



N° 1888

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 avril 2014.

## PROJET DE LOI

*autorisant la ratification de la convention n° 188  
de l'Organisation internationale du travail  
relative au **travail** dans la **pêche**,*

**(Procédure accélérée)**

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution  
d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Manuel VALLS,  
Premier ministre,

PAR M. Laurent FABIUS,  
ministre des affaires étrangères  
et du développement international.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Conférence internationale du travail (CIT) a adopté, lors de sa 96<sup>e</sup> session, le 14 juin 2007, la convention sur le travail dans la pêche, 2007, et la recommandation n° 199 sur le travail dans la pêche.

Cette convention propose une approche innovante et globale du sujet dans le contexte de la mondialisation dans le secteur maritime.

Avec la convention du travail maritime, 2006, également adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT), maintenant ratifiée par la France et qui entrera en vigueur pour notre pays le 28 février 2014, elle représente un véritable code du travail mondial, pour les gens de mer et pour les pêcheurs.

La convention sur le travail dans la pêche rassemble l'intégralité des conventions de l'OIT concernant la pêche. Elle vise à offrir des conditions décentes d'emploi, de travail et de vie à bord des navires de pêche dans un secteur qui se caractérise par des conditions de travail dures et dangereuses ainsi que par la coexistence de petites entreprises artisanales ou familiales avec des sociétés pratiquant la pêche industrielle.

L'approche globale et intégrée proposée par cette convention répond aux défis posés par la mondialisation qu'engendrent la disparité des conditions de vie et de travail à bord des navires, ainsi que celle des normes de sécurité et de contrôle. Cette convention s'inscrit également dans la logique du développement durable en liant l'harmonisation sociale et la préservation de la sécurité et de l'environnement au niveau mondial.

Ainsi, elle garantit aux pêcheurs des conditions de vie et de travail décentes, une meilleure information sur leurs droits et des moyens renforcés de les faire respecter. Elle présente l'avantage pour les armateurs de faire obstacle au « dumping social » en instaurant une concurrence loyale sur la base de règles communes et contrôlées et en rejetant dans la marginalité les navires hors normes.

Pour les États contractants, cet instrument intègre la dimension humaine dans les contrôles et participe, ainsi, à l'amélioration de la sécurité

en mer. En effet, il est admis que 80 % des accidents maritimes résultent d'erreurs humaines, le non-respect des normes sociales allant généralement de pair avec le non-respect des normes techniques.

Enfin, plus spécifiquement, la convention sur le travail dans la pêche pourra concourir à la lutte contre la pêche illégale dans le contexte mondial de raréfaction de la ressource. À cet égard, elle pourra être annexée aux accords de pêche tels que ceux conclus entre l'Union européenne et des pays tiers qui prennent déjà en compte les normes de l'OIT.

La convention sur le travail dans la pêche est complétée par la recommandation n° 199 sur le travail dans la pêche qui propose des orientations pour adapter la législation des États Parties.

La convention comprend les neuf titres suivants :

I. – Définitions et champ d'application.

II. – Principes généraux.

III. – Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche.

IV. – Conditions de service.

V. – Logement et alimentation.

VI. – Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale.

VII. – Respect et application.

VIII. – Amendements des annexes I (équivalence pour le mesurage), II (accord d'engagement du pêcheur) et III (logement à bord des navires de pêche).

IX. – Dispositions finales.

L'**article 1<sup>er</sup>** est consacré aux définitions et l'**article 2** au champ d'application. Cet article pose le principe selon lequel la convention s'applique à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale. Elle comporte certaines obligations plus contraignantes pour les navires d'une longueur supérieure à vingt-quatre mètres.

Ainsi, la convention couvre l'ensemble des pêcheurs, rémunérés à la part ou non, de même que les travailleurs indépendants. Dès lors, elle prend en considération la diversité des situations des pêcheurs dans le monde.

L'**article 3** précise les conditions dans lesquelles certaines catégories limitées de pêcheurs ou de navires de pêches peuvent être exclus.

L'**article 4** prévoit la possibilité pour les États de mettre en œuvre progressivement certaines dispositions en cas de difficultés particulières mais encadre cette possibilité.

En application de l'**article 7**, les États doivent désigner une (ou plusieurs) autorité(s) compétente(s) et établir entre elles une coordination.

L'**article 8** fixe les responsabilités respectives des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs. Le patron a la responsabilité de prendre les mesures relatives à la sécurité des pêcheurs, du navire et l'armateur a l'obligation de lui fournir les moyens nécessaires pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

Les conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêches sont fixées aux **articles 9** (âge minimum) **et 10** (aptitude médicale attestée par un certificat médical).

La convention met à la charge des États l'obligation d'établir dans son droit interne (loi, règlement ou toute autre mesure) un certain nombre de garanties concernant, notamment (**articles 13 à 28**) :

- l'effectif minimal ;
- la durée minimum de repos ;
- l'accord d'engagement du pêcheur ;
- le rapatriement ;
- le recrutement et le placement des pêcheurs ;
- le paiement mensuel ou à intervalles réguliers des salaires des pêcheurs ;
- le logement et l'alimentation ;
- l'hygiène à bord.

Sur le plan médical, les États doivent adopter une législation portant non seulement sur la fourniture de soins médicaux adaptés (**articles 29 et 30**) mais également sur la prévention, la garantie de la sécurité et la santé au travail (**articles 31 à 33**) et sur le principe d'une couverture sociale (**articles 34 à 39**). L'approche globale de la santé des pêcheurs représente un progrès notable.

Le dispositif de contrôle (**articles 40 à 43**) est similaire à celui de la convention du travail maritime avec la mise en place d'un système de certification sociale et l'application du contrôle de l'État du port.

L'extension du principe du contrôle de l'État du port à la pêche, qui est en vigueur depuis longtemps à la marine marchande, constitue une avancée dans la lutte contre les navires « sous normes » et s'inscrit dans le processus de lutte contre la pêche illégale.

L'**article 44** introduit le principe du traitement pas plus favorable selon lequel un navire de pêche battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que celui accordé à un navire battant pavillon d'un État qui l'a ratifié. Ainsi, lors des contrôles par l'État du port, les navires de ces États seront soumis aux mêmes contrôles et pourront y être immobilisés s'ils ne satisfont pas aux normes de la convention.

Les dernières dispositions (**articles 46 à 54**) sont classiquement consacrées aux clauses procédurales (entrée en vigueur, révision, dénonciation).

La convention sur le travail dans la pêche entrera en vigueur douze mois après sa ratification par dix États dont huit côtiers. Ces exigences sont relativement modérées et les conditions de son adoption (quatre cent trente-sept voix pour, deux contre et vingt-deux abstentions) laissent présager une entrée en vigueur dans un délai raisonnable. La ratification de cette convention permettant de couvrir, avec la convention du travail maritime, l'ensemble du secteur maritime permettra à la France de confirmer son rôle moteur dans le processus d'élaboration et d'adoption des instruments au sein de l'OIT.

Cette ratification bénéficie du soutien des partenaires sociaux du secteur maritime et des organisations professionnelles nationales, ces dernières ayant été consultées le 20 mai 2008 par le ministre chargé du travail.

Enfin sur le plan international, cette ratification enverra un signal fort aux autres États membres afin qu'ils engagent ou poursuivent le processus de ratification de cette convention. Il est de l'intérêt de la communauté internationale qu'elles entrent en vigueur rapidement afin de mettre en place un socle minimum de droits sociaux au niveau mondial dans le secteur maritime.

Telles sont les principales observations qu'appellent la convention sur le travail dans la pêche, 2007, qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumise au Parlement, conformément à l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du développement international,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

**Article unique**

Est autorisée la ratification de la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche, adoptée à Genève le 14 juin 2007 et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 16 avril 2014.

*Signé* : Manuel VALLS

Par le Premier ministre :  
*Le ministre des affaires étrangères  
et du développement international*

*Signé* : Laurent FABIUS



CONVENTION N° 188

de l'Organisation internationale du Travail

relative au travail dans la pêche,

adoptée à Genève le 14 juin 2007

---



## Convention n° 188

### de l'Organisation internationale du Travail relative au travail dans la pêche

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 30 mai 2007, en sa quatre-vingt-seizième session ;

Reconnaissant que la mondialisation a un impact profond sur le secteur de la pêche ;

Notant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998 ;

Tenant compte des droits fondamentaux énoncés dans les conventions internationales du travail suivantes : la convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930, la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, la convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951, la convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957, la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, et la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999 ;

Notant les instruments pertinents de l'Organisation internationale du Travail, en particulier la convention (n° 155) et la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, ainsi que la convention (n° 161) et la recommandation (n° 171) sur les services de santé au travail, 1985 ;

Notant en outre la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, et considérant que les dispositions de l'article 77 de ladite convention ne devraient pas faire obstacle à la protection offerte aux pêcheurs par les Membres dans le cadre des systèmes de sécurité sociale ;

Reconnaissant que l'Organisation internationale du Travail considère la pêche comme une activité dangereuse par rapport à d'autres ;

Notant également le paragraphe 3 de l'article 1<sup>er</sup> de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 ;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes ;

Consciente de la nécessité de protéger et de promouvoir les droits des pêcheurs en la matière ;

Rappelant la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, 1982 ;

Tenant compte de la nécessité de réviser les conventions internationales suivantes adoptées par la Conférence internationale du Travail concernant spécifiquement le secteur de la pêche, à savoir la convention (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, la convention (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, la convention (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, et la convention (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966, afin de mettre à jour ces instruments et d'atteindre un plus grand nombre de pêcheurs dans le monde, en particulier ceux travaillant à bord de navires plus petits ;

Notant que l'objectif de la présente convention est d'assurer que les pêcheurs bénéficient de conditions décentes pour travailler à bord des navires de pêche en ce qui concerne les

conditions 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 ;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au travail dans le secteur de la pêche, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session ;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale, adopte, ce quatorzième jour de juin deux mille sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le travail dans la pêche, 2007.

#### PARTIE I

#### Définitions et champ d'application

##### Définitions

##### Article 1<sup>er</sup>

Aux fins de la présente convention :

*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'amateurs 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, 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 % 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.

#### *Champ d'application*

##### Article 2

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.

3. Tout Membre peut, après consultation, étendre totalement ou en partie la protection prévue par la convention pour les pêcheurs travaillant sur des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres à ceux travaillant sur des navires plus petits.

##### Article 3

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.

2. En cas d'exclusion visée au paragraphe précédent, et lorsque cela est réalisable, l'autorité compétente prend, si besoin est, des mesures pour étendre progressivement les prescriptions prévues par la présente convention aux catégories de pêcheurs ou de navires de pêche concernés.

3. Tout Membre qui ratifie la présente convention doit :

a) Dans son premier rapport sur l'application de la convention présenté en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail :

i) Indiquer les catégories de pêcheurs ou de navires de pêche qui sont exclues en application du paragraphe 1 ;

ii) Donner les motifs de ces exclusions en exposant les positions respectives des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressés, en particulier des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe ;

iii) Décrire toute mesure prise pour octroyer une protection équivalente aux catégories exclues ;

b) Dans ses rapports ultérieurs sur l'application de la convention, décrire toute mesure prise conformément au paragraphe 2.

##### Article 4

1. Lorsqu'il n'est pas immédiatement possible pour un Membre de mettre en œuvre l'ensemble des mesures prévues

par la présente convention en raison de problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des infrastructures ou institutions insuffisamment développées, le Membre peut, conformément à un plan établi en consultation, mettre en œuvre progressivement tout ou partie des dispositions suivantes :

a) Article 10, paragraphe 1 ;

b) Article 10, paragraphe 3, dans la mesure où il s'applique aux navires passant plus de trois jours en mer ;

c) Article 15 ;

d) Article 20 ;

e) Article 33 ;

f) Article 38.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux navires de pêche :

a) D'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ; ou

b) Passant plus de sept jours en mer ; ou

c) Naviguant 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 de la côte ; ou

d) Soumis au contrôle de l'Etat du port tel que prévu à l'article 43 de la convention, sauf lorsque le contrôle par l'Etat du port découle d'un cas de force majeure,

ni aux pêcheurs qui travaillent sur ces navires.

3. Tout Membre qui se prévaut de la possibilité prévue au paragraphe 1 doit :

a) Dans son premier rapport sur l'application de la convention présenté en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail :

i) indiquer les dispositions de la convention devant être mises en œuvre progressivement ;

ii) en préciser les motifs et exposer les positions respectives des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressés, en particulier des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe ;

iii) décrire le plan de mise en œuvre progressive ;

b) Dans ses rapports ultérieurs sur l'application de la convention, décrire les mesures prises en vue de donner effet à l'ensemble des dispositions de la convention.

#### Article 5

1. 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. En outre, aux fins des paragraphes spécifiés à l'annexe III de la présente 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.

2. Dans les rapports présentés en vertu de l'article 22 de la Constitution, le Membre communiquera les raisons de la décision prise en vertu du présent article et les observations faites lors de la consultation.

### **PARTIE II**

#### **Principes généraux**

##### *Mise en œuvre*

#### Article 6

1. Tout Membre doit mettre en œuvre et faire respecter les lois, règlements ou autres mesures qu'il a adoptés afin de s'acquitter de ses obligations aux termes de la présente convention en ce qui concerne les pêcheurs et les navires de pêche relevant de sa compétence. 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.

2. Aucune des dispositions de la présente convention n'affecte les lois, sentences, coutumes ou accords entre armateurs à la pêche et pêcheurs qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par la convention.

##### *Autorité compétente et coordination*

#### Article 7

Tout Membre doit :

a) Désigner l'autorité compétente ou les autorités compétentes ;

b) Etablir des mécanismes de coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche aux niveaux national et local, selon le cas, et définir leurs fonctions et responsabilités en tenant compte de leur complémentarité ainsi que des conditions et de la pratique nationales.

*Responsabilités des armateurs à la pêche,  
des patrons et des pêcheurs*

Article 8

1. 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.

2. 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 ;

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.

3. 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.

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

**PARTIE III**

**Conditions minimales requises pour le travail  
à bord des navires de pêche**

*Age minimum*

Article 9

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

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

3. 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.

4. Les types d'activités visés au paragraphe 3 du présent article 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.

5. L'exécution des activités visées au paragraphe 3 du présent article dès l'âge de 16 ans peut être autorisée par la législation nationale ou par une décision de l'autorité compétente, après consultation, à condition que la santé, la sécurité et la moralité des jeunes gens soient pleinement garanties, qu'ils aient reçu une instruction ou une formation professionnelle spécifiques et adéquates et qu'ils aient suivi une formation de base aux questions de sécurité préalable à l'embarquement.

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

7. Aucune des dispositions du présent article n'a d'incidence sur les obligations souscrites par le Membre en vertu de la ratification d'autres conventions internationales du travail.

*Examen médical*

Article 10

1. 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.

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.

3. 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.

Article 11

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures concernant :

a) La nature des examens médicaux ;

b) La forme et le contenu des certificats médicaux ;

c) La délivrance du certificat médical par du personnel médical dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant seulement la vue, par une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer un tel certificat ; ces personnes doivent jouir d'une totale indépendance lorsqu'elles exercent leur jugement professionnel ;

d) La fréquence des examens médicaux et la durée de validité des certificats médicaux ;

e) Le droit pour une personne d'être réexaminée par du personnel médical indépendant différent au cas où elle se verrait refuser un certificat ou imposer des limitations au travail qu'elle peut effectuer ;

f) Les autres conditions requises.

Article 12

Outre les prescriptions énoncées aux articles 10 et 11, sur un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou passant normalement plus de trois jours en mer :

1. 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.

2. 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.

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

## PARTIE IV

### Conditions de service

#### *Equipage et durée du repos*

##### Article 13

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures prévoyant que les armateurs de navires de pêche battant son pavillon veillent à ce que :

- a) Leurs navires soient dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent ;
- b) Soient octroyées aux pêcheurs des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver leur sécurité et leur santé.

##### Article 14

1. Outre les prescriptions énoncées à l'article 13, l'autorité compétente doit :

- a) Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, fixer l'effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation du navire et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder ;
- b) Pour les navires de pêche passant plus de trois jours en mer, quelle que soit leur taille, fixer, après consultation et en vue de limiter la fatigue, une durée minimum de repos pour les pêcheurs. Cette durée ne doit pas être inférieure à :

- i) dix heures par période de 24 heures ;
- ii) 77 heures par période de sept jours.

2. L'autorité compétente peut, pour des raisons limitées et précises, autoriser qu'il soit dérogé temporairement aux durées de repos fixées à l'alinéa b du paragraphe 1 du présent article. Dans ces cas, elle doit toutefois exiger que des périodes de repos compensatoires soient accordées aux pêcheurs dès que possible.

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. Aucune des dispositions du présent article 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 et 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.

#### *Liste d'équipage*

##### Article 15

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

#### *Accord d'engagement du pêcheur*

##### Article 16

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures :

- a) Prévoyant que les pêcheurs travaillant à bord des navires battant son pavillon soient protégés par un accord d'engagement qui soit conforme aux dispositions de la présente convention et qui leur soit compréhensible ;
- b) Indiquant les mentions minimales à inclure dans les accords d'engagement des pêcheurs, conformément aux dispositions de l'annexe II.

##### Article 17

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures concernant :

- a) Les procédures garantissant que le pêcheur a la possibilité d'examiner les clauses de son accord d'engagement et de demander conseil à ce sujet avant de le conclure ;
- b) S'il y a lieu, la tenue des états de service du pêcheur dans le cadre de cet accord ;
- c) Les moyens de régler les différends relatifs à l'accord d'engagement du pêcheur.

##### Article 18

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.

##### Article 19

Les articles 16 à 18 et l'annexe II ne s'appliquent pas au propriétaire de navire qui exploite celui-ci seul.

##### Article 20

Il incombe à l'armateur à la pêche de veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement de pêcheur écrit, signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche, ou par un représentant autorisé de celui-ci (ou, 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 présente convention.

#### *Rapatriement*

##### Article 21

1. Les Membres doivent veiller à ce que les pêcheurs à bord d'un navire de pêche battant leur pavillon et qui entre dans un port étranger aient 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. La présente disposition s'applique également aux pêcheurs de ce navire qui sont transférés pour les mêmes raisons du navire vers un port étranger.

2. Les frais du rapatriement visé au paragraphe 1 du présent article doivent être pris en charge par l'armateur à la pêche, sauf si le pêcheur 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.

3. Les Membres doivent déterminer, par voie de législation ou autre, les circonstances précises donnant droit à un rapatriement, la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les pêcheurs visés au paragraphe 1 du présent article ont droit au rapatriement, et les destinations vers lesquelles ils peuvent être rapatriés.

4. Si l'armateur à la pêche omet de pourvoir au rapatriement visé au présent article, le Membre dont le navire bat pavillon doit organiser le rapatriement du pêcheur concerné et a le droit de recouvrer les frais auprès de l'armateur à la pêche.

5. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur à la pêche de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

#### *Recrutement et placement*

##### Article 22

#### Recrutement et placement des pêcheurs :

1. Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement de pêcheurs doit s'assurer que ce service fait partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agit en coordination avec celui-ci.

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

3. Tout Membre doit, par voie de législation ou autres mesures :

- a) Interdire aux services de recrutement et de placement d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes visant à empêcher ou à dissuader les pêcheurs d'obtenir un engagement ;
- b) Interdire que des honoraires ou autres frais soient supportés par les pêcheurs, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement ou le placement ;
- c) Fixer les conditions dans lesquelles une licence, un agrément ou toute autre autorisation d'un service privé de recrutement et de placement peuvent être suspendus ou retirés en cas d'infraction à la législation pertinente et préciser les conditions dans lesquelles lesdits services privés peuvent exercer leurs activités.

Agences d'emploi privées :

4. Tout Membre qui a ratifié la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, peut confier certaines des responsabilités découlant de la présente convention à des agences d'emploi privées qui fournissent les services visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 1 de la convention précitée. Les responsabilités respectives de ces agences d'emploi privées et des armateurs à la pêche, qui sont les « entreprises utilisatrices » au sens de ladite convention, sont déterminées et réparties conformément à l'article 12 de cette même convention. Un tel Membre doit adopter des lois, des règlements ou d'autres mesures pour faire en sorte que l'attribution des responsabilités ou obligations respectives des agences d'emploi privées prestataires du service et de l'« entreprise utilisatrice » conformément à la présente convention n'empêche pas le pêcheur de faire valoir un droit de privilège sur un navire de pêche.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, l'armateur à la pêche est responsable si l'agence d'emploi privée manque aux obligations qui lui incombent à l'égard du pêcheur pour lequel, dans le cadre de la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, l'armateur à la pêche est l'« entreprise utilisatrice ».

6. Aucune des dispositions de la présente convention ne saurait être interprétée comme imposant à un Membre l'obligation d'autoriser dans son secteur de pêche le recours à des agences d'emploi privées telles que visées au paragraphe 4 du présent article.

#### *Paiement des pêcheurs*

##### Article 23

Tout Membre adopte, après consultation, une législation ou d'autres mesures prescrivant que les pêcheurs qui perçoivent un salaire seront payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers.

##### Article 24

Tout Membre doit exiger que tous les pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche aient les moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais tout ou partie des paiements reçus, y compris les avances.

#### **PARTIE V**

##### **Logement et alimentation**

##### Article 25

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures relatives au logement, à la nourriture et à l'eau potable à bord des navires de pêche battant son pavillon.

##### Article 26

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que le logement à bord des navires de pêche battant son pavillon sera d'une qualité et d'une taille suffisantes et qu'il sera équipé de façon adaptée au service du navire et à la durée du séjour des pêcheurs à bord. En particulier, ces mesures règlent, selon le cas, les questions suivantes :

- a) Approbation des plans de construction ou de modification des navires de pêche en ce qui concerne le logement ;
- b) Maintien du logement et de la cuisine dans des conditions générales d'hygiène, de sécurité, de santé et de confort ;
- c) Ventilation, chauffage, refroidissement et éclairage ;
- d) Réduction des bruits et vibrations excessifs ;
- e) Emplacement, taille, matériaux de construction, ameublement et équipement des cabines, réfectoires et autres espaces de logement ;
- f) Installations sanitaires, comprenant des toilettes et des moyens de lavage, et fourniture d'eau chaude et froide en quantité suffisante ;
- g) Procédures d'examen des plaintes concernant des conditions de logement qui ne satisfont pas aux prescriptions de la présente convention.

##### Article 27

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que :

- a) La nourriture transportée et servie à bord doit être d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes ;
- b) L'eau potable doit être d'une qualité et d'une quantité suffisantes ;
- c) 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 prévoient.

##### Article 28

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 équivalentes, dans l'ensemble, aux dispositions énoncées à l'annexe III, à l'exception des dispositions se rapportant à l'article 27.

#### **PARTIE VI**

##### **Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale**

##### *Soins médicaux*

##### Article 29

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que :

- a) Les navires de pêche soient 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 ;
- b) Les navires de pêche aient 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 ;
- c) Les fournitures et le matériel médicaux présents à bord soient accompagnés d'instructions ou d'autres informations dans une langue et une présentation compréhensibles au pêcheur ou aux pêcheurs visés à l'alinéa b) ;
- d) Les navires de pêche soient 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 ;
- e) Les pêcheurs aient 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.

##### Article 30

Pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage, tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que :

a) L'autorité compétente prescrit le matériel médical et les fournitures médicales devant être disponibles à bord ;

b) Le matériel médical et les fournitures médicales disponibles à bord soient entretenus de façon adéquate et inspectés à des intervalles réguliers, fixés par l'autorité compétente, par des responsables désignés ou agréés par celle-ci ;

c) Les navires soient 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 ;

d) Les navires en mer aient 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 ;

e) Les navires conservent à bord une liste de stations de radio ou de satellite par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues ;

f) Dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les soins médicaux dispensés au pêcheur lorsqu'il est à bord ou débarqué dans un port étranger lui soient fournis gratuitement.

*Sécurité et santé au travail  
et prévention des accidents du travail*

Article 31

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures concernant :

a) La prévention des accidents du travail, des maladies professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires, notamment l'évaluation et la gestion des risques, la formation des pêcheurs et l'instruction à bord ;

b) La formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer ;

c) Les obligations des armateurs à la pêche, des pêcheurs et autres personnes intéressées, compte dûment tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans ;

d) La déclaration des accidents survenant à bord des navires de pêche battant son pavillon et la réalisation d'enquêtes sur ces accidents ;

e) La constitution de comités paritaires de sécurité et de santé au travail ou, après consultation, d'autres organismes qualifiés.

Article 32

1. Les prescriptions du présent article s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer et, après consultation, à d'autres navires, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage.

2. L'autorité compétente doit :

a) Après consultation, faire obligation à l'armateur à la pêche d'établir, conformément à la législation, aux conventions collectives et à la pratique nationales, 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 ;

b) Exiger que les armateurs à la pêche, les patrons, les pêcheurs et les autres personnes concernées reçoivent 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.

3. Les armateurs à la pêche doivent :

a) Veiller à ce que tous les pêcheurs à bord reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés ;

b) Veiller à ce que tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de sécurité, approuvée par l'autorité compétente ; cette dernière peut cependant accorder une dérogation écrite dans le cas des pêcheurs qui démontrent qu'ils possèdent des connaissances et une expérience équivalentes ;

c) 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.

Article 33

L'évaluation des risques concernant la pêche est effectuée, selon le cas, avec la participation de pêcheurs ou de leurs représentants.

*Sécurité sociale*

Article 34

Tout Membre veille à ce que les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire et, dans la mesure prévue par la législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs, y compris les personnes salariées ou indépendantes, résidant habituellement sur son territoire.

Article 35

Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de la situation nationale, pour assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire.

Article 36

Les Membres doivent coopérer, dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, en conformité avec la législation ou la pratique nationales, en vue :

a) D'assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale aux pêcheurs, sans considération de nationalité, en tenant compte du principe d'égalité de traitement ;

b) De garantir le maintien des droits en matière de sécurité sociale acquis ou en cours d'acquisition par tous les pêcheurs, indépendamment de leur lieu de résidence.

Article 37

Nonobstant l'attribution des responsabilités prévues aux articles 34, 35 et 36, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux ou par des dispositions adoptées dans le cadre d'organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation en matière de sécurité sociale applicable aux pêcheurs.

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

Article 38

1. Tout Membre prend des mesures en vue d'assurer aux pêcheurs une protection, conformément à la législation et à la pratique nationales, en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail.

2. En cas de lésion provoquée par un accident du travail ou une maladie professionnelle, le pêcheur doit :

a) Avoir accès à des soins médicaux appropriés ;

b) Bénéficier d'une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale.

3. Compte tenu des caractéristiques du secteur de la pêche, la protection visée au paragraphe 1 du présent article 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.

Article 39

1. En l'absence de dispositions nationales applicables aux pêcheurs, tout Membre adopte une législation ou d'autres mesures visant à garantir que 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 son pavillon, en mer ou dans un port étranger. Cette législation ou ces autres mesures doivent garantir que 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 pêcheur.



2. 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 au 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.

## **PARTIE VII**

### **Respect et application**

#### Article 40

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.

#### Article 41

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.

#### Article 42

1. L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article 41.

2. Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, un Membre peut, s'il y a lieu, autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes dont il reconnaît la compétence et l'indépendance à réaliser des inspections et à délivrer des certificats. Dans tous les cas, le Membre demeure entièrement responsable de l'inspection et de la délivrance des certificats correspondants relatifs aux conditions de vie et de travail des pêcheurs à bord des navires battant son pavillon.

#### Article 43

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

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

#### Article 44

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.

## **PARTIE VIII**

### **Amendements des annexes I, II et III**

#### Article 45

1. Sous réserve des dispositions pertinentes de la présente convention, la Conférence internationale du Travail peut amender les annexes I, II et III. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail peut inscrire à l'ordre du jour de la Conférence une question concernant des propositions d'amendements établies par une réunion tripartite d'experts. La majorité des deux tiers des voix des délégués présents à la Conférence, comprenant au moins la moitié des Membres ayant ratifié cette convention, est requise pour l'adoption d'amendements.

2. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 1 du présent article entre en vigueur six mois après la date de son adoption pour tout Membre ayant ratifié la présente convention, à moins que le Membre en question n'ait adressé au Directeur général du Bureau international du Travail une notification écrite précisant que cet amendement n'entrera pas en vigueur à son égard ou n'entrera en vigueur qu'ultérieurement à la suite d'une nouvelle notification.

## **PARTIE IX**

### **Dispositions finales**

#### Article 46

La présente convention révisé la convention (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, la convention (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, la convention (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, et la convention (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966.

#### Article 47

Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

#### Article 48

1. La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

2. Elle entre en vigueur douze mois après que les ratifications de dix Membres comprenant huit Etats côtiers ont été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, la convention entre en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.

#### Article 49

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. La dénonciation prend effet une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans l'année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention dans la première année de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

## Article 50

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications, déclarations et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la dernière ratification nécessaire à l'entrée en vigueur de la présente convention, le Directeur général appelle l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la convention entrera en vigueur.

## Article 51

Le Directeur général du Bureau international du Travail communique au Secrétaire général des Nations unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications, déclarations et dénonciations enregistrées par le Directeur général.

## Article 52

Chaque fois qu'il le juge nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présente à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examine s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle, prenant également en considération les dispositions de l'article 45.

## Article 53

1. Au cas où la Conférence adopte une nouvelle convention portant révision de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention n'en dispose autrement :

a) La ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraîne de plein droit, nonobstant les dispositions de l'article 49 ci-dessus, la dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur ;

b) A partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesse d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeure en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

## Article 54

Les versions française et anglaise de la présente convention font également foi.

## ANNEXES

## ANNEXE I

## ÉQUIVALENCE POUR LE MESURAGE

Aux fins de la présente convention, lorsque l'autorité compétente, après consultation, décide d'utiliser la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure plutôt que la longueur (L) :

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.

## ANNEXE II

## ACCORD D'ENGAGEMENT DU PÊCHEUR

L'accord d'engagement du pêcheur devra comporter les mentions suivantes, 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 :

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 à laquelle 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, 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 :

i) si l'accord a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour son expiration ;

ii) 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 ;

iii) 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 ;

q) Toutes autres mentions que la législation nationale peut exiger.

## ANNEXE III

## LOGEMENT À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE

## Dispositions générales

1. Aux fins de la présente annexe :

a) 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 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure ;

b) Les termes : « navire existant » désignent un navire qui n'est pas un navire de pêche neuf.

2. Les dispositions suivantes s'appliquent à tous les nouveaux navires de pêche pontés, sauf exclusions autorisées aux termes de l'article 3 de la convention. L'autorité compétente

peut également, après consultation, appliquer les prescriptions de la présente annexe aux navires existants, dès lors que et dans la mesure où elle décide que cela est raisonnable et réalisable.

3. L'autorité compétente peut, après consultation, autoriser des dérogations aux dispositions de la présente annexe pour des navires de pêche ne restant normalement en mer que pour des durées inférieures à vingt-quatre heures si les pêcheurs ne vivent pas à bord du navire lorsqu'il est au port. Dans le cas de tels navires, l'autorité compétente doit veiller à ce que les pêcheurs concernés aient à leur disposition des installations adéquates pour leurs repos, alimentation et hygiène.

4. Toute dérogation faite par un Membre en vertu du paragraphe 3 de la présente annexe doit être communiquée au Bureau international du Travail conformément à l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

5. Les prescriptions valables pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres peuvent s'appliquer aux navires d'une longueur comprise entre 15 et 24 mètres si l'autorité compétente décide, après consultation, que cela est raisonnable et réalisable.

6. Les pêcheurs travaillant à bord de navires nourrices dépourvus de logements et d'installations sanitaires appropriés pourront utiliser ceux du navire mère.

7. Les Membres peuvent étendre les dispositions de la présente annexe relatives au bruit et aux vibrations, à la ventilation, au chauffage et à la climatisation, à l'éclairage aux lieux de travail clos et aux espaces servant à l'entreposage si, après consultation, cette extension est considérée appropriée et n'influe pas négativement sur les conditions de travail ou sur le traitement ou la qualité des captures.

8. L'utilisation de la jauge brute visée à l'article 5 de la convention est limitée aux paragraphes de la présente annexe spécifiés ci-après : 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 et 67. 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 ;

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.

#### *Planification et contrôle*

9. L'autorité compétente doit vérifier que, chaque fois qu'un navire vient d'être construit ou que le logement de l'équipage à bord du navire a été refait à neuf, ledit navire est conforme aux prescriptions de la présente annexe. L'autorité compétente doit, dans la mesure du possible, exiger qu'un navire dont le logement de l'équipage a été substantiellement modifié soit conforme aux prescriptions de la présente annexe et qu'un navire qui remplace son pavillon par le pavillon du Membre soit conforme aux prescriptions de la présente annexe applicables conformément au paragraphe 2 de ladite annexe.

10. Dans les situations visées au paragraphe 9 de la présente annexe, pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'autorité compétente doit demander que les plans détaillés du logement de l'équipage et des informations à son sujet soient soumis pour approbation à l'autorité compétente ou à une entité qu'elle a habilitée à cette fin.

11. Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, l'autorité compétente doit contrôler, chaque fois que le logement de l'équipage a été refait à neuf ou substantiellement modifié, que celui-ci est conforme aux prescriptions de la convention, et, lorsque le navire remplace son pavillon par le pavillon du Membre, contrôler qu'il est conforme aux prescriptions de la présente annexe applicables conformément au paragraphe 2 de ladite annexe. L'autorité compétente peut réaliser, lorsqu'elle le juge opportun, des inspections complémentaires du logement de l'équipage.

12. Lorsqu'un navire change de pavillon, toute prescription que l'autorité compétente du Membre dont le navire battait précédemment pavillon peut avoir adoptée conformément aux dispositions des paragraphes 15, 39, 47 ou 62 de la présente annexe cesse de s'appliquer au navire.

### *Conception et construction*

#### *Hauteur sous barrot*

13. 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.

14. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

15. Nonobstant les dispositions du paragraphe 14, 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.

#### *Ouvertures donnant sur les locaux d'habitation et entre eux*

16. Les ouvertures directes entre les postes de couchage et les cales à poissons et salles des machines doivent être prosrites, 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.

17. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

#### *Isolation*

18. 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.

#### *Autres*

19. 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.

20. Tous les logements d'équipage doivent être dotés des issues de secours nécessaires.

#### *Bruits et vibrations*

21. 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.

22. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

#### *Ventilation*

23. 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.

24. 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.

25. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres 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.

#### *Chauffage et climatisation*

26. Les locaux d'habitation doivent être chauffés de manière adéquate en fonction des conditions climatiques.

27. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

28. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, à l'exception de ceux 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.

#### *Eclairage*

29. Tous les locaux d'habitation doivent bénéficier d'un éclairage adéquat.

30. 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.

31. Chaque couchette doit être dotée d'un éclairage de chevet en complément de l'éclairage normal du poste de couchage.

32. Les postes de couchage doivent être équipés d'un éclairage de secours.

33. 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.

34. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

#### *Postes de couchage*

##### *Dispositions générales*

35. 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.

##### *Superficie au sol*

36. 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.

37. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais inférieure à 45 mètres, 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 1,5 mètre carré.

38. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, 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.

39. Nonobstant les dispositions des paragraphes 37 et 38, 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 1,0 et 1,5 mètre carré respectivement, si elle s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.

##### *Nombre de personnes par poste de couchage*

40. 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.

41. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

42. 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.

43. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

##### *Autres*

44. 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.

45. Des couchettes individuelles de dimensions suffisantes doivent être prévues. Les matelas doivent être d'un matériau adéquat.

46. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres.

47. Nonobstant les dispositions du paragraphe 46, 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.

48. 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.

49. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, un bureau pour écrire et une chaise adaptés doivent être fournis.

50. 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.

#### *Réfectoires*

51. Les réfectoires doivent être aussi proches que possible de la cuisine, mais en aucun cas en avant de la cloison d'abordage.

52. 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.

53. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, le réfectoire doit être séparé des postes de couchage.

54. 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.

55. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

#### *Baignoires ou douches, toilettes et lavabos*

56. 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.

57. 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.

58. 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.

59. Lorsque des installations sanitaires sont prévues, elles doivent être ventilées vers l'extérieur et situées à l'écart de tout local d'habitation.

60. Toutes les surfaces des installations sanitaires doivent être faciles à nettoyer correctement. Les sols doivent être recouverts d'un revêtement antidérapant.

61. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, tous les pêcheurs n'occupant pas un poste doté d'installations sanitaires doivent avoir accès au moins à une baignoire ou une douche, ou les deux, des toilettes et un lavabo pour quatre personnes ou moins.

62. Nonobstant les dispositions du paragraphe 61, 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.

#### *Buanderies*

63. 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.

64. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, des installations adéquates pour le lavage, le séchage et le repassage des vêtements doivent être prévues.

65. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, ces installations doivent être adéquates et situées dans des locaux séparés des postes de couchage, des réfectoires et des toilettes, suffisamment ventilés, chauffés et pourvus de cordes à linge ou autres moyens de séchage.

#### *Installations pour les pêcheurs malades ou blessés*

66. Chaque fois que nécessaire, une cabine doit être mise à la disposition d'un pêcheur blessé ou malade.

67. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, une infirmerie séparée doit être prévue. Ce local doit être correctement équipé et maintenu dans un état hygiénique.

#### *Autres installations*

68. 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 tout autre équipement de protection personnel.

#### *Literie, vaisselle et couverts et fournitures diverses*

69. 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 prévoient.

#### *Installations de loisirs*

70. A bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

#### *Installations de communications*

71. 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'excedant pas le coût total facturé à l'armateur à la pêche.

#### *Cuisine et cambuse*

72. 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.

73. 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.

74. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent être équipés d'une cuisine séparée.

75. Les bouteilles de gaz butane ou propane utilisés 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.

76. 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.

77. Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, une cambuse et un réfrigérateur ou autre local d'entreposage à basse température doivent être utilisés.

#### *Nourriture et eau potable*

78. 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.

79. L'autorité compétente peut établir des prescriptions concernant les normes minimales et la quantité de nourriture et d'eau devant être disponible à bord.

#### *Conditions de salubrité et de propreté*

80. 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.

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

82. 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.

#### *Inspections effectuées par le patron ou sous son autorité*

83. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, 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.

Les résultats de ces inspections ainsi que les mesures prises pour remédier à tout manquement sont consignés et sont disponibles pour consultation.

#### *Dérogations*

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.



# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères et  
du développement international

## PROJET DE LOI

autorisant la ratification de la convention n° 188 de l'Organisation  
internationale du travail relative au travail dans la pêche

NOR : MAEJ1400561L/Bleue-1

----

## ÉTUDE D'IMPACT

### I. - SITUATION DE RÉFÉRENCE ET OBJECTIFS DE LA CONVENTION

L'Organisation internationale du Travail (OIT) a adopté le 14 juin 2007 lors de la 96ème session de la Conférence internationale du travail (CIT) la Convention (n° 188) relative au travail dans la pêche<sup>1</sup>, qui fait l'objet du présent projet de loi. Cette convention est accompagnée d'une Recommandation (n° 199).

Cette convention, dont l'élaboration et l'adoption ont été soutenues par la France, complète la convention du travail maritime (CTM) adoptée en 2006. Elle confirme l'évolution majeure pour l'évolution des normes internationales du travail qu'a constitué l'adoption de la CTM pour les gens de mer et la marine marchande. C'est ainsi que les pêcheurs, le secteur de la pêche, disposeront également d'un ensemble complet de normes couvrant les différents domaines du droit social.

Sont instituées des normes sociales minimales dans le secteur de la pêche avec, pour les pêcheurs, un véritable code du travail mondial traitant de l'ensemble des conditions de travail et de vie à bord, d'emploi, de santé et sécurité au travail, y compris la sécurité sociale.

L'élément humain pourra être intégré dans la gestion de la ressource, prenant ainsi en compte la perspective d'une pêche durable. La ratification de la Convention de l'OIT relative au travail dans la pêche fait d'ailleurs partie des engagements (n°44a) du Grenelle de la mer, de même que celle, engagée également, de la Convention STCW-F de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille.

---

1 [Texte de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche \(www.ilo.org\)](http://www.ilo.org).

Après la ratification de la convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, autorisée par la loi n° 2007-1200 du 10 août 2007<sup>2</sup>, c'est un ensemble cohérent de normes internationales concernant les pêcheurs et la pêche maritime qui sera ainsi conforté par la France.

La convention sur le travail dans la pêche résulte de la volonté commune des armateurs, des organisations représentant les pêcheurs et des gouvernements. Son adoption a donné lieu à un examen particulièrement approfondi au Bureau international du Travail (BIT) où, exceptionnellement, son examen au cours de trois sessions de la Conférence internationale du Travail (CIT) a permis d'aboutir à son adoption à une très large majorité.

Les représentants des armateurs français à la pêche et des organisations syndicales françaises représentatives des pêcheurs ont participé à Genève, à l'OIT, aux travaux préparatoires et aux conférences d'adoption de la convention.

La démarche entreprise pour la navigation maritime commerciale avec la CTM<sup>3</sup> avait permis de consolider et de moderniser 68 conventions et recommandations maritimes de l'OIT en un seul instrument qui entrera en vigueur pour la France le 28 février 2014. La quasi-totalité des conventions concernant la marine marchande comportaient des dispositions permettant aux Etats, après consultation des organisations représentatives d'armateurs et de pêcheurs intéressées, de les étendre aux pêcheurs. La France a ainsi étendu à ses pêcheurs la quasi-totalité des conventions maritimes qu'elle a ratifiées.

Ce mécanisme explique que la pêche maritime commerciale ne relevait à l'OIT que de cinq conventions et deux recommandations. Désormais, sur le plan international et européen, les pêcheurs relèvent de dispositions spécifiques. Il s'agit d'une évolution notable. Il faut préciser que la convention n° 188 ne concerne pas exclusivement la pêche maritime, mais aussi celle pratiquée dans les eaux intérieures. Celle-ci ne représente toutefois en France que très peu de pêcheurs, travailleurs individuels indépendants.

\*\*\*\*\*

La Convention s'inscrit dans une logique de développement durable, en instaurant dans l'économie de la pêche maritime, à l'instar des règles de sécurité ou de lutte contre la pollution, des mécanismes de respect de la norme sociale. Tout comme la CTM, elle vise une large ratification. Elle comporte des dispositifs d'application et de contrôle éprouvés par ailleurs.

Sa structure répond aux préoccupations bien évidemment différentes de la pêche industrielle et de la pêche artisanale. Si elle concerne l'ensemble des navires de pêche, des prescriptions supplémentaires sont applicables à ceux de plus de 24 mètres. Par ailleurs, elle prévoit de soumettre les navires de pêche maritime aux dispositifs de contrôle des navires faisant escale dans les ports, dits de « contrôle de l'Etat du port ». A cet effet, ils devront être certifiés quant au respect des normes de la convention.

---

2 [Loi n° 2007-1200 du 10 août 2007 autorisant l'adhésion au protocole relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche \(www.legifrance.gouv.fr\)](#).

3 [Convention du travail maritime \(www.ilo.org\)](#).



## II. - CONSÉQUENCES ESTIMÉES DE LA MISE EN OEUVRE DE LA CONVENTION

La convention n° 188 prévoit un niveau de normes sociales minimales déjà respecté à bord des navires de pêche français. Elle ne bouleverse donc pas le droit social maritime français qui présente un niveau de garantie supérieur. Toutefois, sa mise en œuvre nécessite quelques ajustements de la législation concernant les pêcheurs.

Sa mise en œuvre s'inscrit dans le cadre de la modernisation du droit des gens de mer, traduite dans un premier temps par la codification du droit du travail maritime au sein du code des transports, qui s'est poursuivie avec la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable. Cette loi a notamment pour objet d'une part, d'assurer la transposition de la Directive n° 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE et, d'autre part, de procéder à un certain nombre de clarifications du droit des gens de mer en tenant compte des spécificités de la pêche.

### **Champ d'application de la Convention :**

La Convention n° 188 sur le travail dans la pêche concerne la pêche commerciale, soit la pêche maritime commerciale, mais aussi 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.

En France, les activités de pêche autres que maritimes ne concernent que très peu de personnes. Les pêcheurs professionnels en lacs ou dans les cours d'eau intérieurs sont indépendants, non-salariés et ils ne sont à bord de leurs bateaux que pour de très courtes durées, à proximité du rivage. Compte tenu de cette situation, il sera fait application des dispositions de l'article 3 de la convention et fait exclusion de son application des navires de pêche engagés dans des opérations de pêche sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux. Les conditions de l'activité des pêcheurs concernés feront l'objet d'un examen dans le cadre des dispositions prévues par le paragraphe 2 de son article 3, afin de déterminer quelles prescriptions de la convention pourraient éventuellement les concerner.

Au sens de la convention, les pêcheurs sont définis comme 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 et qui sont rémunérées à la part. Ne sont pas concernés les pilotes, les équipages de la flotte de guerre, les autres personnes au service permanent du gouvernement, celles basées à terre pour effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et les observateurs des pêches.

La prise en compte des pêcheurs rémunérés à la part relève d'une problématique particulière au sein de l'Union européenne. Cette modalité de rémunération, consistant en un partage du résultat de la vente du produit de la pêche amputé des frais communs, est une particularité et une constante dans le secteur de la pêche, ceci dans le monde entier et de tous temps. C'est l'évolution des systèmes sociaux de chaque pays qui a fait que les pêcheurs ont été considérés par les Etats comme salariés ou comme travailleurs indépendants. Lors des travaux préparatoires de la convention au Bureau international du Travail à Genève, il a été très clair qu'elle devrait couvrir tous les travailleurs à bord des navires de pêche, quels que soient leur statut, indépendants ou salariés.

En France, les pêcheurs à la part sont considérés comme salariés et relèvent d'un contrat de travail. Si la forme particulière de leur rémunération constitue une sorte d'intéressement et n'est pas liée au temps de travail, cela n'a pas pour effet de les transformer en travailleurs indépendants. D'ailleurs, la chambre sociale de la Cour de cassation a, par un arrêt du 1<sup>er</sup> avril 1992<sup>4</sup>, tranché cette question en reconnaissant le droit au SMIC aux pêcheurs rémunérés à la part.

La prise en compte effective des pêcheurs à la part est un enjeu important dans la mise en œuvre de la convention au sein de l'Union européenne, où certains Etats membres, compte tenu de leur histoire propre, ne les considèrent pas comme salariés mais comme travailleurs indépendants. De ce fait, une partie des pêcheurs européens ne se voient pas appliquer les directives européennes concernant les pêcheurs, notamment en matière de temps de travail ou de santé et sécurité au travail. Il sera donc essentiel qu'à terme tous les pêcheurs soient pris en compte au niveau européen, quel que soit le statut que les Etats membres leur ont conféré.

Du fait de la dissociation du corpus juridique international entre marine marchande et pêche maritime, entérinée par les deux dernières conventions maritimes de l'OIT, il sera nécessaire, pour chaque mesure nationale de mise en œuvre, tant de la CTM que de la convention n°188 sur le travail dans la pêche, d'examiner s'il y a lieu de différencier le cas échéant les mesures concernant les pêcheurs de celles concernant les autres acteurs maritimes.

Dans le cadre de la ratification de CTM, les dispositions rendues antérieurement applicables aux pêcheurs, telle, par exemple, l'obligation de rapatriement, doivent le rester en application du principe de non régression posé tant au niveau de l'OIT que de l'Union européenne, en application duquel le niveau de protection des travailleurs ne peut être abaissé. Ceci a nécessité d'anticiper la ratification de la convention n° 188 et d'associer dès la préparation des mesures de mise en œuvre de la CTM, les organisations nationales représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs.

---

4 [Cass. Soc. 1er avril 1992, pourvois n° 89-20.475, 89-20.476, 89-20.477 et 89-20.478 \(www.legifrance.gouv.fr\)](http://www.legifrance.gouv.fr).

La convention relative au travail dans la pêche affirme, comme la CTM, la responsabilité générale de l'armateur en proposant une définition identique, assurant une certaine cohérence du droit social maritime. Elle le définit dans son article II comme celui qui a accepté les responsabilités de l'exploitation du navire et a accepté de se charger des tâches et responsabilités incombant aux armateurs aux termes de la convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

Ceci implique notamment de conférer des pouvoirs particuliers au capitaine lui permettant d'agir dans ce cadre vis-à-vis des pêcheurs qui ne seraient pas directement salariés de l'armateur, tels les pêcheurs de pays tiers à l'Union européenne employés sur des navires français dans le cadre des accords de pêche conclus par l'UE avec ces pays et des protocoles liés. Il s'agit, par exemple de pouvoir demander leurs documents professionnels, tels que certificats d'aptitude médicale, brevets et livrets de marin.

La mise en œuvre de cette convention nécessitera de prendre en compte dans la législation les modalités particulières d'emploi de pêcheurs dans les cas évoqués ci-dessus ou similaires, notamment lorsqu'ils sont employés via des agences spécialisées dans la fourniture de main d'œuvre maritime, dans le cadre des accords mentionnés ci-dessus, de même qu'à bord des navires de pêche immatriculés aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) où c'est la pratique.

#### **Conséquences économiques :**

Les navires français respectant d'ores et déjà les normes internationales du travail, la mise en œuvre de la convention n'entraînera aucune charge supplémentaire significative pour les armements français. La compétitivité des navires de pêche français vis-à-vis des navires battant pavillon étranger n'en sera pas affecté puisque ceux-ci seront soumis aux mêmes obligations.

La possibilité de lier l'application de cette convention aux accords de pêche ne peut avoir pour effet que de contribuer au relèvement du niveau de protection sociale à bord des navires ne battant pas pavillon français. A ce titre, notamment, elle s'inscrit dans une logique de développement durable par la prise en compte de l'élément humain dans la gestion et la préservation de la ressource.

La convention innove en prévoyant un contrôle de l'Etat du port tel que celui dont font l'objet les navires marchands. Il est encore trop tôt pour savoir si les différents dispositifs régionaux, comme le Mémoire d'entente de Paris (Paris MoU)<sup>5</sup>, prendront en charge ces nouvelles obligations. Ce serait logique. Des lignes directrices de référence à l'attention des inspecteurs de l'Etat du port ont déjà été adoptées dans le cadre de groupes de travail tripartites au BIT afin de permettre aux Etats de disposer d'éléments permettant d'harmoniser les contrôles. En effet, si ce contrôle de l'Etat du port sur les normes sociales à la pêche ne peut que contribuer à diminuer le différentiel existant entre navires français et autres, ceci exige que ces contrôles soient harmonisés.

---

<sup>5</sup> [Protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port \(www.parismou.org\)](http://www.parismou.org)

**Conséquences financières :**

**1°) *Conséquences financières pour les armements :***

Concernant les pêcheurs, les exigences de formation professionnelle, d'aptitude médicale à la navigation et de contrat d'engagement, sont déjà satisfaites.

Les navires de pêche les plus importants, ceux de 24 m et plus, et ceux naviguant 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, devront disposer à bord d'un document valide délivré par l'autorité du pavillon, 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.

Il s'agit d'un dispositif plus simple que celui prévu par la CTM concernant les navires marchands de plus de 500 et navigant à l'international ou entre deux ports d'un Etat qui n'est pas celui du pavillon. En France, ce document sera délivré par l'autorité maritime après synthèse des inspections et vérifications faites par les différentes autorités et services concernés : les centres de sécurité des navires, les commissions de sécurité, le service de santé des gens de mer, les services des directions départementales des territoires et de la mer en charge de la police du rôle d'équipage, les services de l'Inspection du travail. Il n'est pas proposé, actuellement, de déléguer cette mission qui restera de la compétence d'agents de l'Etat. Il sera gratuit, mais il appartiendra à l'armateur de prendre en charge le déplacement des inspecteurs lorsque le navire ne pourra être inspecté qu'à l'étranger.

Le défaut de tels certificats à bord desdits navires entraînerait le risque de contrôles approfondis et systématiques lors des escales dans les ports étrangers, avec des conséquences financières potentielles non négligeables pour les armements (pénalités, immobilisation prolongée du navire, perte de valeur de la cargaison).

La mise en œuvre de la convention exigera de la part des armateurs dont les navires devront détenir un tel certificat, un examen particulier de toutes ses prescriptions en vue d'en assurer le respect. Il ne s'agit toutefois que du respect de normes légales.

Dans certains cas d'emploi de pêcheurs non ressortissants français, l'armateur devra s'assurer qu'ils bénéficient de dispositions particulières leur assurant la protection sociale, telle que prévue par la convention.

**2°) *Conséquences financières pour les gens de mer :***

La mise en œuvre de la Convention n'entraînera pas de charges financières pour les pêcheurs.

Les travailleurs indépendants non-salariés seront dorénavant couverts par la convention. Ils sont marins et la profession de marin étant réglementée en France, ils sont déjà concernés par la réglementation existante en matière d'aptitude médicale à la navigation et de qualifications professionnelles. Les examens médicaux leurs sont déjà assurés gratuitement, comme pour les marins salariés.

### ***3\*) Conséquences financières pour les établissements publics :***

Les pêcheurs relèvent de la profession de marin et sont déjà affiliés au régime de l'Établissement national des Invalides de la Marine (ENIM). Aussi, la ratification de la convention n'a pas d'impact en termes de coûts pour cet établissement.

### ***4\*) Conséquences financières pour l'Etat :***

En ce qui concerne la réalisation des examens médicaux il n'y a pas de changement au regard de la pratique actuelle avec le service de santé des gens de mer.

Le processus de certification des navires prévu à l'article 41 de la convention sera mené par la direction des Affaires maritimes (DAM), avec le concours des services mentionnés au 1° ci-dessus. S'agissant de la synthèse de visites d'inspection ou de contrôles déjà existants, la délivrance du document prévu n'entraînera pas de coût supplémentaire significatif. L'article L. 5514-3 du code des transports issu de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 précitée a d'ailleurs déjà prévu cette certification.

Les coûts de réalisation de ces documents, les certificats médicaux, seront imputés sur le budget de fonctionnement de la direction des Affaires maritimes selon un format identique à celui des navires de commerce.

La mise en œuvre de la convention nécessite cependant d'inscrire les navires de pêche dans les travaux de développement des systèmes d'information de la direction des Affaires maritimes et de la direction générale du Travail déjà engagés au titre de la convention du travail maritime.

### **Conséquences sociales et environnementales :**

Le respect des normes sociales dans la pêche maritime commerciale est une évolution complémentaire à la préoccupation d'une pêche durable. Le fait d'y disposer *de facto* d'un label social mondial garantissant le respect des normes de l'OIT devra être un critère déterminant dans la gestion de la ressource et dans la lutte contre la pêche illégale

A l'instar des gens de mer, les droits des pêcheurs seront renforcés par la mise en place de mécanismes de plainte, notamment lors d'escales.

Conséquences juridiques :

***1\*) Articulation de la convention n° 188 relative au travail dans la pêche avec les instruments internationaux et européens existants ou en cours d'élaboration :***

Il y a une forte cohérence entre cette convention de l'OIT et, d'une part, la convention STCW-F de l'OMI sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille et, d'autre part, la convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, de l'OMI, même si cette dernière n'est pas encore entrée en vigueur.

La France a engagé la ratification de la convention STCW-F et participe aux travaux préalables visant à introduire ses prescriptions dans la législation européenne dans le cadre d'une proposition de Directive.

La présente convention innove et prévoit le contrôle de l'Etat du port pour la pêche maritime. Ce principe permet le contrôle des navires faisant escale dans un port d'un pays ayant ratifié la convention, dont ils ne battent pas le pavillon. A ce jour, la convention n'étant pas en vigueur, les modalités de prise en compte des navires de pêche dans ce cadre ne sont pas encore décidées. Il conviendra certainement d'examiner l'opportunité de le prendre en compte dans le cadre du Paris MoU. Des lignes directrices à l'attention des inspecteurs de l'Etat du port ont cependant déjà été élaborées dans le cadre du BIT.

La convention prévoit également en son article 44 que les navires de pêche relèveront, comme c'est le cas pour la marine marchande, du principe dit du « *traitement pas plus favorable* », selon lequel l'Etat du port ne doit pas faire bénéficier d'un traitement plus favorable les navires d'Etats n'ayant pas ratifié la Convention que celui accordé aux navires battant pavillon de tout Membre l'ayant ratifiée.

Sur le plan européen, les pêcheurs sont déjà couverts notamment par l'article 21 de la Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, de même que par la directive 93/103/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche ou encore par la Directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Sur le plan européen les partenaires sociaux à la pêche, EUROPECHE et ETF (Fédération européenne des transports) ont engagé une négociation en vue de conclure un accord portant sur la mise en œuvre au niveau européen des dispositions de la convention, à l'exception des mécanismes de contrôle qui ne peuvent relever de la négociation collective. Lorsque cet accord sera conclu et la directive européenne permettant sa mise en œuvre adoptée, conformément à l'article 155 du Traité, les Etats membres devront la transposer dans leur droit interne.

Toutefois cet accord ne peut intervenir que pour les matières énoncées à l'article 155, et, selon la Commission, notamment celles relatives aux conditions de travail et à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, considérés comme toute personne employée par un employeur.

L'accord, et la directive qui en découlerait, ne pourrait donc concerner ceux des pêcheurs à la part qui seraient considérés par les Etats membres comme travailleurs indépendants. Cet aspect constitue une difficulté qui explique le fait qu'il n'ait pas encore été signé. C'est d'ailleurs déjà le cas des directives mentionnées ci-dessus. Or, si la convention de l'OIT sur le travail dans la pêche représente une avancée considérable, il est indispensable que sur le plan européen l'on parvienne à une réelle harmonisation des conditions de travail, d'emploi et de vie à bord des navires de pêche pour tous les travailleurs quel que soit leur statut. La France a saisi la Commission sur cette question majeure.

Comme c'est le cas actuellement pour la mise en oeuvre de la Convention du travail maritime, et dans la mesure où cet accord sera conclu, il sera nécessaire également que la législation européenne prenne en compte les dispositions de la Convention relatives au contrôle et, d'une manière générale, les responsabilités de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon, ne ressortissant pas de la compétence des partenaires sociaux, notamment.

### ***2\*) Conventions fondamentales / transversales :***

Un grand nombre des autres conventions de l'OIT ratifiées par la France, hormis celles qui concernent par définition d'autres secteurs, sont également applicables à bord des navires de pêche.

Il s'agit, en premier lieu des conventions fondamentales mentionnées dans les visas de la convention relative au travail dans la pêche, toutes ratifiées par la France, qui sont les conventions n° 29 sur le travail forcé, 1930, n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, n° 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, n° 100 sur l'égalité de rémunération (emploi et profession), 1951, n° 105 sur l'abolition du travail forcé, 1957, n° 111 concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, 138 sur l'âge minimum, 1973, n° 182 sur les pires formes de travail des enfants, 1999.

Il s'agit également, d'autres conventions telles que la convention n° 135 sur les représentants des travailleurs, 1971, ou de la convention n° 158 sur le licenciement, 1982, ratifiées par la France et qui s'appliquent à bord des navires.

### ***3\*) Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections :***

A la suite de l'adoption de la convention, des lignes directrices ont été préparées et adoptées par l'OIT à l'attention des inspecteurs de l'Etat du port. La France a participé à ces travaux qui permettent de disposer d'outils précis et pratiques relatifs à la mise en oeuvre des dispositions de la convention en matière de contrôle.

#### **4\*) *Articulation de la convention n° 188 relative au travail dans la pêche avec le droit interne***

##### ***a) Définitions et champ d'application***

- *Personnels concernés*

La convention relative au travail dans la pêche a vocation à s'appliquer à l'ensemble des personnes employées à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de pêche, à l'exception des pilotes, des équipages de la flotte de guerre, des autres personnes au service permanent du gouvernement, de celles basées à terre pour effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et des observateurs des pêches. Les pêcheurs, qui en France exercent la profession réglementée de marin, sont des gens de mer, en droit national, au sens de l'article L. 5511-1 du code des transports.

Il est nécessaire de préciser que dans les textes internationaux et européens, l'expression « gens de mer », qui n'a pas de singulier, ou le mot « marin », concernent les personnels travaillant à bord des navires effectuant de la navigation maritime commerciale. Les pêcheurs sont dénommés « pêcheurs ». En droit national, dans le code des transports, l'expression « gens de mer », recouvre l'ensemble des personnes travaillant à bord d'un navire, dont ceux qui exercent la profession de marin, y compris les pêcheurs.

- *Cas des travailleurs indépendants*

Si, comme indiqué précédemment, en France les pêcheurs à la part sont considérés comme salariés et non comme indépendants, il n'en reste pas moins que la question de son application aux patrons indépendants se pose. La convention s'appliquera pour ce qui concerne, l'article 19 de la convention prévoyant expressément les dispositions de celle-ci qui ne s'appliquent pas aux propriétaires de navire qui exploite celui-ci seul. A titre d'exemple, leur seront appliquées les dispositions de la convention concernant les temps de repos minima.

- *Définition et responsabilités de l'armateur (art. 1er d, et 8)*

La définition de l'armateur (code des transports, art. L. 5511-1, 1°) a été modifiée par la loi n°2013-619, en reprenant la définition donnée par la convention, afin de prendre en compte sa responsabilité générale, à l'instar de ce que la CTM prévoit, y compris lorsque les personnes travaillant à bord ne sont pas ses salariés directs. Elle devra aussi prendre en compte l'article 8 de la convention qui précise cette responsabilité en indiquant que l'armateur a la responsabilité globale de veiller à ce que le patron dispose des ressources et moyens nécessaires pour s'acquitter des obligations de la convention. Il est également prévu que l'armateur à la pêche ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de son avis professionnel, est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à son bord. Ce principe sera repris dans la législation nationale.



***b) Age minimum (art.9)***

Les règles relatives à l'âge minimum pour les personnes travaillant à bord d'un navire sont fixées par les articles L. 4153-1 à L. 4153-9 du code du travail et précisées pour les jeunes travailleurs à bord des navires par les articles L. 5544-26 à L. 5544-32 et L. 5621-6 du code des transports.

Si la CTM ne prévoit aucune dérogation à l'âge minimum de 16 ans, la convention relative au travail dans la pêche maintient en revanche une possibilité d'emploi des jeunes de 15 ans pour les jeunes qui ne sont plus soumis à la scolarité obligatoire et suivent une formation professionnelle en matière de pêche, de même que pour des travaux légers lors des vacances scolaires, ce qui est conforme au droit national (code du travail, art. L. 4153-1).

***c) Examen médical (art. 10 à 12)***

Les conditions d'aptitude physique à l'accès et à l'exercice de la profession de marin, dont le principe est fixé par le quatrième alinéa de l'article L.5521-1 du code des transports, sont précisées par l'arrêté du 16 avril 1986 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin. La France n'envisage pas d'utiliser la possibilité de dérogation prévue à l'article 10 de la convention.

À l'issue d'une visite d'aptitude périodique, le médecin des gens de mer remet au candidat à la profession de marin ou au marin un certificat d'aptitude médicale à la navigation maritime.

Le code des transports a été modifié de manière à ce que le capitaine (le « patron », à la pêche) s'assure que les gens de mer à son bord disposent d'un certificat médical valide (article L.5545-3-1).

***d) Equipage et durée du repos (art.13)***

La convention reprend l'exigence d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire. Ce principe, affirmé par le code des transports (article L.5522-2), est mis en œuvre dans la législation nationale via la procédure de décision d'effectifs (décret n° 67-432 du 26 mai 1967 relatif aux effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance ; la notion de fonctionnement du navire de pêche devant être cependant prise en compte de manière spécifique).

Elle impose des périodes de repos suffisantes pour préserver la sécurité et la santé des pêcheurs. Il doit être noté que la convention ne retient que la limitation des temps de repos, ce qui est le choix fait par la France, dans la mise en œuvre des dispositions de la Directive 2003/88. Les normes de la convention sont par conséquent déjà respectées. Il n'est cependant pas exclu de recourir dans certains cas aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 13 qui permet de prendre des dispositions équivalentes.

***e) Liste d'équipage (art.15)***

La convention prévoit la tenue à bord d'une liste d'équipage, conformément à l'article L. 5522-3 du code des transports du code des transports..

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

La convention prévoit l'exigence d'un accord d'engagement écrit, (en France le contrat d'engagement maritime), le droit pour le pêcheur d'examiner ses clauses avant de le signer, des mentions particulières, prévues dans l'annexe II. La législation nationale est conforme à ces prescriptions (code des transports, art. L.5542-3), excepté quelques mentions mineures à porter sur ce contrat, qui seront prises en compte, telles les vivres à allouer au pêcheur le cas échéant, ou les périodes minimales de repos.

***g) Rapatriement (art. 21)***

La convention introduit des dispositions concernant le rapatriement des pêcheurs. En France, les dispositions de la convention n° 166 de l'OIT sur le rapatriement ont déjà été étendues aux pêcheurs. Le code des transports a été modifié afin de prendre en compte l'obligation pour l'Etat du pavillon de rapatrier le pêcheur en cas de carence de l'armateur.

***h) Recrutement et placement (art. 22)***

La convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer, reprise par la CTM, a été étendue par la France aux pêcheurs. Les dispositions de la convention en matière de recrutement et de placement des pêcheurs sont donc prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre de la CTM.

Il sera nécessaire de prendre en compte certaines situations précises et limitées de recours à de la main d'œuvre non résidente par l'intermédiaire d'entreprises de travail maritime. Il s'agit des navires de pêche immatriculés au registre principal qui travaillent dans le cadre des accords de pêche conclus entre l'Union européenne et les pays tiers, de même que des navires de pêche immatriculés aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF).

***i) Paiement des pêcheurs (art. 23 et 24)***

L'obligation de paiement mensuel (ce qui ne signifie pas mensualisation), ou à d'autres intervalles réguliers, est pris en compte dans la législation nationale.

***j) Logement et alimentation (Partie V – art. 25 à 28 et annexe III)***

La convention prévoit des prescriptions concernant le logement, la nourriture et l'eau potable qui sont déjà prises en compte par la réglementation nationale.

L'article L. 5545-10 du code des transports a été modifié pour tenir compte des exigences de qualité et de quantité de la nourriture fournie (par conséquent, la division 215 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 a également été modifiée).

***k) Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale (Partie VI)***

Le Centre de Consultations Médicales Maritimes (CCMM) a été qualifié par l'arrêté du 10 mai 1995 comme centre de consultations et d'assistance télé-médicales maritimes dans le cadre de l'aide médicale en mer pour la France, en application de la directive 92/29/CEE du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Le CCMM permet déjà de répondre aux obligations résultant, pour la France, des dispositions de la convention n° 164 de l'OIT sur la protection de la santé et des soins médicaux, ratifiée par la France et révisée par la CTM.

L'accès aux installations médicales à terre, prévu par le paragraphe 3 de la règle 4.1 de la convention, relève du fonctionnement général du système de santé français. Les marins sont dans ce cadre couverts conformément aux dispositions de la CTM.

Les articles L. 5542-21 à L. 5542-28 du code des transports déterminent les obligations de l'armateur envers le marin malade ou blessé au service du navire, notamment en ce qui concerne la prise en charge des soins. Il conviendra de prendre en compte la situation des pêcheurs non-résidents employés à bord de certains navires.

***l) Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents (art. 29 à 33)***

En matière de prévention des risques professionnels, la réglementation nationale est d'ores et déjà conforme. Les articles L. 5545-1 et suivants du code des transports, qui organisent l'adaptation des dispositions du code du travail pour le travail à bord des navires, sont précisés par des mesures réglementaires spécifiques au travail maritime (décrets n° 98-332 du 29 avril 1998, n° 2000-564 du 16 juin 2000, n° 2005-748 du 4 juillet 2005, n° 2006-1044 du 23 août 2006 et n° 2007-1227 du 21 août 2007).

Concernant les accidents du travail maritime, le service de santé des gens de mer recueille depuis 1993 les données permettant au Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime (direction des Affaires maritimes) d'établir des statistiques annuelles concernant les accidents du travail maritime.

Le code des transports a été modifié de manière à ce que tout accident du travail survenu à bord ainsi que toute maladie professionnelle survenue ou contractée à bord soient enregistrés et déclarés

### ***m) Logement et habitabilité (Annexe III)***

La convention, notamment son annexe III sur le logement, prévoit des dispositions concernant les aménagements du navire. La législation nationale est conforme à ces prescriptions (code des transports, art. 5241-2 et L. 5545-9 ; décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, art. 51-1 ; règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires, divisions 226, 227 et 228).

### ***n) Sécurité sociale***

En matière de protection sociale, la réglementation nationale permet d'assurer le respect des dispositions de la convention pour les pêcheurs. Le code des transports, pour l'assurance vieillesse, et le décret du 17 juin 1938 relatif à l'assurance maladie, mettent en place une protection sociale pour les pêcheurs salariés et indépendants, comme pour tous les marins, à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs. La France est également signataire d'accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs à la protection sociale des pêcheurs au sens de la convention. A titre d'exemple, on peut citer les accords franco-sénégalais de sécurité sociale du 5 mars 1965, les accords franco-tunisiens de sécurité sociale du 20 mars 1968, les accords franco-algériens de sécurité sociale du 23 janvier 1973 ou les accords franco-malgaches de sécurité sociale du 08 novembre 1969 concernant les marins.

La protection sociale applicable aux pêcheurs intègre l'assurance vieillesse, la maladie, les lésions, les accidents du travail et les décès. A ce titre, les pêcheurs bénéficient des soins appropriés et de l'indemnisation conformes à la réglementation nationale.

Il sera nécessaire de prendre des dispositions appropriées, qui pourraient être analogues à celles prévues par l'article L. 5631-3 du code des transports, pour ceux des pêcheurs non-résidents employés à bord des navires de pêche travaillant dans le cadre des accords de pêche conclus entre l'Union européenne et les pays tiers de même qu'à bord des navires immatriculés aux Terres Australes et Antarctiques Françaises.

En ce qui concerne ces derniers, des actions seront poursuivies et menées dans le cadre de la recherche d'accords bilatéraux ou multilatéraux, afin de donner effet aux dispositions de l'article 36 de la convention.

### ***o) Responsabilités de l'Etat du pavillon (art. 40 à 43)***

Les dispositifs d'inspection existants, d'une part de la sécurité des navires, relevant des Centres de Sécurité des Navires (CSN), et, d'autre part, de l'inspection du travail qui, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009 a pris en charge le secteur maritime, concourent à la mise en œuvre des responsabilités de l'Etat du pavillon.

Outre ces services, il convient de mentionner les rôles du service de santé des gens de mer et du médecin des gens de mer, qui dispose de compétences en matière de contrôle (dotations médicales, habitabilité, hygiène à bord, conditions de travail).

La délivrance du document prévu par l'article 41, paragraphe 1 attestant que les navires de 24 mètres et plus ou qui 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, sera assurée par la direction des Affaires maritimes, sur la base des différentes inspections, vérifications et contrôles assurés par les services concernés. Il n'est pas envisagé de déléguer à des organismes privés la délivrance de ce document.

Les principes et système d'inspection du travail prévus par la convention n° 178 de l'OIT sur l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, ratifiée par la France par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004 ont été étendus à l'ensemble des navires y compris les navires de pêche. En France, le contrôle de la réglementation du travail à bord des navires est réalisé, depuis la fusion des services d'inspection du travail en janvier 2009, par les agents de l'inspection du travail. La direction générale du travail est désignée par l'article R. 8121-13 du code du travail autorité centrale au sens de la convention n° 178 de l'OIT. L'inspection du travail comporte une composante maritime qui relève au sein des DIRECCTE, de la direction générale du travail. L'ensemble du littoral, y compris les départements d'outre-mer, est couvert par des sections d'inspection du travail à composante ou à dominante maritime, notamment dans les grands ports. Une quarantaine d'agents, inspecteurs et contrôleurs du travail, sont en charge du contrôle des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

Des dispositions de nature législative et réglementaire détermineront le champ de compétences des agents de l'autorité maritime en charge de missions relatives à l'inspection des navires et garantiront leur indépendance. Par cohérence, une mesure de nature réglementaire prévoira l'affichage d'une copie du rapport d'inspection à bord du navire.

L'obligation de traitement des plaintes prévu par le paragraphe 1er de l'article 43 pour les navires du pavillon sera assurée via les instructions qui seront données à l'attention des services concernés. Il sera nécessaire de prévoir une disposition législative permettant les échanges entre les services concernés dans le respect de l'obligation de confidentialité.

***p) Responsabilités de l'Etat du port (art. 43, par. 2 à 5, art. 44)***

Le fondement législatif du contrôle par l'Etat du port, sera étendu afin de prendre en compte les dispositions de la convention qui introduisent le principe de contrôle de l'Etat du port aux navires de pêche. Des mesures de nature réglementaire compléteront le dispositif de contrôle de l'Etat du port actuellement en vigueur et assuré par des inspecteurs de la sécurité des navires chargés de cette mission. Les inspecteurs du travail, à l'instar du dispositif actuel prévu par l'article L. 5548-2 du code des transports, apporteront aux inspecteurs de la sécurité des navires leur concours en tant que de besoin, pour ce qui relève du domaine social. Il en sera de même en ce qui concerne les modalités de plainte des pêcheurs auprès de l'Etat du Port.

### Conséquences administratives :

Comme indiqué ci-dessus, la plupart des dispositions de la convention est déjà traitée et les conséquences administratives sont minimales. La mise en place du dispositif de délivrance des documents d'inspection prévu par l'article 41 sera organisée dans le cadre des moyens existants. Les services de l'Etat qui participent aux inspections des navires ou aux différentes vérifications correspondant aux prescriptions de la convention sont les suivants :

- Direction des affaires maritimes (DAM) ;
- Direction générale du travail (DGT) ;
- Service de santé des Gens de Mer (SSGM) ;
- Directions interrégionales de la mer (DIRM) ;
- Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) ;
- Directions départementales des territoires et de la mer (DTTM) ;
- Centres de sécurité des navires (CSN) ;
- Inspections du travail.

### Application Outre-mer :

En application des déclarations de la France auprès du BIT des 10 août 2009 et du 3 août 2010, la convention n°188 sur le travail dans la pêche sera applicable de plein droit dans les territoires ayant été déclarés comme faisant partie du "territoire métropolitain" auprès du BIT, à savoir les départements et régions d'outre-mer de Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion, ainsi que dans les collectivités d'outre-mer de Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon. En effet, les conventions que la France ratifie sont considérées comme s'appliquant dans ces territoires, dès lors qu'elles sont en vigueur à l'égard de la République.

S'agissant des territoires non métropolitains relevant de l'article 35.4 de la constitution de l'OIT, à savoir la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie, pour lesquels les questions traitées par la convention n°188 entrent dans le cadre de leurs compétences propres, cette convention bien qu'étant susceptible de s'y appliquer, devra, une fois la convention ratifiée par la France, faire l'objet d'une consultation des gouvernements de la Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française afin de recueillir leur acceptation des obligations découlant de la convention. L'application de cette convention devra faire l'objet d'une déclaration expresse de la France au BIT.

Wallis et Futuna et Mayotte n'ont pas été déclarés au BIT, par conséquent les conventions de l'OIT ne s'y appliquent pas. Cette convention ne sera donc pas applicable tant que la France ne fait pas une déclaration au BIT dans ce sens.

Il est envisagé d'étendre ultérieurement son application à Mayotte. La mise en œuvre de la convention se fera progressivement, dans le cadre des mesures de départementalisation. Il ne sera pas utile de consulter Mayotte pour y étendre l'application de cette convention dès lors que les questions traitées n'entrent pas dans son champ de compétence.

L'application de cette convention est également souhaitée à Wallis et Futuna. Etant en revanche compétente en matière de protection sociale, il conviendra de recueillir l'avis de Wallis et Futuna portant acceptation des obligations liées à la convention pour la rendre applicable.

Concernant les Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), où ne sont plus immatriculés que des navires de pêche, il est envisagé de rendre la convention n° 188 sur le travail dans la pêche pleinement applicable. La France effectuera une déclaration en ce sens auprès de l'OIT, sans besoin de consulter ce territoire, placé sous l'autorité d'un représentant de l'Etat chef du territoire. Ceci permettra de moderniser les règles sociales applicables à bord de ces navires, notamment en ce qui concerne l'emploi des non-résidents, d'y dénoncer les conventions de l'OIT qui y étaient applicables, relatives à la marine marchande, devenues sans objet. Lorsque la portée de ces conventions a été étendue aux pêcheurs, le niveau de protection équivalent leur sera maintenu.

Enfin, cette ratification permettra d'intégrer les dispositions sociales de la convention n° 188 dans le cadre de la lutte contre la pêche illégale dans la zone relevant des TAAF.

### **III. – HISTORIQUE DES NÉGOCIATIONS**

Le secteur maritime bénéficie d'une place importante au sein du Bureau international du Travail (BIT) depuis sa création en 1919. Une « *Commission paritaire maritime* » y réunit les représentants des armateurs, de la Fédération internationale des armateurs (ISF) et des gens de mer, de la Fédération internationale des ouvriers des Transports (ITF). Le BIT a adopté dans les années 20 les premières conventions internationales du travail concernant le secteur maritime. Il a édifié tout au long du 20ème siècle un ensemble de normes maritimes très importantes au sein des normes du BIT où 70 conventions et recommandations concernent le travail maritime.

La plupart de ces conventions prévoyait la possibilité pour les Etats d'étendre leurs dispositions aux pêcheurs, ce qui explique que la pêche n'était concernée au BIT que par cinq conventions (n° 112 sur l'âge minimum, 1959, n° 113, sur l'examen médical, 1959, n° 114 sur le contrat d'engagement, 1959, n° 125 sur le brevet de capacité, 1966 et n° 126 sur le logement, 1966) et deux recommandations (n° 7 sur la durée du travail et n° 126 sur la formation professionnelle).

La Conférence internationale du travail (CIT), qui est annuelle, se réunit en session maritime environ une fois par décennie. C'est en 1996, lors de son avant-dernière session maritime, que devait être adopté le dernier « paquet » de conventions maritimes, avant l'adoption de CTM dix ans après, en 2006.

Au cours des années 1996 à 2000 la commission paritaire maritime s'est inquiétée de la situation engendrée par la dégradation des conditions de travail et d'emploi des gens de mer dans la navigation maritime internationale. C'est ainsi que la 29<sup>ème</sup> session (22-26 janvier 2001) de cette commission adoptait des conclusions fortes à l'attention du conseil d'administration (CA) du BIT et partant, des gouvernements qui y sont représentés. Il en a résulté la création d'un groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime en vue de l'adoption d'un instrument-cadre. Cette décision est à apprécier dans le contexte de la nouvelle «*approche intégrée*» des normes internationales du travail, approuvée par la 279<sup>ème</sup> session de la CIT (novembre 2000), de même que dans celle de la notion de «*travail décent*» promue par l'OIT. Ces travaux ont abouti à l'adoption en février 2006 de la CTM, avec un large consensus.

En parallèle à cette démarche concernant la marine marchande, l'OIT devait décider en 2002 d'engager une démarche similaire concernant les pêcheurs qui ne devaient plus être pris en compte par la convention concernant la marine marchande.

Le texte de la Convention n° 188 a été débattu lors de trois sessions de la Conférence internationale du travail (CIT) pour finalement y être adopté en 2007 à une très forte majorité. Cet examen approfondi a permis au texte de mieux correspondre aux différentes activités et types de pêche, qu'il s'agisse de petits navires, de pêche artisanale ou de navires plus importants, et en fonction des particularités de ces navires qui sont très diverses selon les différentes parties du monde. Le BIT a complété ce texte en élaborant depuis des directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) relative au travail dans la pêche, 2007.

#### **IV- ÉTAT DES SIGNATURES ET RATIFICATIONS**

L'article 48 de la convention prévoit qu'elle entrera en vigueur 12 mois après que les ratifications de dix membres de l'OIT comprenant dix Etats côtiers ont été enregistrées par le Directeur Général du BIT. Quatre ratifications ont été enregistrées à ce jour (Bosnie-Herzégovine, Argentine, Maroc et Afrique du Sud).

Au niveau européen, le Conseil a, par décision du 7 juin 2010, autorisé les États membres à ratifier, dans l'intérêt de l'Union européenne, la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche adoptée le 14 juin 2007.

En cas d'accord des partenaires sociaux européens à l'issue des négociations en cours de finalisation, et à l'instar de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16/02/2009 pour la CTM, cette convention pourra être intégrée dans la législation européenne. De ce fait, outre la ratification directe de la Convention, les Etats membres devront s'y conformer, ce qui constitue une forte incitation directe à la ratifier, en accord avec l'engagement pris par décision du Conseil de juin 2010.



## **V. – DÉCLARATIONS OU RÉSERVES**

L'article 35 de la constitution de l'OIT prévoit que chaque Etat membre qui ratifie une convention doit, dans le plus bref délai possible après ratification, communiquer au bureau international du travail (BIT) une déclaration faisant connaître l'état de la question de l'application de cette convention aux territoires non métropolitains de cet Etat membre. Une déclaration sera communiquée au BIT, le cas échéant, en fonction de la réponse des collectivités d'outre-mer consultées.





