de Portos e Costas, Marinha do Brasil, Rio de Janeiro (Brésil)

M. Roberto Miranda, Labour Inspection, João Pessoa (Brésil)

M. Makoto Yamashita, directeur adjoint, Policy Planning Division, Fisheries Agency of Japanese Government, Tokyo (Japon)

Conseillers techniques

M. Tomihiko Kayashima, Policy Planning Division, Fisheries Agency, Ministry of Agriculture, Forestry and Fishery, Tokyo (Japon)

M. Seiichi Tajima, premier secrétaire, Permanent Mission of Japan, Genève (Suisse)

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

M. Bro-Matthew Shinguadja, commissaire du travail, Office of Labour Commissioner, Windhoek (Namibie)

M. Ian Clarke, inspecteur, Maritime New Zealand, Mount Maunganui (Nouvelle-Zélande)

M. Haakon Storhaug, conseiller cadre, Norwegian Maritime Directorate, Haugesund (Norvège)

Conseiller technique

M. Gudolv Åkerøy, Norwegian Maritime Directorate, Haugesund (Norvège)

M. Valeriy Chiklinenkov, directeur adjoint, Department on Fleets, Ports and Monitoring, Federal Agency for Fisheries, Moscou (Fédération de Russie)

Conseiller technique

M. Stepan Y. Kuzmenkov, premier secrétaire, Permanente Mission of the Russian Federation, Genève (Suisse)

Experts désignés par les employeurs

M. Octavio Carvajal-Bustamente, président, Comisión de Trabajo, Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN), Mexico (Mexique)

M. Fridrik Fridriksson, avocat, Federation of Icelandic Fishing Vessel Owners Reykjavik (Islande)

M. Paul Mackay, directeur, Employment Relations Policy, Business New Zealand, Wellington (Nouvelle-Zélande)

M. Tatsuo Ono, Japan Tuna Fisheries Co-operative Association, Tokyo (Japon)

Liste des participants

M. Babulal B Todi, ancien président, All India Manufacturer's Organization, Mumbai (Inde)

M. Ment van der Zwan, conseiller cadre, Pelagic Freezer-trawler Association (PFA) Ab Ijmuiden (Pays-Bas)

Experts désignés par les travailleurs

M. Johnny Hansen, Norwegian Seamen's Union (NSU), Oslo (Norvège)

M. Hideo Kon, directeur des pêches, All-Japan Seamen's Union, Tokyo (Japon)

M. Ruben Alejandro Moreira, secrétaire, Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Buenos Aires (Argentine)

M. Harinony Lucien Razafindraibe, secrétaire général, Syndicat général maritime de Madagascar, Tananarive (Madagascar)

M. Enrique Omar Suarez, secrétaire général, Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Buenos Aires (Argentine)

M. Juan Manuel Trujillo Castillo, secrétaire chargé de l'organisation et de la pêche, Federación de Servicios a la Ciudadanía de CC.OO, Madrid (Espagne)

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées et d'autres organisations internationales officielles

Union européenne, Commission européenne, Bruxelles: M. Francisco Jesús Alvarez Hidalgo, Unité Santé, sécurité et hygiène au travail, Direction générale Emploi, affaires sociales et égalité des chances (DG EMPL) (Luxembourg); M. Nicolás María Breczewski Jaworski, administrateur, Direction générale Emploi, affaires sociales et égalité des chances (DG EMPL), Bruxelles (Belgique); M. Giorgio Gallizioli, conseiller, Direction générale Affaires maritimes et pêche (DG MARE), Bruxelles (Belgique)

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Représentants d'organisations internationales non gouvernementales

Association internationale de médecine maritime: (IMHA): D^r Suresh Idnani, président, Goa (Inde)

Collectif international d'appui à la pêche artisanale: M. Sebastian Mathew, conseiller, Chennai (Inde)

Confédération syndicale internationale (CSI): M^{me} Esther Busser, directrice adjointe, Genève (Suisse)

European Transport Workers' Federation (ETF): M. Philippe Alfonso, secrétaire politique pour la pêche, Maritime Transport Ports – Fisheries, Bruxelles (Belgique)

Fédération internationale des ouvriers du transport: M. Jon Whitlow, secrétaire, Seafarers, Fisheries & Inland Navigation, Londres (Royaume-Uni); M. Rossen Karavatchev, Fisheries Section, Londres (Royaume-Uni)

International Christian Maritime Association (ICMA): M. Domingo Gonzalez Joyanes, technicien, Madrid (Espagne)

Organisation internationale des employeurs (OIE): M. Jean Dejardin, conseiller, Genève (Suisse)

Table des matières

Préface	V
Liste des participants	IX
1. Introduction	1
1.1. Objectifs et contenu des directives	1
1.2. Aperçu de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007	1
1.2.1. Objectif de la convention	1
1.2.2. Structure de la convention	2
1.2.3. Concepts essentiels de la convention n° 188	4
1.2.4. Respect et application	10
1.3. Définitions	11
2. Dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port de la convention n° 188 et de la recommandation n° 199	15
2.1. Aperçu des responsabilités au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention n° 188	15
2.2. Dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port de la recommandation n° 199	16
2.3. «Fonctionnaires autorisés» à prendre les mesures aux fins du contrôle par l'Etat du port	16
2.3.1. Profil professionnel des fonctionnaires autorisés, en application de la convention n° 188	17
2.3.2. Qualifications des fonctionnaires autorisés	18

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention n° 188	19
3.1. Objectif des inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port	19
3.2. Orientations générales	19
3.3. Mener une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention n° 188	20
3.3.1. Procédures à suivre pour mener une inspection en cas de preuve acquise ou de dépôt de plainte concernant un navire de pêche qui ne se conformerait pas aux prescriptions de la convention n° 188	20
3.3.2. Examen des exclusions, dérogations et des équivalences dans l'ensemble octroyées par l'Etat du pavillon	22
3.3.3. Orientations supplémentaires concernant l'examen des plaintes	24
3.4. Procédures à suivre pour effectuer une inspection d'un navire de pêche en vue de déterminer sa conformité aux prescriptions de la convention n° 188 concernant les conditions de vie et de travail	24
4. Inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port sur la base de preuves acquises ou d'une plainte valable	27
4.1. Note générale	27
4.2. Prescriptions de base, sources d'information caractéristiques et exemples de non-conformité	28

5. Mesures que peut prendre l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port après avoir constaté des cas de non-conformité au titre de la convention n° 188	57
5.1. Procédures en cas de non-conformité	57
5.2. Exemples de circonstances pouvant exiger une enquête plus approfondie et l'éventuelle immobilisation d'un navire de pêche	58
5.3. Eviter de retarder ou d'immobiliser indûment un navire	62
5.4. Coopération du navire de pêche battant pavillon étranger	62
Annexe A. Contenu d'un «document valide» (article 41)	65
Annexe B. Mentions devant figurer dans un accord d'engagement du pêcheur conformément à l'annexe II de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007	67
Annexe C. Tableau des prescriptions applicables aux navires de pêche conformément à l'annexe III (Logement à bord des navires de pêche) de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007	69

1. Introduction

1.1. Objectifs et contenu des directives

Conformément à la résolution concernant le contrôle par l'Etat du port adoptée par la Conférence internationale du Travail à sa 96^e session, les présentes directives ont été élaborées pour:

- aider les administrations de l'Etat du port à s'acquitter avec efficacité de leurs responsabilités au titre de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007;
- promouvoir une mise en œuvre harmonisée des dispositions de la convention relatives aux responsabilités de l'Etat du port.

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

Il convient de considérer ces directives comme complémentaires aux mesures nationales adoptées par les administrations des Etats du pavillon dans leur pays et à l'étranger. Elles sont destinées à fournir une assistance aux administrations des Etats du port pour assurer la conformité à la convention n° 188.

1.2. Aperçu de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007

1.2.1. Objectif de la convention

L'objectif de la convention est, comme indiqué dans le préambule, «d'assurer que les pêcheurs bénéficient de conditions décentes pour travailler à bord des navires de pêche en ce qui concerne les conditions

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

minimales requises pour le travail à bord, les conditions de service, le logement et l'alimentation, la protection de la sécurité et de la santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale».

1.2.2. Structure de la convention

La convention n° 188 se compose d'un préambule, de 54 articles et de trois annexes. Les articles se divisent en neuf parties comme suit:

- Partie I – Définitions et champ d'application
 - Définitions
 - Champ d'application
- Partie II – Principes généraux
 - Mise en œuvre
 - Autorité compétente et coordination
 - Responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs
- Partie III – Conditions minimales pour le travail à bord des navires de pêche
 - Age minimum
 - Examen médical
- Partie IV – Conditions de service
 - Equipage et durée du repos
 - Liste d'équipage
 - Accord d'engagement du pêcheur
 - Rapatriement
 - Recrutement et placement

- Agences d'emploi privées
 - Paiement des pêcheurs
 - Partie V – Logement et alimentation
 - Partie VI – Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale
 - Soins médicaux
 - Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail
 - Sécurité sociale
 - Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail
 - Partie VII – Respect et application
 - Partie VIII – Amendements des annexes I, II et III
 - Partie IX – Dispositions finales
- Les trois annexes sont les suivantes:
- Annexe I – Equivalence pour le mesurage
 - Annexe II – Accord d'engagement du pêcheur
 - Annexe III – Logement à bord des navires de pêche
- La recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007, non contraignante, se compose de cinq parties:
- Partie I – Conditions de travail à bord des navires de pêche
 - Partie II – Conditions de service
 - Partie III – Logement
 - Partie IV – Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale
 - Partie V – Autres dispositions

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

1.2.3. Concepts essentiels de la convention n° 188

L'objet de la présente section est de fournir à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port des informations et des orientations sur les concepts essentiels de la convention n° 188. Toutefois, c'est à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon qu'il appartient de prendre, après consultation, toutes les décisions qu'elle juge nécessaires, telles que les exclusions, dérogations et équivalences dans l'ensemble, et de fournir à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port la documentation s'y rapportant.

1.2.3.1. Champ d'application

L'article 2, paragraphes 1 et 2, dispose ce qui suit¹:

1. Sauf disposition contraire de la présente convention, celle-ci s'applique à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale.
2. En cas de doute sur l'affectation d'un navire à la pêche commerciale, il appartient à l'autorité compétente de déterminer son type d'affectation après consultation.

La convention fixe des prescriptions pour tous les navires de pêche, ainsi que d'autres, plus sévères, pour certains bateaux (en général ceux d'une longueur supérieure à 24 mètres, mais aussi dans certains cas pour d'autres). Un Etat peut, après consultation, décider d'étendre, totalement ou en partie, les prescriptions plus strictes à des navires de taille inférieure².

¹ Voir également les définitions figurant à la section 1.3 ci-après.

² Par exemple, l'article 29 c) dispose que les fournitures et le matériel médicaux présents à bord doivent être accompagnés d'instructions ou d'autres informations dans une langue et une présentation compréhensible pour le pêcheur ou les pêcheurs qualifiés ou formés pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux. Cette disposition s'appliquerait à tous les navires. L'article 30 c) établit

1.2.3.2. Mise en œuvre

L'article 6 dispose que les Etats qui ratifient la convention «doivent mettre en œuvre et faire respecter les lois, règlements ou autres mesures qu'ils ont adoptés afin de s'acquitter de leurs obligations aux termes de la convention n° 188 en ce qui concerne les pêcheurs et les navires de pêche relevant de leurs compétences. Les autres mesures peuvent comprendre des conventions collectives, des décisions judiciaires, des sentences arbitrales et autres moyens conformes à la législation et à la pratique nationales».

1.2.3.3. Consultation

Le terme «consultation» revient plusieurs fois dans la convention. Il est défini à l'article 1, paragraphe c), comme suit: «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». Telle est la signification du terme «consultation» dans les présentes directives.

1.2.3.4. Des prescriptions moins strictes pour les navires de pêche de moindre taille (d'une longueur inférieure à 24 mètres) ou les navires restant en mer pendant de courtes périodes

La convention contient des dispositions applicables à tous les navires et des prescriptions plus strictes pour certains d'entre eux (généralement ceux d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais aussi ceux restant en mer pendant de longues périodes). Ainsi,

que les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent être pourvus d'un guide médical de bord adopté ou approuvé par l'autorité compétente ou de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord*. L'Etat du pavillon peut, après consultation, décider que même les navires d'une taille inférieure à 24 mètres doivent être pourvus de ce guide.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

la convention exige en général que les logements sur les navires aient une hauteur sous barrot adéquate et que l'autorité compétente prescrive la hauteur sous barrot minimale des locaux où les pêcheurs doivent se tenir debout pendant de longues périodes. Toutefois, pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres³, la hauteur sous barrot minimale autorisée dans tous les logements où les pêcheurs doivent pouvoir jouir d'une entière liberté de mouvement ne doit pas être inférieure à 200 centimètres, sachant que certaines exceptions sont possibles à condition que la hauteur minimale ne soit pas inférieure à 190 centimètres.

1.2.3.5. Exclusions, dérogations et équivalences dans l'ensemble

1.2.3.5.1. Exclusions en vertu de l'article 3

L'article 3 de la convention dispose, notamment, que:

1. Lorsque l'application de la convention soulève des problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des conditions spécifiques de service des pêcheurs ou des opérations des navires de pêche considérés, un Membre peut, après consultation, exclure des prescriptions de la présente convention, ou de certaines de ses dispositions: *a)* les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux; *b)* des catégories limitées de pêcheurs ou de navires de pêche.

1.2.3.5.2. Mise en œuvre progressive de certaines dispositions de la convention en vertu de l'article 4

L'article 4 de la convention dispose 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 infras-

³ Comme noté ci-après, dans la section 1.2.3.6, un Etat peut aussi décider d'utiliser la jauge brute (300) au lieu de la longueur (24 mètres) comme critère pour déterminer les cas dans lesquels la prescription la plus stricte s'applique.

structures ou institutions insuffisamment développées, le Membre peut, conformément à un plan établi en consultation, mettre en œuvre progressivement tout ou partie de certaines dispositions spécifiques énumérées audit article 4. L'article prévoit en outre que le recours à la «mise en œuvre progressive» ne s'applique pas aux navires de pêche soumis à un contrôle par l'Etat du port, comme prévu à l'article 43 de la convention, sauf lorsque les navires font escale dans un port d'un Etat du port en étant en situation de force majeure⁴.

1.2.3.5.3. *Utilisation du principe d'équivalence dans l'ensemble⁵ aux articles 14 et 28*

L'article 14, paragraphe 3, dispose ce qui suit:

3. L'autorité compétente peut, après consultation, établir des prescriptions remplaçant celles fixées aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Toutefois, lesdites prescriptions doivent être équivalentes dans l'ensemble et ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des pêcheurs.

⁴ Par exemple, en cas de détresse.

⁵ Le principe d'«équivalence d'ensemble» comme il faut l'entendre dans le cadre de la convention n° 147, où l'expression est utilisée pour la première fois, signifie qu'il peut y avoir des différences ou des écarts de détail entre la législation nationale ou autres mesures et les prescriptions de la convention, mais que les Etats devraient s'engager à garantir que les objectifs généraux visés par les dispositions de la convention sont respectés. Aussi, lorsqu'il n'y a pas pleine conformité avec les prescriptions détaillées de la convention, il faut d'abord déterminer quel est l'objectif général ou les objectifs de la convention, autrement dit quel est son ou ses buts ou encore sa ou ses finalités. Il peut s'agir d'un objectif principal général et de plusieurs objectifs subordonnés. On peut donc dans ce cas-là, premièrement, s'efforcer de déterminer si l'Etat a montré qu'il respecte ou accepte l'objectif général principal de la convention et a adopté une législation permettant de l'appliquer; dans l'affirmative, il s'agit, deuxièmement, de voir si l'effet de cette législation est de garantir que, sous tous les aspects matériels, les objectifs subordonnés de la convention sont atteints (voir BIT: *Normes du travail dans les navires marchands*, étude d'ensemble de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations, 1990, pp. 71-87).

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

L'article 28 de la convention, qui concerne le logement et l'alimentation à bord des navires de pêche, dispose ce qui suit:

1. La législation ou les autres mesures adoptées par le Membre, conformément aux articles 25 à 27, doivent donner pleinement effet à l'annexe III concernant le logement à bord des navires de pêche. L'annexe III peut être amendée de la façon prévue à l'article 45.
2. Un Membre qui n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions de l'annexe III peut, après consultation, adopter dans sa législation des dispositions ou d'autres mesures équivalant dans l'ensemble aux dispositions énoncées à l'annexe III, à l'exception des dispositions se rapportant à l'article 27.

1.2.3.5.4. Autres exclusions, dérogations et variations

D'autres articles et l'annexe III de la convention prévoient aussi la possibilité d'exemptions, d'exceptions ou de variations spécifiques. Ainsi, l'article 10, paragraphe 2, dispose que:

2. L'autorité compétente peut, après consultation, octroyer des dérogations à l'application du paragraphe 1 du présent article, compte tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs, de la taille du navire, de la disponibilité de l'assistance médicale et des moyens d'évacuation, de la durée du voyage, de la zone d'opération et du type d'activité de pêche.

En ce qui concerne les variations, l'annexe III par exemple prévoit au paragraphe 84 que:

84. L'autorité compétente peut, après consultation, permettre des dérogations aux dispositions de la présente annexe pour tenir compte, sans discrimination, des intérêts des pêcheurs ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et particulières, sous réserve qu'il n'en résulte pas des conditions qui, dans l'ensemble, seraient moins favorables que celles qui auraient découlé de l'application de l'annexe.

1.2.3.6. Possibilité d'utiliser la longueur (L), la longueur hors tout (LHT) et, en ce qui concerne certaines prescriptions de l'annexe III, la jauge brute

L'article 5 de la convention prévoit notamment qu'aux fins de la présente convention «l'autorité compétente peut, après consultation, décider d'utiliser la longueur hors tout (LHT) à la place de la longueur (L) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe I». Cette annexe dispose ce qui suit:

- a) une longueur hors tout (LHT) de 16,5 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 15 mètres;
- b) une longueur hors tout (LHT) de 26,5 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 24 mètres;
- c) une longueur hors tout (LHT) de 50 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 45 mètres.

L'article 5 dispose par ailleurs que, «aux fins des paragraphes spécifiés à l'annexe III de la convention, l'autorité compétente peut, après consultation, décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) ou de la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe III». Ce recours à la jauge brute se limite aux dispositions spécifiques de l'annexe (voir annexe III, paragraphe 8). Le paragraphe 8 de l'annexe III dispose en outre ce qui suit:

... A ces fins, lorsque l'autorité compétente, après consultation, décide d'utiliser la jauge brute comme critère de mesure:

- a) une jauge brute de 75 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 15 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 16,5 mètres;
- b) une jauge brute de 300 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 24 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 26,5 mètres;

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- c) une jauge brute de 950 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 45 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 50 mètres.

1.2.4. Respect et application

1.2.4.1. Généralités

L'article 40 prévoit 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.

1.2.4.2. Navires tenus d'avoir un «document valide»

L'article 41 dispose 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'Etat 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.

1.3. Définitions

On trouve dans l'article 1 et l'annexe III de la convention les définitions suivantes:

- a) les termes «pêche commerciale» désignent 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;
- b) les termes «autorité compétente» désignent le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée 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;
- 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;
- d) 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'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des 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;
- e) 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,

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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;

- f)* 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;
- g)* les termes «navire de pêche» ou «navire» désignent tout bateau ou embarcation, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale;
- h)* les termes «jauge brute» désignent le tonnage brut d'un navire évalué conformément aux dispositions de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de tout instrument l'amendant ou la remplaçant;
- i)* le terme «longueur» (L) désigne 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance de la ligne de quille égale à 85 pour cent du creux minimal sur quille, ou encore à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Pour les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison servant à mesurer cette longueur doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;
- j)* les termes «longueur hors tout» (LHT) désignent la distance mesurée en ligne droite parallèlement à la flottaison en charge prévue de l'extrémité avant de la proue à l'extrémité arrière de la poupe;
- k)* les termes «service de recrutement et de placement» désignent toute personne, société, institution, agence ou autre organisation

du secteur public ou privé exerçant des activités relatives au recrutement de pêcheurs pour le compte, ou au placement de pêcheurs auprès, d'armateurs à la pêche;

- l)* le terme «patron» désigne le pêcheur chargé du commandement d'un navire de pêche;
- m)* les termes «navire de pêche neuf» désignent un navire pour lequel:
 - i)* le contrat de construction ou de transformation importante a été passé à la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné ou après cette date; ou
 - ii)* le contrat de construction ou de transformation importante a été passé avant la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné, et qui est livré trois ans ou plus après cette date; ou
 - iii)* en l'absence d'un contrat de construction, à la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné ou après cette date:
 - la quille est posée; ou
 - une construction permettant d'identifier un navire particulier a commencé; ou
 - le montage a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure;
- n)* les termes «navire existant» désignent un navire qui n'est pas un navire de pêche neuf.

On trouve dans les présentes directives des termes supplémentaires qui ne sont pas expressément définis dans la convention:

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- a)* les termes «manifestement infondée» désignent une plainte qui à l'évidence manque de fondement ou est abusive, de sorte qu'elle ne mérite pas d'être examinée en détail;
- b)* les termes «document valide» désignent un document délivré conformément à l'article 41 de la convention n° 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;
- c)* le terme «Membre» désigne un Etat qui a ratifié la convention n° 188.

2. Dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port de la convention n° 188 et de la recommandation n° 199

2.1. Aperçu des responsabilités au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention n° 188

Deux articles de la convention – les articles 43 (paragr. 2 à 5) et 44 – traitent expressément du rôle des Membres en ce qui concerne le contrôle des navires de pêche étrangers faisant escale dans leurs ports.

L'article 43 dispose ce qui suit:

Si un Membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la convention, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

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'Etat 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.

S'il prend les mesures mentionnées au paragraphe 2 du présent article, le Membre doit en informer immédiatement le plus proche représentant de l'Etat du pavillon et demander à celui-ci d'être présent si possible. Il ne doit pas retenir ou retarder indûment le navire.

Aux fins du présent article, une plainte peut être soumise par un pêcheur, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne les risques relatifs à la sécurité ou à la santé des pêcheurs à bord.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

5. Cet article ne s'applique pas aux plaintes qu'un Membre considère manifestement infondées.

L'article 44 dispose ce qui suit:

Tout Membre appliquera la présente convention de manière à garantir que les navires de pêche battant pavillon de tout Etat qui n'a pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui accordé aux navires battant pavillon de tout Membre qui l'a ratifiée.

2.2. Dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port de la recommandation n° 199

En outre, la recommandation n° 199, instrument non contraignant, comporte deux paragraphes qui fournissent des orientations supplémentaires au sujet du contrôle par l'Etat du port en application de la convention n° 188, à savoir:

- le paragraphe 53 qui prévoit que «l'autorité compétente devrait élaborer une politique d'inspection à l'intention des fonctionnaires autorisés à prendre les mesures visées au paragraphe 2 de l'article 43 de la convention»;
- le paragraphe 54 qui prévoit que «les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de principes directeurs, approuvés au niveau international, concernant la politique visée au paragraphe 53 de la présente recommandation».

2.3. «Fonctionnaires autorisés» à prendre les mesures aux fins du contrôle par l'Etat du port

Les présentes directives utilisent les termes «agent chargé du contrôle par l'Etat du port». Cela signifie que les personnes doivent être autorisées par l'autorité compétente de l'Etat du port à effectuer ces inspections et devraient avoir sur elles une identification offi-

cielle pouvant être présentée aux patrons des navires de pêche et aux pêcheurs.

Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient recevoir de la législation ou de la réglementation nationales pertinentes suffisamment de pouvoir pour effectuer ces inspections en application de la convention n° 188 au cas où une autorité de l'Etat du port décide d'inspecter un navire de pêche étranger.

**2.3.1. Profil professionnel des fonctionnaires autorisés,
en application de la convention n° 188**

Les contrôles par l'Etat du port devraient être effectués uniquement par des agents autorisés qui ont les qualifications et la formation nécessaires pour pouvoir exercer leurs obligations en application de la convention n° 188.

Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port peuvent se faire assister par toute personne possédant l'expertise nécessaire acceptable pour l'Etat du port. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port et les personnes qui les assistent devraient être impartiaux et n'avoir aucun intérêt commercial, que ce soit dans le port d'inspection ou sur les navires de pêche inspectés. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ne devraient ni être employés par des organismes reconnus ni entreprendre des tâches pour le compte de ceux-ci. On trouvera les directives sur la procédure à suivre pour le contrôle par l'Etat du port dans le *Code de bonnes pratiques à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'Etat du port*, adopté dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (MSC-MEPC.4/Circ.2).

Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient être munis d'accréditations délivrées par l'Etat du port sous la forme d'un document ou d'une carte d'identité comportant la photographie de son titulaire et mentionnant que celui-ci est autorisé à effectuer l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

2.3.2. Qualifications des fonctionnaires autorisés

Une formation spécifique en vertu de la convention n° 188 est importante et, pour le personnel qui n'a pas participé à des inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port auparavant, il est également important d'avoir une formation sur le rôle et les pratiques professionnelles des agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient de préférence avoir reçu une formation dans les domaines de l'inspection du travail, du contrôle par l'Etat du port, ainsi que dans les techniques et pratiques de pêche.

3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention n° 188

3.1. Objectif des inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port

L'inspection menée par un agent au titre du contrôle par l'Etat du port a pour objectif de déterminer si le navire de pêche respecte les prescriptions de la convention. Ces prescriptions sont énoncées dans les articles et les annexes de la convention. Les dispositions de la recommandation n° 199 ne font pas l'objet d'inspections au titre du contrôle par l'Etat du port.

3.2. Orientations générales

Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient utiliser leur capacité de jugement dans l'exercice de toutes leurs tâches et consulter d'autres personnes chaque fois qu'ils estiment pertinent de le faire.

Afin de veiller à ce que les prescriptions relatives au contrôle par l'Etat du port soient uniformément respectées, les agents chargés de ce contrôle devraient avoir avec eux la convention n° 188, ainsi que les présentes directives, sous forme numérique ou sur papier, pour pouvoir s'y référer facilement lors de toute inspection menée au titre du contrôle par l'Etat du port.

Etant donné que la convention n° 188 prévoit, pour certains domaines d'inspection, des normes supérieures applicables aux navires d'une longueur (L) égale ou supérieure à 24 mètres (soit une LHT égale ou supérieure à 26,5 m), il sera utile que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port détermine, dès le début de l'inspection, si la longueur

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

du navire est égale ou inférieure à cette valeur. Il sera aussi utile de déterminer, au début de l'inspection, si l'Etat du pavillon a ratifié la convention n° 188 et, auquel cas, s'il a décidé d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur comme critère pour déterminer l'applicabilité de certaines prescriptions visées à l'annexe III (Logement à bord des navires de pêche). Dans l'affirmative, il serait utile de déterminer si le navire a une jauge brute égale ou supérieure à 300 ou inférieure.

3.3. Mener une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention n° 188

3.3.1. Procédures à suivre pour mener une inspection en cas de preuve acquise ou de dépôt de plainte concernant un navire de pêche qui ne se conformerait pas aux prescriptions de la convention n° 188

Les navires de pêche battant pavillon étranger peuvent être inspectés quant aux conditions de vie et de travail des pêcheurs, eu égard aux dispositions de la législation nationale, dès lors:

- qu'une preuve est apparue, par exemple au cours d'un contrôle de routine, que ces navires ne se conforment pas aux prescriptions de la convention n° 188; ou
- qu'une plainte a été soumise au motif que ces navires ne se conforment pas aux prescriptions de la convention n° 188.

Des cas de non-conformité graves peuvent être constatés, par exemple, au cours de visites effectuées en vue de procéder à l'examen de routine des certificats et des documents du navire de pêche, au titre d'autres instruments internationaux en vigueur applicables aux navires de pêche.

Une plainte peut être soumise, par exemple, par des pêcheurs, des syndicats ou toute personne ou organisation ayant un intérêt à la sécu-

rité des navires de pêche, y compris en ce qui concerne la sécurité ou la santé des pêcheurs à bord.

Avant de prendre des mesures à la suite d'une plainte, les autorités de l'Etat du port devraient tout d'abord s'attacher à déterminer, en consultation avec le patron du navire de pêche, la validité de la plainte. Les procédures relatives aux plaintes ne s'appliquent pas aux plaintes «manifestement infondées»⁶. S'il apparaît qu'une plainte est manifestement infondée, les raisons à cela devront être consignées par écrit.

Avant de prendre des mesures sur la base des preuves acquises, les autorités de l'Etat du port devraient informer le patron du navire de pêche de l'existence de ces preuves et de toute intention d'ouvrir une enquête.

Si, à l'issue de cette vérification, une inspection lui paraît justifiée, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait examiner tous les documents et certificats pertinents du navire de pêche. Si les documents sont dans une langue qu'il ne comprend pas, il devrait demander l'assistance dont il a besoin en s'adressant, par exemple, au patron du navire de pêche ou à un représentant de l'Etat du pavillon.

L'article 41 de la convention n° 188 mentionne un «document valide» délivré par l'autorité compétente des Etats ayant ratifié ladite convention. Ce document est exigé à bord des 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 habituellement⁷ à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'Etat du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné.

⁶ Conformément à l'article 43, paragraphe 5, de la convention n° 188.

⁷ L'expression «naviguent habituellement» devrait être comprise comme incluant également les opérations de pêche.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Le «document valide» doit indiquer 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 n° 188 concernant les conditions de vie et de travail à bord. Sa durée de validité peut coïncider avec celle d'un certificat national ou international de sécurité des navires de pêche mais ne dépasse en aucun cas cinq ans.

Lorsqu'il effectue l'inspection d'un navire battant pavillon d'un Etat qui a ratifié la convention, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait demander d'examiner ce document, lorsqu'il y a lieu, ainsi que d'autres documents et certificats pertinents. Sur la base de ce «document valide», les conditions à bord peuvent être présumées satisfaisantes.

3.3.2. Examen des exclusions, dérogations et des équivalences dans l'ensemble octroyées par l'Etat du pavillon

L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait tenir compte des informations qui figurent dans le «document valide» ou tout autre document de bord d'un navire de pêche battant pavillon d'un Etat qui a ratifié la convention n° 188, afin de déterminer:

- si des pêcheurs ou des navires de pêche, et auquel cas lesquels, ont été exclus, conformément à l'article 3 (1), des prescriptions de la convention ou de certaines de ses dispositions par l'Etat du pavillon concerné;
- si, eu égard à l'applicabilité des prescriptions de la convention s'agissant de l'annexe III, Logement à bord des navires de pêche, paragraphes 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 et 67, l'autorité compétente, conformément aux dispositions de l'article 5, a décidé d'utiliser la longueur (L), la longueur hors tout (LHT) ou la jauge brute;

Effectuer une inspection

- si des dérogations ou variations (notamment celles accordées en application des paragraphes 15, 39, 47 et 62 de l'annexe III) ont été prévues ou octroyées par l'autorité compétente et, auquel cas, en vertu de quel article de la convention;
- si des prescriptions équivalentes dans l'ensemble, conformément à l'article 28 (2) de la convention, eu égard aux dispositions de l'annexe III (Logement à bord des navires de pêche), ou à l'article 14 (3), concernant l'équipage et la durée du repos, ont été établies.

L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait respecter ces exclusions, dérogations et prescriptions équivalentes dans l'ensemble, pour autant que celles-ci soient spécifiées dans le «document valide» ou autres documents de bord et que ces documents soient valides. Toutefois, cela ne devra pas l'empêcher de prendre les mesures nécessaires, y compris l'immobilisation du navire, pour redresser toute situation à bord, y compris la détention, qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé des pêcheurs à bord du navire.

S'il estime que le «document valide» ou d'autres documents prévoient des exclusions ou des dérogations manifestement incompatibles avec la convention, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider de porter la question à la connaissance de l'autorité nationale compétente, en vue d'en informer l'Etat du pavillon et le Directeur général du BIT.

Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port qui procèdent à des inspections sur des navires de pêche battant pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la convention devraient garantir que lesdits navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui accordé aux navires battant pavillon d'un Membre qui l'a ratifiée.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

3.3.3. Orientations supplémentaires concernant l'examen des plaintes

En cas de plainte, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait procéder à une enquête et agir en conséquence. Si l'on constate par un examen visuel que les conditions qui règnent à bord sont convenables dans l'ensemble, l'enquête peut se limiter au cas de non-conformité signalé. Toutefois, si l'impression générale de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ou les constatations qu'il fait à bord lui donnent à penser que le navire pourrait ne pas être conforme à la convention, il devrait procéder à une inspection, comme le prévoit le chapitre 4.

L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port et l'autorité de l'Etat du port devraient enregistrer l'heure à laquelle la plainte a été reçue, les moyens par lesquels elle a été transmise, la source de la plainte, le nom de la personne qui a reçu la plainte, le nom et le pavillon du navire de pêche concerné, ainsi que la nature et le détail de la non-conformité alléguée aux prescriptions de la convention n° 188. Il faudrait également enregistrer les mesures prises après réception de la plainte.

En dépit du fait que les plaintes devraient être consignées par écrit, des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes.

3.4. Procédures à suivre pour effectuer une inspection d'un navire de pêche en vue de déterminer sa conformité aux prescriptions de la convention n° 188 concernant les conditions de vie et de travail

Les orientations concernant chacun des divers domaines faisant l'objet d'une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port en vue de déterminer sa conformité avec la convention n° 188 sont exposées au chapitre 4. Pour chaque domaine d'inspection (par exemple, âge

Effectuer une inspection

minimum, logement, rapatriement), on trouvera tout d'abord un résumé des prescriptions de base correspondantes de la convention n° 188, puis une liste des sources d'information, ainsi que des exemples de non-conformité. Ces informations sont destinées à aider l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port dans la conduite des inspections ou des enquêtes en cas de preuves obtenues ou de plainte concernant la non-conformité des prescriptions de la convention n° 188.

Le chapitre 4 met l'accent sur les parties de la convention qui peuvent être appliquées moyennant des «prescriptions équivalentes dans l'ensemble»⁸.

Il est possible d'améliorer l'efficacité de l'inspection et son bon déroulement en réunissant des informations essentielles avant d'effectuer l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port. Dans ce sens, il faudrait obtenir à l'avance, dans la mesure du possible, des informations essentielles sur le navire de pêche, son pavillon, son histoire et sa zone d'opération, son dernier port d'escale et le prochain, ainsi que le temps disponible pour l'inspection dans le port.

4. Inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port sur la base de preuves acquises ou d'une plainte valable

4.1. Note générale

Le présent chapitre vise à fournir un outil pratique donnant des orientations sur les inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port pour établir si les prescriptions spécifiques de la convention n° 188 sont respectées.

En ce qui concerne les navires qui sont tenus de disposer d'un «document valide», la décision de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port d'effectuer une inspection telle que prévue par le présent chapitre peut dépendre du résultat de l'examen du «document valide» et autre documentation, ainsi que de toute preuve acquise de non-conformité ou de dépôt d'une plainte.

En ce qui concerne les navires qui ne sont pas tenus de disposer d'un «document valide» en vertu de l'article 41 de la convention ou en raison du fait que l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la convention, la décision d'effectuer une inspection, dans des cas où il n'y a pas de preuve de non-conformité ni de plainte, dépendra du discernement professionnel de l'agent compétent.

L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit recourir à son discernement professionnel pour évaluer si les prescriptions spécifiques de la convention sont respectées. Cela s'avérera particulièrement nécessaire pour les prescriptions de la convention qui sont énoncées en termes très généraux.

Des informations sont proposées ci-dessous sur les prescriptions de base à respecter, accompagnées de suggestions concernant

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

les sources d'information permettant de vérifier la conformité et d'exemples de non-conformité.

S'il apparaît à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, même après avoir visité les principaux lieux à bord du navire et après s'être entretenu avec les pêcheurs, que le navire semble bien entretenu et dirigé et que les pêcheurs semblent satisfaits de leurs conditions générales de travail, l'agent peut tout de même décider de sélectionner plusieurs domaines de la convention pour les examiner de plus près.

4.2. Prescriptions de base, sources d'information caractéristiques et exemples de non-conformité

Les prescriptions de base ne sont que des résumés des dispositions de la convention n° 188. Dans certains cas, seules les dispositions les plus directement liées au contrôle par l'Etat du port ont été reflétées. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait très bien connaître les dispositions intégrales de la convention.

Responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs (article 8)

Prescriptions de base

- L'armateur à la pêche a la responsabilité globale de veiller à ce que le patron dispose des ressources et moyens nécessaires pour s'acquitter des obligations de la présente convention.
- La responsabilité de la sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sûr du navire incombe au patron, notamment, mais non exclusivement, dans les domaines suivants:
 - a) la 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;

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

- b) l'organisation du travail des pêcheurs, qui doit respecter la sécurité et la santé, y compris la prévention de la fatigue;
 - c) la mise à disposition à bord d'une formation de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail;
 - d) le respect des normes de sécurité de la navigation et de veille et des bonnes pratiques maritimes y relatives.
- L'armateur à la pêche ne doit pas entraver 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.
 - Les pêcheurs doivent respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé applicables.

Sources d'information caractéristiques

- Livre de bord.
- Liste d'équipage (voir article 15).
- Registres des communications entre les patrons et les armateurs à la pêche.
- Rapports du comité de sécurité.
- Rapports d'accidents et d'enquêtes.
- Licence de pêche en fonction de la zone d'opération.

Exemples de non-conformité

- L'armateur à la pêche entrave la liberté du patron de prendre des décisions en matière de sécurité qui, de l'avis professionnel de ce dernier, sont nécessaires.
- Manque des ressources et moyens nécessaires pour assurer la sécurité des pêcheurs à bord et le fonctionnement sûr du navire de

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

pêche, compte tenu de la nature des opérations de pêche et de la zone d'opération.

Age minimum (article 9)

Prescriptions de base

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

Note: 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. L'autorité compétente peut 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.

- 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.

Note: Les types d'activités sont déterminés par la législation nationale ou l'autorité compétente, après consultation, en tenant compte des risques qu'ils comportent et des normes internationales applicables. L'exécution de ces activités 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.

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

- Il est interdit d'engager un pêcheur de moins de 18 ans pour un travail de nuit.

Note: Aux fins du présent article, le terme «nuit» est 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 se terminant au plus tôt à 5 heures du matin. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand: *a)* la formation effective des pêcheurs concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou *b)* la nature particulière de la tâche ou 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.

Sources d'information caractéristiques

- La liste des membres d'équipage, un passeport ou tout autre document officiel confirmant la date de naissance des pêcheurs (voir article 15).
- L'emploi du temps des pêcheurs de moins de 18 ans pour déterminer leurs horaires de travail et la nature de leur travail.
- Les informations sur les types de travail effectués à bord dont on considère qu'ils pourraient menacer la sécurité des pêcheurs de moins de 18 ans.
- Les rapports d'accidents et les rapports du comité de sécurité récemment établis pour déterminer si des pêcheurs âgés de moins de 18 ans ont été impliqués.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- Des entrevues, en privé, avec les pêcheurs.

Exemples de non-conformité

- Une personne de moins de 15 ans qui travaille en tant que pêcheur.
- Une personne entre 15 et 16 ans qui travaille en tant que pêcheur sans autorisation de l'autorité compétente.
- Un pêcheur de moins de 18 ans qui travaille la nuit sans autorisation de l'autorité compétente.
- Un pêcheur de moins de 18 ans qui effectue des tâches susceptibles de compromettre sa sécurité, sa santé ou sa moralité.

Examen médical (articles 10 à 12)

Prescriptions de base pour tous les navires de pêche

- Aucun pêcheur ne doit travailler à bord d'un navire de pêche sans disposer d'un certificat médical valide attestant de son aptitude à exécuter ses tâches.

Note: L'autorité compétente peut, après consultation, octroyer des dérogations à l'application du paragraphe 1 du présent article, compte tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs, de la taille du navire, de la disponibilité de l'assistance médicale et des moyens d'évacuation, de la durée du voyage, de la zone d'opération et du type d'activité de pêche. Les dérogations visées au paragraphe 2 du présent article 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 normalement plus de trois jours en mer. Dans les cas urgents, l'autorité compétente peut autoriser un pêcheur à travailler sur un tel navire pour une période d'une durée limitée et spécifiée en attendant qu'il puisse obtenir un certificat médical, sous réserve que ce pêcheur soit en possession d'un certificat médical expiré depuis peu.

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

- Le certificat médical doit avoir été délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats.

Prescriptions supplémentaires applicables aux pêcheurs sur les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou passant normalement plus de trois jours en mer

- 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.
- Le certificat médical est valide pendant deux ans au maximum à moins que le pêcheur soit âgé de moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité est d'un an.

Note: Si la période de validité du certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'à la fin du voyage.

Sources d'information caractéristiques

- La liste des membres d'équipage (voir article 15).
- Les certificats médicaux (voir article 10).
- Une liste de médecins approuvés par l'Etat du pavillon (si elle existe).

Exemples de non-conformité

- Un pêcheur à bord sans certificat médical valable.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- Un pêcheur travaillant à bord du navire de pêche ou effectuant des tâches contraires à une restriction inscrite sur son certificat médical.
- Un certificat médical qui n'a pas été délivré par un médecin qualifié.

Equipe et durée du repos (articles 13 et 14)

Prescriptions de base pour tous les navires de pêche

- Les navires de pêche doivent être dotés d'effectifs en nombre et en qualité suffisants pour assurer la sécurité de la navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent.
- Des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver leur sécurité et leur santé doivent être octroyées aux pêcheurs.

Prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres

- Les navires doivent avoir un effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation du navire, telle qu'établie par l'autorité compétente. Le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder doivent être spécifiés.

Prescriptions supplémentaires pour les navires de pêche passant plus de trois jours en mer, quelle que soit leur taille

- Une durée minimale de repos doit être prévue pour les pêcheurs, comme établi par l'autorité compétente.

Note: La durée minimale de repos ne doit pas être inférieure à: 1) dix heures par période de 24 heures; 2) 77 heures par période de sept jours. Toutefois, l'autorité compétente peut, pour des raisons limitées et précises, autoriser qu'il soit dérogé temporairement aux durées de

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

repos fixées ci-dessus. Dans ces cas, elle doit toutefois exiger que des périodes de repos compensatoire soient accordées aux pêcheurs dès que possible. L'autorité compétente peut, après consultation, établir des prescriptions remplaçant les prescriptions ci-dessus. Toutefois, ces dernières doivent être équivalentes dans l'ensemble et ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des pêcheurs.

- Aucune des dispositions ci-dessus 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)).

Sources d'information caractéristiques

- Documents (l'accord d'engagement du pêcheur) ou la convention collective pertinente et d'autres documents (comme le livre de bord du pont ou de la salle des machines qui peuvent également être vérifiés) attestant le respect des prescriptions de base relatives au nombre minimal d'heures de repos (voir article 16).
- Un tableau sur l'organisation du travail ou un emploi du temps dans la ou les langue(s) de travail du navire de pêche (si un tel tableau existe, tableau qui n'est pas expressément prescrit dans la convention n° 188).

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos tenus à jour, selon les prescriptions nationales, pour chaque pêcheur travaillant sur le navire de pêche (si ces registres existent).
- Des cas de pêcheurs présentant un état de fatigue⁹, pouvant être indiqué par un nombre d'heures de travail qui frôle constamment les limites maximales ou par d'autres facteurs, tels que des périodes de repos perturbées; ou des cas de pêcheurs présentant des symptômes tels que: manque de concentration, réponses incohérentes ou hors de propos, bâillements ou encore lenteur à réagir.
- Attestations des qualifications des pêcheurs

Exemples de non-conformité

- A bord d'un navire de quelque taille que ce soit ou quelle que soit la durée du temps passé en mer, il n'est pas octroyé au pêcheur une période de repos régulière d'une durée suffisante pour préserver sa sécurité et sa santé.
- Sur un navire d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, pour toute période passée en mer, le nombre de pêcheurs ou leurs qualifications ne satisfont pas au document spécifiant les effectifs minima de sécurité délivré par l'autorité compétente, ou à l'effectif minimal établi par celle-ci, pour garantir la sécurité de navigation du navire.
- Pour un navire de pêche, quelle que soit sa taille, passant plus de trois jours en mer, une période minimale de repos n'a pas été octroyée au pêcheur, conformément à ce qui a été établi par l'autorité compétente.

⁹ Des indications plus précises sur la fatigue figurent dans la publication de l'Organisation maritime internationale intitulée *Directives sur la fatigue*.

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

En l'absence de prescriptions autres établies par l'autorité compétente, conformément à la convention, si une durée de repos inférieure à dix heures par période de 24 heures (sauf dans les situations d'urgence fixées à l'article 14 (4) de la convention), ou à 77 heures par période de sept jours, n'est pas octroyée au pêcheur, cela doit être considéré comme un manquement.

Liste d'équipage (article 15)

Prescriptions de base

- 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.

Sources d'information caractéristiques

- La liste d'équipage.

Exemples de non-conformité

- Le navire de pêche n'a pas à bord une liste d'équipage.
- La liste d'équipage ne rend compte ni du nombre de pêcheurs à bord du navire ni des informations les concernant.

Accord d'engagement du pêcheur (articles 16 à 20 et annexe II)

Prescriptions de base

- Tout pêcheur doit être protégé par un accord d'engagement qui soit conforme aux dispositions de la convention n° 188 et qui lui soit compréhensible. L'accord d'engagement du pêcheur doit comporter les mentions énumérées dans l'annexe II de la convention (voir aussi l'annexe B des présentes directives).
- L'accord d'engagement du pêcheur doit être signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche, ou par un représentant autorisé

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

de celui-ci. Lorsque le pêcheur n'est pas employé ou engagé par l'armateur à la pêche, l'armateur à la pêche doit avoir une preuve d'un arrangement contractuel ou équivalent, prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du navire, conformément aux dispositions de la convention.

- L'accord d'engagement du pêcheur, dont un exemplaire lui est remis, est disponible à bord, à la disposition du pêcheur et, conformément à la législation et à la pratique nationales, de toute autre partie concernée qui en fait la demande.

Un propriétaire de navire qui exploite celui-ci seul n'est pas tenu d'avoir à bord un tel accord.

Sources d'information caractéristiques

- Une copie de l'accord d'engagement du pêcheur (ou d'un autre document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable) et de toute convention collective applicable au pêcheur pour le navire de pêche.
- La preuve, si possible, étant donné la date de l'inspection par rapport à la période de travail, que les pêcheurs sont en possession d'un document mentionnant leur travail (si un tel document existe).
- Des entretiens, en privé, avec les pêcheurs, pour confirmer qu'en signant leur accord d'engagement ils ont eu la possibilité de l'examiner et de demander conseil et de l'accepter librement avant de signer.

Exemples de non-conformité

- Le pêcheur n'a pas d'accord d'engagement dûment signé par les deux parties (ou, lorsque le pêcheur n'est pas employé ou engagé par l'armateur à la pêche, il n'y a pas de document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable).

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

- Le pêcheur a un contrat d'engagement qui ne contient pas toutes les mentions énumérées à l'annexe II de la convention n° 188 (à moins que l'inclusion de l'une ou de plusieurs d'entre elles ne soit rendue inutile du fait que la question est réglée d'une autre manière par la législation nationale ou, le cas échéant, par une convention collective).
- L'accord d'engagement du pêcheur n'est pas respecté.
- Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui, en vertu de l'accord d'engagement du pêcheur, doivent être assurées au pêcheur par l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie à cet accord n'ont pas été fournies (par exemple, les contributions n'ont pas été versées).

Rapatriement (article 21)

Prescriptions de base

- Les pêcheurs ont le droit d'être rapatriés lorsque l'accord d'engagement du pêcheur a expiré, ou lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées, ou lorsque le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances.

Note: Cela s'applique également aux pêcheurs qui sont transférés pour les mêmes raisons du navire vers un port étranger.

- Les frais du rapatriement doivent être pris en charge par l'armateur à la pêche, sauf si le pêcheur, au terme d'une procédure régulière, a été reconnu, conformément à la législation nationale ou à d'autres dispositions applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son accord d'engagement.
- Si l'armateur à la pêche omet de pourvoir au rapatriement visé ci-dessus, l'Etat dont le navire bat pavillon doit organiser le rapa-

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

triement du pêcheur concerné et a le droit de recouvrer les frais auprès de l'armateur à la pêche.

Sources d'information caractéristiques

- L'accord d'engagement du pêcheur (voir article 16).
- Entretiens, en privé, avec les pêcheurs.

Exemples de non-conformité

- Un armateur à la pêche refuse de rapatrier à ses propres frais un pêcheur dont l'accord d'engagement a expiré, ou lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées, ou lorsque le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement, ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances.

Recrutement et placement des pêcheurs (article 22, paragraphes 1 à 3)

Prescriptions de base

- Les services privés de recrutement et de placement doivent opérer en vertu d'un système de licence, ou d'agrément, ou d'une autre forme de réglementation conforme aux dispositions de la convention n° 188. Les pêcheurs ne doivent pas payer pour utiliser ces services (autrement dit, ils ne doivent pas être tenus de payer pour obtenir du travail).

Sources d'information caractéristiques

- Les sites Internet nationaux de l'autorité compétente concernant l'agrément ou la réglementation des services de recrutement et de placement (agences de recrutement).

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

- Des entretiens, en privé, avec les pêcheurs pour établir s'ils ont payé des honoraires ou des frais à un service de recrutement et de placement, et s'ils ont été informés de leurs droits et de leurs obligations.
- Des entretiens, en privé, avec les pêcheurs pour établir si le service de recrutement et de placement utilisé n'a pas de liste noire.

Exemples de non-conformité

- Un pêcheur est tenu de payer des honoraires à un service de recrutement et de placement.
- Il existe une liste noire.

Agences d'emploi privées (article 22, paragraphes 4 à 6)

Prescriptions de base

- Si un Etat a ratifié la convention n° 188 et a également ratifié la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, de l'OIT, il peut confier certaines des responsabilités découlant de la convention n° 188 à des agences d'emploi privées. Cependant:
 - le recours à de telles agences ne doit pas porter atteinte au droit du pêcheur de déposer une plainte, y compris faire valoir un droit de privilège maritime (par exemple arraisonner le navire);
 - l'armateur à la pêche est responsable si l'agence d'emploi privée manque aux obligations qui lui incombent à l'égard du pêcheur¹⁰.

¹⁰ Si ces agences fournissent des services consistant à employer des travailleurs dans le but de les mettre à la disposition d'une tierce personne qui fixe leurs tâches et en supervise l'exécution, un Etat qui a ratifié la convention n° 188 doit aussi avoir ratifié la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, et doit déterminer et allouer les responsabilités respectives des agences d'emploi privées fournissant ces services et des entreprises utilisatrices en ce qui concerne les questions suivantes: négociation

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Sources d'information caractéristiques

- Liste de l'OIT des ratifications de la convention n° 181 (<http://www.ilo.org/ilolex/french/convdsp1.htm>).
- Entretiens, en privé, avec les pêcheurs pour déterminer que l'agence d'emploi privée n'a pas assumé ses responsabilités et que l'armateur à la pêche n'a pas fait siennes les obligations de l'agence d'emploi privée.

Exemples de non-conformité

- Une agence d'emploi privée n'a pas assumé ses obligations contractuelles à l'égard du pêcheur en ce qui concerne les questions abordées dans la convention n° 188, et l'armateur à la pêche n'a pas fait siennes les responsabilités de l'agence d'emploi privée (par exemple, le pêcheur n'a pas été rapatrié, il n'a pas perçu de salaire ou de paiement conformément à la part des captures qui lui est due).

Paiement des pêcheurs (articles 23 et 24)

Prescriptions de base

- Les pêcheurs qui perçoivent un salaire sont payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers.
- Tous les pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche doivent avoir les moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais tout ou partie des paiements reçus, y compris les avances.

collective; salaires minima; durée du travail et autres conditions de travail; prestations légales de sécurité sociale; accès à la formation; protection dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail; réparation en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle; indemnisation en cas d'insolvabilité et protection des créances des travailleurs; protection et prestations de maternité; protection et prestations parentales.

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

Sources d'information caractéristiques

- L'accord d'engagement du pêcheur (voir article 16).
- Registres des paiements aux pêcheurs (par exemple relevés de salaire).
- Entretiens, en privé, avec les pêcheurs.

Exemples de non-conformité

- Un pêcheur qui doit percevoir un salaire n'est pas payé mensuellement ou régulièrement.
- Aucun moyen n'est fourni pour que les pêcheurs puissent faire parvenir à leur famille des fonds.
- Un pêcheur doit s'acquitter des frais de transfert de fonds à sa famille.

Logement (articles 25, 26 et 28, et annexe III)

Prescriptions de base

- Les articles 25, 26 et 28 fixent les prescriptions concernant le logement qui s'appliquent à tous les navires (y compris les navires existants). L'annexe III fixe les prescriptions qui s'appliquent aux nouveaux navires de pêche, ainsi que des prescriptions supplémentaires, plus sévères, applicables aux grands navires neufs (navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou, si l'Etat qui ratifie choisit d'utiliser la jauge brute, 300 et plus). La possibilité existe aussi pour un Etat de fixer des prescriptions qui sont «dans l'ensemble équivalentes» à celles énumérées dans l'annexe III et de prévoir par ailleurs des dérogations pour des navires ne restant normalement en mer que pour des durées inférieures à 24 heures (si les pêcheurs ne vivent pas à bord du navire lorsqu'il est au port), ainsi que des dérogations motivées par des pratiques religieuses et sociales différentes et particulières, conformément

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

aux dispositions du paragraphe 84 de l'annexe III. Toutes doivent figurer dans le «document valide» ou autre document disponible à bord du navire et il doit en être tenu compte au moment de l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port.

- Avant de procéder à une inspection des questions énoncées à l'article 26 et à l'annexe III, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait avant tout établir si le navire faisant l'objet de l'inspection est neuf ou existant, comme l'indique le paragraphe 2 de l'annexe III. Il conviendrait également de tenir compte de toute modification concernant le logement ou de tout changement de pavillon qui pourrait avoir une incidence sur l'application des dispositions de l'annexe III¹¹.
- Tout navire doit respecter les normes minimales établies par la convention n° 188, fournir et entretenir pour les pêcheurs travaillant ou vivant à bord des navires ou les deux un logement décent afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.
- Les logements des pêcheurs doivent être sûrs, décents et conformes aux prescriptions de la convention n° 188.
- Les prescriptions applicables à tous les nouveaux navires, aux nouveaux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou 300 tonnes et plus de jauge brute) et aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou 950 tonnes et plus de jauge brute) figurent à l'annexe III.
- Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou si l'Etat fonde les prescriptions relatives au logement en utili-

¹¹ Il conviendrait aussi de se référer aux paragraphes 9 et 11 de l'annexe III. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait être informé que toute autre prescription adoptée en vertu du paragraphe 12 de l'annexe III cesse de s'appliquer au navire si ce dernier change de pavillon.

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

sant le critère de la jauge brute, 300 tonnes et plus), le patron ou une personne désignée par lui inspecte fréquemment le logement des pêcheurs, consigne les résultats de chaque inspection par écrit et les tient à disposition pour consultation.

Sources d'information caractéristiques

- Un plan du navire de pêche, s'il existe, avec ses dimensions et précisant l'utilisation de chacune des salles ou des autres espaces.
- La liste des membres de l'équipage pour comparer avec le nombre de cabines et de couchettes (voir article 15).
- L'observation visuelle des logements et des lieux de loisirs pour les pêcheurs à bord, avec une attention toute particulière pour les prescriptions suivantes de la convention n° 188:
 - emplacement, taille, matériaux de construction, ameublement et équipement des cabines et autres espaces de logement;
 - ventilation, chauffage, refroidissement et éclairage;
 - bruit et vibrations;
 - installations sanitaires et autres; installations pour les pêcheurs malades ou blessés;
 - literie, vaisselle et couverts;
 - installations de loisirs.
- Les registres de bord confirmant que des inspections fréquentes sont effectuées par le patron ou sous son autorité (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300).
- Des preuves que des mesures sont prises à bord du navire de pêche pour surveiller le bruit et le niveau des vibrations dans les zones de travail et de vie des pêcheurs.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Exemples de non-conformité

- Le nombre et/ou la taille (y compris la hauteur) des cabines n'est pas conforme aux normes de la convention n° 188.
- La situation des cabines sur le navire de pêche n'est pas conforme aux normes de la convention n° 188.
- Il y a plus d'un pêcheur par couchette.
- Les lieux de loisirs ne sont pas conformes aux normes de la convention n° 188.
- Le chauffage, l'éclairage et la ventilation ne sont pas appropriés ou ne fonctionnent pas correctement.
- Les installations sanitaires ne sont pas appropriées ou ne fonctionnent pas correctement.
- Il n'y a pas d'infirmerie séparée sur un navire d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950).
- Les logements des pêcheurs ou les lieux de loisirs ne sont pas maintenus dans un état d'ordre et de propreté.
- Il n'y a pas d'inspections fréquentes conduites par le patron ou sous son autorité des logements des pêcheurs (navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres).
- Les installations de blanchisserie ne sont pas appropriées ou ne fonctionnent pas correctement.
- Exposition à des niveaux dangereux de bruit et de vibrations dans les logements des pêcheurs.

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

Alimentation et eau (article 27)

Prescriptions de base

- L'article 27 fixe les prescriptions concernant l'alimentation et l'eau qui s'appliquent à tous les navires.
- La nourriture transportée et servie à bord doit être d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes.
- L'eau potable doit être 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 recouverts 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 prévoie.

Sources d'information caractéristiques

- Une observation visuelle des lieux réservés au service de table, y compris la cuisine et les entrepôts, pour vérifier leur hygiène et s'ils sont adaptés à leur utilisation.
- Des preuves concernant la surveillance de la qualité de l'eau potable, et les résultats de cette surveillance.
- Les menus avec l'observation visuelle de l'approvisionnement en nourriture et des zones de stockage pour veiller à ce que la nourriture fournie soit d'une qualité, d'une quantité et d'une valeur nutritionnelle appropriées (par exemple qu'elle ne soit pas périmée), et qu'elle soit variée.
- Des entretiens, en privé, avec un nombre représentatif de pêcheurs pour s'assurer que ces derniers ne doivent pas payer pour la nourriture et qu'ils reçoivent de l'eau potable, et que cette

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

nourriture et cette eau potable sont d'une quantité et d'une qualité appropriées (à moins que les frais soient recouverts 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 prévoie).

Exemples de non-conformité

- La nourriture et l'eau potable ne sont pas d'une valeur nutritionnelle et d'une quantité appropriées pour les pêcheurs à bord.
- Un pêcheur doit payer pour sa nourriture ou n'est pas approvisionné en eau potable (à moins que les frais soient recouverts 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 prévoie).
- Les lieux de service de table ne sont pas hygiéniques et ne sont pas adaptés à leur usage.

Soins médicaux (articles 29 et 30)

Prescriptions de base pour tous les navires de pêche

- Les navires de pêche sont dotés de fournitures et d'un matériel médicaux adaptés au service du navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage.
- Les navires de pêche ont à leur bord au moins un pêcheur qualifié ou formé pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux, qui sache utiliser les fournitures et le matériel médicaux dont est doté le navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage.
- Les fournitures et le matériel médicaux présents à bord sont accompagnés d'instructions ou d'autres informations dans une

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

langue et une présentation compréhensibles pour le pêcheur ou les pêcheurs visés à l'alinéa b).

- Les navires de pêche sont équipés d'un système de communication par radio ou par satellite avec des personnes ou services à terre pouvant fournir des consultations médicales, compte tenu de la zone d'opération et de la durée du voyage.
- 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.

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

- L'autorité compétente prescrit le matériel médical et les fournitures médicales devant être disponibles à bord.
- Le matériel médical et les fournitures médicales disponibles à bord sont entretenus de façon adéquate et inspectés à des intervalles réguliers, fixés par l'autorité compétente, par des responsables désignés ou agréés par celle-ci.
- Les navires de pêche sont pourvus d'un guide médical de bord adopté ou approuvé par l'autorité compétente ou de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord*.
- Les navires en mer ont accès à un dispositif organisé de consultations médicales par radio ou par satellite, y compris à des conseils de spécialistes, à toute heure du jour ou de la nuit.
- Les navires de pêche conservent à bord une liste de stations de radio ou de satellite par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues.
- Les soins médicaux dispensés au pêcheur lorsqu'il est à bord ou débarqué dans un port étranger lui sont fournis gratuitement.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Sources d'information caractéristiques

- Les documents (comme l'accord d'engagement du pêcheur), pour vérifier, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique de l'Etat du pavillon, que les services de soins médicaux et de protection de la santé sont fournis sans frais pour eux-mêmes aux pêcheurs à bord ou débarqués dans un port étranger.
- Les registres et l'équipement, pour vérifier que les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux sont appliquées.
- L'observation visuelle, pour vérifier que le navire est équipé de suffisamment de matériel médical (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres), y compris une pharmacie de bord et des fournitures, parmi lequel l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* ou un guide médical conforme aux prescriptions de la législation et de la réglementation nationales.
- Des entretiens, en privé, avec un nombre représentatif de pêcheurs, pour vérifier que ces derniers ont accès aux soins médicaux à bord gratuitement et qu'ils obtiennent une permission pour recevoir des soins médicaux lorsque le navire fait escale dans un port, lorsque cela est réalisable.
- Des preuves qu'il existe des procédures de transmission par radio ou par satellite d'assistance médicale.

Exemples de non-conformité

- Un pêcheur se voit refuser par le patron ou l'armateur une permission pour aller à terre recevoir des soins médicaux.
- Un pêcheur ne reçoit pas des soins médicaux appropriés à bord du navire.

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

- Le personnel médical dûment qualifié requis par les lois ou les règlements nationaux ne se trouve pas à bord.
- La pharmacie de bord ou les fournitures ne sont pas appropriées compte tenu de toutes les personnes à bord.
- Les fournitures médicales sont périmées.
- Les fournitures et le matériel médicaux présents à bord ne sont pas accompagnés d'instructions, ou les instructions sont dans une langue non compréhensible pour les pêcheurs désignés pour donner les premiers secours ou soins médicaux à bord du navire.
- Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ne sont pas pourvus d'un guide médical de bord adapté ou approuvé par l'autorité compétente (ni d'une copie du *Guide médical international de bord*).
- Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, le pêcheur doit payer pour les soins médicaux lorsqu'il est à bord ou débarqué dans un port étranger.

Sécurité et santé au travail (articles 31 à 33)

Prescriptions de base pour tous les navires de pêche

- Des mesures doivent être mises en place pour prévenir les accidents du travail, maladies professionnelles et 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 différents types d'engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer.
- Compte doit être dûment tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- Les accidents doivent être déclarés.
- Des comités paritaires de sécurité et de santé au travail ou d'autres organismes qualifiés doivent être constitués (ils ne doivent pas nécessairement être à bord du navire).
- L'évaluation des risques concernant la pêche est effectuée, selon le cas, avec la participation de pêcheurs ou de leurs représentants.

Prescriptions supplémentaires applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer

- L'armateur à la pêche doit 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 doivent:
 - 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, approuvée par l'autorité compétente;
 - l'autorité compétente peut cependant accorder une dérogation écrite dans le cas des pêcheurs qui démontrent qu'ils possèdent des connaissances et une expérience équivalentes; et

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

– 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.

Sources d'information caractéristiques

- Les documents pertinents, comme les rapports relatifs aux accidents du travail à bord et les rapports d'évaluation des risques effectués pour la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord du navire de pêche.
- Les notes d'information pertinentes sur la sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents et les avis officiels relatifs aux risques particuliers rencontrés à bord du navire, qui devraient être affichés à bord dans un lieu qui attire l'attention des pêcheurs.
- Les preuves que les équipements de protection individuelle sont à la disposition des pêcheurs pour qu'ils puissent les utiliser.
- Les preuves qu'une procédure de rapport est en place pour les accidents du travail.
- Des entretiens, en privé, avec un nombre représentatif de pêcheurs pour vérifier les programmes et les pratiques de sécurité et de santé à bord.

Exemples de non-conformité

- Les conditions à bord sont dangereuses.
- Les pêcheurs ne sont pas formés à la manipulation des différents types d'engins de pêche qu'ils utilisent et aux mesures de sécurité qui s'y rapportent.
- Les accidents ne font pas l'objet d'un rapport.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- Il n'y a pas de procédure à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer).
- Les mesures préventives visant à éviter les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles ne sont pas mises en place, conformément aux procédures à bord (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer).
- Aucune preuve que suffisamment de directives et de matériel de formation appropriés sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche ont été reçus (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer).
- Les pêcheurs ne reçoivent pas de vêtements et équipements de protection individuelle appropriés (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer).
- La preuve qu'un pêcheur n'a pas reçu de formation de base en matière de sécurité (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer).
- Aucune évaluation des risques n'a été effectuée.

Sécurité sociale (articles 34 à 37)

Prescriptions de base

- Les pêcheurs et les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui

Inspections menées sur la base de preuves ou d'une plainte

s'appliquent aux autres travailleurs, y compris les personnes salariées ou indépendantes.

Sources d'information caractéristiques

- L'accord d'engagement du pêcheur devrait en principe contenir des informations sur les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au pêcheur par l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre(s) partie(s) à cet accord.

Remarque: Les recours dont dispose l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité sociale se limitent à donner suite à une plainte et à examiner le contrat d'engagement pour en vérifier la conformité. Si la plainte porte sur l'application du régime de sécurité sociale, comme le prévoit la convention (articles 34 à 37), l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait se contenter d'enregistrer la plainte et d'en informer l'Etat du pavillon, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail.

Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail (articles 38 et 39)

Prescriptions de base

- Le pêcheur doit:
 - a) avoir accès à des soins médicaux appropriés;
 - b) bénéficier d'une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale.
- Cette protection pourra être assurée:
 - a) soit par un régime reposant sur la responsabilité de l'armateur à la pêche;
 - b) soit par un régime d'assurance obligatoire d'indemnisation des travailleurs ou d'autres régimes.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

En l'absence de dispositions nationales applicables aux pêcheurs, les armateurs à la pêche assurent la protection de la santé et les soins médicaux des pêcheurs lorsque ces derniers sont employés ou engagés ou travaillent à bord d'un navire battant pavillon du Membre dont la législation s'applique, en mer ou dans un port étranger. Dans ces cas, les armateurs à la pêche acquittent les frais des soins médicaux, y compris l'aide et le soutien matériels correspondants pendant la durée des traitements médicaux dispensés à l'étranger jusqu'au rapatriement du pêcheur¹².

Sources d'information caractéristiques

- L'accord d'engagement du pêcheur (voir article 16).

Exemples de non-conformité

- Aucune protection n'est assurée au pêcheur en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail.

¹² La législation nationale peut prévoir de décharger l'armateur à la pêche de sa responsabilité dans le cas où l'accident n'est pas survenu pendant le service du navire de pêche ou si la maladie ou l'infirmité a été dissimulée lors de l'engagement ou si l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du pêcheur.

5. Mesures que peut prendre l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port après avoir constaté des cas de non-conformité au titre de la convention n° 188

5.1. Procédures en cas de non-conformité

S'il apparaît, à la suite des constatations faites ou des plaintes reçues, qu'un navire ne satisfait pas aux normes de la convention n° 188, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut:

- a) recommander qu'un rapport soit établi et adressé au gouvernement de l'Etat du pavillon, avec copie au Directeur général du BIT;
- b) demander qu'il soit remédié à toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité du navire, ou la sécurité ou la santé des pêcheurs à bord.

Lorsque les conditions à bord constituent manifestement un danger pour la sécurité ou la santé, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient déterminer, en se fondant sur leur jugement professionnel, s'il y a lieu d'immobiliser le navire jusqu'à ce que la situation ait été totalement redressée ou si le navire peut être autorisé à appareiller malgré certains cas de non-conformité qui ne constituent manifestement pas un danger pour la sécurité ou la santé.

Lorsque certains cas de non-conformité ne constituent pas manifestement un danger pour la sécurité et la santé justifiant l'immobilisation du navire, mais qu'il est malgré tout jugé assez sérieux, l'agent chargé du contrôle de l'Etat du port devrait informer le patron du navire de ces cas de non-conformité et peut, en consultation avec le patron, convenir des mesures nécessaires pour remédier à ces cas et

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

fixer les délais pour y parvenir. L'agent chargé du contrôle de l'Etat du port devrait envoyer à l'Etat du pavillon ainsi qu'au Directeur général du Bureau international du Travail un rapport décrivant en détail les cas de non-conformité et les mesures approuvées pour y remédier. L'agent chargé du contrôle de l'Etat du port devrait également tenir compte de la possibilité que tout cas de non-conformité constaté risque de constituer manifestement un danger pour la sécurité ou la santé une fois que le navire a quitté le port et avant qu'il n'atteigne sa prochaine destination.

En cas d'immobilisation du navire, les autorités de l'Etat du port devraient en informer dans les plus brefs délais le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon et lui demander d'être présent si possible.

5.2. Exemples de circonstances pouvant exiger une enquête plus approfondie et l'éventuelle immobilisation d'un navire de pêche

Tous les cas de non-conformité ne sont pas suffisamment graves pour justifier l'immobilisation d'un navire. Les exemples suivants – qui ne sont que des exemples – peuvent montrer les circonstances susceptibles de justifier une enquête plus approfondie, pouvant conduire à la décision de garder un navire au port à cause de la gravité d'un seul cas de non-conformité.

Responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs (article 8)

- Ressources et moyens insuffisants pour assurer la sécurité des pêcheurs à bord et le fonctionnement sûr du navire de pêche compte tenu de la nature des opérations de pêche et de la zone d'opération.

Mesures que peut prendre l'agent en cas de non-conformité

Age minimum (article 9)

- Une personne de moins de 15 ans qui travaille en tant que pêcheur.
- Une personne entre 15 et 16 ans travaillant comme pêcheur sans autorisation de l'autorité compétente.
- Un pêcheur de moins de 18 ans travaillant de nuit sans autorisation de l'autorité compétente.
- Un pêcheur de moins de 18 ans effectuant des tâches susceptibles de compromettre sa santé, sa sécurité ou sa moralité.

Examen médical (articles 10 à 12)

- Un pêcheur à bord sans certificat médical valable.
- Un pêcheur travaillant à bord du navire ou effectuant des tâches contraires à une restriction inscrite sur son certificat médical.
- Un certificat médical qui n'a pas été délivré par un médecin dûment qualifié.

Equipage et durée du repos (articles 13 et 14)

- Le nombre de pêcheurs requis ou les qualifications qu'ils possèdent sont non conformes aux prescriptions nationales applicables aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres sans autorisation de l'autorité compétente.
- Les pêcheurs sont fatigués.

Paiement des pêcheurs (article 23)

- Les pêcheurs qui perçoivent un salaire n'ont pas été payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers durant une période prolongée.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Logement (articles 25, 26 et 28, et annexe III)

- Le chauffage, l'éclairage et la ventilation ne sont pas appropriés ou ne fonctionnent pas correctement.
- Les installations sanitaires sont inappropriées ou ne fonctionnent pas correctement.
- Les logements des pêcheurs ou les lieux de loisirs ne sont pas maintenus dans un état d'ordre et de propreté.
- Une exposition à des niveaux dangereux de bruit, de vibrations et d'autres facteurs ambiants, ainsi qu'à des produits chimiques dans les installations pour le logement, les lieux de loisirs ou de service de table des pêcheurs.

Alimentation et eau (article 27)

- La nourriture et l'eau potable ne sont pas d'une qualité, d'une valeur nutritionnelle et d'une quantité appropriées pour les pêcheurs à bord.
- Les lieux de service de table ne sont pas hygiéniques et ne sont pas adaptés à leur usage.

Soins médicaux (articles 29 et 30)

- Une demande de soins médicaux nécessaires à terre faite par un pêcheur a été refusée par le patron et/ou l'armateur à la pêche.
- Un pêcheur ne bénéficie pas de la protection de la santé et des soins médicaux appropriés à bord du navire.
- Aucune personne chargée des soins médicaux ou des premiers secours dûment qualifiée comme le requièrent les lois ou les règlements nationaux ne se trouve à bord.
- Les fournitures ou les équipements médicaux ne sont pas suffisants.

Mesures que peut prendre l'agent en cas de non-conformité

- Il n'y a pas d'instructions médicales ou autres informations fournies dans une langue ou dans un format que les marins comprennent.
- Il n'y a pas à bord de guide médical adopté ou approuvé par l'autorité compétente, ou de *Guide médical international de bord* (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres).

Sécurité et santé au travail (articles 31 à 33)

- Aucune preuve de procédure de prévention des accidents, des lésions et des maladies du travail à bord (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres).
- Non-application des mesures préventives visant à prévenir les accidents, les lésions et les maladies du travail conformes aux procédures en vigueur à cet effet (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres).
- Un pêcheur n'a pas reçu de vêtements et équipements de protection appropriés (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres).
- Preuve qu'un pêcheur n'a pas reçu une formation de base approuvée en matière de sécurité (pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres).
- Preuve qu'un pêcheur n'a pas été formé à la manipulation des différents types d'engins de pêche qu'il utilise, et aux mesures de sécurité qui s'y rattachent.
- Travail dans des espaces confinés sans formation, sans instruction adéquate ou sans équipement de protection individuelle.
- Absence de protection des équipements et installations électriques.
- Absence de protection des treuils et autres équipements rotatifs.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail (articles 38 et 39)

- Il n'existe aucune mesure destinée à assurer aux pêcheurs une protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail.

5.3. Eviter de retarder ou d'immobiliser indûment un navire

Il convient de tout faire pour éviter de retarder ou d'immobiliser indûment un navire. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port et les autorités de l'Etat du port devraient évaluer l'importance de tout cas de non-conformité affectant la sécurité ou la santé au regard des données du voyage. Ils devraient veiller à ce que toute mesure indispensable pour sauvegarder la sécurité du navire ou la sécurité et la santé des personnes à bord soit prise avant d'autoriser le navire à prendre la mer. Lorsqu'il se révèle impossible, pour des raisons techniques ou à cause du programme de navigation du navire, de remédier à des cas de non-conformité qui ne mettent pas en péril la sécurité du navire ou la sécurité et la santé des personnes à bord, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port peuvent décider que cela pourra être fait au prochain port d'escale. En pareil cas, les autorités du port devraient en informer celles du prochain port d'escale, que celui-ci soit situé dans le même pays ou dans un autre.

5.4. Coopération du navire de pêche battant pavillon étranger

Tout refus, de la part d'un navire immatriculé dans un pays étranger, de coopérer avec les agents chargés du contrôle par l'Etat du port dans l'exercice de leurs fonctions, conformément aux articles 43 et 44 de la convention n° 188, sous la forme soit d'une interdiction de monter à bord, soit d'une entrave à la conduite d'une inspection

Mesures que peut prendre l'agent en cas de non-conformité

licite, devrait, conformément à la législation de l'Etat du port, être signalé au plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon. Le navire pourra être retenu jusqu'à ce qu'une inspection satisfaisante puisse être effectuée pour déterminer s'il existe à bord une situation qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé.

Annexe A

Contenu d'un «document valide» (article 41)

Le document valide doit être délivré par l'autorité compétente de l'Etat du port du navire de pêche. Il devrait contenir suffisamment d'informations pour que les agents de contrôle de l'Etat du port puissent vérifier que la convention est respectée.

La convention prévoit que le document valide doit contenir au minimum:

- le nom de l'autorité compétente qui l'a délivré;
- l'attestation certifiant que le navire a été inspecté par l'autorité compétente, ou par une autorité agissant en son nom, au regard de sa conformité avec les dispositions de la convention (n° 188) de l'Organisation internationale du Travail concernant le travail dans le secteur de la pêche, 2007, relatives aux conditions de vie et de travail;
- la date de l'inspection;
- la période de validité (remarque: celle-ci ne doit pas dépasser cinq ans).

Bien que la convention ne l'exige pas, il est recommandé que les informations ci-après figurent également dans le document valide:

- le nom du navire de pêche;
- les lettres ou numéros distinctifs;
- le port d'immatriculation;
- la date d'immatriculation;

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- la longueur (L) ou longueur hors tout (LHT) du navire;
- la jauge brute, si celle-ci est utilisée comme il est spécifié aux paragraphes correspondants de l'annexe III de la convention – Logement à bord des navires de pêche;
- le nom de l'armateur à la pêche;
- l'adresse de l'armateur à la pêche;
- une note indiquant que l'Etat du pavillon a ratifié la convention n° 188;
- une note indiquant si l'Etat du pavillon a ratifié la convention (n° 181) de l'Organisation internationale du Travail sur les agences d'emploi privées, 1997, et s'il a confié certaines responsabilités en vertu de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche;
- toutes exemptions, exclusions, équivalences dans l'ensemble ou variations s'appliquant au navire, telles qu'autorisées par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

Remarque: Afin d'éviter tout retard inutile, l'agent chargé du contrôle de l'Etat du port devrait vérifier si un organisme ou toute autre organisation donné(e) est reconnu(e) par l'Etat du pavillon comme ayant la compétence et l'indépendance à réaliser des inspections et à délivrer le document valide. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port aura peut-être besoin de se procurer des informations à ce sujet, en consultant, par exemple, les sites Internet appropriés. En cas de doute quant à l'authenticité du document, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait prendre contact avec un représentant de l'Etat du pavillon.

Annexe B

Mentions devant figurer dans un accord d'engagement du pêcheur conformément à l'annexe II de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007

Sauf dans les cas où l'inclusion de l'une de ces mentions ou de certaines d'entre elles est inutile, la question étant déjà réglée d'une autre manière par la législation nationale ou, le cas échéant, par une convention collective, l'accord d'engagement du pêcheur devra comporter les mentions suivantes:

- a)* les nom et prénoms du pêcheur, la date de naissance ou l'âge, ainsi que le lieu de naissance;
- b)* le lieu et la date de la conclusion de l'accord;
- c)* la désignation du ou des navires de pêche et le numéro d'immatriculation du ou des navires de pêche à bord duquel ou desquels le pêcheur s'engage à travailler;
- d)* le nom de l'employeur ou de l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord;
- e)* le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;
- f)* la fonction pour laquelle le pêcheur doit être employé ou engagé;
- g)* si possible, la date et le lieu où le pêcheur sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;
- h)* les vivres à allouer au pêcheur, sauf si la législation nationale prévoit un système différent;
- i)* le montant du salaire du pêcheur ou, s'il est rémunéré à la part, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ou encore,

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

si un système mixte de rémunération est appliqué, le montant du salaire, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ainsi que tout salaire minimum convenu;

- j)* l'échéance de l'accord et les conditions y relatives, soit:
 - 1) si l'accord a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour son expiration;
 - 2) si l'accord a été conclu au voyage, le port de destination convenu pour la fin de l'accord et l'indication du délai à l'expiration duquel le pêcheur sera libéré après l'arrivée à cette destination;
 - 3) si l'accord a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer l'accord ainsi que le délai de préavis requis, lequel n'est pas plus court pour l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie que pour le pêcheur;
- k)* la protection en cas de maladie, de lésion ou de décès du pêcheur lié à son service;
- l)* le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer, le cas échéant;
- m)* les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au pêcheur par l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord d'engagement du pêcheur, selon le cas;
- n)* le droit du pêcheur à un rapatriement;
- o)* la référence à la convention collective, le cas échéant;
- p)* les périodes minimales de repos conformément à la législation nationale ou autres mesures; et
- q)* toutes autres mentions que la législation nationale peut exiger.

Annexe C

Tableau des prescriptions applicables aux navires de pêche conformément à l'annexe III (Logement à bord des navires de pêche) de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007. Les chiffres entre parenthèses renvoient aux paragraphes pertinents de l'annexe III à la convention n° 188. La jauge brute ne peut être utilisée que pour le libellé figurant en italique.

Conception et construction	Hauteur sous barrot	Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
		Tous les logements doivent avoir une hauteur sous barrot adéquate. L'autorité compétente doit prescrire la hauteur sous barrot minimale des locaux où les pêcheurs doivent se tenir debout pendant de longues périodes. (13)	<i>La hauteur sous barrot minimale autorisée dans tous les logements où les pêcheurs doivent pouvoir jouir d'une entière liberté de mouvement ne doit pas être inférieure à 200 centimètres. (14)</i>	<i>(L'autorité compétente peut, après consultation, décider que la hauteur sous barrot minimale autorisée ne doit pas être inférieure à 190 centimètres dans tout logement, ou partie de logement, où elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.) (15)</i>

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Ouvertures donnant sur les locaux d'habitation et entre eux	<p>Les ouvertures directes entre les postes de couchage et les cales à poissons et salles des machines doivent être proscrites, sauf lorsqu'il s'agit d'issues de secours. Dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable, les ouvertures directes entre les postes de couchage et les cuisines, cambuses, séchoirs ou installations sanitaires communes doivent être évitées, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement. (16)</p>	<p>Il ne doit y avoir aucune ouverture reliant directement les postes de couchage aux cales à poissons, salles des machines, cuisines, cambuses, séchoirs ou installations sanitaires communes, sauf lorsqu'il s'agit d'issues de secours: la partie de la cloison séparant ces locaux des postes de couchage et des cloisons externes doit être convenablement construite en acier ou autre matériau homologué et être étanche à l'eau et aux gaz. La présente disposition n'exclut pas la possibilité d'un partage d'installations sanitaires entre deux cabines. (17)</p>

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Isolation	L'isolation du logement de l'équipage doit être adéquate; les matériaux employés pour construire les cloisons, les panneaux et les vaigrages intérieurs, ainsi que les revêtements de sol et les joints doivent être adaptés à leur emploi et de nature à garantir un environnement sain. Des dispositifs d'écoulement des eaux suffisants doivent être prévus dans tous les logements. (18)	
Autres	Tous les moyens possibles doivent être mis en œuvre pour empêcher que les mouches et autres insectes ne pénètrent dans les locaux d'habitation de l'équipage des navires de pêche, en particulier lorsque ceux-ci opèrent dans des zones infestées de moustiques. (19) Tous les logements d'équipage doivent être dotés des issues de secours nécessaires. (20)	

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Bruits et vibrations	L'autorité compétente doit prendre des mesures pour réduire les bruits et vibrations excessifs dans les locaux d'habitation, si possible en conformité avec les normes internationales pertinentes. (21)	L'autorité compétente doit adopter des normes réglementant les niveaux de bruit et de vibrations dans les locaux d'habitation de manière à protéger adéquatement les pêcheurs des effets nocifs de ces bruits et vibrations, notamment de la fatigue qu'ils induisent. (22)
Ventilation	Les locaux d'habitation doivent être ventilés en fonction des conditions climatiques. Le système de ventilation doit permettre une aération satisfaisante des locaux lorsque les pêcheurs sont à bord. (23) Le système de ventilation doit être conçu ou d'autres mesures doivent être prises de manière à protéger les non-fumeurs de la fumée de tabac. (24)	Les navires doivent être équipés d'un système de ventilation réglable des locaux d'habitation, de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats. Les systèmes de ventilation doivent fonctionner en permanence lorsque les pêcheurs sont à bord. (25)

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Chauffage et climatisation	<p>Les locaux d'habitation doivent être chauffés de manière adéquate en fonction des conditions climatiques. (26)</p> <p>Un chauffage adéquat fourni par un système de chauffage approprié doit être prévu sauf sur les navires de pêche opérant exclusivement en zone tropicale. Le système de chauffage doit fournir de la chaleur dans toutes les conditions, suivant les besoins, et fonctionner lorsque les pêcheurs séjournent ou travaillent à bord et que les conditions l'exigent. (27)</p> <p>A l'exception des navires opérant dans des zones où les conditions climatiques tempérées ne l'exigent pas, les locaux d'habitation, la passerelle, les salles de radio et toute salle de contrôle des machines centralisée doivent être équipés d'un système de climatisation. (28)</p>	

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Eclairage	<p>Les locaux d'habitation doivent être éclairés conformément à une norme établie par l'autorité compétente. En tous points du local d'habitation où l'on peut circuler librement, la norme minimale de cet éclairage doit être telle qu'une personne dotée d'une acuité visuelle normale puisse lire, par temps clair, un journal imprimé ordinaire. (34)</p>	
Tous les locaux d'habitation doivent bénéficier d'un éclairage adéquat. (29)	<p>Dans la mesure du possible, les locaux d'habitation doivent, outre un éclairage artificiel, être éclairés par la lumière naturelle. Lorsque les postes de couchage sont éclairés par la lumière naturelle, un moyen de l'occulter doit être prévu. (30)</p>	
Chaque couchette doit être dotée d'un éclairage de chevet en complément de l'éclairage normal du poste de couchage. (31)		
Les postes de couchage doivent être équipés d'un éclairage de secours. (32)		

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Si à bord d'un navire les réfectoires, les coursives et les locaux qui sont ou peuvent être traversés comme issues de secours ne sont pas équipés d'un éclairage de secours, un éclairage permanent doit y être prévu pendant la nuit. (33)		
Postes de couchage	Dispositions générales	
		Lorsque la conception, les dimensions ou l'usage même du navire le permettent, les postes de couchage doivent être situés de telle manière que les mouvements et l'accélération du navire soient ressentis le moins possible mais ils ne doivent être situés en aucun cas en avant de la cloison d'abordage. (35)

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Superficie au sol	Le nombre de personnes par poste de couchage ainsi que la superficie au sol par personne, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, doivent permettre aux pêcheurs de disposer de suffisamment d'espace et de confort à bord, compte tenu de l'utilisation du navire. (36)	<p><i>La superficie au sol par occupant d'un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 2 mètres carrés. (38)</i></p> <p><i>(L'autorité compétente peut, après consultation, décider que la superficie au sol minimale autorisée par occupant d'un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 1,5 mètre carré. (37)</i></p>
		<p><i>(L'autorité compétente peut, après consultation, décider que la superficie au sol minimale autorisée par occupant d'un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 1,5 mètre carré, si elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.) (39)</i></p>

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Nombre de personnes par poste de couchage	<p>Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à six. (40)</p> <p>Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, une ou plusieurs cabines séparées doivent être réservées aux officiers, lorsque cela est possible. (42)</p>	<p><i>Le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à quatre. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette prescription dans certains cas si la taille et le type du navire ou son utilisation la rendent déraisonnable ou irréalisable. (41)</i></p> <p><i>Les postes de couchage réservés aux officiers doivent accueillir une seule personne dans la mesure du possible et ne doivent en aucun cas contenir plus de deux couchettes. L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux prescriptions de ce paragraphe dans certains cas si la taille et le type du navire ou son utilisation les rendent déraisonnables ou irréalisables. (43)</i></p>

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Autres	<p>Le nombre maximal de personnes autorisées à occuper un poste de couchage doit être inscrit de manière lisible et indélébile à un endroit où il peut se lire facilement. (44)</p> <p>Des couchettes individuelles de dimensions suffisantes doivent être prévues. Les matelas doivent être d'un matériau adéquat. (45)</p> <p>Les postes de couchage doivent être conçus et équipés de manière à garantir aux occupants un confort raisonnable et à faciliter leur maintien en ordre. Les équipements fournis doivent comprendre des couchettes, des armoires individuelles suffisamment grandes pour contenir des vêtements et autres effets personnels et une surface plane adéquate où il est possible d'écrire. (48)</p>	<p>Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement</p> <p><i>Les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres. (46)</i></p> <p><i>(L'autorité compétente peut, après consultation, décider que les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à 190 centimètres par 70 centimètres, si elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.) (47)</i></p> <p><i>Un bureau pour écrire et une chaise adaptés doivent être fournis. (49)</i></p>

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
<p>Les postes de couchage doivent, dans la mesure du possible, être situés ou équipés de telle manière que tant les hommes que les femmes puissent convenablement préserver leur intimité. (50)</p>		
Réfectoires		
<p>Les réfectoires doivent être aussi proches que possible de la cuisine, mais en aucun cas en avant de la cloison d'abordage. (51)</p>	<p><i>Le réfectoire doit être séparé des postes de couchage. (53)</i></p> <p><i>Les pêcheurs doivent à tout moment avoir accès à un réfrigérateur d'un volume suffisant et avoir la possibilité de se préparer des boissons chaudes ou froides. (55)</i></p>	
<p>Les navires doivent posséder un réfectoire adapté à leur utilisation. Le local du réfectoire doit être si possible à l'écart des postes de couchage, dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement. (52)</p>	<p>Les dimensions et l'aménagement de chaque réfectoire doivent être suffisants pour qu'il puisse accueillir le nombre de personnes susceptibles de l'utiliser en même temps. (54)</p>	

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Baignoires ou douches, toilettes et lavabos	Des installations sanitaires appropriées à l'utilisation du navire, qui comprennent des toilettes, lavabos, baignoires ou douches, doivent être prévues pour toutes les personnes à bord. Ces installations doivent correspondre aux normes minimales en matière de santé et d'hygiène et offrir un niveau de qualité raisonnable. (56)	<i>Tous les pêcheurs n'occupent pas un poste doté d'installations sanitaires doivent avoir accès au moins à une baignoire ou une douche, ou les deux, une toilette et un lavabo pour quatre personnes ou moins. (61)</i>
	Les installations sanitaires doivent être conçues de manière à éliminer dans la mesure où cela est réalisable la contamination d'autres locaux. Les installations sanitaires doivent préserver un degré d'intimité raisonnable. (57)	<i>(L'autorité compétente peut, après consultation, décider de prévoir au moins une baignoire ou une douche, ou les deux, et un lavabo pour six personnes ou moins, et au moins une toilette pour huit personnes ou moins, si elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.) (62)</i>

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
<p>Tous les pêcheurs et toute autre personne à bord doivent avoir accès à de l'eau douce froide et chaude en quantité suffisante pour assurer une hygiène convenable. L'autorité compétente peut déterminer, après consultation, le volume d'eau minimal nécessaire. (58)</p>		
<p>Lorsque des installations sanitaires sont prévues, elles doivent être ventilées vers l'extérieur et situées à l'écart de tout local d'habitation. (59)</p>		
<p>Toutes les surfaces des installations sanitaires doivent être faciles à nettoyer correctement. Les sols doivent être recouverts d'un revêtement antidérapant. (60)</p>		

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Buanderies	Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, des installations appropriées pour le lavage et le séchage des vêtements doivent être prévues selon les besoins, en tenant compte des conditions d'utilisation du navire. (63)	<p><i>Des installations pour le lavage, le séchage et le repassage des vêtements doivent être adéquates et situées dans des locaux séparés des postes de couchage, des réfectoires et des toilettes qui soient suffisamment ventilés, chauffés et pourvus de cordes à linge ou autres moyens de séchage. (65)</i></p> <p><i>Une infirmerie séparée doit être prévue. Ce local doit être correctement équipé et maintenu dans un état hygiénique. (67)</i></p>
Installations pour les pêcheurs malades ou blessés	Chaque fois que nécessaire, une cabine doit être mise à la disposition d'un pêcheur blessé ou malade. (66)	
Autres installations	Un endroit approprié à l'extérieur des postes de couchage et aisément accessible à partir de ces derniers doit être prévu pour pendre les vêtements de gros temps et autre équipement de protection personnel. (68)	

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Lingerie, vaisselle et couverts et fournitures diverses	<p>Tous les pêcheurs à bord doivent avoir à leur disposition de la vaisselle, du linge de lit et autres linges appropriés. Toutefois, les frais de linge peuvent être recouverts sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoie. (69)</p>	
Installations de loisirs	<p>Tous les pêcheurs doivent avoir accès à des installations, des équipements et des services de loisirs. Le cas échéant, les réfectoires peuvent être utilisés comme installations de loisirs. (70)</p>	

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Installations de communications	Dans la mesure du possible, tous les pêcheurs à bord du navire doivent avoir raisonnablement accès à des équipements pour effectuer leurs communications à un coût raisonnable n'excédant pas le coût total facturé à l'armateur à la pêche. (71)	
Cuisine et cambuse	Des équipements doivent être prévus pour la préparation des aliments. Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, ces équipements sont installés, si possible, dans une cuisine séparée. (72)	Les navires doivent être équipés d'une cuisine séparée. (74) Une cambuse et un réfrigérateur ou autre local d'entreposage à basse température doivent être utilisés. (77)
	La cuisine, ou coin cuisine lorsqu'il n'existe pas de cuisine séparée, doit être d'une dimension adéquate, être bien éclairée et ventilée et être correctement équipée et entretenue. (73)	

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
<p>Les bouteilles de gaz butane ou propane utilisé à des fins de cuisine doivent être placées sur le pont découvert, dans un lieu abrité conçu pour les protéger contre les sources extérieures de chaleur et les chocs. (75)</p>		
<p>Un emplacement adéquat pour les provisions, d'un volume suffisant, doit être prévu et pouvoir être maintenu sec, frais et bien aéré pour éviter que les provisions ne se gâtent. Dans la mesure où il n'en est pas expressément disposé autrement, des réfrigérateurs ou autres moyens de stockage à basse température sont si possible utilisés. (76)</p>		

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
Nourriture et eau potable	L'avitaillement doit être suffisant compte tenu du nombre de pêcheurs à bord ainsi que de la durée et de la nature du voyage. Il doit être en outre d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité, d'une quantité et d'une variété satisfaisantes eu égard également aux exigences de la religion des pêcheurs et à leurs habitudes culturelles en matière alimentaire. (78)	
Conditions de salubrité et de propreté	L'autorité compétente peut établir des prescriptions concernant les normes minimales et la quantité de nourriture et d'eau devant être disponible à bord. (79)	
	Le logement des pêcheurs doit être maintenu dans un état de propreté et de salubrité et ne doit contenir ni bien ni marchandise qui ne soit pas la propriété personnelle des occupants ou destiné à leur sécurité ou sauvetage. (80)	

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
---	--	--

La cuisine et les installations d'entreposage des aliments doivent être maintenues dans des conditions hygiéniques. (81)

Les déchets doivent être gardés dans des conteneurs fermés et hermétiques qui sont retirés, quand il y a lieu, des espaces de manutention des vivres. (82)

Inspections effectuées par le patron

L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient conduites par le patron ou sous son autorité pour assurer que:

- a) les logements sont propres, décentement habitables, sûrs et maintenus en bon état;
- b) les provisions d'eau et de nourriture sont suffisantes;
- c) la cuisine, la cambuse et les équipements servant à l'entreposage de la nourriture sont hygiéniques et bien entretenus.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Tous les nouveaux navires de pêche pontés	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) uniquement	Navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres (ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950) uniquement
	Les résultats de ces inspections ainsi que les mesures prises pour remédier à tout manquement sont consignés et sont disponibles pour consultation. (83)	
Variations	L'autorité compétente peut, après consultation, autoriser des dérogations aux dispositions de la présente annexe afin de tenir compte, sans discrimination, des intérêts des pêcheurs ayant des pratiques religieuses et sociales différentes, à condition que ces dérogations n'entraînent pas des conditions générales moins favorables que celles résultant de l'application de la présente annexe. (84)	

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

Les personnes qui travaillent à bord des navires de pêche doivent bien souvent faire face à des dangers exceptionnels et imprévisibles, et effectuent de nombreuses heures de travail dans des conditions pénibles. La convention de l'OIT (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, vise à garantir à ces personnes des conditions de travail décentes: conditions minimales requises pour le travail à bord; conditions de service; logement et alimentation; protection de la sécurité et de la santé au travail; soins médicaux et sécurité sociale. Elle prévoit également l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche lorsque ces navires font escale dans des ports étrangers.

Les directives présentées dans ce manuel sont un outil international précieux pour la mise en œuvre des responsabilités de l'Etat du port en vertu de ladite convention. Elles ont été élaborées pour aider les administrations de l'Etat du port à s'acquitter avec efficacité de leurs responsabilités au titre de la convention n° 188 et pour harmoniser les inspections des navires de pêche étrangers faisant escale dans leurs ports.

ISBN 978-92-2-225357-9



9 789222 253579