

Conférence internationale du Travail
93^e session 2005

Rapport V (2A)

Le travail dans le secteur de la pêche

Cinquième question à l'ordre du jour

ISBN 92-2-215371-5

ISSN 0251-3218

Première édition 2005

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LISTE DES ABRÉVIATIONS RÉCURRENTES	V
INTRODUCTION	1
RÉPONSES REÇUES	3
COMMENTAIRES DU BUREAU	81
APPENDICE: RAPPORT DE LA RÉUNION TRIPARTITE D'EXPERTS SUR LE SECTEUR DE LA PÊCHE (13-17 DÉCEMBRE 2004)	103

LISTE DES ABRÉVIATIONS RÉCURRENTES

Organisations internationales et régionales intergouvernementales ou non gouvernementales

AIMM	Association internationale de médecine maritime
CIT	Conférence internationale du Travail
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
OIT	Organisation internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
UE	Union européenne

Instruments internationaux

Convention SFV	Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977
Protocole de Torremolinos	Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977
Convention STCW-F	Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, 1995

Organisations nationales d'employeurs et de travailleurs

Argentine	CATT	Confédération argentine des travailleurs des transports
	ACPP	Association des capitaines et patrons de pêche
Belgique	CCE	Conseil central de l'économie
	CNT	Conseil national du travail
Canada	CCE	Conseil canadien des employeurs
Chypre	OEB	Fédération des employeurs et industriels de Chypre

Espagne	OPPAO	Organisation des producteurs de la pêche en mer d'Ondarroa
	FNCP	Fédération nationale des confréries de pêcheurs
Etats-Unis	USCIB	Conseil des Etats-Unis pour les entreprises internationales
Finlande	STTK	Confédération finlandaise des salariés
	SAK	Organisation centrale des syndicats finlandais
France	MEDEF	Mouvement des entreprises de France
Italie	UILAPESCA	Union italienne des travailleurs des secteurs de l'alimentation et de la pêche
Nicaragua	CTN	Centrale des travailleurs du Nicaragua
Nouvelle-Zélande	NZCTU	Conseil des syndicats de Nouvelle-Zélande
Suisse	USS	Union syndicale suisse
	UPS	Union patronale suisse

INTRODUCTION

La question concernant l'adoption d'une nouvelle norme d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche a fait l'objet d'une première discussion à la 92^e session (2004) de la Conférence internationale du Travail. A la suite de cette discussion, et conformément à l'article 39 du Règlement de la Conférence, le Bureau international du Travail a élaboré et communiqué aux gouvernements des Etats Membres le rapport V (1) qui contient un projet de convention et un projet de recommandation, fondés sur les conclusions adoptées par la Conférence à sa 92^e session.

Le Bureau a invité les gouvernements à lui faire parvenir leurs observations ou amendements éventuels le 15 novembre 2004 au plus tard, ou à lui faire savoir, dans le même délai, s'ils considéraient que les textes proposés constituaient une base de discussion satisfaisante pour la Conférence à sa 93^e session (2005).

Au moment de la rédaction du présent rapport, le Bureau avait reçu les réponses des 43 Etats Membres suivants: Afrique du Sud, Argentine, Australie, Belgique, Bénin, Brésil, Chine, Chypre, Cuba, Danemark, Egypte, Emirats arabes unis, Espagne, Estonie, Ethiopie, Finlande, France, Grèce, Guinée, Hongrie, Inde, Indonésie, Islande, Israël, Japon, Koweït, Liban, Lituanie, Maroc, Maurice, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Singapour, Suède, Suisse, République tchèque, Thaïlande, Tunisie, Ukraine.

Conformément à l'article 39, paragraphe 6, du Règlement de la Conférence, les gouvernements étaient priés de consulter les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives avant d'établir le texte définitif de leur réponse et d'indiquer quelles organisations ils avaient consultées.

Les gouvernements de 36 Etats Membres (Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Chypre, Cuba, Danemark, Egypte, Emirats arabes unis, Espagne, Estonie, Ethiopie, Finlande, France, Grèce, Guinée, Hongrie, Indonésie, Islande, Israël, Japon, Liban, Lituanie, Maurice, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Singapour, Suède, Suisse, République tchèque) ont déclaré qu'ils avaient consulté les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives, et plusieurs ont inclus dans leur réponse les avis exprimés par ces organisations sur certains points.

Les gouvernements des Etats Membres suivants ont envoyé sous pli séparé les réponses des organisations d'employeurs et de travailleurs ou d'autres organisations, et dans certains cas des réponses ont été reçues directement par le Bureau: Belgique, Canada, Chypre, Espagne, Etats-Unis, France, Italie, Nicaragua, Nouvelle-Zélande, Suisse.

Des réponses sont également parvenues de l'Union européenne (UE) et de l'Association internationale de médecine maritime (AIMM).

Afin que les versions française et anglaise du projet de convention et du projet de recommandation concernant le travail dans le secteur de la pêche puissent parvenir

aux gouvernements dans les délais prévus à l'article 39, paragraphe 7, du Règlement de la Conférence, ces textes ont été publiés dans un volume séparé, le rapport V (2B).

Le présent volume (rapport V (2A)), qui a été rédigé d'après les réponses des gouvernements et des organisations d'employeurs et de travailleurs, reproduit l'essentiel de leurs observations.

Il tient compte également des résultats des travaux de la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. On se souviendra que la Commission du secteur de la pêche était convenue que des consultations sur le logement devaient avoir lieu avant la 93^e session (2005) de la Conférence internationale du Travail, étant entendu que le Bureau conçoit un mécanisme pour faciliter le processus, que les trois mandats s'engagent à participer aux consultations et qu'elle-même constitue un groupe de travail à la session de 2005 de la Conférence. Cette même commission était aussi convenue que le projet de convention devrait comporter une nouvelle partie, établie par le Bureau, relative aux prescriptions supplémentaires pour les grands navires, et que la question de la sécurité sociale serait laissée ouverte, en attendant les résultats des travaux de la Conférence technique maritime préparatoire (septembre 2004) chargée d'élaborer le projet de convention du travail maritime consolidée, visant les gens de mer. Afin de disposer d'assez d'éléments d'orientation pour mener à bien l'élaboration de nouvelles dispositions concernant les grands navires et la sécurité sociale, le Bureau a proposé, à la 290^e session du Conseil d'administration (juin 2004), que le mécanisme envisagé par la Commission de la Conférence revête la forme d'une réunion d'experts, qui traiterait de la question du logement et des questions qui n'avaient pu être abordées lors de la première discussion sur le travail dans le secteur de la pêche. Le Conseil d'administration a fait sienne cette proposition et a convoqué pour la période du 13 au 17 décembre 2004 à Genève une réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Le rapport V (2A) comprend quatre parties: la première contient les observations générales formulées au sujet des textes proposés, la deuxième et la troisième, les observations se rapportant au projet de convention et au projet de recommandation, la quatrième, les commentaires du Bureau relatifs à ces observations et aux vues exprimées par la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Le rapport de ladite réunion (document TMEFS/2004/4) est reproduit en appendice.

RÉPONSES REÇUES

On trouvera ci-après la substance des réponses reçues au sujet du projet de convention et du projet de recommandation concernant le travail dans le secteur de la pêche.

Les gouvernements des 21 Etats Membres suivants ont déclaré qu'ils n'avaient pas d'observation à formuler actuellement et qu'ils considéraient que les textes proposés constituaient une base de discussion satisfaisante pour la 93^e session de la Conférence internationale du Travail: Chypre, Cuba, Danemark, Egypte, Emirats arabes unis, Espagne, Estonie, Ethiopie, Grèce, Hongrie, Inde, Indonésie, Israël, Koweït, Lituanie, Maurice, Pologne, Singapour, Suède, République tchèque, Thaïlande. Un certain nombre (neuf) des pays qui estiment que les textes constituent une base de discussion satisfaisante ont également fait des commentaires ou ont répondu à des questions soulevées par le Bureau dans le rapport V (1).

Certains gouvernements ont fait rapport sur leur législation et leur pratique nationales, d'autres ont fourni des informations détaillées sur la situation dans leur pays en ce qui concerne la pêche. Bien que très utiles pour le travail du Bureau, ces informations n'ont pas été reproduites lorsque cela n'était pas nécessaire pour la compréhension de la réponse.

Observations générales

AUSTRALIE

L'Australie soutient l'idée maîtresse du projet de convention, qui est d'instaurer un cadre international similaire au cadre établi par l'OMI en matière de sécurité des navires, notamment l'accent mis sur le facteur humain, qui ne fait qu'un avec la sécurité en mer. En Australie, la réglementation concernant les navires de pêche relève essentiellement de la responsabilité des Etats. S'agissant du champ d'application, une option qui pourrait contribuer à une ratification étendue consisterait à limiter le champ d'application de la convention aux navires de la taille à laquelle les conventions de l'OMI s'appliquent, c'est-à-dire de 500 tonneaux de jauge brute et plus. La convention ne s'appliquerait ainsi qu'aux plus grands navires, pour lesquels de telles conditions sont susceptibles d'être les plus pertinentes, et elle exclurait les nombreux petits navires, notamment les embarcations destinées à la pêche artisanale. Toutefois, comme il existe de grands navires qui n'atteignent pas une telle jauge mais qui effectuent une navigation internationale, le champ d'application pourrait être ainsi défini: 500 tonneaux de jauge brute pour les unités opérant dans les eaux territoriales et tous les navires de pêche effectuant une navigation internationale ou à l'étranger. Les responsabilités de l'autorité maritime nationale seraient limitées aux navires de pêche effectuant des voyages à l'étranger, qui sont généralement des navires beaucoup plus grands, entrant dans les limites de jauge prévues par la Convention de l'OMI. Comme

l'emploi à bord de ces navires est comparable à celui des navires de commerce, les conditions d'emploi devraient y présenter une analogie avec celles des gens de mer telles que prévues par les conventions pertinentes de l'OIT. Pour bien des pays, l'application de la convention aux petits navires affectés à la pêche côtière pourrait se révéler trop onéreuse, même si la FAO estime que plus de 90 pour cent de la flotte de pêche mondiale est constituée de navires ne dépassant pas 24 m de longueur et que, paradoxalement, ce sont justement pour les plus petites unités qu'il serait le plus nécessaire de réglementer en matière de formation et de conditions de sécurité et de travail. S'agissant des termes «navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux», l'approche proposée est compatible avec la législation nationale et paraît appropriée, eu égard aux dispositions applicables aux navires dépassant une certaine longueur. Cependant, la formule «à l'étranger» remplacerait sans doute avantageusement le terme «international», lequel implique l'idée de l'entrée dans un port étranger, puisque certains navires auxquels l'OIT souhaite voir appliquer une réglementation peuvent ne faire qu'entrer dans des eaux étrangères. Il serait sans doute justifié de définir les termes de «voyage international» (ou peut-être ceux de «voyage à l'étranger»), puisque les navires effectuant de tels voyages se verront certainement appliquer une réglementation plus contraignante. L'Australie est favorable à l'alignement des conditions applicables au personnel de pêche sur celles qui sont d'ores et déjà applicables au personnel des navires de commerce de petite taille. Il convient cependant de ne pas oublier que les conditions de logement et de travail à bord d'un navire de pêche demeurent pour les premières plus précaires, et pour les secondes plus dangereuses qu'à bord d'un navire de commerce.

BELGIQUE

CNT: Le conseil se déclare favorable au projet de convention et au projet de recommandation sur le travail dans le secteur de la pêche et renvoie à l'avis émis par le Conseil central de l'économie (CCE).

BRÉSIL

Compte tenu du champ d'application de la convention, les termes «navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux» semblent appropriés.

CANADA

Une convention et une recommandation concernant le travail dans le secteur de la pêche devraient offrir une solide protection aux pêcheurs tout en étant assez souples pour tenir compte de la diversité des opérations, des conditions et des relations de travail dans le secteur. La révision et le remplacement des sept instruments existants de l'OIT dans ce domaine ne devraient pas aboutir à un amalgame pur et simple des dispositions existantes mais à un nouvel instrument comportant des dispositions qui soient à jour et pratiques. Un juste équilibre doit être trouvé de manière à élaborer des normes efficaces pour la protection des pêcheurs tout en évitant une formulation trop impérative qui ferait obstacle à une ratification et une application étendues. Les termes «voyages internationaux» employés aux articles 18, 25 et 32 de la convention et au

paragraphe 17 de la recommandation devraient être définis comme suit: les termes «navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux» désignent les navires qui demeurent en mer plus de quelques jours consécutifs et qui s'engagent dans des opérations de pêche dans les eaux d'autres Etats ou dans les eaux internationales, ou font escale dans les ports d'autres Etats». Il faudrait incorporer cette définition dans l'article 1 ou clarifier le sens de l'expression chaque fois qu'elle apparaît dans le texte. Sinon, les petits navires de pêche qui opèrent dans les eaux d'Etats voisins ou font escale dans des ports étrangers tout proches seraient considérés comme entreprenant des «voyages internationaux» même s'ils regagnent leur port d'attache chaque soir, alors que des navires de pêche qui restent en mer pendant de longues périodes mais ne pêchent que dans les eaux internationales ne le seraient pas.

CCE: Certaines dispositions du projet de convention sont destinées à s'appliquer aux grands navires de pêche qui effectuent des «voyages internationaux». Il semble que le besoin de telles dispositions soit ressenti en rapport non pas avec la pratique de la pêche dans les juridictions nationales mais avec la sécurité et la santé au travail et la prévention des accidents dans le cadre des campagnes de pêche lointaines de certains navires de pêche étrangers. Il est possible de répondre à ces préoccupations sans influencer de manière négative sur l'activité de flottes responsables qui opèrent sous le contrôle effectif de l'Etat du pavillon. A cette fin, la définition devrait être libellée comme suit: «voyages effectués par des navires de grande taille qui s'engagent dans des opérations de pêche en haute mer pendant plus de quelques jours *et* qui font relâche dans des ports d'autres Etats». En faisant référence à la pêche en dehors des juridictions nationales, c'est-à-dire «en haute mer» et en utilisant le mot «*et*» à propos des escales dans des ports étrangers, on aboutirait à exclusion de la partie pertinente de la convention aussi bien les opérations de pêche menées dans les eaux nationales mais où le navire relâche dans un port étranger que celles qui s'effectuent dans les eaux internationales mais où le navire relâche dans un port de l'Etat du pavillon.

CHYPRE

La Confédération des travailleurs de Chypre et la Fédération chypriote du travail acceptent les textes proposés comme une base satisfaisante pour les discussions prévues à la Conférence en juin 2005.

DANEMARK

Il semblerait nécessaire de prévoir une disposition impérative pour protéger les pêcheurs du bruit et des vibrations à bord des navires de pêche. Dans un premier temps, la prescription pourrait être limitée aux navires de plus grande taille.

EGYPTE

Le gouvernement s'en tient aux commentaires figurant dans le rapport V (2) *Conditions de travail dans le secteur de la pêche: les vues des mandants* (92^e session de la CIT, 2004).

ESPAGNE

Il conviendrait de tenir compte, à la prochaine session de la CIT, des progrès accomplis parallèlement avec la convention du travail maritime consolidée, de manière que les pêcheurs soient, autant que possible, sur un pied d'égalité avec les gens de mer. Etant donné que l'expression «voyage international» n'est pas couramment utilisée dans le domaine de la pêche, le terme «sorties» [«trayectos»] est proposé en lieu et place du mot «voyages» [«viajes»].

OPPAO: Apparemment, les gouvernements cherchent à répartir les navires entre plusieurs catégories en se fondant sur des critères tels que la longueur ou le tonnage, ce qui est difficile à comprendre dans le cas de pays développés, étant donné que beaucoup de normes contenues dans le projet de texte ont d'ores et déjà leur traduction dans les réglementations nationales, et ce qui est encore moins compréhensible dans le cas des pays en développement, qui ne seront pas en mesure de ratifier des dispositions par trop contraignantes. Le projet de texte pâtit d'une tendance excessive à vouloir répartir les navires en plusieurs catégories. Cette tendance risque d'avoir comme conséquence de compliquer l'élaboration d'une convention que l'on souhaite voir largement ratifiée et ainsi de battre en brèche l'un des objectifs initiaux.

ETATS-UNIS

USCIB: L'élaboration d'instruments sur la pêche doit être guidée par les principes suivants: i) instaurer des normes minimales de travail pour la protection de la majorité des pêcheurs dans le monde, en tenant compte des réalités économiques et sociales des pays développés et des pays en développement; ii) élaborer un instrument assez souple pour être largement ratifié et pour s'adresser à l'immense majorité des pêcheurs travaillant sur de petits navires, catégorie qui, à l'heure actuelle, ne bénéficie que de très peu de protection, sinon aucune, sur les plans de la sécurité et de la santé au travail; iii) éviter l'érosion des normes plus élevées actuellement prévues par certaines législations et pratiques nationales en faveur des pêcheurs travaillant dans de grandes entreprises et/ou dans des pays développés. L'opportunité offerte d'améliorer les conditions de la majorité des pêcheurs du monde risquerait d'être perdue si les efforts déployés pour mettre en place une convention susceptible d'être largement adoptée venaient à s'enliser dans des préoccupations dogmatiques, propres à compromettre la ratification et la mise en œuvre.

FINLANDE

Les instruments concernant le travail dans le secteur de la pêche qui sont proposés sont susceptibles d'améliorer les conditions de travail et de vie des pêcheurs. Cependant, il faut que la nouvelle convention soit un instrument global, clair et souple, susceptible d'être largement ratifié. Il convient de rappeler que les entreprises opérant dans le secteur de la pêche sont souvent petites, que leur marge de manœuvre quant à l'application de dispositions particulières est limitée, et que la réglementation doit être aussi simple que possible si l'on veut encourager les entreprises. La STTK et la SAK estiment que, s'il est clair qu'en Finlande la législation générale du travail s'applique aux pêcheurs, il n'en va pas toujours de même pour ce qui est de la loi sur les gens de

mer et de la loi sur les contrats de travail. Même si les points de convergence avec les conventions s'appliquant aux gens de mer ont été pris en considération, il conviendrait certainement d'inclure une disposition garantissant aux pêcheurs le même niveau de protection qu'aux gens de mer ou aux autres catégories de travailleurs dans une relation de travail.

GUINÉE

Les textes proposés concernant le secteur de la pêche sont, par les aspects couverts, pleinement d'actualité et répondent aux préoccupations nationales.

INDE

Les systèmes de télécommunication à bord des navires de pêche devraient être améliorés et assurer une liaison continue entre le navire en opération et la base à terre et inversement, de sorte que les membres d'équipage qui restent longtemps en mer puissent avoir des nouvelles de leurs familles. Les dates et heures des départs et retours devraient être connues non seulement des autorités maritimes compétentes mais aussi des autorités portuaires locales, pour le bien-être des équipages. En cas de maladie, de lésions corporelles ou de mort d'un membre d'équipage, les personnes à sa charge devraient avoir droit à une juste compensation, et les voies légales appropriées devraient leur être ouvertes vis-à-vis de l'armateur. Les pêcheurs devraient bénéficier non seulement d'une formation sur la prévention des catastrophes en mer mais aussi d'une formation sur la gestion des catastrophes. L'autorité compétente devrait effectuer, périodiquement ou sur plainte, un contrôle des dispositions existantes en matière d'hygiène et de sécurité du travail et prendre toutes mesures en cas d'infraction. Toute législation nouvelle ou toute modification de la législation en vigueur devrait être portée systématiquement à la connaissance des pêcheurs, pour assurer la protection de leurs droits, y compris en matière de sécurité sociale. Il est nécessaire de préserver les moyens de subsistance et les intérêts des pêcheurs pratiquant une pêche de subsistance ou de petite envergure, étant donné que de nombreuses entreprises de pêche commerciale viennent exploiter les ressources par des moyens mécaniques dans des zones réservées aux pêcheurs locaux, en dépit des lois et règlements en vigueur.

ISLANDE

La convention devrait comporter des dispositions générales susceptibles de permettre à un grand nombre de pays de la ratifier et elle devrait pouvoir s'appliquer à tous les navires de pêche, sans considération de taille. A défaut, le résultat sera un instrument qui ne servira pas son objectif et qui ne sera pas ratifié, notamment par des nations qui représentent l'immense majorité des pêcheurs et des petits bateaux de pêche. Certains pays comme l'Islande appliquent déjà à leur flotte de pêche des normes plus élevées que ce qui est proposé dans le projet de convention. Cependant, cela n'affecte en rien la nécessité de fixer des normes minimales susceptibles de couvrir tous les pêcheurs, y compris ceux qui travaillent à bord de petits bateaux.

ISRAËL

En Israël, environ 2 100 personnes sont recensées comme actives dans le secteur de la pêche, où l'on compte près de 600 bateaux de pêche embarquant en moyenne 3 personnes. Les bateaux de pêche ne quittent pas les eaux territoriales et la plupart ne restent pas en mer plus de 24 heures. La longueur de la plupart des bateaux de pêche est de 7 m; on dénombre environ 50 bateaux de 14 m et 30 de 20 m. Le ministère des Transports délivre les licences pour les bateaux et les entrepreneurs et spécifie les équipements à prévoir et les conditions à remplir pour obtenir de telles licences.

ITALIE

UILAPESCA: Le contenu du projet de convention et du projet de recommandation est considéré d'une manière générale comme positif. Bon nombre des dispositions de ces futurs instruments se trouvent déjà codifiées dans la législation nationale et dans les conventions collectives conclues entre les syndicats de travailleurs et les organisations d'armateurs à la pêche.

JAPON

En vue d'une ratification étendue de cet instrument, il conviendrait d'incorporer dans le projet de convention le concept d'équivalence en substance. Ainsi, comme dans le projet de convention du travail maritime consolidée, on pourrait introduire dans la partie II une nouvelle disposition ayant la teneur suivante:

- 1) Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les principes et droits de la manière indiquée dans la présente convention peut en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes en substance aux dispositions de la convention.
- 2) Une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application sera, aux fins des seules dispositions du paragraphe 1, considéré comme équivalant en substance à une disposition de la présente convention si le Membre s'est assuré que:
 - a) il favorise la pleine réalisation de l'objectif ou du but général des dispositions de la présente convention; et
 - b) il satisfait aux prescriptions spécifiques de la disposition.

Par ailleurs, il conviendrait de clarifier les règles d'entrée en vigueur de la convention, de même que celles qui s'appliqueraient pour sa modification.

KOWEÏT

Les instruments en projet répondent aux questions les plus importantes et vont dans le sens de l'instauration du travail décent dans le secteur de la pêche. Ils ont été rédigés de manière appropriée et assez souple pour tenir compte de la diversité des situations et des législations des Etats Membres et pour ménager un juste équilibre entre les dispositions qui auront un caractère obligatoire et celles qui auront un caractère de recommandation.

LIBAN

Il conviendrait d'expliciter davantage le sens des termes «navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux», notamment en ce qui concerne la durée du voyage et les lieux de pêche.

MAROC

Les instruments en projet devraient revêtir la forme d'une convention, complétée par une recommandation. Compte tenu du fait que certaines fonctions à bord des navires sont indépendantes de la navigation (pêche, commerce ou autres fonctions), il serait souhaitable que la convention concernant le travail dans le secteur de la pêche et la convention du travail maritime consolidée contiennent des dispositions similaires.

MAURICE

Le projet de convention favorise l'instauration de conditions de travail décentes et servira de référence pour l'adoption dans chaque pays d'un cadre réglementaire régissant le travail dans le secteur de la pêche.

NICARAGUA

CTN: Les projets d'instruments comportent des aspects réglementaires importants, qui marquent un progrès tangible de l'amélioration des conditions de travail dans un secteur d'activité qui est un secteur clé à l'échelle mondiale; cela sera bénéfique pour les travailleurs de ce secteur.

NORVÈGE

L'élaboration d'une nouvelle convention sur les conditions de travail et de vie des pêcheurs revêt une importance majeure, car la pêche a autant besoin d'une réglementation internationale que le secteur maritime. Cependant, le texte en projet est trop limité quant à sa teneur, et il ne produira les effets nécessaires pour ceux qui en ont le plus besoin que s'il est renforcé et si certaines propositions sont transférées de la recommandation à la convention. De même, comme le texte doit être aussi clair et concis que possible, les termes «voyage international» doivent être définis. Il semble approprié d'inclure tous les navires qui touchent de propos délibéré un port autre que du pays d'immatriculation. Des difficultés pourraient néanmoins se poser à propos des navires qui effectueraient un voyage international sans que cela ait été concrètement projeté au départ, une telle situation risquant d'aboutir à ce que des navires opèrent sans satisfaire aux prescriptions prévues et que des contraintes s'exercent inutilement sur ceux qui doivent satisfaire aux prescriptions. Par conséquent, la taille du navire et la durée du séjour en mer devraient continuer d'être les critères de limitation mais, si l'on préfère retenir comme critère le «voyage international», alors une définition de ces termes est nécessaire.

NOUVELLE-ZÉLANDE

Etant donné que la convention a pour ambition de couvrir tous les navires, quels que soient leur taille, leur type ou la zone dans laquelle ils opèrent, elle devrait énoncer seulement des objectifs, les précisions techniques devant être réservées à la recommandation.

NZCTU: Il faut que des normes internationales assurent un cadre de protection minimal en ce qui concerne l'emploi des travailleurs et les conditions d'emploi, y compris dans le secteur de la pêche. Le NZCTU est donc favorable à l'élaboration d'un tel instrument.

PORTUGAL

Les termes «navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux» semblent assez clairs.

SUÈDE

Etant donné l'immense diversité qui caractérise les navires de pêche, depuis la petite embarcation en bois non pontée jusqu'au chalutier de haute mer de gros tonnage ou à l'usine de pêche flottante, l'élaboration d'un texte traitant de toutes les conditions de service n'est pas chose facile. La pêche artisanale où un ou deux membres d'une même famille possèdent et exploitent le bateau et se rémunèrent à la part sur les prises est assez courante. Une telle forme d'exploitation ne permet pas de satisfaire aux prescriptions des articles 13 à 16 relatives aux contrats d'engagement, ni à celles de l'article 19, relatives à un salaire mensuel ou régulier. Quant à l'article 16, même s'il prévoit une exception en ce qui concerne le propriétaire exploitant lui-même son bateau de pêche, le problème demeure lorsque, par exemple, ce sont deux ou plusieurs propriétaires qui exploitent le même bateau.

SUISSE

Le champ d'application du projet de convention englobe la pêche commerciale au sens large, c'est-à-dire également la pêche dans les cours d'eau et les eaux intérieures. Il convient cependant de noter qu'aux termes de l'article 3, paragraphe 1, alinéa *a*), du projet de convention il est possible d'exclure des prescriptions de l'instrument les navires de pêche qui opèrent sur les cours d'eau ou dans les eaux intérieures. Il convient de rappeler que la Suisse n'est concernée que marginalement par le secteur de la pêche puisque sa flotte ne possède pas de navires de pêche de haute mer. Le pays compte quelques pêcheurs professionnels, mais leur situation au regard de la sécurité sociale ne diffère pas de celle des autres travailleurs. L'Union patronale suisse (UPS) déclare ne pas avoir de commentaires à faire sur les projets d'instruments, la Suisse n'ayant pratiquement pas d'activité dans le domaine de la pêche, essentiellement maritime, dont traite le rapport V (1). L'Union syndicale suisse (USS) indique qu'elle partage la position du gouvernement fédéral.

UKRAINE

Il conviendrait d'insérer des dispositions sur le respect des normes sanitaires en cas d'immobilisation d'un navire ou de placement en détention des pêcheurs se trouvant à bord. L'Ukraine propose le texte suivant:

Les Membres doivent prendre des mesures efficaces pour la préservation des normes sanitaires dans le cas où un navire est immobilisé et que les pêcheurs se trouvant à bord sont placés en détention, notamment par suite de l'entrée du navire dans une zone de conflit armé. L'Etat dans le port duquel le navire se trouve immobilisé ne doit pas s'opposer à des mesures tendant à la préservation des normes sanitaires et doit déclarer l'immobilisation du navire ou le placement en détention des pêcheurs à l'Etat du pavillon.

UNION EUROPÉENNE

La plupart des directives de l'Union européenne touchant au droit du travail et à la sécurité et à la santé au travail instaurent des normes minimales. Il en va de même des normes de l'OIT, conformément à la Constitution de cette organisation. Au cas où des normes minimales de l'OIT seraient inférieures à des normes de l'Union européenne tout en étant compatibles avec elles, les Etats membres de l'Union européenne auraient la possibilité de maintenir ou d'établir des normes plus élevées. Il conviendrait néanmoins d'éviter de recourir à des concepts ou à des approches radicalement différents des normes de l'Union européenne car cela compliquerait ou retarderait la ratification de la convention de l'OIT par les Etats membres de l'Union européenne.

Observations relatives au projet de convention concernant le travail dans le secteur de 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 31 mai 2005, en sa quatre-vingt-treizième session,

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

Notant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail adoptée par la Conférence internationale du Travail à sa 86^e session (1998);

Notant les instruments pertinents de l'Organisation internationale du Travail, en particulier la convention et la recommandation sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et la convention et la recommandation sur les services de santé au travail, 1985;

Tenant compte de la nécessité de réviser les sept normes internationales adoptées par la Conférence internationale du Travail concernant spécifiquement le secteur de la pêche, à savoir la recommandation sur la durée du travail (pêche), 1920, la convention sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, la convention sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, la convention sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, la convention sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966, la convention sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966, et la recommandation sur la formation professionnelle des pêcheurs, 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 ces normes est de contribuer à 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 santé, 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 cinquième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale, adopte, ce jour de juin deux mille cinq, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le travail dans la pêche, 2005.

Observations sur le préambule

Afrique du Sud. Il conviendrait de renforcer la protection des pêcheurs en vertu des conventions les plus importantes. Il est proposé d'inclure les paragraphes suivants dans le préambule:

Tenant compte des principes fondamentaux proclamés par d'autres conventions internationales du travail, notamment: la convention sur le travail forcé, 1930, la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, la convention sur l'égalité de rémunération, 1951, la convention concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, la convention sur l'abolition du travail forcé, 1957, la convention sur l'âge minimum, 1973, la convention sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Ayant à l'esprit la mission fondamentale de l'Organisation, qui est de promouvoir des conditions de travail décentes.

Liban. Il est proposé d'ajouter dans le septième paragraphe du préambule les termes «la sécurité au travail» après «la protection de la santé».

PARTIE I. DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

DÉFINITIONS

Article 1

Aux fins de la convention:

- a) les termes «pêche commerciale» désignent toutes les opérations de pêche, y compris les opérations de pêche dans les cours d'eau et les eaux intérieures, 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 habilités à édicter et à faire respecter les règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition de la convention;
- c) le terme «consultation» désigne la consultation par l'autorité compétente des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées, et en particulier les organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, lorsqu'elles existent, sur les mesures à prendre pour donner effet aux dispositions de la convention et en ce qui concerne toute dérogation, exemption et autres formes d'application souple de la convention;

- d) les termes «armateur à la pêche» désignent le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, à laquelle la responsabilité de l'exploitation du navire a été confiée et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et obligations qui incombent aux armateurs à la pêche aux termes de la convention;
- 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; il ne s'applique ni aux pilotes, ni aux équipages de la flotte de guerre, ni aux autres personnes au service permanent du gouvernement [, ni aux personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche];
- 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 quel qu'il soit, de propriété publique ou privée, affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale;
- h) les termes «navire de pêche neuf» désignent un navire pour lequel:
- i) à la date d'entrée en vigueur de la convention ou après cette date, le contrat de construction ou de transformation importante est passé; ou
 - ii) le contrat de construction ou de transformation importante a été passé avant la date d'entrée en vigueur de la convention, 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 ou après cette date:
 - la quille est posée; ou
 - une construction identifiable à un navire particulier commence; ou
 - le montage a commencé employant au moins [50 tonnes] ou 1 pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure;
- i) les termes «navire existant» désignent un navire qui n'est pas un navire de pêche neuf;
- j) 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 toute autre convention la remplaçant;
- k) le terme «longueur» (L) désigne 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance de la ligne de quille égale à 85 pour cent du creux minimal sur quille, ou encore à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Pour les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison servant à mesurer cette longueur doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;
- l) 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 des pêcheurs pour le compte d'employeurs ou au placement de pêcheurs auprès d'employeurs;
- m) le terme «patron» désigne la personne chargée du commandement d'un navire de pêche.

Observations sur l'article 1

Argentine. S'agissant de l'alinéa e), il semble justifié d'exclure «les personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche», étant donné que les dispositions du projet de convention ne devraient s'appliquer qu'à l'exercice d'activités de pêche ou d'activités qui y sont directement liées. De même, il est entendu que le personnel de la marine auquel il est fait allusion englobe les personnes au service permanent de l'Etat dont les fonctions touchent à ce secteur d'activité. Du point de vue de la CATT, si l'on devait inclure «les personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche», l'alinéa e) devrait expliquer que ces termes couvrent les personnes effectuant des travaux à bord d'un navire de pêche dans un port ou dans le voisinage d'un port. Du point de vue de l'ACPP, il est nécessaire d'ajouter dans l'alinéa e), après les mots «navire de pêche», les mots «et dûment qualifiés ou autorisés».

Australie. Alinéa a): L'emploi du qualificatif «commerciale» paraît superflu, étant donné que la définition exclut expressément la pêche de subsistance et la pêche sportive et que le titre de la convention ne contient pas ce terme. Par contre, la définition pourrait être élargie pour inclure l'aquaculture – activité en expansion qui consiste à élever des poissons au lieu de les prélever sur les ressources naturelles de la mer et qui, par de nombreux aspects, ressemble à la pêche traditionnelle. Enfin, une définition des termes «opérations de pêche» serait utile pour délimiter le champ d'application de la convention. Alinéa b): Les termes «autorité compétente» devraient s'entendre d'une manière générale des autorités compétentes d'un Etat, si la convention était étendue à tous les navires de pêche et si l'Australie ratifiait la convention. Alinéa e): Les personnes basées à terre effectuant des travaux à bord d'un navire de pêche doivent être couvertes par la convention si elles restent à bord tandis que le navire est en mer, de manière à éviter que des personnes qui sont d'authentiques pêcheurs ne soient classées comme personnes basées à terre pour contourner la convention. Par contre, les personnes basées à terre qui effectuent à titre temporaire un travail à bord d'un navire de pêche dans un port doivent être exclues de la définition du terme «pêcheur». Dans le cas où des personnes de cette catégorie sont tenues de vivre à bord, tandis que le navire est au port, le temps d'accomplir un travail, elles doivent avoir droit aux mêmes conditions de logement et d'existence que les pêcheurs. Une définition du «personnel basé à terre» serait utile. Alinéa g): La convention emploie parfois le terme «navire» au sens présumé de «navire de pêche». La définition devrait inclure quelque chose comme «le terme “navire” désigne un navire de pêche, sauf indication expresse contraire». Alinéa i): Dans la définition du «navire existant», les termes «de pêche» devraient être ajoutés dans un souci de cohérence avant l'occurrence suivante du terme «navire». Alinéa k): Dans la version anglaise, le mot «stern» devrait être remplacé par «stem». De plus, la méthode de mesure de la longueur apparaît inutilement complexe pour des navires de pêche. Une méthode plus simple consisterait à mesurer la longueur depuis la face antérieure de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail, au droit du pont principal, à l'intersection de la projection de celui-ci avec cet axe ou, encore plus simple, à se baser sur la longueur du pont principal.

Belgique. Il est indiqué d'exclure de la définition du terme «pêcheur», à l'alinéa e), les personnes basées à terre effectuant un travail à bord d'un navire de pêche. De plus, la définition du terme «pêcheur» est si large qu'elle risque d'entraîner

une confusion quant à sa portée. La loi belge du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche et améliorant le statut social du marin pêcheur pourrait être d'une certaine utilité pour trouver une formulation plus adéquate. Cette loi dispose qu'un marin pêcheur est toute personne employée comme membre d'équipage d'un navire de pêche, et que le contrat entre un marin pêcheur et un armateur constitue un engagement de servir à bord pour la durée d'un voyage en mer.

CCE: Idem.

Brésil. S'agissant de l'alinéa *e*), il y aurait lieu d'inclure les «personnes basées à terre effectuant un travail à bord d'un navire de pêche» dans la définition des «pêcheurs», dans la mesure où il serait spécifié que ce travail doit être directement lié à la capture et à la manipulation du poisson à bord du navire, par exemple le travail des personnes affectées à la transformation du poisson à bord des navires-usines. Ainsi, les travailleurs effectuant des tâches qui ne sont pas directement liées à la pêche seraient exclus. Tel serait le cas des travailleurs effectuant des travaux d'entretien ou des personnes embarquées en tant qu'observateurs.

Canada. La définition du terme «pêcheur» à l'alinéa *e*) devrait exclure les personnes assurant des services sur les bateaux de pêche, tels que le déchargement, le réapprovisionnement et l'entretien, de même que les travailleurs basés à terre qui travaillent à bord d'un navire de pêche pour une période limitée tandis que le navire, étant en réparation, n'est pas engagé dans des opérations de pêche.

CCE: Les personnes basées à terre effectuant un travail à bord d'un navire de pêche devraient être exclues du champ d'application de la convention, étant donné qu'elles ne sont ni définies comme pêcheurs ni enregistrées comme tels.

Chine. Il conviendrait d'ajouter à l'alinéa *a*) les mots «de la pêche destinée à la recherche et à des fins pédagogiques» après «de la pêche de subsistance». En effet, si de telles opérations de pêche étaient soumises aux obligations d'une convention internationale, cela aurait des conséquences négatives sur la recherche et l'enseignement.

Chypre. OEB: S'agissant des «personnes basées à terre effectuant un travail à bord d'un navire de pêche» (alinéa *e*)), le champ d'application de la convention devrait être limité aux personnes travaillant directement dans le secteur; ainsi, par exemple, un électricien basé à terre appelé à intervenir à bord d'un navire de pêche ne peut être considéré comme travaillant dans le secteur de la pêche. Cette clarification est nécessaire pour éviter toute confusion au niveau national. Les propriétaires qui exploitent leur navire de manière indépendante devraient également être exclus de la définition du terme «pêcheur», puisque le nouvel instrument doit réglementer la relation de travail et que les personnes qui exploitent leur propre navire ne travaillent pas dans le cadre d'une telle relation. Les associations d'employeurs qui sont membres de l'Organisation internationale des employeurs (OIE) souhaitent débattre plus amplement de cette question complexe de l'exclusion des pêcheurs qui travaillent à leur compte.

Espagne. Le terme «pêcheur» ne devrait pas inclure des personnes basées à terre, même lorsque celles-ci effectuent à titre *exceptionnel* un travail à bord d'un navire de pêche. Il devrait se référer aux personnes dont les tâches principales s'accomplissent à bord. Étant donné que la convention traite des conditions de travail à bord des navires, il ne serait pas rationnel, par principe, d'étendre les effets de cet instrument à des travailleurs qui exercent leur activité en règle générale à terre. Par ailleurs, si l'on

considère que sont des pêcheurs uniquement les travailleurs qui apparaissent sur le rôle d'équipage, c'est-à-dire les membres de l'équipage, les pêcheurs pratiquant une pêche artisanale sur de petites embarcations risquent d'être exclus. Il y a donc lieu d'affiner la définition du terme «pêcheur» en stipulant qu'il s'agit des personnes qui travaillent *habituellement* à bord d'un navire de pêche. Néanmoins, lorsque des personnes basées à terre sont à bord d'un navire ayant pris la mer, elles ne doivent pas être traitées moins favorablement que les membres de l'équipage en matière de logement et de subsistance. De plus, la référence expresse aux travailleurs rémunérés à la part paraît ambiguë, du fait que l'immense majorité des pêcheurs opèrent selon ce système. Au lieu de traiter comme une exception un système qui s'applique à l'immense majorité et comme la règle le système de rémunération par le salaire, il serait plus approprié d'inclure une référence de caractère général à un système de rémunération, quel qu'il soit. Le texte pourrait avoir la teneur suivante:

Le terme «pêcheur» désigne toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit ou exerçant habituellement une activité professionnelle à bord d'un navire de pêche, sans considération du système de rémunération; il ne s'applique ni aux pilotes, ni aux équipages de la flotte de guerre, ni aux autres personnes au service permanent du gouvernement, ni aux personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche, ces dernières devant bénéficier, en matière de logement et de subsistance à bord, tandis que le navire est en mer, de conditions spécifiques qui ne peuvent être moins favorables que celles qui sont garanties à bord aux pêcheurs.

OPPAO: S'agissant de l'alinéa *e*), il convient de signaler clairement que la convention est limitée quant à sa portée aux personnes qui travaillent directement dans le secteur de la pêche, c'est-à-dire seulement aux pêcheurs embarqués sur des navires de pêche, ce qui exclut logiquement les personnes appartenant à d'autres secteurs et qui, dans certaines circonstances, effectuent un travail à bord d'un navire de pêche.

Etats-Unis. USCIB: S'agissant de l'alinéa *e*), la définition du terme «pêcheur» devrait aussi exclure de cette catégorie les observateurs des pêches, étant donné que ceux-ci sont engagés en règle générale par des entreprises privées (et non par les armateurs), avec pour mission de recueillir des données scientifiques ou de contrôler le respect des règles pour le compte d'organismes publics, sans pour autant être de manière permanente au service d'un gouvernement. De plus, s'agissant des termes entre crochets, les personnes telles que les électriciens ou les mécaniciens qui interviennent à bord de manière sporadique pour des travaux de réparation n'appartiennent pas au secteur de la pêche. Le champ d'application de la convention devrait être limité aux pêcheurs embarqués sur des navires de pêche. Enfin, l'alinéa *e*) devrait également exclure les propriétaires exploitants indépendants, puisque ceux-ci ne s'inscrivent pas dans une relation de travail mais exercent à leur compte.

Finlande. Les définitions données sous cet article n'indiquent pas clairement dans quelle mesure les pêcheurs et les navires de pêche rentrent dans le champ d'application de la convention. S'agissant de l'alinéa *a*), on ne voit pas clairement comment est définie la «pêche de subsistance», la «pêche commerciale» étant définie comme l'ensemble des opérations de pêche à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir. Compte tenu de la définition particulièrement large donnée à l'alinéa *g*) des termes «navire de pêche», les dispositions s'appliqueraient aussi bien à la pêche dans les eaux intérieures qu'à la pêche artisanale, sans considération du type d'entreprise.

Or, en Finlande, il est fréquent que de petits bateaux opèrent loin de la côte avec un équipage réduit pour des sorties brèves et que la pêche professionnelle se pratique dans les eaux intérieures. Des dispositions légalement contraignantes au niveau international devraient assurer que tant la pêche artisanale que la pêche de subsistance restent économiquement viables.

France. La notion d'«eaux intérieures» peut recouvrir diverses acceptions si elle n'est pas définie. Il est donc nécessaire de déterminer les zones couvertes par ces termes et d'en donner une définition précise et cohérente, le cas échéant, avec les autres instruments internationaux.

MEDEF: Pour préserver une approche cohérente et claire sur la définition de «pêcheur», les «personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche» devraient être exclues de cette définition. S'agissant de techniciens qui ne travaillent en règle générale que sur des navires immobilisés à quai, ces personnes ne peuvent ni ne doivent figurer sur le rôle d'équipage.

Islande. La définition du terme «pêcheur» à l'alinéa e) doit se limiter aux personnes effectuant un travail à bord d'un navire de pêche tandis que celui-ci est en mer, c'est-à-dire aux personnes qui participent à l'exploitation du navire, préparent le matériel de pêche, participent à la capture, au chargement des prises et à leur transformation. Etant donné que les personnes qui interviennent momentanément pour des réparations ou des opérations d'entretien sur le navire ne répondent pas à cette définition, il y a effectivement lieu d'exclure les «personnes basées à terre effectuant un travail à bord d'un navire de pêche». De plus, les termes «accords d'engagement du pêcheur» à l'alinéa f) ne devraient couvrir que la relation de travail entre l'employeur (le propriétaire du navire de pêche) et le salarié (le pêcheur). Les règles en vigueur dans le secteur de la pêche n'incluent pas les travailleurs indépendants et il n'y a aucune raison pour que cela change. Il conviendrait de définir l'«accord d'engagement du pêcheur» comme étant le «contrat d'emploi, accord collectif ou autre arrangement similaire régissant les conditions de travail et d'emploi d'un pêcheur à bord d'un navire».

Italie. UILAPESCA: Il semble nécessaire de préciser que les organisations représentatives des pêcheurs mentionnées à l'alinéa c) sont des syndicats de salariés. La définition du terme «pêcheur» donnée à l'alinéa e) est trop générale, du fait qu'elle assimile les pêcheurs indépendants, c'est-à-dire les propriétaires de navires et/ou les membres de coopératives de propriétaires de navires, aux travailleurs employés par les armateurs. Il conviendrait de dire expressément que l'instrument concerne les salariés, puisque ce sont eux qui en sont les véritables bénéficiaires.

Liban. A l'alinéa a), il est proposé d'ajouter les termes «lacs et canaux» entre guillemets après les termes «eaux intérieures» dans un souci de clarté. Les termes «activité professionnelle» à l'alinéa e) devraient être clarifiés, de manière à préciser, par exemple, si une personne effectuant une réparation sur le navire de pêche doit être considérée comme un pêcheur. S'agissant de la partie du texte entre crochets, si les personnes basées à terre sont des dockers plutôt que des pêcheurs, la convention ne doit pas leur être applicable; autrement, rien ne s'oppose à ce qu'elle leur soit applicable. De plus, les termes «autres personnes au service permanent du gouvernement» n'indiquent pas clairement quelle catégorie doit être exclue du champ de cet instru-

ment. Enfin, il est proposé d'ajouter à la fin du premier paragraphe les mots «conformément aux dispositions réglementaires en vigueur dans chaque pays».

Maroc. A l'alinéa *e*), étant donné que les personnes basées à terre qui interviennent à bord d'un navire de pêche bénéficient de prestations spécifiques, elles devraient être exclues du champ d'application de la convention.

Maurice. Le Conseil consultatif tripartite de sécurité et d'hygiène du travail propose de modifier l'alinéa *m*) comme suit: «le terme "patron" désigne une personne dûment qualifiée qui commande un navire de pêche».

Nicaragua. CTN: A l'alinéa *h*), sous-alinéa *iii*), remplacer le troisième tiret par le libellé suivant: «l'assemblage est commencé, comprenant au moins 20 pour cent des matériaux de structure». La raison de cet amendement est que les termes «50 tonnes ou 1 pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure» renferment une contradiction, car en valeur réelle 1 pour cent peut se révéler insignifiant.

Norvège. S'agissant de l'alinéa *e*), les «personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche» ne devraient pas être couvertes par cette convention. Néanmoins, cette catégorie devrait bénéficier des mesures en vigueur en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents. Il est donc proposé d'inclure un nouveau paragraphe 3 à l'article 3 ou un nouvel alinéa *f*) à l'article 26, qui aurait la teneur suivante: «Le patron a, solidairement avec les armateurs et opérateurs basés à terre, la responsabilité de veiller à ce que les personnes basées à terre chargées d'effectuer un travail à bord d'un navire de pêche soient prises en considération dans les efforts visant à assurer la sécurité et la santé au travail ainsi que la prévention des accidents à bord.»

Nouvelle-Zélande. Il serait utile de préciser si les termes «pêche commerciale» figurant à l'alinéa *a*) incluent l'aquaculture, la pêche à la baleine, la chasse aux phoques et les navires-usines. En Nouvelle-Zélande, un «navire affecté à la pêche commerciale» est immatriculé conformément à la loi sur les pêches et ne se livre à aucune des opérations susmentionnées. Étant donné que les termes «jauge brute» ne sont pas utilisés dans la convention, il est suggéré de supprimer leur définition telle que contenue à l'alinéa *j*). Les termes «transformation importante» employés à l'alinéa *h*) *i*) devraient être définis comme suit:

Une «transformation importante» désigne une modification d'un navire incluant le remplacement, l'enlèvement ou l'ajout:

- a) de toute partie susceptible:
 - i) d'avoir une incidence majeure sur l'intégrité structurelle, le tonnage, la hauteur de franc-bord, la capacité de charge ou d'accueil de passagers, le logement des équipages ou des passagers, les conditions d'attribution de la ligne de charge, la subdivision en compartiments étanches, la stabilité, la protection structurelle contre le feu; ou
 - ii) d'entraîner des changements notables en ce qui concerne la machinerie de propulsion, les machines auxiliaires, l'appareil à gouverner ou le mode de propulsion du navire; et
- b) de tout équipement de sécurité du navire.

Portugal. Les «personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche» au sens de l'alinéa *e*) doivent être couvertes par la convention,

même si elles peuvent être exclues de certaines de ses dispositions, telles que celles qui ont trait au logement, à l'alimentation et au rapatriement.

Tunisie. S'agissant de l'alinéa *e*), les «personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche» ne devraient pas être couvertes par cette convention, car elles n'appartiennent pas à l'équipage. Les termes «pêche de subsistance» devraient être définis, de manière à distinguer sans équivoque cette pêche de la «pêche commerciale» dont il est question à l'alinéa *a*). Cela faciliterait la tâche de l'autorité compétente lorsque celle-ci doit, en cas de doute, déterminer après consultation si un navire pratique une pêche commerciale ou non.

Ukraine. A l'alinéa *g*), les termes «quel qu'il soit, de propriété publique ou privée,» devraient être remplacés par «quel qu'en soit la nature ou le régime de propriété», étant donné qu'en Ukraine il existe de nombreuses entreprises de pêche qui exploitent des navires de pêche de propriété collective, type de propriété qui ne saurait être défini comme strictement public, ni strictement privé. S'agissant de l'alinéa *m*), le terme «commandement» devrait être redéfini, étant donné que, juridiquement, les droits qu'exerce le capitaine sur le navire et sur l'équipage en mer doivent se distinguer nettement des instructions – à caractère économique – que l'armateur peut donner tandis que le navire est en mer. Il est proposé d'insérer les mots «en mer» après les mots «du commandement d'un navire de pêche».

CHAMP D'APPLICATION

Article 2

1. Sauf indication contraire, la convention 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.

Observations sur l'article 2

Finlande. Selon cet article, la convention s'appliquerait non seulement aux pêcheurs salariés mais aussi aux pêcheurs indépendants et à ceux qui sont rémunérés sur la base d'une part des prises. L'extension de la convention aux pêcheurs qui exercent en tant qu'indépendants ou entrepreneurs privés pose un problème. La législation nationale sur l'emploi ne s'applique qu'aux personnes qui sont dans une relation de travail, c'est-à-dire aux personnes qui se sont engagées individuellement à travailler contre salaire ou autre chose sous la direction et le contrôle d'un employeur. En Finlande, la plupart des pêcheurs sont indépendants.

Nouvelle-Zélande. S'agissant du premier alinéa, se reporter à nos commentaires concernant l'article 1, alinéa *a*).

Tunisie. Compte tenu des particularités du travail à bord des petits navires de pêche et de l'ampleur de la pêche artisanale dans certains pays, il est suggéré d'exclure du champ d'application de la convention les navires non motorisés et les navires de moins de 5 tonnes.

Article 3

1. L'autorité compétente peut, après consultation, exclure des prescriptions de la convention, ou de certaines de ses dispositions, lorsque leur application soulèverait des difficultés particulières et importantes compte tenu des conditions spécifiques de service des pêcheurs ou des opérations des navires de pêche considérés:

- a) les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche sur les cours d'eau et dans les eaux intérieures;
- 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 protections prévues par la convention à ces catégories de pêcheurs ou de navires de pêche.

Observations sur l'article 3

Argentine. L'existence simultanée d'une exclusion spécifique, à l'article 10, paragraphe 2, et d'une exclusion générale, au paragraphe 1 de l'article 3, diminue l'effet de la seconde. Cela a pour effet non seulement d'altérer la cohérence du texte mais aussi de faire différer dans leur formulation les paramètres autorisant l'exclusion prévue à l'article 10, paragraphe 2, de ceux de l'article 3, qui paraissent ainsi plus restrictifs. Il semblerait donc préférable de ne retenir que la formulation de l'article 3 et de supprimer le paragraphe 2 de l'article 10.

Australie. On ne voit pas clairement si cette disposition se réfère seulement aux navires de l'Etat du pavillon ou à tous les navires de pêche.

Finlande. La Finlande est très favorable à l'alinéa b) du paragraphe 1 qui permet dans certaines circonstances d'exclure des catégories limitées de pêcheurs ou de navires de pêche. Il serait peu conforme à sa tradition législative de régler les conditions de travail de la totalité du secteur de la pêche, y compris de la catégorie des patrons pêcheurs.

France. Les dispositions de cet article paraissent suffisamment souples et permettent d'équilibrer les dispositions de la convention, dans la perspective d'une ratification plus large de celle-ci.

Japon. Le gouvernement souhaiterait savoir si la notion de «difficultés particulières et importantes» recouvre les problèmes soulevés par la taille des navires de pêche. Dans la négative, le paragraphe 1 devrait être modifié comme suit: «... des difficultés particulières et importantes, compte tenu de la taille des navires de pêche et des conditions spécifiques de service...».

Norvège. Voir commentaires concernant l'article 1, alinéa e).

Tunisie. Il est proposé de remplacer le terme «limitées» figurant à l'alinéa b) du paragraphe 1 par le terme «déterminées», étant donné que le premier terme vise à restreindre les catégories de pêcheurs ou de navires de pêche pouvant être exclues du champ d'application de la convention, tandis que le second vise à déterminer les catégories de pêcheurs ou de navires de pêche à exclure.

Article 4

1. Tout Membre qui ratifie la convention doit, dans le premier rapport sur l'application de celle-ci qu'il est tenu de présenter en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail:

- a) indiquer les catégories de pêcheurs ou de navires de pêche qui auraient fait l'objet d'une exclusion en application du premier paragraphe de l'article 3;
- b) 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;
- c) décrire toute mesure prise pour octroyer une protection équivalente aux catégories exclues.

2. Tout Membre décrira, dans ses rapports ultérieurs présentés en vertu de l'article 22 de la Constitution, les mesures prises en vue d'étendre progressivement les dispositions de la convention aux catégories de pêcheurs et de navires exclues.

Observations sur l'article 4

Canada. CCE: Le CCE n'est pas favorable à l'idée que les Etats Membres soient tenus de donner les raisons pour lesquelles ils ont exclu certaines catégories et de rendre compte des positions des organisations représentatives.

Liban. Il est proposé de modifier en partie le paragraphe 2 comme suit: «... de la Constitution, les mesures qui ont pu être prises en vue d'étendre progressivement...».

Article 5

L'autorité compétente peut, après consultation, décider d'utiliser d'autres unités de mesure ainsi que définies dans la convention et communiquera, dans le premier rapport présenté en vertu de l'article 22 de la Constitution, les raisons de cette décision et les observations faites lors de la consultation.

Observations sur l'article 5

Belgique. Il serait souhaitable de retenir le critère de la longueur du navire, tel que défini à l'article 1, alinéa k), plutôt que celui de la jauge brute ou toute autre unité de mesure. Néanmoins, il convient de noter que des navires de même longueur peuvent différer quant à la puissance.

CCE: Idem.

France. Seul devrait être retenu le critère de la longueur. La jauge brute ne devrait pas être utilisée simultanément, étant donné que l'introduction d'une formule de conversion – qui constituerait de facto un système d'équivalence – rendrait la convention difficile à comprendre et lourde à appliquer.

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 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'aura d'incidence sur les lois, décisions, coutumes ou accords entre armateurs à la pêche et pêcheurs qui garantissent des conditions ou des dispositions plus favorables que celles prévues par la convention.

Observations sur l'article 6

Chine. En soulignant que les lois et règlements doivent être formulés conformément aux conditions nationales, on éviterait tout malentendu et toute contradiction entre pays développés et pays en développement. Le premier paragraphe devrait donc être modifié comme suit:

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 convention en ce qui concerne les pêcheurs et les navires de pêche relevant de sa compétence. Ces lois et règlements doivent être établis en tenant compte des conditions nationales, de manière à faciliter la mise en œuvre de la convention. 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.

Italie. UILAPESCA: Les «accords entre armateurs à la pêche et pêcheurs» dont il est question au paragraphe 2 devraient inclure explicitement les conventions collectives conclues entre organisations représentatives d'armateurs et syndicats de travailleurs salariés.

Liban. Pour rendre le paragraphe 1 plus clair, il conviendrait de le modifier comme suit: «... mettre en œuvre les dispositions de la convention en promulguant les lois, règlements ou autres mesures qu'il a adoptés afin de s'acquitter de ses obligations aux termes de la convention...».

Nouvelle-Zélande. Il serait utile de préciser si les codes de bonnes pratiques volontaires seraient considérés comme d'«autres mesures».

AUTORITÉ COMPÉTENTE ET COORDINATION

Article 7

Tout Membre doit:

- a) désigner l'autorité compétente ou les autorités compétentes;

- b) établir, s'il y a lieu, des mécanismes de coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche aux niveaux national et local, 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 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 réalisée de façon 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 à bord, qui doit se faire en respectant la sécurité et la santé, compte tenu notamment de la fatigue;
- c) l'aide à la mise en place de conditions favorisant la sécurité au travail et une sensibilisation aux questions de sécurité par une formation.

3. L'armateur à la pêche n'entravera pas la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, de ses déplacements ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord.

4. Les pêcheurs doivent respecter les mesures de sécurité et de santé prescrites et applicables.

Observations sur l'article 8

Argentine. Dans le texte espagnol du paragraphe 1, les mots «o patrón» devraient être insérés après «capitán», car il n'y a pas de raison que ces mots figurent dans le paragraphe 2 mais non dans le paragraphe 1.

Australie. L'Australie est très favorable à cette clarification des responsabilités. Etant donné que, dans le secteur maritime, beaucoup d'accidents concernent des bateaux de pêche et résultent du non-respect des principes fondamentaux de comportement en mer de la part des équipages/patrons, il serait opportun que le paragraphe 2 comporte un alinéa supplémentaire ainsi libellé: «d) le respect des règles de sécurité en matière de navigation, de veille et normes associées de bon matelotage». S'agissant du paragraphe 4, les obligations des pêcheurs devraient également comprendre l'application de «consignes légales et rationnelles données par le patron».

Canada. CCE: La responsabilité de la sécurité ne devrait pas incomber uniquement à l'armateur et au patron. L'équipage doit lui aussi être tenu responsable en matière de sécurité des pratiques de travail en mer.

Chine. Il conviendrait de modifier comme suit le paragraphe 2, alinéa c): «l'aide à la mise en place d'une formation en matière de sécurité et de santé de travail à bord du navire».

France. La formulation de cet article est très satisfaisante car elle expose clairement la chaîne des responsabilités et n'exclut aucun des acteurs.

Italie. UILAPESCA: Dans le paragraphe 2, alinéa *a*), les mots «dans la mesure du possible» devraient être supprimés.

Liban. Dans le paragraphe 1 du texte anglais, il est proposé de remplacer le terme «facilities» par le mot «means», car le sens du premier terme n'est pas clair dans ce contexte. Il conviendrait de modifier comme suit l'alinéa *c*) du paragraphe 2: «... et une sensibilisation aux questions de sécurité et de santé...». Le texte arabe du paragraphe 3 devrait être modifié de manière à exprimer ce qui suit: «... qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, ...».

Maroc. Le paragraphe 3 devrait être modifié comme suit:

L'armateur à la pêche n'entravera pas la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité des pêcheurs ou la sécurité du navire, ses déplacements ou son exploitation.

Nouvelle-Zélande. Il est suggéré de rédiger comme suit le paragraphe 2: «La responsabilité ... incombe au patron et à l'armateur...». De plus, il conviendrait de faire ressortir clairement que le paragraphe 4 concerne les mesures de sécurité et de santé au travail telles qu'appliquées par les Etats Membres.

PARTIE III. CONDITIONS MINIMALES REQUISES POUR LE TRAVAIL À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE

ÂGE MINIMUM

Article 9

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne doit travailler à bord d'un navire de pêche.

2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la convention est de 16 ans.

3. *a)* L'âge minimum peut être 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 maritime.

b) Les personnes âgées de 15 ans peuvent également être autorisées, conformément à la législation et à la pratique nationales, à exécuter des travaux légers lors des vacances scolaires; dans ce cas, elles ont droit à un repos au moins égal à la moitié de chaque période de vacances.

4. 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 et la sécurité des jeunes travailleurs ne doit pas être inférieur à 18 ans.

5. Les types d'emploi ou de travail visés au paragraphe 4 ci-dessus sont déterminés à la suite de consultations, en tenant compte des risques qu'ils comportent et des normes internationales applicables.

6. L'autorité compétente peut, après consultation, autoriser l'exécution du travail visé au paragraphe 4 ci-dessus dès l'âge de 16 ans, à condition que la santé et la sécurité des jeunes

travailleurs soient pleinement garantis et qu'ils aient suivi intégralement une formation de base aux questions de sécurité préalable à l'embarquement.

Observations sur l'article 9

Argentine. La pêche étant en soi une activité dangereuse, l'Argentine est de fait favorable à un âge minimum de 18 ans. A tout le moins, l'âge minimum dans le secteur de la pêche ne devrait pas être inférieur à 16 ans. Par conséquent, les paragraphes 3 et 6 devraient être supprimés et une référence explicite à la convention n° 138 devrait être ajoutée. La CATT déclare que l'inclusion de certains paragraphes de la convention n° 138 mais non pas d'autres pourrait en compromettre l'observation, et qu'il serait préférable de se référer explicitement à cette convention. De même, il convient de rappeler que, comme l'OIT l'a établi, le travail dans le secteur de la pêche est considéré d'une manière générale comme dangereux. Par conséquent, l'âge minimum doit être de 18 ans pour les bateaux de 15 m de longueur et plus, avec des dérogations possibles sous réserve de consultations. La Préfecture navale de l'Argentine indique que l'âge minimum prévu au paragraphe 3 – 15 ans – est contraire à la législation nationale et devrait être porté à 16 ans au moins. La possibilité d'abaisser de 18 à 16 l'âge minimum d'admission à des travaux dangereux (paragraphe 6) est inopportune, car elle ferait courir des risques accrus aux pêcheurs et affecterait la sécurité du navire d'une manière générale.

Australie. Considérant la dangerosité du travail et le taux élevé de lésions corporelles dans le secteur de la pêche, l'âge minimum d'admission au travail à bord des navires de pêche devrait être de 18 ans pour des raisons de sécurité. Il semble approprié d'abaisser cet âge à 16 ans pour les personnes qui suivent une formation professionnelle ou qui sont admises à effectuer des travaux légers pendant les vacances scolaires, afin que les jeunes puissent s'initier à cette activité.

Belgique. Ayant ratifié la convention n° 138 en 1988, la Belgique est favorable à une référence à cet instrument dans cet article. De plus, s'agissant des termes employés dans cette disposition (par exemple: «travail», «travailleurs»), il conviendrait d'indiquer clairement si les personnes de moins de 15 ans qui sont encore tenues de fréquenter l'école seraient autorisées à effectuer des «voyages d'observation» pendant les vacances scolaires. Sans accomplir en fait aucune tâche à bord, ces mineurs seraient embarqués sur le navire de pêche pour observer les activités s'y déroulant afin de se faire une idée concrète des réalités de ce métier. Au besoin, il est suggéré d'adapter le texte sur ce point afin de laisser subsister la possibilité de tels voyages d'observation pour les personnes de moins de 15 ans, par exemple en prévoyant une clause dérogatoire à l'intérieur de l'article 9 ou en excluant ces personnes de la définition du «pêcheur» donnée à l'article 1, alinéa e).

CCE: Idem.

Brésil. Cette disposition devrait inclure une référence directe à la convention n° 138, que le Brésil a ratifiée, et interdire aux personnes de moins de 18 ans de travailler à bord des navires de pêche. Des dispositions spéciales devraient être prévues, notamment sur les plans de la sécurité et de la santé ainsi que de la vie à bord, en ce qui concerne la protection des mineurs travaillant comme apprentis.

Canada. En matière d'âge minimum d'admission à l'emploi, la convention n° 138 est la norme internationale du travail qui fait référence. Toute disposition nouvelle doit être cohérente par rapport à cet instrument. De plus, seules des prescriptions relatives à l'âge minimum qui seraient spécifiques au secteur de la pêche devraient être incluses dans cet article. Il conviendrait de supprimer l'alinéa *b)* du paragraphe 3, étant donné que la convention n° 138 stipule les conditions dans lesquelles des travaux légers peuvent être effectués et que l'introduction d'une prescription restreignant plus encore l'emploi pendant les vacances scolaires pourrait constituer un obstacle à la ratification.

Chine. Il conviendrait de modifier l'alinéa *a)* du paragraphe 3 comme suit: «Si l'âge minimum peut être de ... formation professionnelle, il doit avoir été approuvé de manière appropriée par l'autorité compétente.» Les cas dans lesquels l'âge minimum pourrait être abaissé à 15 ans devraient être limités en nombre et être subordonnés à l'approbation de l'autorité compétente.

Espagne. Même si l'âge minimum général d'admission à l'emploi est réglementé par la convention n° 138, il serait justifié que l'âge minimum prévu par la présente convention soit plus élevé, considérant que les conditions de travail dans le secteur de la pêche sont plus dangereuses que dans d'autres secteurs. L'âge minimum dans le secteur de la pêche devrait être de 16 ans et il devrait être porté à 18 ans pour les travaux de nature à porter atteinte à la santé, la sécurité ou à la moralité des jeunes travailleurs, comme prévu à l'article 3, paragraphe 1, de la convention n° 138. Dans le paragraphe 3, il conviendrait de regrouper comme suit les alinéas *a)* et *b)*: «L'âge minimum ... une formation professionnelle maritime; ces personnes peuvent également être autorisées... à exécuter des travaux légers lors des vacances scolaires; dans ce cas...». Une telle formulation éviterait toute équivoque, de sorte que seuls les jeunes de 15 ans révolus ayant achevé leur scolarité obligatoire et engagés dans une formation professionnelle maritime pourraient accomplir un travail à bord de navires de pêche. Conformément à la législation nationale, les personnes de moins de 16 ans ne peuvent accomplir un travail dans le secteur de la pêche dans quelque circonstance que ce soit. L'Espagne a néanmoins conscience des préoccupations de pays tels que la France qui, attachant un intérêt particulier à cette disposition, tiennent à parer à l'exploitation d'échappatoires qu'offrent les systèmes éducatifs dans lesquels l'âge de fin de scolarité obligatoire est de 15 ans.

Etats-Unis. USCIB: S'agissant du paragraphe 3, la disposition prévoyant pour des jeunes de 15 ans une période de repos d'au moins la moitié de la période de vacances est trop prescriptive et pourrait se révéler impossible à appliquer compte tenu de la nature du travail. C'est aux parents ou tuteurs légaux qu'il appartient de décider en la matière.

Finlande. La législation nationale prévoit que le travail dans le secteur de la pêche ne peut être accompli que par des personnes de sexe masculin ayant 16 ans au moins ou par des personnes de sexe féminin ayant 17 ans au moins. L'abaissement de cet âge à 15 ans (paragraphe 3) ne peut donc se justifier au regard de la protection des jeunes. De même, la législation nationale ne fixe pas à 18 ans l'âge minimum d'admission à des travaux dangereux.

France. Une meilleure articulation devrait être recherchée entre les dispositions de cet article et celles de la convention n° 138. Par ailleurs, la rédaction de l'article 9

prend bien en compte les préoccupations nationales concernant la protection des jeunes travailleurs. La souplesse, limitée, prévue au paragraphe 3 est essentielle pour éviter que les jeunes se détournent encore davantage des métiers de la pêche.

Guinée. Dans les pays en développement, l'activité de pêche a tendance aujourd'hui à occuper ou à enrôler les enfants dont les parents évoluent dans la profession. C'est pourquoi les instruments proposés devraient inclure des dispositions protégeant les enfants, exposés aux risques et dangers propres à cette activité.

Indonésie. L'âge minimum devrait être de 18 ans.

Islande. L'âge minimum prévu au paragraphe 2 devrait être de 15 ans et non de 16 et, en conséquence, le paragraphe 3 devrait être supprimé. A défaut, il conviendrait de supprimer au paragraphe 3 les mots «et suivent une formation professionnelle maritime» (alinéa *a*)), de même que le membre de phrase «dans ce cas, elles ont droit à un repos au moins égal à la moitié de chaque période de vacances.» (alinéa *b*)).

Italie. UILAPESCA: L'alinéa *b*) du paragraphe 3, qui autorise les personnes de 15 ans à accomplir des travaux légers pendant leurs vacances scolaires, devrait être supprimé.

Liban. Les dispositions nouvelles qui concernent le travail des enfants ne devraient pas être formulées dans des termes différents de ceux de la convention n° 138, instrument fondamental. Le Liban n'a pas d'objection à un âge minimum de 16 ans, même si, selon la convention n° 138, cet âge est de 15 ans et peut, dans certaines circonstances, être abaissé à 14 ans. Pour éviter que chaque pays adopte un âge minimum différent, il conviendrait de préciser si les termes «transports, entrepôts et communications» figurant à l'article 5, paragraphe 3, de la convention n° 138 recouvrent le travail dans le secteur de la pêche. L'alinéa *a*) du paragraphe 3 devrait renvoyer aux articles 6 et 7, paragraphes 1 et 2, de la convention n° 138, et l'alinéa *b*) à l'article 7, paragraphe 1, de cette convention. Dans un souci de cohérence par rapport à l'article 3, paragraphe 1, de la convention n° 138, il est proposé de modifier comme suit le paragraphe 4: «... compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des...». Quant au paragraphe 6, il conviendrait de le modifier comme suit: «... à condition que la santé, la sécurité et la moralité des jeunes travailleurs soient pleinement garanties et qu'ils aient reçu une instruction spécifique et adéquate en mer ou une formation professionnelle adéquate dans la branche d'activité correspondante, y compris une formation de base aux questions de sécurité préalable à l'embarquement». A défaut, la formation suivie par les jeunes travailleurs ne porterait que sur la question de la sécurité, ce qui ne serait pas conforme à l'article 3, paragraphe 3, de la convention n° 138.

Norvège. Le projet de convention devrait être cohérent par rapport à la convention n° 138 tout en conservant la flexibilité que lui confère la formulation actuelle.

Portugal. Une référence à la convention n° 138 garantirait mieux l'application des principes de cet instrument au secteur de la pêche. Il ne semble cependant pas très cohérent d'inclure à l'article 9 une telle référence.

Suède. L'article 9 tire ses origines de la convention n° 112, qui est tombée en désuétude et a été révisée par la convention n° 138. Des 29 pays qui avaient ratifié la convention n° 112, 21 l'ont dénoncée par suite de la ratification de la convention

n° 138, et quatre pays ayant ratifié la convention n° 138 ont accepté un âge minimum plus élevé que ce que prévoyait la convention n° 112. Par conséquent, les paragraphes 3 et 6 devraient autant que possible être cohérents par rapport aux articles 7 et 3 de la convention n° 138. Un simple renvoi paraît insuffisant, étant donné que dans la convention n° 138 l'âge minimum d'admission à des travaux légers est de 13 ans. Il convient de rappeler qu'une réunion tripartite d'experts sur la sécurité et la santé dans le secteur de la pêche (1999) a établi que le travail à bord de navires de pêche était dangereux.

Suisse. Fixer à 16 ans l'âge minimum d'admission à l'emploi, comme l'envisage le paragraphe 2, pose un problème de cohérence par rapport aux conventions nos 138 et 182, instruments qui s'appliquent à tous les secteurs et toutes les branches d'activité, pêche comprise. Dans les conventions fondamentales, l'âge minimum est fixé à 15 ans d'une manière générale, à moins de 15 ans pour certains travaux légers, et à 18 ans pour les travaux dangereux. Fixer à 16 ans l'âge minimum pour le secteur de la pêche crée une exception, qui risque de se généraliser et ainsi d'affaiblir la convention n° 138, pour aboutir finalement à la situation qui avait justement conduit à élaborer cette convention, à savoir que les conventions sectorielles prévoyaient une multitude d'âges minimums différents. Le paragraphe 2 devrait donc être supprimé. De plus, comme il est extrêmement difficile de déterminer quelles activités du secteur de la pêche devraient être considérées comme travaux légers, l'alinéa *b)* du paragraphe 3 devrait être supprimé. Enfin, dans un souci de cohérence, il conviendrait de reconnaître que le secteur de la pêche – du moins celui de la pêche en mer – présente les caractéristiques d'un travail intrinsèquement dangereux au sens de l'article 3, alinéa *d)*, de la convention n° 182, telles qu'énumérées au paragraphe 3 de la recommandation n° 190: travailler dans un espace confiné *b)*, dans un milieu malsain (température, bruit, vibrations) *d)*, manipuler des machines, du matériel ou des outils dangereux *c)*, manipuler ou porter de lourdes charges *b)*, conditions particulièrement pénibles (longues heures, la nuit) *e)*, sévices physiques, psychologiques ou sexuels auxquels les enfants peuvent être exposés dans ce milieu *a)*. Il conviendrait de rappeler que l'âge minimum d'admission à l'emploi dans de tels cas est de 18 ans, en reprenant les termes de l'article 3, alinéa *d)*, de la convention n° 182. En conséquence, le paragraphe 5 devrait être supprimé et le paragraphe 6 devrait être rédigé suivant les termes employés au paragraphe 4 de la recommandation n° 190, soit: «l'autorité compétente peut, après consultation, autoriser l'exécution du travail visé au paragraphe 4 pour autant que la santé, la sécurité et la moralité de ces enfants soient totalement protégées et qu'ils aient suivi intégralement une formation de base aux questions de sécurité préalable à l'embarquement».

Tunisie. Il serait préférable de faire référence à la convention n° 138 sur l'âge minimum, et ce pour éviter un affaiblissement des obligations énoncées par les conventions fondamentales.

Ukraine. Il serait souhaitable d'interdire que les personnes de moins de 18 ans ne travaillent à bord des navires de pêche, comme le prévoit la législation nationale. Voir également les commentaires concernant l'article 26, alinéa *c)*, et paragraphes 1 à 3.

EXAMEN MÉDICAL

Article 10

1. Aucune personne ne doit travailler à bord d'un navire de pêche si elle ne dispose pas d'un certificat médical valide attestant de son aptitude physique à exécuter les tâches qui lui sont confiées.

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

Observations sur l'article 10

Argentine. Pour les raisons exposées à propos de l'article 3, il conviendrait de supprimer le paragraphe 2. La Préfecture navale de l'Argentine estime qu'il n'est pas approprié d'autoriser des dérogations permettant à des pêcheurs de travailler à l'étranger sur des navires de pêche sans justifier d'un certificat médical valide attestant de leur aptitude physique.

Australie. Si la référence à l'examen médical est assez rationnelle, elle a néanmoins toujours eu ses adversaires, surtout dans le camp des propriétaires exploitants. De plus, un tel examen médical ne devrait pas être prescrit en ce qui concerne les personnes qui suivent une formation professionnelle de courte durée n'ayant pour objet que de faire découvrir un peu le métier aux adolescents ayant terminé leur scolarité.

Espagne. Compte tenu du fait que l'«aptitude physique» dont il est question au paragraphe 1 (en anglais: «medically fit») est rendue en espagnol par «aptitud física», les mots «et psychologique» devraient être ajoutés après «physique». Il est tout aussi important pour la sécurité du reste de l'équipage que la santé mentale du travailleur soit attestée, surtout si l'on veut bien considérer qu'un navire constitue un espace restreint et isolé, où des personnes doivent vivre ensemble plusieurs mois d'affilée.

Etats-Unis. USCIB: Le mot «personne» devrait être remplacé par «pêcheur». De plus, la prescription d'un certificat médical ne devrait concerner que les pêcheurs ayant une responsabilité directe dans la sécurité du fonctionnement du navire et la sécurité de l'équipage, comme les patrons, les seconds, les navigateurs, les officiers de quart, les mécaniciens et les pêcheurs titulaires d'un document ou d'un brevet délivré par une autorité gouvernementale.

AIMM: Le deuxième alinéa permet des dérogations trop subjectives à l'obligation de l'examen médical (par exemple les traditions nationales); de telles dérogations devraient être au contraire plus objectives et plus restreintes. Une telle précaution est cruciale pour tous les navires, étant donné que, dans un cas d'urgence consécutif à une absence de prévention, l'issue dépend de la disponibilité immédiate d'une assistance médicale, sans considération de la taille du navire. Si l'examen médical n'était pas obligatoire, il en résulterait des préjudices sanitaires et économiques pour l'individu concerné autant que pour la société. C'est pour cette raison que, sous son chapitre IV, le *Recueil de directives pratiques OIT/OMS relatives aux examens médicaux périodi-*

ques et préalables à l'embarquement des gens de mer n'envisage de dérogations que pour des voyages uniques.

France. L'attestation de l'aptitude physique visée au paragraphe 1 recouvre deux aspects, que le texte devrait faire ressortir, à savoir l'aptitude à naviguer et l'aptitude à exécuter le travail. Le paragraphe 2 suscite de très fortes réserves, dans la mesure où il permet que des pêcheurs exercent leur activité sans que leur aptitude physique ait été vérifiée, alors qu'il s'agit d'un métier des plus dangereux.

Islande. Le paragraphe 1 devrait se lire comme suit: «... à moins d'être physiquement apte à accomplir ses tâches. En cas de doute, elle sera tenue de subir un examen médical si le patron le demande.»

Liban. Toute personne devrait pouvoir produire un certificat médical avant de commencer à travailler dans quelque domaine que ce soit, et certaines activités nécessitent une condition physique particulière. Comme le paragraphe 2 prévoit des dérogations à la règle générale faisant du certificat médical une obligation, il conviendrait de le formuler différemment.

Norvège. Le paragraphe 6 du projet de recommandation devrait être transféré dans la convention et devenir le nouveau paragraphe 2 de l'article 10. Si le certificat médical d'aptitude ne devait pas être signé par un membre du corps médical dûment habilité par l'autorité compétente, ce document ne prouverait pas grand-chose, et il y aurait lieu de s'interroger sur la valeur véritable d'un tel document. De plus, la validité des certificats médicaux ne devrait pas être supérieure à deux ans.

Nouvelle-Zélande. Au paragraphe 1, le mot «personne» devrait être remplacé par «pêcheur» étant donné que la formulation actuelle est trop générique.

Ukraine. Une disposition concernant le contrôle obligatoire des équipages des navires de pêche devrait être incluse dans la convention.

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) le certificat médical qui doit être délivré 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. Ce personnel doit jouir d'une totale indépendance professionnelle lorsqu'il exerce son jugement médical selon les pratiques prescrites pour les examens;
- 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.

Observations sur l'article 11

Espagne. L'alinéa *e*), qui réaffirme le droit d'être examiné par un praticien indépendant, entre en conflit avec l'alinéa *c*), qui prévoit que les certificats médicaux doivent être délivrés par des personnes «jouissant d'une totale indépendance professionnelle». La formulation malencontreuse de cette disposition conduit à se demander quelle est l'indépendance qui doit l'emporter sur l'autre, la première ou la seconde. Il vaudrait mieux recourir à une formulation analogue à celle de l'article 14, alinéa *c*), relatif aux moyens de règlement des différends touchant au contrat de travail, qui laisse toute latitude pour déterminer la procédure à travers la législation nationale. L'alinéa *e*) devrait donc être libellé comme suit: «les moyens de règlement des différends concernant le certificat médical, dans le cas où le pêcheur s'est vu refuser un tel certificat ou imposer des restrictions au travail qu'il peut accomplir et ne l'accepte pas; et».

France. Concernant l'examen médical, les possibilités de recours visées à l'alinéa *e*) sont indispensables.

Liban. A l'alinéa *c*), il conviendrait de supprimer les mots «ou, dans le cas d'un certificat concernant seulement la vue, ... certificat.» Un membre du corps médical qualifié, reconnu par l'autorité compétente, est la personne appropriée pour délivrer des certificats médicaux, et il n'est pas nécessaire que d'autres organismes délivrent des certificats concernant seulement la vue. Il est également proposé d'ajouter un nouveau membre de phrase à l'alinéa *e*) afin de désigner l'autorité habilitée à déterminer, entre deux certificats médicaux concernant la même personne et le même cas, celui qui est valide.

Norvège. Le paragraphe 10 du projet de recommandation devrait être transféré dans la convention, pour y devenir le nouvel article 12, étant donné que le droit à un deuxième examen est un droit fondamental qui doit être garanti à tous les pêcheurs.

Nouvelle-Zélande. L'intention sous-jacente de cette formulation est perçue comme étant déjà obtenue à travers l'article 10, et les orientations impératives de cette disposition auraient plutôt leur place dans la recommandation.

Ukraine. En Ukraine, les examens médicaux sont effectués par des conseils de médecins exerçant auprès d'établissements spécialement accrédités de médecine préventive, et leurs conclusions ne sont pas susceptibles de révision par un médecin indépendant. Par conséquent, l'alinéa *e*) devrait être supprimé et l'alinéa *c*) devrait se référer à des conseils de praticiens.

PARTIE IV. CONDITIONS DE SERVICE

ÉQUIPAGE ET DURÉE DU REPOS

Article 12

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'un équipage suffisant en nombre et en qualité pour assurer une navigation et un fonctionnement dans des conditions sûres et la sécurité sous le contrôle d'un patron compétent;
- b) des périodes de repos d'une fréquence et d'une durée suffisantes soient octroyées aux pêcheurs pour qu'ils puissent exécuter leurs tâches en préservant leur sécurité et leur santé.

Observations sur l'article 12

Argentine. Il faudrait que cet article énonce clairement que l'effectif de l'équipage doit être suffisant pour que la sécurité de la navigation aussi bien que celle des opérations de pêche soit assurée.

Australie. Les dispositions concernant l'équipage et les périodes de repos sont essentielles pour la sécurité et devraient aussi s'appliquer sans aucune équivoque aux propriétaires exploitants qui opèrent seuls.

France. La limitation des durées de travail est très difficile à mettre en œuvre dans le secteur de la pêche, étant donné la très grande difficulté, voire l'impossibilité, de différencier les périodes autres que les périodes de repos à bord des navires. Le principe du repos suffisant prévu à l'alinéa b) est donc nécessaire.

Nouvelle-Zélande. La Nouvelle-Zélande est favorable à cet article. Une étude est menée actuellement sur la fatigue à bord de tous les navires de commerce; elle pourrait déboucher sur un code de pratique.

ACCORDS D'ENGAGEMENT DES PÊCHEURS ET RÔLE D'ÉQUIPAGE

Article 13

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

- a) prévoyant que les pêcheurs travaillant à bord des navires battant son pavillon doivent être en possession d'un accord d'engagement compréhensible pour eux qui soit conforme aux dispositions de la convention;
- b) indiquant les mentions minimales à inclure dans les accords d'engagement des pêcheurs, conformément aux dispositions de l'annexe I.

Observations sur l'article 13

Australie. Stipuler les mentions à inclure dans les accords d'engagement, ou encore que les accords d'engagement doivent être à bord ou que la paie s'effectue selon une certaine périodicité, serait incohérent par rapport à la pratique nationale. De telles préoccupations relèvent d'une conception dépassée des relations professionnelles, qui n'a plus cours dans le contexte australien, caractérisé par des sentences arbitrales et des contrats de travail ou des accords de partage du bénéfice réalisé sur les prises. Des précisions de cet ordre ne doivent pas figurer dans la convention si l'on veut favoriser une ratification étendue de cet instrument. Dans sa réponse, le Queensland signale également qu'il lui serait difficile de satisfaire à cet article.

Etats-Unis. USCIB: Il n'est pas concevable, sur un plan pratique, d'imposer à des armateurs de veiller à ce que les accords d'engagement de pêcheurs soient traduits dans un langage qui soit aisément accessible à chacun d'eux, considérant que le multilinguisme a cours dans de nombreuses régions du monde et qu'un équipage peut présenter une grande diversité sur le plan linguistique. Les accords d'engagement de pêcheurs sont des documents légalement contraignants qui doivent être rédigés avec clarté et précision pour éviter toute interprétation erronée. Dans bien des pays, les moyens indispensables pour assurer une traduction compétente et précise seraient difficiles à trouver et, de surcroît, d'un coût prohibitif. Par conséquent, l'article 13 devrait être modifié comme suit: «... doivent être en possession d'un accord d'engagement écrit conforme aux dispositions de la convention, établi dans la langue de l'Etat Membre ou, si cela est praticable, dans la langue prédominante de la région la plus largement représentée par l'équipage».

Liban. L'alinéa a) devrait être modifié en partie, pour se lire comme suit: «... compréhensible pour eux, libellé dans des termes simples, et conforme aux dispositions...».

Nouvelle-Zélande. L'alinéa b) et l'annexe I couvrent des questions dont la place est plutôt dans une recommandation que dans une convention. Une convention doit en effet suivre une démarche qui consiste dans l'énoncé de principes. De plus, il faut bien considérer que la définition du terme «pêcheurs» englobe les personnes qui travaillent à leur compte, alors que les dispositions d'un arrangement contractuel véritablement indépendant ne relèvent pas de la législation sur l'emploi (même lorsque les prescriptions concernant la sécurité et la santé au travail sont applicables).

Royaume-Uni. Voir les commentaires concernant l'annexe I.

Article 14

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) la tenue des états de service du pêcheur dans le cadre de cet accord;
- c) les moyens de régler les différends relatifs à cet accord.

Observations sur l'article 14

Australie. Il n'est pas dit clairement si cette disposition est destinée à s'appliquer à tous les navires ou seulement à ceux qui battent le pavillon de l'Etat Membre. De plus, la notion d'états de service ne cadre pas avec la pratique nationale. Le service devrait pouvoir être défini par référence à un employeur.

Etats-Unis. USCIB: Compte tenu des commentaires formulés à propos de l'article 13, cet article devrait être modifié comme suit: «Tout Membre doit adopter ...: a) ... sur les conditions prévues par l'accord d'engagement du pêcheur, avec une assistance pour la traduction, avant que cet accord ne s'applique; ... c) les moyens et le lieu de règlement des différends...».

France. Le libellé de l'alinéa *b)* est imprécis. Il devrait être clair que les états de service des pêcheurs peuvent être tenus par tout moyen, que ce soit d'une manière traditionnelle, en les apostillant sur un livret, ou par d'autres moyens plus modernes.

Norvège. L'Association norvégienne des armateurs à la pêche estime critiquables des dispositions qui permettraient à des pêcheurs de «retenir» le navire tant qu'ils ne seraient pas «satisfaits» de la teneur de leur accord d'engagement. Le gouvernement ne considère pas qu'une telle prescription susciterait des problèmes à la profession, même si la «procédure d'engagement» sur un navire de pêche est beaucoup moins formelle que dans la marine marchande.

Nouvelle-Zélande. Il serait utile de dire clairement quelle est la finalité des «états de service» visés à l'alinéa *b)*.

Article 15

L'accord d'engagement du pêcheur, dont un exemplaire doit lui être remis, doit être 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.

Observations sur l'article 15

Australie. Voir nos commentaires sous l'article 13.

Finlande. Cet article fait écho à la législation nationale, qui prescrit que les contrats doivent être établis dans la forme écrite.

France. MEDEF: Il paraît redondant de prévoir qu'un exemplaire du contrat d'engagement soit à la disposition du pêcheur à bord si un exemplaire lui a été remis. Il semblerait plus approprié de prévoir une alternative. Par ailleurs, la notion extrêmement floue de «partie concernée» mériterait d'être précisée. Il n'est pas conforme aux usages qu'un tiers, fût-il «concerné», puisse avoir accès à un contrat.

Nouvelle-Zélande. Il pourrait être utile de clarifier ce que recouvrent les termes «toute autre partie concernée».

Article 16

Les articles 13 à 15 et l'annexe I ne s'appliquent pas à un propriétaire de navire s'il exploite celui-ci seul.

Article 17

Tout navire de pêche doit avoir à bord un rôle d'équipage, dont un exemplaire doit être fourni aux personnes concernées à terre avant le départ du navire ou peu de temps après.

Observations sur l'article 17

Argentine. Il est suggéré de remplacer les mots «personnes concernées à terre» par «autorités compétentes» et de supprimer les mots «ou peu de temps après».

France. La notion de «personnes concernées à terre» devrait être plus précise et, à tout le moins, modifiée comme suit: «autorités et/ou personnes concernées à terre».

Liban. Comme il est crucial que l'autorité soit en possession *avant* le départ du navire de la liste des pêcheurs se trouvant à bord, ce que recouvre le terme «après» n'est pas clair. Le gouvernement souhaiterait savoir si cela couvre le cas dans lequel d'autres pêcheurs sont embarqués dans d'autres ports, après le départ.

Nicaragua. CTN: Le délai dans lequel la liste des pêcheurs se trouvant à bord doit être transmise devrait être déterminé. Par conséquent, cette disposition devrait être libellée comme suit: «... être fourni aux personnes concernées à terre avant le départ du navire ou dans les xx heures qui suivent ce départ».

Nouvelle-Zélande. La Nouvelle-Zélande est favorable à cet article dans son intention générale mais souhaiterait que sa formulation soit modifiée de telle sorte que la liste des personnes embarquées ne doive pas nécessairement se trouver à bord du navire.

Tunisie. Il est suggéré d'exclure les navires de pêche de moins de 5 tonneaux de l'application de cette disposition car ces navires pratiquent généralement la pêche de subsistance où, d'un point de vue pratique, il est difficile d'avoir à bord en toutes circonstances un rôle d'équipage.

PIÈCES D'IDENTITÉ, DROITS AU RAPATRIEMENT ET SERVICES DE RECRUTEMENT ET DE PLACEMENT

Article 18

Les pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux bénéficieront d'un traitement non moins favorable que celui prévu pour les marins qui travaillent à bord de navires battant le pavillon du Membre et ordinairement engagés dans des activités commerciales en ce qui concerne:

- a) les pièces d'identité;
- b) les conditions de rapatriement;
- c) les services de recrutement et de placement.

Observations sur l'article 18

Argentine. Il conviendrait de supprimer les crochets encadrant le texte de l'alinéa a) tout en conservant ce texte. De plus, cette disposition devrait être étendue aux navires qui effectuent des voyages nationaux. La CATT déclare que, pour tenir compte de l'entrée en vigueur de la convention n° 185 et d'autres normes applicables aux gens de mer lorsque ceux-ci sont à bord ou en territoire étranger, il est essentiel que les pêcheurs embarqués à bord de navires entreprenant des voyages internationaux bénéficient, en ce qui concerne les pièces d'identité, de conditions similaires à celles qui s'appliquent aux gens de mer.

Australie. Les pêcheurs embarqués à bord de navires qui entreprennent des voyages internationaux devraient être en possession de pièces d'identité. L'obligation d'être en possession d'une pièce d'identité pour embarquer à bord de tels navires de-

vra inévitablement être la même que pour les gens de mer et ne devra pas être moins contraignante.

Belgique. La Belgique est favorable à ce que les pêcheurs embarqués à bord de navires entreprenant des voyages internationaux soient tenus d'être en possession d'une pièce d'identité mais celle-ci ne doit pas nécessairement être le document d'identité en vigueur pour les gens de mer. Il serait préférable de supprimer la mention relative à la pièce d'identité de cet article et d'en faire une disposition à part dans laquelle il serait simplement spécifié que les pêcheurs doivent disposer d'un «document d'identité».

CCE: Idem.

Brésil. Les pièces d'identité des pêcheurs prévues à l'alinéa *a)* devraient être conformes à celles prévues par la convention n° 185, instrument qui permet l'application de cette disposition aux pêcheurs après consultation. Au Brésil, il n'y a pas de navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux et, dans le cas où des navires étrangers viennent pêcher dans la zone économique exclusive, les pêcheurs doivent être en possession d'un permis de travail leur permettant de séjourner dans le pays. Par conséquent, du point de vue du Brésil, il ne paraît pas nécessaire de délivrer des pièces d'identité aux pêcheurs.

Canada. La mention des pièces d'identité à l'alinéa *a)* devrait être supprimée. Les conventions n°s 108 et 185 comportent des dispositions permettant d'appliquer ces instruments à la pêche commerciale en mer. De plus, l'accord s'est fait pour supprimer la mention des pièces d'identité dans le projet de convention du travail maritime consolidée.

Espagne. La question des pièces d'identité est d'ores et déjà réglée par la convention n° 185. Par conséquent, pour assurer la cohérence entre le présent instrument et la convention du travail maritime actuellement en projet, il est suggéré de supprimer les termes figurant entre crochets à l'alinéa *a)*.

Etats-Unis. USCIB: Cet article devrait être supprimé. Le terme «gens de mer» englobe dans sa désignation un large éventail de professions, y compris les conducteurs de bateaux, messagers maritimes, pilotes, marins de la marine marchande et personnes d'autres catégories au service de l'Etat, etc. Des dispositions touchant aux pièces d'identité des pêcheurs, au rapatriement et aux services d'embauche ou de placement ne devraient concerner spécifiquement que les personnes engagées pour une pêche commerciale telle que définie dans l'instrument.

France. La France est favorable à un traitement équivalent des pêcheurs sur les trois points visés. Les droits relatifs au rapatriement devraient en particulier s'appliquer à tous les pêcheurs.

Grèce. Il serait judicieux de supprimer l'alinéa *a)*, étant donné qu'il a déjà été convenu dans le cadre du projet de convention du travail maritime consolidée qu'il ne devrait pas y être fait mention des pièces d'identité.

Japon. La «pièce d'identité» délivrée par chaque Etat Membre à ses nationaux ne serait pas toujours assise sur les dispositions des conventions n°s 108 et 185, étant donné qu'il n'est pas fait référence à ces instruments dans le préambule. La traduction dans la réalité des dispositions de l'alinéa *a)* pourrait donc se révéler difficile, compte

tenu de la multiplicité des nationalités pouvant être représentées à bord des navires de pêche et de la diversité des «pièces d'identité» délivrées par les Etats Membres aux pêcheurs. De plus, il a été décidé que les dispositions concernant les pièces d'identité des gens de mer ne seraient pas incluses dans la convention du travail maritime consolidée. Par conséquent, il y aurait lieu de supprimer l'alinéa *a*). De plus, il faudrait soit supprimer l'alinéa *c*), soit l'aligner sur la convention du travail maritime consolidée, en vertu de laquelle la responsabilité des services d'embauche et de placement incombe à l'Etat d'immatriculation et non à l'Etat du pavillon.

Norvège. Il conviendrait de supprimer les crochets entourant l'alinéa *a*) sans pour autant faire spécifiquement référence à la convention n° 185. Cet article ne serait pas nécessaire si des prescriptions supplémentaires venaient à être élaborées pour les grands navires. Voir à ce propos les commentaires concernant l'article 30.

Nouvelle-Zélande. La Nouvelle-Zélande est favorable à la rédaction proposée.

Portugal. S'agissant de l'alinéa *a*), les dispositions concernant les pièces d'identité qui sont applicables aux gens de mer devraient également s'appliquer aux pêcheurs, notamment à ceux qui sont embarqués sur des navires effectuant des voyages internationaux.

Royaume-Uni. Il a d'ores et déjà été convenu qu'il ne serait pas fait référence aux pièces d'identité des gens de mer dans la future convention du travail maritime consolidée. De plus, la convention n° 185 offre la possibilité d'étendre son application au secteur de la pêche. La référence aux pièces d'identité dans le projet de convention concernant le secteur de la pêche devrait donc être supprimée.

Tunisie. Les pêcheurs auxquels s'appliquent les dispositions de cet article devraient avoir une pièce d'identité, d'une part pour des raisons de sécurité maritime et, d'autre part, pour pouvoir identifier, aux fins utiles, les personnes travaillant dans le secteur.

PAIEMENT DES PÊCHEURS

Article 19

Tout Membre doit, après consultation, adopter des lois, des règlements ou d'autres mesures prescrivant que les pêcheurs seront payés mensuellement ou à intervalles réguliers. L'autorité compétente déterminera, après consultation, les pêcheurs visés par la présente disposition.

Observations sur l'article 19

Afrique du Sud. L'autorité nationale compétente n'a pas le pouvoir de déterminer la rémunération des pêcheurs. Il est donc proposé d'élargir cette disposition en insérant, après «autorité compétente», les mots «ou tout autre organisme public établi conformément à la législation nationale».

Australie. Voir les commentaires concernant l'article 13. Il serait préférable d'avoir une disposition qui garantisse aux pêcheurs bénéficiant d'un accord de partage

sur les prises un salaire minimum conformément à la législation de l'Etat du pavillon. La fréquence des paiements est à convenir entre les parties, éventuellement avec la participation des organisations professionnelles compétentes.

Canada. CCE: Les membres d'un équipage de pêche canadien sont d'ordinaire payés au retour de la sortie de pêche, sur la base de la valeur des prises à la vente. Il n'appartient pas aux pouvoirs publics de prescrire la périodicité des paiements intermédiaires ou finals, cette question étant à discuter entre les parties.

Espagne. En règle générale, les travailleurs du secteur de la pêche participent aux bénéfices réalisés sur les prises et ne sont pas rémunérés par un salaire. Si l'intention de cette disposition est de garantir une rémunération minimale aux pêcheurs sans considération des prises, une autre formulation pourrait être suggérée: «Tout Membre doit, après consultation, adopter des lois, des règlements ou d'autres mesures prescrivant que les pêcheurs percevront une rémunération minimale non inférieure à la rémunération minimale prévue pour les autres travailleurs. L'autorité compétente déterminera, après consultation, les pêcheurs visés par la présente disposition.»

Etats-Unis. USCIB: La notion de risque et de profit est inhérente au principe de la rémunération basée sur les parts, qui est de pratique courante dans le secteur. Par principe, les gains des membres des équipages rémunérés à la part ne peuvent pas être déterminés tant que le poisson n'a pas été vendu et rien ne garantit qu'il le sera, et ce selon une périodicité prédéterminée ou sur une base mensuelle. Malgré tout, pour leur protection et leur sécurité, les pêcheurs doivent pouvoir obtenir des avances sur le règlement des gains estimés. En conséquence, l'article 19 devrait être modifié comme suit: «... Les pêcheurs sont payés conformément aux conditions expressément définies dans leur accord d'engagement et à ce qui a été convenu entre les deux parties avant la prise d'effet de la relation d'emploi. L'autorité compétente devra, après consultation, adopter des dispositions garantissant que les pêcheurs puissent percevoir une avance sur les gains lorsqu'ils sont touchés par une interruption des activités pour des raisons fonctionnelles, une défaillance mécanique ou toute autre perturbation.»

France. Cet article devrait être complété de façon à affirmer le principe du paiement mensuel ou à intervalles réguliers, mais en laissant des possibilités d'adaptation dans le cas du paiement basé à la part.

Indonésie. La rémunération des pêcheurs devrait revêtir la forme d'un salaire standard, avec un minimum obligatoire.

Norvège. L'Association norvégienne des armateurs à la pêche estime que cet article risque de se heurter vivement à la pratique des paiements basés sur une part des prises. Même si la majorité des navires de pêche en mer norvégiens ont adopté en fait un système de paiement mensuel préalable, telle n'est pas la règle générale dans la flotte des autres pays.

Nouvelle-Zélande. Il serait utile d'éclaircir ce que recouvrent les mots «paiement régulier» et quel genre de flexibilité est envisagée par cet article en ce qui concerne les pêcheurs à leur compte.

PARTIE V. LOGEMENT ET ALIMENTATION

Article 20

[Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures relatifs au logement, à la nourriture et à l'eau potable à bord des navires de pêche battant son pavillon.]

Observations sur l'article 20

Australie. Le Queensland reconnaît l'importance de ces questions pour la sécurité et la santé des travailleurs.

Brésil. Voir les commentaires concernant l'article 22.

Canada. Le Canada est favorable à l'inclusion de l'article 20 dans la convention.

Chypre. OEB: Les associations d'employeurs qui sont membres de l'OIE ont prévu de discuter plus amplement de cette question complexe du logement et de la nourriture au cours des prochains mois.

Espagne. Il faudrait supprimer les crochets entourant les articles 20, 21 et 23 tout en conservant le texte de ces articles, qui sont assez similaires aux dispositions des conventions n^{os} 68 et 126.

France. La convention et la recommandation doivent contenir des dispositions relatives au logement des équipages. Par ailleurs, bon nombre des dispositions en la matière sont des dispositions fondamentales et devraient concerner tous les pêcheurs, quelle que soit la taille des navires.

Maurice. Appuie les articles concernant le logement et la nourriture.

Nouvelle-Zélande. Appuie cette formulation.

Tunisie. Pour des raisons d'ordre pratique, il est proposé d'exclure les navires de pêche d'une longueur inférieure à 12 m de l'application des dispositions de la partie V relative au logement et à l'alimentation.

Union européenne. La directive du Conseil 1997/70/CE, telle que modifiée par les directives de la Commission 1999/19/CE et 2002/35/CE, instaure un régime de sécurité maritime pour les navires de 24 m et plus (selon ce que prévoit le Protocole de Torremolinos de 1993). Cet instrument n'est pas une norme minimale; il instaure des prescriptions de sécurité concernant la construction et l'entretien des navires de pêche qui doivent être appliquées de manière systématique par les Etats membres de l'Union européenne. Si elles devaient avoir une incidence sur la construction du navire du point de vue de la sécurité, les dispositions en projet qui concernent le logement devraient être compatibles avec la législation de l'Union européenne.

Article 21

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou 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 être équipé de façon adaptée au service du navire et à la durée du séjour des pêcheurs à bord. En particulier, ces mesures régleront, s'il y a lieu, 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, fournitures et équipement des cabines, réfectoires et autres espaces de logement;
- f) installations sanitaires, comprenant des water-closets et des moyens de lavage, et fourniture d'eau chaude et froide en quantité suffisante;
- g) procédures de traitement des plaintes concernant des conditions de logement inférieures aux normes.

Observations sur l'article 21

Brésil. Voir les commentaires concernant l'article 22.

Canada. Appuie cet article.

Chypre. OEB: Voir les commentaires concernant l'article 20.

Espagne. Voir les commentaires concernant l'article 20.

Nouvelle-Zélande. Appuie la formulation proposée.

Tunisie. Voir les commentaires concernant l'article 20.

Article 22

[Les navires de pêche auxquels s'applique [l'annexe II] doivent au minimum répondre aux normes contenues dans ladite annexe.]

Observations sur l'article 22

Argentine. Il serait préférable que non seulement les dispositions générales des articles 20 à 23 mais aussi celles de l'annexe II soient obligatoires. La Préfecture navale de l'Argentine ajoute que l'annexe II correspond à une variante de la convention n° 126, instrument que le pays n'a pas ratifié et qui instaure des prescriptions minimales en matière de logement qui sont directement liées à la sécurité de la navigation. La CATT considère que les questions touchant au logement, à l'alimentation et à l'approvisionnement en eau potable font partie des aspects fondamentaux qui appellent une attention particulière dans le secteur de la pêche. Seule une norme suffisamment détaillée et obligatoire est susceptible de contribuer à une amélioration des conditions sur le plan pratique.

Brésil. Le gouvernement brésilien est favorable à une référence à l'annexe II dans le corps de la convention. De plus, il est favorable à l'emploi du conditionnel dans cette annexe. Le Brésil ayant ratifié la convention n° 126, il estime approprié que les articles 20 à 23 soient l'objet d'une discussion, tant que l'annexe II reste liée au projet de convention. De plus, il serait profitable d'instaurer une procédure simplifiée

d'amendement pour l'annexe II, de manière à rendre cette annexe plus flexible et mieux adaptable aux changements à venir dans l'industrie de la pêche.

Canada. Certaines dispositions de l'annexe II devraient être incorporées à la recommandation, de manière à fournir des orientations pour l'application des articles 20, 21 et 23.

Chypre. OEB: Voir les commentaires concernant l'article 20.

Espagne. Il conviendrait de supprimer les crochets entourant cet article et ceux qui se trouvent à l'intérieur de celui-ci, tout en conservant le texte.

Norvège. La position initiale de la Norvège était de parvenir à une convention qui donne à tous les pêcheurs les mêmes droits quant à leurs conditions de travail et de vie et de rendre l'annexe II obligatoire pour tous les navires. A titre de position secondaire, elle est favorable à ce que les prescriptions concernant les plus grands navires de pêche soient plus contraignantes que celles qui concernent les plus petits. Par conséquent, les crochets devraient être supprimés et le texte de l'article 22 conservé, de sorte que l'annexe II devienne obligatoire pour les navires rentrant dans son champ d'application. Les prescriptions de l'annexe II devraient être applicables aux navires dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 24 m et elles pourraient être applicables aux navires dont la longueur hors tout est comprise entre 15 et 24 m. Il en résulterait que les actifs de l'armateur constitués par le navire revêtraient une plus grande valeur car ils deviendraient plus faciles à réaliser en cas de liquidation, et que les pêcheurs bénéficieraient d'un lieu de travail décent. Si des parties de l'annexe II devaient avoir un caractère non obligatoire, l'annexe dans sa totalité devrait être incorporée dans la convention selon les mêmes principes que ceux qui ont été suivis dans le cadre du projet de convention du travail maritime, de manière à prescrire aux Membres d'en tenir compte, étant donné que les recommandations de l'OIT ne recueillent pas toujours toute l'attention qu'elles mériteraient.

Nouvelle-Zélande. La Nouvelle-Zélande est favorable d'une manière générale à la formulation proposée.

Royaume-Uni. Le Royaume-Uni est favorable à l'inclusion de dispositions supplémentaires concernant les plus grands navires.

Article 23

[La nourriture transportée et servie à bord des navires de pêche doit être d'une quantité, d'une valeur nutritionnelle et d'une qualité suffisantes pour le service du navire et l'eau potable doit être d'une quantité et d'une qualité suffisantes.]

Observations sur l'article 23

Brésil. Voir les commentaires concernant l'article 22.

Canada. Est favorable à cet article.

Chypre. OEB: Voir les commentaires concernant l'article 20.

Espagne. Voir les commentaires concernant l'article 20.

Nouvelle-Zélande. Appuie la formulation proposée.

Tunisie. Voir les commentaires concernant l'article 20.

Union européenne. Cette disposition n'est pas couverte par les directives de l'UE.

PARTIE VI. PROTECTION DE LA SANTÉ, SOINS MÉDICAUX ET SÉCURITÉ SOCIALE

SOINS MÉDICAUX

Article 24

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

- a) les navires de pêche soient dotés d'un matériel et d'équipements 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) le matériel et les équipements médicaux présents à bord soient accompagnés d'instructions ou d'autres informations, dans une langue et une présentation accessibles aux pêcheurs concernés;
- c) les navires de pêche aient à leur bord au moins une personne qualifiée ou formée pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux, qui sache utiliser les équipements et les fournitures 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;
- 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.

Observations sur l'article 24

Etats-Unis. USCIB: L'alinéa b) devrait être modifié pour se lire comme suit: «le matériel et les équipements médicaux ... soient accompagnés d'instructions ... dans la langue officielle de l'Etat Membre et dans la langue comprise du patron ou d'une autre personne habilitée à assurer les premiers soins à bord du navire».

IMHA: Il conviendrait de préciser à l'alinéa b) que les instructions accompagnant le matériel et les équipements médicaux devraient avoir une présentation du type «guide médical».

Liban. L'alinéa b) devrait être modifié comme suit: «... dans une langue et dans des termes accessibles aux pêcheurs concernés». Il est proposé d'ajouter à l'alinéa d), après les mots «par radio ou par satellite», les mots «ou autres».

Ukraine. Il conviendrait d'ajouter les mots «sur le plan médical» après les mots «au moins une personne qualifiée ou formée» et de remplacer, dans ce même membre de phrase, le mot «ou» par «et».

Article 25

Les normes concernant les soins médicaux à bord des navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux ou restent en mer pendant une période fixée par l'autorité compétente ne doivent pas être moins favorables que celles qui s'appliquent aux marins travaillant à bord de navires d'une taille équivalente normalement engagés dans des activités commerciales.

Observations sur l'article 25

Etats-Unis. USCIB: Cet article devrait être supprimé pour les raisons exposées à propos de l'article 18. Les normes concernant les soins médicaux à bord des navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux ou qui restent en mer pendant une période spécifiée par l'autorité compétente devraient être spécifiques aux navires de pêche concernés, compte tenu de l'effectif de l'équipage et de la zone d'opération.

Liban. Dans le texte arabe, il est proposé, pour être plus clair, d'ajouter le mot «médicaux», à la deuxième ligne, après le mot «soins».

SÉCURITÉ, SANTÉ ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Article 26

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

- a) la prévention des accidents du travail, des maladies professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires et 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 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.

Observations sur l'article 26

Argentine. Les lieux où les comités paritaires visés à l'alinéa e) doivent se réunir devraient être précisés. Il serait préférable que ces comités se réunissent à terre. La CATT déclare que les comités de santé et d'hygiène devraient se réunir à terre mais que les comités chargés d'évaluer les risques professionnels devraient être constitués à bord.

Belgique. En Belgique, dans le cadre de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, les termes «comités paritaires» et «organes paritaires» ont une signification spécifique qui est très différente de celle de l'alinéa e). Pour éviter toute confusion, il serait souhaitable de remplacer les

termes «comités paritaires» par une autre notion, par exemple celle d'«organes composés paritairement». De plus, il semblerait préférable – et le texte proposé de l'article 26 ne semble pas l'exclure – d'organiser un tel organe au niveau de l'ensemble du secteur, le cas échéant en recourant à des organes existants ayant des compétences semblables. Par conséquent, il ne serait pas souhaitable de spécifier de façon générale dans la convention que ces organes doivent se réunir à bord des navires ou alternativement à bord et à terre. Il semble évident que les organes créés au niveau sectoriel se réuniraient à terre, tandis que les organes constitués au niveau de l'entreprise pourraient, dans certaines circonstances, se réunir à bord.

CCE: Idem.

Brésil. Les comités paritaires de santé et de sécurité prévus à l'alinéa *e)* devraient se réunir régulièrement à bord des navires, et l'armateur concerné du navire de pêche devrait être informé des conclusions de ces réunions; il devrait envoyer régulièrement à bord des techniciens qui seraient chargés d'évaluer les questions et les mesures proposées et de fournir les moyens de résoudre les problèmes constatés.

Canada. Le Canada n'est pas partisan d'insérer dans l'alinéa *e)* des termes prescrivant les lieux où les comités paritaires doivent se réunir. Toute orientation nécessaire pour la mise en œuvre de l'article 26 devrait être intégrée dans la recommandation. Les problèmes de sécurité et de santé au travail peuvent se poser à bord d'un navire ou à terre, de sorte que les comités doivent pouvoir se réunir au lieu le plus indiqué.

CCE: S'agissant de l'alinéa *b)*, le rôle du gouvernement n'est pas de prescrire les normes de formation des pêcheurs pour le maniement des engins de pêche et les opérations de pêche. Cela doit rester de la compétence de l'armateur ou du commandement du navire.

Espagne. Il conviendrait d'ajouter à l'alinéa *c)*, après le mot «intéressées», les mots suivants: «spécifiquement, les obligations du capitaine ou du second d'assumer les obligations de l'armateur à bord». En matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, il est important que des règlements nationaux se réfèrent à la position particulièrement importante du capitaine, qui a le plus haut degré de responsabilité à bord, y représente l'armateur et joue un rôle clé pour la sécurité de l'équipage. S'agissant de l'alinéa *e)*, il devrait être constitué à terre des comités paritaires de sécurité et de santé au travail chargés de mener des études exhaustives sur la prévention des accidents et sur la fréquence de ceux-ci au niveau de l'entreprise et d'autres, à bord de chaque navire pour assurer l'application de mesures exhaustives, adaptées à la réalité spécifique de chaque navire.

Etats-Unis. USCIB: Dans certains cas, il peut se révéler impraticable de constituer un comité paritaire. Par conséquent, l'alinéa *e)* devrait être modifié comme suit: «*e)* la constitution de comités paritaires de sécurité et de santé, dans la mesure où cela est praticable, compte tenu de l'effectif de l'équipage».

IMHA: Il conviendrait d'insérer les termes «promotion de la santé» au début de l'alinéa *a)*. Ces termes ajouteraient du poids au simple concept de «prévention».

Finlande. L'alinéa *a)* prescrit aux Etats Membres d'assurer la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles ainsi que des risques liés au travail par diverses mesures, notamment par une évaluation et une gestion des risques, une formation et une instruction des pêcheurs à bord. La Finlande appuie pleinement l'idée

d'inclure des directives détaillées et précises dans le projet de recommandation proposé, pour la raison que la convention doit s'appliquer à tous les navires, y compris à tout pêcheur travaillant à son compte.

Liban. On peut se poser des questions sur la possibilité réelle de prévenir les accidents du travail, les maladies professionnelles et les risques liés au travail à bord des navires de pêche comme dans tout autre secteur. Pour cette raison, l'alinéa *a)* et le titre devraient être formulés en utilisant le terme «éviter». Comme apparemment l'alinéa *c)* est incomplet, la formulation suivante est proposée: «l'obligation ... d'assurer la sécurité et la santé au travail ainsi que la prévention des accidents, compte dûment tenu de ...»; s'agissant de l'alinéa *e)*, ces comités pourraient se réunir à bord des navires de pêche ou à terre, selon les besoins et la nature des questions à discuter. Le gouvernement demande en outre quelles seraient les personnes qui siègeraient dans ces comités et si l'Etat y serait représenté.

Maurice. Le Conseil consultatif tripartite pour la sécurité et la santé au travail propose que les comités paritaires de sécurité et de santé prévus à l'alinéa *e)* se réunissent aussi bien à bord des navires qu'à terre.

Norvège. Voir les commentaires concernant l'article 1, alinéa *e)*. S'agissant de l'alinéa *e)*, les comités paritaires devraient se réunir aussi bien à terre qu'à bord des navires mais une distinction devrait être établie entre les petits navires de pêche et les grands. Des comités basés à terre seraient plus appropriés pour les petits navires, en deçà d'une certaine taille et d'un certain effectif, tandis que pour les grands navires il devrait être prévu des comités siégeant à bord. Se reporter également aux commentaires concernant l'article 30. De plus, la convention devrait être renforcée dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail, étant donné qu'il s'agit là d'un aspect fondamental pour tous les pêcheurs. Il est proposé d'insérer un nouvel article, qui serait l'article 27, et qui aurait la teneur suivante, inspirée des paragraphes 20 à 22 du projet de recommandation:

Dans la perspective d'une amélioration continue de la santé et de la sécurité des pêcheurs, les Etats Membres devraient mettre en place des programmes de prévention des accidents à bord des navires de pêche qui garantissent, d'une part, la déclaration et, d'autre part, la diffusion d'informations concernant les accidents du travail et maladies professionnelles et les mesures prises pour en assurer la prévention. En élaborant les méthodes et programmes concernant la sécurité et la santé dans le secteur de la pêche, les autorités compétentes devraient tenir compte des directives internationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé. L'évaluation et la gestion des risques, de même que l'instruction des pêcheurs à bord, seront de la compétence du patron, avec la participation appropriée des pêcheurs ou de leurs représentants.

Royaume-Uni. L'alinéa *b)* concerne la formation portant sur le maniement des engins de pêche. C'est pratiquement la seule référence à la formation que contient la convention. Il y aurait lieu d'inclure une référence plus générale à la formation, référence qui pourrait être conçue dans les termes suivants:

Chaque Membre devrait, compte tenu des dispositions de la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, 1995 (Convention STCW-F), prendre des mesures pour assurer que les pêcheurs aient une formation appropriée aux tâches qu'ils doivent accomplir.

Tunisie. Il est proposé, pour plus de souplesse, de permettre aux comités paritaires de sécurité et de santé au travail de se réunir à bord des navires ou à terre.

Ukraine. Il conviendrait de supprimer l'alinéa *c*), de manière à ne pas permettre l'emploi de personnes de moins de 18 ans à bord des navires de pêche (voir à ce propos les commentaires relatifs à l'article 9). S'agissant de l'alinéa *d*), il conviendrait d'ajouter les termes suivants: «possibilité de confier les enquêtes sur les accidents à un comité présidé par le capitaine du navire; accès des pêcheurs impliqués dans un accident qui ne sont pas ressortissants de l'Etat du pavillon à l'ensemble du dossier d'enquête; déclaration de tout accident à l'autorité compétente de l'Etat dont les pêcheurs sont ressortissants; en cas de mort d'un pêcheur pour cause naturelle ou accidentelle, communication de toutes les pièces relatives à l'enquête sur l'accident ou sur l'événement aux autorités compétentes de l'Etat dont le pêcheur est ressortissant;».

SÉCURITÉ SOCIALE

Article 27

[Tout Membre veillera à ce que les pêcheurs bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs.]

Observations sur l'article 27

Afrique du Sud. Il convient de considérer qu'en matière de sécurité sociale les Membres en sont à des niveaux de développement différents et que les garanties de sécurité sociale présentent des niveaux différents selon les pays. Prescrire que «Tout Membre veillera à ce que les pêcheurs bénéficient de la sécurité sociale ...» équivaut à faire peser une obligation excessive sur les Membres qui n'ont pas un système de sécurité sociale très étendu.

Argentine. L'Argentine est favorable à ce que les pêcheurs bénéficient de conditions qui ne soient pas moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs. Dans cette optique, il est important de souligner qu'il existe en Argentine des normes communes à tous les travailleurs maritimes, qu'ils travaillent à bord de navires de pêche ou à bord de tout autre navire de commerce. De plus, des accords bilatéraux de sécurité sociale pour le secteur de la pêche ont été conclus avec d'autres pays, par exemple l'Espagne et l'Italie.

Belgique. En Belgique, les pêcheurs jouissent de la même protection en matière de sécurité sociale que les travailleurs salariés, les marins bénéficiant sur ce plan d'un statut plus favorable. La Belgique n'a signé à ce jour aucune convention bilatérale de sécurité sociale avec d'autres pays.

CCE: Idem.

Brésil. Au Brésil, les pêcheurs bénéficient de la même protection en termes de sécurité sociale que les marins et les travailleurs des autres secteurs de l'économie. A notre connaissance, le Brésil n'a pas conclu avec un autre pays de convention bilatérale de sécurité sociale qui couvrirait le secteur de la pêche. La solution envisagée avec

le projet de convention du travail maritime consolidée, solution selon laquelle le pays du ressortissant assume l'essentiel de la responsabilité de la sécurité sociale du marin, tandis que l'Etat du pavillon assume la responsabilité à titre subsidiaire, est considérée comme acceptable.

Canada. D'une manière générale les pêcheurs canadiens bénéficient de la même protection que les autres travailleurs en matière de sécurité sociale. De plus, une réglementation particulière étend la couverture de sécurité sociale aux pêcheurs travaillant à leur compte. Les soins médicaux de base sont accessibles à tous. Le Canada a conclu des conventions bilatérales avec quelque 45 pays dans le but de faciliter l'accès aux prestations de sécurité sociale aux personnes qui ont travaillé au Canada et dans un autre pays signataire.

Espagne. Il convient de souligner qu'en Espagne le degré minimal de protection sociale prévu pour les pêcheurs est le même que pour les autres travailleurs du secteur maritime. La seule différence concerne les prestations de chômage. Les pêcheurs qui travaillent à leur compte n'ont pas droit à des prestations de chômage, et ne cotisent pas non plus sous ce régime. Cette exclusion ne vise pas spécifiquement les pêcheurs mais tous les travailleurs qui sont à leur compte, sans considération de l'activité dans laquelle ils exercent. S'agissant des conventions bilatérales conclues avec d'autres pays en matière de sécurité sociale, il convient de mentionner que, indépendamment des règlements du Conseil n^{os} 1408/71 et 574/72, qui sont applicables à tous les pays de l'Espace économique européen et à la Suisse, l'Espagne a signé des accords de sécurité sociale pour les pêcheurs avec les pays suivants: Andorre, Argentine, Australie, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Equateur, Etats-Unis, Maroc, Mexique, Paraguay, Pérou, Philippines, Fédération de Russie, Tunisie, Ukraine, Uruguay et Venezuela. Quant à la formulation de l'article 27, il serait souhaitable de prévoir, en matière de prestations de sécurité sociale, une réglementation plus étendue et plus détaillée, sur un sujet qui est d'une importance cruciale pour le travail à bord des navires. Il s'agit là en effet du secteur d'activité qui connaît les taux d'accidents et de lésions professionnelles les plus élevés, si bien que l'on ne saurait éluder une législation nationale et internationale qui protège les pêcheurs et les personnes à leur charge de telle sorte que ceux-ci ne fassent plus figure de travailleurs de seconde classe. Cette catégorie devrait bénéficier, au minimum, des mêmes avantages que les autres gens de mer, grâce à une réglementation reposant sur les principes énoncés dans le projet de convention du travail maritime consolidée. Pour ces raisons, le texte entre crochets devrait être supprimé et remplacé par les termes suivants:

1. Tout Membre devrait assurer que tous les pêcheurs et, dans la mesure prévue par la législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme à la présente convention, sans préjudice d'éventuelles conditions plus favorables, telles que prévues à l'article 19, paragraphe 8, de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, adaptées au contexte national, individuellement et à travers une coopération internationale, pour parvenir progressivement à une protection sociale intégrale des pêcheurs. On entend par protection sociale intégrale une protection couvrant les branches suivantes: soins médicaux, prestations de maladie, indemnités de chômage, pensions de retraite, prestations d'invalidité d'origine professionnelle, allocations familiales, prestations de maternité, prestations d'incapacité et prestations de survivants.

3. Tout Membre assurera que les pêcheurs et les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles dont bénéficient les personnes qui travaillent à terre.

Etats-Unis. USCIB: Pour consolider les articles 27 et 28, l'USCIB préconise la formulation suivante: «Tout Membre adoptera des lois, règlements ou autres mesures assurant que les pêcheurs ont droit à une protection de sécurité sociale prévoyant des conditions qui ne soient pas moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs, dans la mesure où ils cotisent dans les mêmes conditions qu'eux à sa caisse nationale de sécurité sociale.»

Finlande. Il semblerait problématique d'étendre la couverture de sécurité sociale aux pêcheurs qui travaillent à leur compte étant donné que la législation nationale touchant à la sécurité et à la santé au travail ne leur est pas applicable. De plus, en Finlande, les prescriptions de sécurité maritime s'appliquent à tous les navires inscrits au registre maritime, c'est-à-dire qui doivent subir des visites de contrôle.

France. La grande diversité des situations des pays en la matière doit être prise en compte car des dispositions trop lourdes ou détaillées risqueraient de limiter les possibilités de ratification par le plus grand nombre. Par contre, il semble nécessaire d'affirmer la responsabilité de l'Etat du pavillon et, en particulier, de poser le principe que l'Etat du pavillon doit assurer la couverture de sécurité sociale des pêcheurs qui résident sur son territoire. Une clause devrait néanmoins permettre de déroger à ce principe fondé sur la résidence en présence de systèmes d'intégration régionale. Enfin, en ce qui concerne les pays ayant des systèmes incomplets, le principe d'une couverture progressive, étape par étape, devrait être retenu.

Japon. Aux termes du projet de convention du travail maritime consolidée, les Membres doivent assurer une protection de sécurité sociale à tous les gens de mer qui résident habituellement sur leur territoire, sans considération de leur nationalité. Il y aurait donc lieu d'ajouter les mots «qui résident habituellement sur leur territoire» après les mots «pêcheurs» et les mots «qui résident sur leur territoire» après les mots «travailleurs».

Norvège. Il serait nécessaire de clarifier les implications de cette proposition. Le système de sécurité sociale norvégien traite les pêcheurs différemment des «autres travailleurs» en ce qui concerne le chômage et la maladie. Diverses autres branches de sécurité sociale sont financées par les pêcheurs eux-mêmes à travers un système de cotisations qui est basé sur la valeur des prises. Le montant des cotisations est donc variable et, à l'heure actuelle, le système fait que les pêcheurs ont certes des droits en matière de sécurité sociale, mais que ces droits ne s'établissent pas au même niveau que ceux des autres assurés sociaux. La question du changement de statut des pêcheurs dans le système de sécurité sociale est actuellement à l'étude, mais rien n'a encore été conclu. Dans sa formulation actuelle, cet article serait donc difficile à accepter, mais la Norvège chercherait une solution basée sur les éléments exposés ci-dessus.

Nouvelle-Zélande. Appuie la formulation proposée.

Pays-Bas. Les Membres devraient être tenus d'assurer la protection des pêcheurs par rapport à tous les risques de sécurité sociale recensés dans la convention n° 102. De plus, il est nécessaire que les responsabilités de l'Etat du pavillon et celles de l'Etat de

résidence soient énoncées explicitement, dans le cas où elles ne coïncideraient pas. Enfin, lors de l'élaboration de la convention n° 102, il a été décidé d'exclure les gens de mer et les pêcheurs du champ d'application de cet instrument, au motif que leurs conditions de travail requièrent un système hautement spécialisé de protection. Un tel système a été prévu dans une partie distincte du projet actuel, sous le titre «protection en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail» (art. 29). Toutefois, telle que définie dans la convention n° 102, la sécurité sociale recouvre «la maladie, les lésions corporelles ou le décès liés au travail», les termes employés dans la convention n° 102 étant «lésions corporelles subies en cours d'emploi». Par conséquent, il serait souhaitable d'intégrer l'article 29 actuel dans la partie sécurité sociale. Pour les raisons exposées ci-dessus, les articles 27, 28 et 29 devraient être remplacés par les articles suivants:

Article 27

1. Tout Membre prendra des dispositions, adaptées à sa situation, pour instaurer progressivement en faveur des gens de mer qui résident sur son territoire une protection de sécurité sociale complète.

2. La sécurité sociale dont il est question au paragraphe 1 inclura: les soins médicaux, les prestations de maladie, les prestations de chômage, la pension de retraite, les allocations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants.

Article 28

1. Sans préjudice de l'article 27, le pays du pavillon prendra les mesures nécessaires pour assurer aux pêcheurs, sans considération de leur lieu de résidence, une protection en cas de lésions corporelles subies en cours d'emploi conforme à sa législation ou à sa réglementation ou sa pratique nationale.

Article 29

Au moment de la ratification, la protection devant être assurée par le Membre conformément à l'article 27, paragraphe 1, devra inclure au minimum deux des huit branches énumérées dans le deuxième alinéa.

Portugal. Au Portugal, les marins enregistrés en cette qualité qui travaillent dans le secteur de la pêche, comme les marins qui travaillent dans le secteur maritime, relèvent du régime général des travailleurs salariés. Ce régime s'applique également aux pêcheurs locaux et côtiers, qui sont soumis à un système de cotisations spécial: alors que les pêcheurs qui travaillent dans le secteur de la pêche industrielle subissent un prélèvement qui représente 29 pour cent de leurs revenus dérivés, les pêcheurs locaux et côtiers versent seulement 10 pour cent de la valeur de vente de leurs prises à la criée. S'agissant de la couverture sociale pour la retraite, les pêcheurs relèvent d'un régime spécial, qui avance l'âge d'ouverture des droits aux diverses prestations calculées sur la base des règles du régime général. Indépendamment des conventions bilatérales signées avec d'autres pays, pour garantir que les travailleurs nationaux et les membres de leurs familles qui ne sont pas couverts par de tels accords et qui travaillent à bord de navires appartenant à des sociétés étrangères ne passent pas entre les

mailles du «filet de sécurité sociale», la législation portugaise permet aux travailleurs de cette catégorie de contribuer sur une base volontaire à la sécurité sociale et d'être ainsi rattachés à ce régime de sécurité sociale s'ils le souhaitent.

Tunisie. En Tunisie, les pêcheurs qui travaillent à bord de navires de 30 tonneaux et plus sont soumis, au même titre que les gens de mer, au régime général de sécurité sociale.

Ukraine. Cette disposition renforce la protection des pêcheurs travaillant hors de leur pays pour un employeur étranger. Ces pêcheurs devraient pouvoir bénéficier d'une protection sociale dans leur propre pays, sans considération de la protection sociale prévue par le pays de leur employeur ou par l'Etat du pavillon (modalités qui sont discutées dans cet article). Un tel mécanisme devrait être mis en œuvre à travers une participation volontaire des pêcheurs à l'assurance sociale nationale.

Union européenne. L'inclusion de dispositions concernant la sécurité sociale dans un instrument universel est considérée comme un élément positif. Le règlement du Conseil n° 1408/71 relatif à la coordination des régimes de sécurité sociale n'est pas une norme minimale mais prévoit les règles de sécurité sociale applicables en cas de mobilité des travailleurs de l'UE ou de ressortissants de pays tiers résidant légalement dans un Etat membre de l'UE. Son principe de base est celui de l'application des dispositions de sécurité sociale du pays de travail (ou de l'Etat du pavillon). Tout instrument de l'OIT qui traiterait directement ou indirectement de la législation de sécurité sociale applicable devrait être compatible avec la législation de l'UE ou présenter une formulation similaire à celle du projet de convention du travail maritime consolidée (norme A.4.5, paragraphe 4) de manière à assurer sa compatibilité avec la législation européenne relative à la liberté d'établissement des travailleurs et à la sécurité sociale.

Article 28

Tout Membre doit, en ce qui concerne les principes de l'égalité de traitement et du maintien des droits en matière de sécurité sociale, adopter des mesures qui tiennent compte de la situation des pêcheurs non nationaux.

Observations sur l'article 28

Afrique du Sud. Le gouvernement approuve le principe d'égalité par rapport au système de sécurité sociale. Cependant, cet aspect devrait être réglé par les législations ou les réglementations nationales.

Espagne. Dans un secteur d'activité aussi mondialisé que peut l'être le secteur maritime, d'une manière générale, et la pêche, en particulier, il est de plus en plus courant que des travailleurs soient employés à bord de navires battant différents pavillons et utilisant des équipages venant du monde entier. Il est donc essentiel que la législation soit adaptée à de telles situations et qu'elle évite tout traitement discriminatoire des pêcheurs en fonction de leur nationalité, grâce à une démarche reposant sur deux aspects: i) application des mêmes prestations de sécurité sociale, sans considération de la nationalité du pêcheur; et ii) conservation des droits de sécurité sociale, que

ces droits soient acquis ou en cours d'acquisition, sans considération du pavillon du navire à bord duquel les pêcheurs travaillent. Par conséquent, il conviendrait d'ajouter un deuxième paragraphe, qui se lirait comme suit: «Dans la mesure de ce qui est compatible avec la législation nationale et la pratique, les Membres doivent coopérer, par des conventions bilatérales ou multilatérales ou d'autres accords, pour assurer le maintien des droits acquis en matière de sécurité sociale grâce à des systèmes reposant ou non sur des cotisations, que ces droits soient acquis ou en cours d'acquisition, pour tous les pêcheurs, sans considération du lieu de leur résidence.»

Etats-Unis. USCIB: Compte tenu de l'amendement proposé pour l'article 27, cet article devrait être supprimé.

France. La sécurité sociale est un domaine dans lequel les questions de coordination et de continuité d'acquisition des droits sont essentielles. A cet effet, une disposition favorisant la coopération internationale, notamment par voie de conventions bilatérales, pourrait être intégrée dans la convention. Dans le même ordre d'idée, les dispositions de cet article devraient être complétées de manière à prendre en compte la notion de pays de résidence des pêcheurs non nationaux.

Japon. Il conviendrait de supprimer cet article, étant donné que la signification de termes tels que, en particulier, «principes de l'égalité de traitement» et «tenir compte de la situation des pêcheurs non nationaux» n'est pas claire.

Nouvelle-Zélande. Il conviendrait de clarifier ce que veulent dire les termes «adopter des mesures pour tenir compte de la situation des pêcheurs non nationaux». Il ne serait pas approprié de traiter des pêcheurs non nationaux plus favorablement que les autres travailleurs non nationaux sur le plan de la sécurité sociale. Dans un souci de clarification, il est suggéré d'ajouter à la fin de cet article une formule similaire à celle de l'article 27, qui pourrait être libellée comme suit: «... la situation des pêcheurs non nationaux, selon des conditions qui ne soient pas moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs non nationaux».

PROTECTION EN CAS DE MALADIE, DE LÉSION OU DE DÉCÈS LIÉS AU TRAVAIL

Article 29

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

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 ci-dessus pourra être assurée par:

- a) un régime reposant sur la responsabilité de l'armateur à la pêche;
- b) un régime d'assurance obligatoire, d'indemnisation des travailleurs ou autre régime.

Observations sur l'article 29

France. La protection relative aux accidents et maladies liés au travail est primordiale. La dangerosité des métiers de la pêche est telle, où que cette activité soit pratiquée, que cette protection doit être mise en œuvre en premier. Par conséquent, la protection relative aux accidents et maladies liés au travail doit être obligatoire, comme prévu par cet article.

PARTIE VII. PRESCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES NAVIRES
DE [...] MÈTRES DE LONGUEUR OU PLUS

Article 30

[Compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage, un Membre pourra, après consultation, exclure les prescriptions supplémentaires pour les navires concernés.]¹

Observations sur l'article 30

Argentine. L'Argentine est favorable à une partie spéciale concernant les grands navires. Dans le cas de ce pays, cet aspect est particulièrement important, étant donné que la quasi-totalité des 13 000 salariés de la pêche travaillent à bord de navires de pêche industrielle. De plus, la CATT souhaite que les prescriptions supplémentaires destinées aux grands navires s'appliquent aux navires de 15 m de longueur ou plus, et que l'on envisage une partie supplémentaire pour les navires de 24 m de longueur ou plus, c'est-à-dire les navires qui mènent leurs activités dans les eaux internationales, que ce soit en haute mer ou dans des zones proches de ports étrangers. Ces deux parties devraient comporter des prescriptions supplémentaires en ce qui concerne l'examen médical, la formation et les qualifications, la dotation en effectifs et la durée du repos, le logement, la sécurité et la santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale.

Australie. Conformément à nos commentaires d'ordre général, ces dispositions devraient s'appliquer à tous les navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute, par exemple de plus de 50 m de longueur, et à tout navire-usine embarquant des travailleurs affectés spécialement au traitement du poisson. Cette limite inférieure pourrait être précisée en fonction de la taille, telle que déterminée dans le projet de convention du travail maritime consolidée.

Belgique. S'il faut dans les textes proposés établir une différenciation pour l'application des dispositions en fonction de la taille des navires de pêche ou prendre des dispositions complémentaires pour les plus grands navires, la Belgique opérerait pour une classification comprenant les navires allant jusqu'à 15 m, les navires de 15 m et plus et les navires de 24 m et plus. Ces limites ont déjà été mises en avant lors de la CIT, en juin 2004, et elles concordent avec la législation européenne en la matière. Cependant, une telle différenciation ne semble souhaitable que pour l'application des

¹ Texte à développer par le Bureau en vue de son examen par la Conférence.

dispositions ayant trait au logement et à l'alimentation, c'est-à-dire principalement pour l'annexe II. Toutes les autres dispositions devraient s'appliquer de la même manière à tous les pêcheurs sans distinction, indépendamment de la taille du navire à bord duquel ils travaillent.

CCE: Idem.

Brésil. Le texte de cette disposition devrait être maintenu et il devrait instaurer des prescriptions supplémentaires pour les navires de plus de 24,4 m de long.

Canada. Des prescriptions supplémentaires concernant le logement et les dispositions connexes pourraient se justifier en ce qui concerne les grands navires. La longueur du navire ne devrait pas servir de base à des prescriptions supplémentaires dans les domaines suivants: âge minimum d'admission à l'emploi, contrôle médical, équipage et durée du repos, accords d'engagement du pêcheur, droits au rapatriement, recrutement et placement, paiement du salaire, soins médicaux, sécurité et santé au travail et prévention des accidents. Les dispositions appropriées de la convention et de la recommandation qui traiteront de ces questions devraient être applicables à *tous* les navires, sans considération de leur taille.

Chypre. OEB: L'organisation d'employeurs se déclare déçue que les gouvernements aient largement accepté la demande des travailleurs d'inclure le principe de la catégorisation des navires, qui entraîne l'application de conditions différentes à différents navires. Elle espère que, grâce aux discussions à venir, un plus grand nombre de gouvernements s'alignera sur la position des employeurs, lesquels préconisent un instrument général ayant un large champ d'application et qui traite des conditions de travail dans le secteur de la pêche sans considération de la taille des navires.

Etats-Unis. USCIB: Cet article devrait être supprimé. Les objectifs de cette convention sont de répondre à des besoins toujours insatisfaits pour une majorité de pêcheurs dans le monde – des conditions de travail décentes, des soins médicaux appropriés, l'accès aux prestations de sécurité sociale là où il en existe, une protection en termes de sécurité et de santé au travail qui soit conforme à des perspectives internationales. Introduire des prescriptions supplémentaires qui seraient applicables en fonction de la longueur du navire, de son tonnage ou de l'effectif de l'équipage ne ferait qu'ajouter à la complexité et susciter des obstacles à la ratification plutôt que de la favoriser. Dans beaucoup de pays développés, l'industrie de la pêche est hautement réglementée, mais c'est au fil du temps et des progrès que se sont dégagées les catégories de navires en fonction desquelles les normes du secteur ont été définies. L'instauration de normes plus élevées à travers l'introduction d'une classification arbitraire des navires n'irait pas dans le sens de l'amélioration des conditions de sécurité et de travail des pêcheurs; elle ne ferait qu'introduire plus de bureaucratie par la juxtaposition de normes impossibles à mettre en œuvre.

France. MEDEF: La catégorisation des navires selon leur taille ou d'autres critères restreindrait considérablement l'impact et l'intérêt de cet instrument. Il semble indispensable de maintenir un large champ d'application de la convention.

Norvège. Des prescriptions supplémentaires pourraient être élaborées pour les navires de plus de 15 m et pour ceux de plus de 24 m. L'article 18 devrait constituer la base de ces prescriptions supplémentaires et il devrait être incorporé dans l'article 30,

plutôt que d'être maintenu en tant qu'article distinct. Par exemple, une disposition concernant le rapatriement pourrait avoir la teneur suivante: «les pêcheurs auront le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes vers une destination spécifiée dans l'accord d'engagement du pêcheur ou dans les conventions collectives dans le cas où leur emploi prend fin tandis qu'ils sont à l'étranger». Des pièces d'identité doivent être délivrées au pêcheur étant donné que, depuis l'entrée en vigueur du Code international de sûreté des installations portuaires et des navires (ISPS), bien que les navires de pêche en tant que tels ne soient pas couverts, les pêcheurs doivent avoir une pièce d'identité lorsqu'ils entrent dans un port couvert par ce code; cependant, il ne devrait être fait aucune référence à une convention quelle qu'elle soit. En outre, il est proposé de fixer l'âge minimum à 16 ans pour les grands navires, plutôt que de laisser l'article 9 s'appliquer à cette catégorie. S'agissant de la sécurité et de la santé au travail, le paragraphe 24 relatif au système de gestion de la sécurité et de la santé au travail du projet de recommandation devrait revêtir un caractère obligatoire pour les navires entreprenant des voyages internationaux et pour les navires de haute mer de 24 m et plus. De même, des comités paritaires devraient exister à bord des grands navires (se reporter à ce propos aux commentaires relatifs à l'article 26).

Nouvelle-Zélande. Il semblerait que cet article offre la possibilité d'«imposer» plutôt que d'«exclure» des prescriptions supplémentaires pour les navires concernés, compte tenu de l'effectif de l'équipage, de la zone d'opération et de la durée du voyage. La Nouvelle-Zélande n'a aucune suggestion quant à des prescriptions supplémentaires et n'est donc pas en mesure de faire une recommandation concernant la longueur des navires.

Royaume-Uni. Le Royaume-Uni est favorable au principe de l'inclusion de dispositions supplémentaires concernant les grands navires.

Union européenne. Il convient de noter que la plupart des directives de l'Union européenne relatives à la sécurité et à la santé au travail sont applicables au secteur de la pêche sans considération de la taille du navire. C'est le cas, par exemple, de la directive-cadre 89/391/CEE et des directives 89/655/CEE sur les équipements de travail, 89/656/CEE sur les équipements de protection individuelle, 90/269/CEE sur la manutention manuelle de charges, 92/58/CEE sur la signalisation de sécurité, 2003/10/CE sur l'exposition au bruit, 2002/44/CE sur les vibrations, et enfin de la recommandation 2003/670/CE concernant la liste des maladies professionnelles. De plus, tout nouvel instrument de l'OIT relatif à ce domaine devrait être analysé dans le contexte des implications éventuelles du Protocole de Torremolinos, de la directive du Conseil 97/70/CE dans sa teneur modifiée et de la directive du Conseil 93/103/CE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche. Les dispositions concernant les soins médicaux qui ne sont pas couvertes par la directive du Conseil 92/29/CEE, mais qui sont compatibles avec elle ne poseraient pas de problème. S'agissant de la sécurité et de la santé au travail ainsi que de la prévention des accidents, il serait souhaitable de clarifier les responsabilités des différents partenaires à bord ainsi que les aspects touchant à la prévention conformément à la directive du Conseil 93/103/CE, car il est important que la responsabilité de l'armateur en matière de sécurité et de santé au travail ne soit pas transférée à d'autres personnes. Il conviendrait d'éviter toute divergence importante par rapport à la directive du Conseil 2000/34/CE concernant la durée du travail et les heures de repos, à la

directive du Conseil 94/33/CE sur l'âge minimum ou encore à la directive du Conseil 91/533/CE relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail. Enfin, il convient de rappeler que la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne contient des orientations utiles sur des questions comme le recrutement et le placement ou encore l'accès des demandeurs d'emploi à ces services – et probablement sur d'autres questions.

PARTIE VIII. RESPECT ET APPLICATION

Article 31

Tout Membre exercera une compétence et un contrôle effectifs sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à garantir le respect des normes de la convention, notamment en prévoyant, s'il y a lieu, la conduite d'inspections, l'établissement de rapports, un suivi et la mise en œuvre de sanctions et mesures correctives appropriées conformément à la législation nationale.

Observations sur l'article 31

Canada. CCE: L'élaboration et la mise en œuvre de lois, de mesures ou de normes nouvelles entraînent des coûts élevés, coûts qu'une fonction publique déjà surchargée ne peut tout simplement pas supporter dans le contexte actuel de rigueur budgétaire. Par conséquent, dans quelque domaine que ce soit, des prescriptions nouvelles ne devraient être introduites qu'en cas de besoin et seulement si les pouvoirs publics ont l'intention d'en assurer le respect, car une application qui n'est pas constante est génératrice d'instabilité et d'inégalités au niveau national. Les lacunes d'autres pays en matière de réglementation et d'application constituent un problème supplémentaire, dans la mesure où les navires de pêche canadiens ne doivent pas se trouver dans une situation concurrentielle désavantageuse du seul fait qu'ils auraient à respecter des prescriptions internationales contestables alors que leurs concurrents opérant sous d'autres pavillons n'y seraient pas soumis avec la même rigueur par leurs gouvernements.

Nouvelle-Zélande. Appuie la formulation proposée; cependant, en Nouvelle-Zélande, les compétences dans ces domaines se répartiront entre deux ou trois organes de l'Etat.

Article 32

Les navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux seront soumis à une inspection périodique documentée des conditions de vie et de travail à bord.

Observations sur l'article 32

Argentine. Il est proposé d'insérer le mot «nationaux et» avant «internationaux».

Japon. Il conviendrait d'explicitier dans le projet de texte la teneur de cette «inspection périodique documentée» et les méthodes prévues à ce titre, ces concepts devant être déterminés en temps utile par l'Etat du pavillon.

Norvège. L'inspection périodique documentée des conditions de vie et de travail à bord devrait avoir lieu à des intervalles qui ne soient pas supérieurs à trois ans. A défaut, les intervalles entre inspections pourraient être alignés sur les prescriptions de la convention SFV de 1977.

Tunisie. Comme proposé par le Bureau, il convient de remplacer les mots «opèrent au niveau international» par les mots «entreprennent des voyages internationaux», de manière à assurer une plus grande cohérence par rapport aux autres articles de la convention.

Article 33

1. L'autorité compétente désignera un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés afin d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article 31.

2. Tout Membre sera responsable de l'inspection des conditions de vie et de travail des pêcheurs à bord des navires battant son pavillon, qu'elle soit effectuée par des institutions publiques ou autres organismes compétents.

Observations sur l'article 33

Canada. CCE: Voir les commentaires concernant l'article 31.

Chine. Le paragraphe 1 devrait être modifié comme suit: «L'autorité compétente prendra les mesures appropriées pour assumer ses responsabilités telles que définies à l'article 31.» Il appartient aux autorités compétentes de chaque pays de prendre, compte tenu des conditions nationales, des mesures propres à assurer une telle inspection.

Article 34

1. Un Membre qui a ratifié la convention et 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, et qui reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire de pêche n'est pas conforme aux normes figurant dans la convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire de pêche, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé.

2. En prenant de telles mesures, le Membre devra en informer immédiatement le plus proche représentant de l'Etat du pavillon et demander à ce représentant d'être présent si possible. Il ne devra pas retenir ou retarder indûment le navire.

3. Aux fins du présent article, le terme «plainte» s'entend de toute information 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 sous l'aspect des risques relatifs à la sécurité ou à la santé de ses pêcheurs.

Observations sur l'article 34

Australie. La question de savoir quelle entité assumera la fonction équivalente de police des pêches et quelle entité supportera les coûts n'est pas abordée – ce qui

laisse potentiellement ouverte l'option indésirable selon laquelle ce serait la marine marchande qui assumerait le coût de la fonction de contrôle du respect de la réglementation par les navires de pêche. Le paragraphe 1 risque de mener à une situation dans laquelle l'Etat du port qui impose des réparations nécessitées par l'inaptitude à la mer d'un navire de pêche risque d'avoir à supporter lui-même le coût de ces réparations. Pour les navires de pêche qui entreprennent des voyages internationaux ou opèrent dans des eaux étrangères, un mécanisme de police comparable à celui qui est proposé dans le cadre de la convention du travail maritime consolidée constituerait un instrument d'application utile, qui pourrait être incorporé dans la présente convention.

Chine. La dernière phrase du paragraphe 1 («et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé») ainsi que la totalité du paragraphe 2 devraient être supprimées, pour que cet article puisse être accepté et mis en œuvre par le plus grand nombre possible de pays. L'inclusion d'une ou plusieurs dispositions obligatoires de ce genre rendrait l'application de cette convention problématique pour bon nombre de pays sous-développés ou de pays ayant des normes différentes.

France. Les dispositions relatives au contrôle de l'Etat du port devraient s'en tenir au mécanisme décrit et ne pas aller au-delà. En effet, pour le secteur de la pêche, le contrôle de l'Etat du port ne bénéficie pas encore de structures et de règles, donc de garanties, telles qu'elles existent pour la navigation commerciale.

Japon. S'agissant du paragraphe 1, les mots «normes figurant dans la convention» devraient être remplacés par «normes établies par la convention en matière de sécurité et de santé».

Nouvelle-Zélande. Appuie la formulation proposée.

Article 35

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

Observations sur l'article 35

Japon. Cette disposition relative au contrôle des navires battant pavillon d'un Etat n'ayant pas ratifié la convention est plus contraignante que la disposition correspondante du projet de convention du travail maritime consolidée. Etant donné qu'il est nécessaire de l'aligner sur celle-ci, cet article devrait avoir la teneur suivante: «Tout Membre appliquera la convention de manière à garantir que les navires de pêche battant pavillon d'Etats qui n'ont pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui accordé aux navires de pêche battant pavillon des Membres qui l'ont ratifiée.»

ANNEXE I [À LA CONVENTION]

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:

- a) les noms 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 du contrat;
- c) la désignation du ou des navires de pêche à bord duquel ou desquels le pêcheur s'engage à servir;
- d) le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;
- e) la fonction pour laquelle le pêcheur doit être employé ou engagé;
- f) si possible, la date et le lieu auxquels le pêcheur sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;
- g) les vivres à allouer au pêcheur, sauf si la législation nationale prévoit un système différent;
- h) 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 le salaire minimum qui pourrait être convenu;
- i) le terme de l'accord et les conditions y relatives, soit:
 - si l'accord a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour son expiration;
 - 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;
 - 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, ce délai ne devant pas être plus court pour l'armateur que pour le pêcheur;
- j) l'indemnisation en cas d'accident, de maladie ou de décès du pêcheur lié à son service sur le navire;
- k) toutes autres mentions que la législation nationale peut exiger.

Observations sur l'annexe I

Belgique. A l'annexe I, alinéa i), deuxième tiret, il est stipulé que, si l'accord a été conclu pour la durée d'un voyage, le port de destination convenu pour la fin de l'accord doit être précisé. Cette disposition n'est pas compatible avec la législation nationale, aux termes de laquelle la convention de travail est conclue pour la durée d'un «voyage en mer», le voyage en mer étant défini comme «le laps de temps qui s'écoule entre le moment où le navire de pêche quitte un port, d'une part, et le moment où il fait escale dans un port pour décharger le produit de sa pêche ou en raison d'une force majeure, d'autre part». Ce libellé a été choisi parce que, dans la pratique, il s'est souvent avéré très difficile de déterminer à l'avance exactement quel sera précisément le port où le voyage en mer, et par conséquent le contrat d'engagement, prendra fin. En fait, le port de destination dépendra des prises effectuées durant le voyage en mer, des

conditions météorologiques ou d'autres événements fortuits. Il est donc suggéré d'amender cette disposition de façon que la législation nationale récente en matière de contrats d'engagement maritime pour la pêche maritime, qui a été mise sur pied en collaboration avec le secteur même, puisse être maintenue.

CCE: Idem.

Brésil. L'annexe I devrait être placée dans le corps de la convention.

Espagne. Le travailleur a le droit de savoir pour qui il va travailler et qui doit lui garantir la jouissance de ses droits, en qualité de l'autre partie dans la relation d'emploi. C'est pourquoi les mots suivants devraient être ajoutés à la fin de l'alinéa c): «, ainsi que le nom de l'armateur du navire de pêche pour lequel le pêcheur doit travailler;».

Liban. Les dispositions de l'annexe I devraient être incluses dans la recommandation proposée.

Norvège. L'accord d'engagement du pêcheur ne fait état que de l'une des parties. L'omission de l'employeur devrait être rectifiée.

Nouvelle-Zélande. Voir les commentaires concernant l'article 13.

Royaume-Uni. Il serait utile de clarifier qui sont les parties au contrat de travail lorsque l'équipage est composé de pêcheurs indépendants.

Observations relatives au projet de recommandation concernant le travail dans le secteur de 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 ... juin 2005, en sa quatre-vingt-treizième session;

Tenant compte de la nécessité de réviser la recommandation sur la durée du travail (pêche), 1920, et la recommandation sur la formation professionnelle des pêcheurs, 1966;

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

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation complétant la convention sur le travail dans la pêche, 2005 (ci-après dénommée «la convention»),

adopte, ce jour de juin deux mille cinq, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur le travail dans la pêche, 2005.

PARTIE I. CONDITIONS DE TRAVAIL À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE

PROTECTION DES ADOLESCENTS

1. Les Membres devraient fixer les conditions requises en matière de formation préalable des personnes de 16 à 18 ans travaillant à bord des navires de pêche en prenant en considération les instruments internationaux relatifs à la formation au travail à bord des navires de pêche, notamment les questions de sécurité et de santé au travail telles que le travail de nuit, les tâches

dangereuses, l'utilisation de machines dangereuses, la manutention et le transport de lourdes charges, le travail effectué sous des latitudes élevées, la durée excessive du travail et autres questions pertinentes recensées après évaluation des risques encourus.

Observations sur le paragraphe 1

Australie. La pertinence des arrangements recommandés aux Membres ayant ratifié la convention est fonction de la disponibilité d'enveloppes de formation nationales et de leur mise en œuvre dans les Etats et territoires. Les qualifications spécifiées dans l'enveloppe de formation maritime approuvée le 29 août 2001 reflètent les compétences requises des personnes occupant diverses professions à bord des navires de pêche et autres bâtiments maritimes opérant dans les eaux côtières et les eaux intérieures australiennes et dans les eaux internationales. Qualifications et compétences ont été soigneusement précisées en collaboration avec des conseillers du secteur maritime dans le but de les aligner autant que possible sur les exigences et le cadre réglementaires établis par les diverses autorités maritimes internationale, nationale et territoriale. L'acquisition d'un certain nombre de ces qualifications a été à l'origine de l'organisation de stages dans le Queensland, où l'Autorité responsable de la formation dans l'Etat régleme l'apprentissage, les stages, l'éducation et la formation professionnelle par le biais du Département de l'emploi et de la formation. Les questions liées à la protection des jeunes, aux compétences et à la formation sont réglées dans le cadre des systèmes actuels.

Canada. Il faut assurer une cohérence entre les dispositions de l'article 9 et les paragraphes pertinents de la recommandation, ainsi qu'avec les dispositions de la convention n° 138.

Liban. Etant donné que seules les conventions auxquelles un Etat est partie ont un caractère contraignant pour le pays en question, le paragraphe 1 devrait être amendé comme suit: «... en prenant en considération les instruments internationaux du travail ratifiés par chaque Membre, relatifs à la formation au travail à bord des navires de pêche, notamment les questions de sécurité et de santé au travail telles que: ... et le transport de lourdes charges; les principes des conventions internationales non ratifiées peuvent être pris en compte».

Maurice. Appuie les paragraphes relatifs à la protection des jeunes.

Ukraine. Eu égard à l'article 9, ce paragraphe devrait être supprimé afin de ne pas permettre l'emploi de personnes âgées de moins de 18 ans à bord des navires de pêche.

2. La formation des personnes âgées de 16 à 18 ans pourrait être assurée par le biais de l'apprentissage ou de la participation à d'autres programmes de formation approuvés, qui devraient être menés selon les règles établies et évalués par les autorités compétentes et ne devraient pas nuire à la possibilité pour les personnes concernées de suivre les programmes de l'enseignement général.

Observations sur le paragraphe 2

Australie. Voir les commentaires concernant le paragraphe 1.

Canada. Voir les commentaires concernant le paragraphe 1.

Ukraine. Eu égard à l'article 9, ce paragraphe devrait être supprimé afin de ne pas permettre l'emploi de personnes âgées de moins de 18 ans à bord des navires de pêche.

3. Les Membres devraient prendre des mesures visant à garantir que les équipements de sécurité, de sauvetage et de survie se trouvant à bord des navires de pêche où travaillent des jeunes de moins de 18 ans soient adaptés à eux.

Observations sur le paragraphe 3

Liban. Il est proposé d'ajouter le membre de phrase suivant à la fin de ce paragraphe: «et que ces jeunes aient été formés à l'utilisation de ces équipements».

Ukraine. Eu égard à l'article 9, ce paragraphe devrait être supprimé afin de ne pas permettre l'emploi des personnes âgées de moins de 18 ans à bord des navires de pêche.

EXAMEN MÉDICAL

Nature de l'examen médical et contenu du certificat médical

4. Aux fins de la détermination de la nature de l'examen, les Membres devraient tenir compte de l'âge de l'intéressé ainsi que de la nature du travail à effectuer.

5. Le certificat médical devrait en particulier attester que le titulaire n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service à bord d'un navire de pêche ou qui le rende impropre à ce service, ou qui comporterait des risques pour la santé d'autres personnes à bord.

Observations sur le paragraphe 5

Afrique du Sud. Bien qu'implicite, le nouveau paragraphe suivant devrait être inséré après le paragraphe 5: «Un certificat médical délivré par un médecin approuvé par l'autorité compétente ne devrait pas porter indûment préjudice aux demandeurs d'emploi et les empêcher d'en trouver un, si la condition stipulée sur le certificat médical n'a pas de lien avec le travail qu'un marin pêcheur doit accomplir ou ne sera pas aggravée par ce travail.»

Certificat médical

6. Le certificat devrait être signé par un médecin agréé par l'autorité compétente.

Observations sur le paragraphe 6

Norvège. Voir les commentaires concernant l'article 10.

Période de validité du certificat médical

7. Le certificat médical des personnes de moins de 21 ans devrait rester valide pendant une période ne dépassant pas une année à compter de la date de sa délivrance.

Observations sur le paragraphe 7

Canada. L'autorité compétente devrait, après consultation, déterminer la période de validité d'un certificat médical dans tous les cas.

CCE: La question de la période de validité des certificats médicaux des personnes de moins de 21 ans devrait être traitée comme celle des membres de l'équipage de plus de 21 ans, c'est-à-dire qu'elle devrait dépendre de l'autorité compétente.

Espagne. Si cette disposition concernant la période de validité des certificats médicaux protège les jeunes en tant que groupe présentant un risque élevé et nécessitant une attention particulière en matière de prévention de risques, afin de préserver leur intégrité physique et sanitaire, le même argument devrait être appliqué aux travailleurs qui ont atteint un certain âge et qui sont incontestablement un groupe présentant aussi un risque élevé. Ils devraient également être pris en considération du double point de vue de la santé de la personne concernée, et de la santé du reste de l'équipage. Il conviendrait donc d'ajouter les mots «ou de plus de 55 ans» après les mots «personnes de moins de 21 ans».

France. Il serait souhaitable de remplacer les mots «de 21 ans» par les mots «de 18 ans».

Liban. La nouvelle phrase suivante devrait être ajoutée à la fin du paragraphe: «Dans certaines circonstances prévues par la législation ou la pratique nationale, des examens médicaux devraient être menés à bien outre l'examen annuel, ou ces examens devraient avoir lieu plus souvent afin d'assurer une surveillance efficace de la situation sanitaire des jeunes.»

Norvège. L'Association des armateurs de navires de pêche norvégiens souhaiterait harmoniser les prescriptions en matière d'âge des certificats médicaux avec les limites d'âge prévues par les dispositions relatives à l'âge minimum.

8. Le certificat médical des personnes âgées de 21 ans révolus devrait rester valide pendant une période fixée par l'autorité compétente.

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

Droit de recours administratif

10. Des dispositions devraient être prises pour permettre à toute personne, qui, après avoir été examinée, est considérée comme inapte au travail à bord d'un navire de pêche ou à bord de certains types de navires, ou à certains types de tâches à bord des navires, de demander à être examinée par un arbitre ou des arbitres médicaux, qui devraient être indépendants de tout armateur à la pêche ou de toute organisation d'armateurs à la pêche ou de pêcheurs.

Observations sur le paragraphe 10

Canada. L'autorité compétente devrait, après consultation, déterminer la méthode appropriée de recours administratif.

CCE: Un nouvel examen par un autre médecin indépendant pourrait être demandé, mais le concept de «l'arbitre médical» n'est pas acceptable. Les gouverne-

ments devraient décider de la procédure ou du contenu des recours entre l'équipage et les armateurs/opérateurs.

Espagne. Après les mots «ou à certains types de tâches à bord des navires», le reste de la disposition devrait être remplacé par le texte suivant: «et qui n'accepte pas le résultat de cet examen, de recourir à une procédure de règlement des différends objective et impartiale». Voir les commentaires concernant l'article 11.

Norvège. Voir les commentaires concernant l'article 11.

Directives internationales

11. Les autorités compétentes devraient tenir compte des directives internationales relatives à l'examen médical et au brevet d'aptitude physique des personnes travaillant en mer, telles que les Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer.

Mesures spéciales

12. L'autorité compétente devrait prendre les mesures adéquates pour veiller à ce que les pêcheurs exemptés de l'application des dispositions relatives à l'examen médical figurant dans la convention soient médicalement suivis aux fins de la sécurité et de la santé au travail.

Observations sur le paragraphe 12

Liban. Voir les commentaires concernant l'article 10.

CAPACITÉ ET FORMATION

13. Les Membres devraient:

- a) s'assurer que les compétences requises pour exercer les fonctions de capitaine, de second, de mécanicien et autres fonctions à bord d'un navire de pêche prennent en compte les normes internationales généralement admises en matière de formation et de qualifications des pêcheurs;
- b) en ce qui concerne la formation professionnelle des pêcheurs, examiner les questions suivantes: organisation et administration nationales, y compris la coordination; financement et normes de formation; programmes de formation, y compris la formation préprofessionnelle et les cours de courte durée à l'intention des pêcheurs en activité; méthodes de formation; collaboration internationale;
- c) s'assurer qu'il n'existe pas de discrimination en matière d'accès à la formation.

Observations sur le paragraphe 13

Argentine. Selon ce paragraphe, les normes internationales concernant la formation et les compétences des pêcheurs devraient être prises en compte. Cependant, la Convention STCW-F n'a été ratifiée que par quatre pays; par conséquent, elle ne compte pas le nombre de membres signataires nécessaire pour entrer en vigueur. C'est pourquoi la disposition devrait être contraignante et complétée par un texte stipulant

que, lorsqu'il n'existe pas de normes internationales sur la question, la réglementation nationale doit être prise en compte. L'endroit approprié pour inclure cette disposition contraignante serait après l'article 11.

Australie. Voir commentaires concernant le paragraphe 1.

Liban. La signification des termes «organisation et administration nationales» dans l'alinéa b) devrait être clarifiée. En outre, le contenu de cet alinéa devrait être revu afin de prévoir que la formation puisse être organisée à divers niveaux correspondant aux diverses fonctions des pêcheurs.

PARTIE II. CONDITIONS DE SERVICE

ÉTAT DES SERVICES

14. A la fin de chaque voyage, un état des services concernant ce voyage devrait être mis à la disposition de chaque pêcheur concerné ou noté dans son livret de travail.

Observations sur le paragraphe 14

Canada. CCE: Un état des services pourrait être fourni en ce qui concerne la rémunération, mais le secteur ne devrait pas être obligé de tenir un livret de travail pour chaque pêcheur engagé à bord de ses navires.

France. Voir les commentaires concernant l'article 14. Ce paragraphe emploie les termes «livret de travail». Étant donné que la nature de ce livret de travail n'est pas définie, il conviendrait soit de la définir, soit de parler de «son livret de travail ou autre document».

MESURES SPÉCIALES

15. L'autorité compétente devrait prendre à l'intention des pêcheurs exclus du champ d'application de la convention des mesures prévoyant une protection adéquate en ce qui concerne leurs conditions de travail et des mécanismes de règlement des différends.

PARTIE III. PROTECTION DE LA SANTÉ, SOINS MÉDICAUX ET SÉCURITÉ SOCIALE

SOINS MÉDICAUX À BORD

16. L'autorité compétente devrait établir une liste du matériel et des équipements médicaux, y compris des protections hygiéniques pour les femmes et des récipients discrets non nuisibles pour l'environnement, devant se trouver à bord des navires de pêche compte tenu des risques encourus.

Observations sur le paragraphe 16

Etats-Unis. IMHA: Il faudrait ajouter que les instructions accompagnant le matériel et les équipements médicaux devraient avoir le format du *Guide médical international de bord* OIT/OMI/OMS, dont la troisième édition est en préparation.

17. Les navires de pêche transportant à leur bord 100 pêcheurs ou plus et effectuant régulièrement des voyages internationaux d'une durée supérieure à trois jours devraient pouvoir compter sur la présence d'un médecin qualifié.

Observations sur le paragraphe 17

Afrique du Sud. Le coût de l'acquisition des soins médicaux lorsque le navire fait un voyage de trois jours peut être supérieur à celui du recrutement d'un médecin pour la même période. Il est inacceptable que les pêcheurs n'aient accès à des soins médicaux que si le navire voyage pour plus de trois jours. Il est donc proposé que cette période soit réduite à deux jours.

Etats-Unis. USCIB: Il ne serait pas possible, ni sur le plan économique ni sur le plan pratique, d'employer un médecin qualifié à bord d'un navire en tant que membre d'équipage. Cependant, il devrait y avoir à bord un médecin agréé ayant reçu une formation médicale spécialisée pour le travail à bord, et dont le premier devoir serait de fournir des soins médicaux et d'administrer des médicaments en consultation avec un médecin qualifié par radio ou par communication satellite 24 heures sur 24. Le médecin consultant doit connaître les conditions prévalant en mer, les exigences physiques du travail accompli et le matériel et les équipements médicaux disponibles.

Liban. Le nombre de pêcheurs à bord d'un navire de pêche à partir duquel ce navire est tenu de compter sur la présence d'un médecin devrait être inférieur à 100, notamment si la présence d'un médecin est également obligatoire s'il s'agit de voyages internationaux d'une durée supérieure à trois jours.

Maurice. Au niveau du Conseil consultatif tripartite du travail, les représentants des travailleurs suggèrent que les navires de pêche transportant 50 pêcheurs ou plus devraient pouvoir compter sur la présence d'un médecin qualifié.

Nicaragua. CTN: Le texte devrait être amendé comme suit: «Les navires de pêche transportant à leur bord 50 personnes ou plus et ... doivent pouvoir compter sur la présence d'un médecin qualifié.»

18. Les pêcheurs devraient recevoir une formation de base aux premiers secours, conformément à la législation nationale et compte tenu des instruments internationaux pertinents.

Observations sur le paragraphe 18

Liban. Cette disposition devrait être amendée comme suit: «..., compte tenu des instruments internationaux ratifiés par l'Etat en question.»

19. Il devrait exister un modèle de rapport médical spécialement conçu pour faciliter l'échange confidentiel d'informations médicales et d'informations connexes concernant les pêcheurs entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.

SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

20. Afin de contribuer à l'amélioration continue de la sécurité et de la santé des pêcheurs, les Membres devraient avoir des programmes de prévention des accidents à bord des navires de

pêche prévoyant, entre autres choses, la collecte et la diffusion d'informations, de recherches et d'analyses sur la sécurité et la santé au travail.

Observations sur le paragraphe 20

Canada. Le libellé devrait être modifié de la façon suivante: «... programmes de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles».

Liban. Il faudrait employer le terme «éviter» au lieu de «prévention», car il est difficile de *mettre fin* véritablement aux accidents dans toutes les activités.

21. Les informations concernant les risques particuliers devraient être portées à l'attention de tous les pêcheurs et d'autres personnes à bord au moyen de notices officielles contenant des instructions ou des directives sur ces risques ou d'autres moyens appropriés.

22. Lors de l'élaboration de méthodes et de programmes pour la sécurité et la santé des pêcheurs, l'autorité compétente devrait tenir compte du progrès des techniques et des connaissances dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail, ainsi que des instruments internationaux pertinents.

Observations sur le paragraphe 22

Liban. Il est proposé de modifier la disposition de la façon suivante: «..., ainsi que des instruments internationaux pertinents ratifiés par l'Etat.»

Spécifications techniques

23. Les Membres devraient, dans la mesure du possible et selon qu'il convient au secteur de la pêche, examiner les questions suivantes:

- a) navigabilité et stabilité des navires de pêche;
- b) communications par radio;
- c) température, ventilation et éclairage des postes de travail;
- d) limitation du risque de glisser sur les ponts;
- e) sécurité d'utilisation des machines, y compris les dispositifs de protection;
- f) familiarisation des nouveaux pêcheurs ou observateurs des pêches avec le navire;
- g) équipement de protection individuelle;
- h) dispositifs de lutte contre les incendies et sauvetage;
- i) chargement et déchargement du navire;
- j) appareils de levage;
- k) appareils d'ancrage et d'amarrage;
- l) sécurité et santé dans les locaux d'habitation;
- m) bruits et vibrations dans les postes de travail;
- n) ergonomie, y compris en ce qui concerne l'aménagement des postes de travail et le levage et la manipulation des chargements;
- o) équipement et procédures pour la prise, la manipulation, le stockage et le traitement du poisson et d'autres ressources marines;

- p) aspects de la conception et de la construction du navire et modifications touchant à la sécurité et à la santé au travail;
- q) navigation et manœuvre du navire;
- r) matériaux dangereux utilisés à bord;
- s) sécurité des moyens d'accès et de sortie des navires dans les ports;
- t) prescriptions spéciales en matière de sécurité et de santé applicables aux adolescents;
- u) prévention de la fatigue;
- v) autres questions liées à la sécurité et à la santé.

Observations sur le paragraphe 23

Australie. Il serait utile que les Membres examinent également le matériel de navigation (c'est-à-dire cartes marines, compas, GPS, etc.), les réflecteurs radar, et la référence au sauvetage devrait être étendue à la formation et à l'équipement, y compris les EPIRB (radiobalises de localisation des sinistres).

Systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail

24. (1) Lors de l'élaboration de méthodes et de programmes relatifs à la sécurité et à la santé dans le secteur de la pêche, les autorités compétentes devraient prendre en considération toutes les directives internationales pertinentes concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail, y compris les *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail* du Bureau international du Travail.

(2) Des évaluations des risques concernant la pêche devraient être conduites, lorsque cela est approprié, avec la participation de pêcheurs ou de leurs représentants et devraient inclure:

- a) l'évaluation et la gestion des risques;
- b) la formation, en prenant en considération les dispositions pertinentes du chapitre III de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F);
- c) l'instruction des pêcheurs à bord.

(3) Pour donner effet aux dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 2, les Membres devraient adopter, après consultation, des lois, règlements ou autres mesures exigeant que:

- a) tous les pêcheurs participent régulièrement et activement à l'amélioration de la sécurité et de la santé en répertoriant les dangers et en évaluant les risques en permanence et agissent pour réduire les risques grâce à la gestion de la sécurité;
- b) soit mis en place un système de gestion de la sécurité et de la santé au travail, qui peut inclure une politique relative à la sécurité et la santé au travail, des dispositions prévoyant la participation des pêcheurs et des dispositions concernant l'organisation, la planification, l'application et l'évaluation de ce système ainsi que les mesures à prendre pour l'améliorer;
- c) soit mis en place un système aux fins de faciliter la mise en œuvre de la politique et du programme de l'armateur à la pêche ou de l'organisme compétent relatifs à la sécurité et la santé au travail et que les pêcheurs disposent d'une tribune pour influencer sur les questions de sécurité et de santé.

(4) Pour élaborer les dispositions mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 2, le Membre devrait tenir compte des instruments internationaux pertinents se rapportant à l'évaluation et à la gestion de la sécurité.

Observations sur le paragraphe 24

Liban. Cette disposition recommande de prendre en considération toutes les directives internationales pertinentes (sous-paragraphe (1)), les dispositions pertinentes du chapitre III de la Convention STCW-F (sous-paragraphe (2)) et les instruments internationaux pertinents (sous-paragraphe (4)). Il faut souhaiter qu'aucune obligation ne soit imposée à cet égard: l'Etat devrait consulter les dispositions pertinentes, mais il lui appartiendra de décider s'il les prendra ou non en considération.

Royaume-Uni. Il faudrait faire référence à des «politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail» et non à des «systèmes de gestion». Cela serait conforme aux dispositions du projet de convention du travail maritime consolidée et ne donnerait pas à penser qu'il est nécessaire de mettre en place des systèmes administratifs spécialisés.

25. Chaque Membre devrait dresser la liste des maladies dont il est connu qu'elles résultent de l'exposition à des substances ou à des conditions dangereuses dans le secteur de la pêche.

SÉCURITÉ SOCIALE

26. (1) Les Membres devraient prendre des mesures pour étendre progressivement la sécurité sociale à tous les pêcheurs.

(2) A cette fin, les Membres devraient tenir à jour des informations concernant:

- a) le pourcentage de pêcheurs couverts;
- b) l'éventail des éventualités couvertes;
- c) le niveau des prestations.

Observations sur le paragraphe 26

Maurice. Le gouvernement approuve les paragraphes relatifs à la sécurité sociale.

27. Les prestations visées à l'article 29 de la convention devraient être accordées pendant toute la durée de l'éventualité couverte.

Dispositions communes

28. Tout requérant devrait avoir le droit de faire recours en cas de refus de la prestation ou de contestation sur la qualité ou la quantité de celle-ci.

29. Les Membres devraient prendre des mesures pour assurer la protection des pêcheurs non nationaux, y compris en concluant des accords à cette fin.

Observations sur le paragraphe 29

Liban. Cette disposition devrait être modifiée de la façon suivante: «Les Membres devraient envisager de prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des

pêcheurs non nationaux conformément à la législation nationale.» L'Etat devrait avoir le choix de conclure ou non des accords à cette fin.

PARTIE IV. AUTRES DISPOSITIONS

30. Un Membre, en sa qualité d'Etat côtier, pourrait exiger que les navires de pêche respectent les normes énoncées dans la convention avant de leur accorder l'autorisation de pêcher dans sa zone économique exclusive.

Observations sur le paragraphe 30

Indonésie. Il faudrait introduire des conditions supplémentaires pour les navires longs de plus de 12 m, excepté ceux qui pratiquent la pêche de subsistance ou d'agrément.

Liban. Cette disposition semble imposer aux navires de pêche d'un pays qui n'a pas ratifié la convention l'obligation de se conformer aux normes énoncées dans cette convention, ce qui serait contraire à la liberté de chaque Etat de ratifier ou non une convention.

[ANNEXE II

[Actuellement, elle n'est jointe ni à la convention ni à la recommandation]

LOGEMENT À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE

PARTIE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Les dispositions de la présente annexe devraient s'appliquer aux navires de pêche. [longs de plus de 24,4 mètres]

2. Lorsque l'autorité compétente décide, après consultation, que cela est raisonnable et réalisable, l'annexe s'appliquera aux navires. [longs de 13,7 à 24,4 mètres]

3. Les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux navires qui, normalement, ne retournent pas à leur port d'attache pendant des périodes inférieures à trente-six heures et dont l'équipage ne vit pas en permanence à bord lorsqu'ils sont au port:

- a) éclairage, paragr. 35 ci-dessous;
- b) postes de couchage;
- c) réfectoires;
- d) installations sanitaires;
- e) infirmerie;
- f) penderies à cirés;
- g) installations et équipement de cuisine.

4. Les navires visés au paragraphe 3 ci-dessus devraient être équipés d'installations sanitaires suffisantes et des aménagements nécessaires pour que l'équipage puisse prendre ses repas, préparer des aliments et se reposer.

5. Il pourrait être dérogé à la pleine application des dispositions de la partie III de la présente annexe à l'égard de tout navire si, après consultation, l'autorité compétente estime que les modalités de la dérogation entraîneraient des avantages ayant pour effet d'établir des conditions qui, dans l'ensemble, ne seraient pas moins favorables que celles qui découleraient de la pleine application des dispositions de l'annexe.

PARTIE II. ÉTABLISSEMENT DES PLANS ET CONTRÔLE DU LOGEMENT DE L'ÉQUIPAGE

6. Avant que ne soit commencée la construction d'un navire de pêche et avant que ne soit modifié d'une manière importante, ou reconstruit, le logement de l'équipage à bord d'un navire de pêche existant, les plans détaillés de ce logement, accompagnés de tous renseignements utiles, devraient être soumis pour approbation à l'autorité compétente.

7. L'autorité compétente devrait inspecter le navire et s'assurer que le logement de l'équipage est conforme aux conditions exigées par les lois, règlements et autres mesures lorsque:

- a) il sera procédé à la première immatriculation ou à une nouvelle immatriculation du navire;
- b) le logement de l'équipage aura été modifié d'une manière importante ou reconstruit;
- c) soit une organisation de pêcheurs reconnue et représentant tout ou partie de l'équipage, soit un nombre ou un pourcentage prescrit des membres de l'équipage se sera plaint à l'autorité compétente, dans la forme prescrite et assez tôt pour éviter tout retard au navire de pêche, que le logement de l'équipage n'est pas conforme aux dispositions de l'annexe.

PARTIE III. PRESCRIPTIONS RELATIVES AU LOGEMENT DE L'ÉQUIPAGE

NORMES GÉNÉRALES RELATIVES AU LOGEMENT

8. L'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition du logement de l'équipage par rapport aux autres parties du navire de pêche devraient être tels qu'ils assurent une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, ainsi qu'un isolement contre la chaleur, le froid, le bruit excessif et les odeurs ou émanations provenant des autres parties du bateau.

9. Les différentes parties du logement de l'équipage devraient être pourvues d'issues de secours pour autant que cela soit nécessaire.

10. Devrait être évitée, dans toute la mesure possible, toute ouverture directe reliant les postes de couchage aux cales à poisson ou à farine de poisson, aux salles de machines et chaufferies, aux cuisines, à la lampisterie, aux magasins à peinture, aux magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux, aux séchoirs, aux locaux affectés aux soins de propreté en commun ou aux water-closets. Les parties de cloisons séparant ces locaux des postes de couchage, ainsi que les cloisons extérieures de ceux-ci devraient être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé, et être imperméables à l'eau et aux gaz.

11. Les parois extérieures des postes de couchage et des réfectoires devraient être convenablement calorifugées. Les encaissements de machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines et les autres locaux dégagant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés chaque fois que cette chaleur pourrait incommoder dans les aménagements et les coursives adjacentes. Des dispositions devraient également être prises pour réaliser une protection contre la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur et d'eau chaude.

12. Les cloisons intérieures devraient être construites en un matériau approuvé, non susceptible d'abriter de la vermine.

13. Les postes de couchage, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situés à l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

14. Les tuyauteries principales de vapeur et d'échappement des treuils et autres appareils auxiliaires semblables ne devraient pas passer par le logement de l'équipage ni par les coursives conduisant à ce logement, à moins qu'il ne soit techniquement impossible de l'éviter. Dans ce dernier cas, les tuyauteries devraient être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.

15. Les panneaux ou vaigrages intérieurs devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Les planches assemblées à rainure et à languette ou toute autre forme de construction susceptible d'abriter de la vermine ne devraient pas être utilisées.

16. L'autorité compétente devrait décider dans quelle mesure des dispositions tendant à prévenir l'incendie ou à en retarder la propagation devraient être prises dans la construction du logement.

17. Les parois et plafonds des postes de couchage et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient, s'ils sont peints, être d'une couleur claire; l'emploi d'enduits à la chaux devrait être interdit.

18. Les parois intérieures devraient être refaites ou réparées en cas de nécessité.

19. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement de l'équipage devraient être approuvés; ces revêtements devraient être imperméables à l'humidité et leur maintien en état de propreté devrait être aisé.

20. Les ponts découverts recouvrant le logement de l'équipage devraient être revêtus d'une isolation en bois ou en matériau analogue.

21. Lorsque les revêtements de ponts seront en matière composite, le raccordement avec les parois devrait être arrondi de manière à éviter les fentes.

22. Des dispositifs suffisants devraient être prévus pour l'écoulement des eaux.

23. Toutes les mesures possibles devraient être prises pour empêcher les mouches et autres insectes de pénétrer dans le logement de l'équipage.

BRUITS ET VIBRATIONS

24. Dans les espaces de logement, les bruits et les vibrations ne devraient pas dépasser les limites fixées par l'autorité, compte tenu des instruments internationaux en vigueur.

VENTILATION

25. Les postes de couchage et les réfectoires devraient être convenablement ventilés, compte tenu des conditions climatiques.

26. Le système de ventilation devrait être réglable 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.

27. Tout navire de pêche, affecté d'une façon régulière à la navigation sous les tropiques ou dans d'autres régions où règnent des conditions climatiques similaires, devrait être pourvu,

dans la mesure où lesdites conditions l'exigent, à la fois de [moyens mécaniques de ventilation et de ventilateurs électriques], étant entendu qu'un seul de ces moyens pourrait être employé dans les endroits où ce moyen assurerait une ventilation satisfaisante.

28. Tout navire de pêche affecté à la navigation en dehors de ces régions devrait être pourvu [soit d'un système de ventilation mécanique, soit de ventilateurs électriques]. L'autorité compétente pourrait exempter de cette disposition les navires naviguant normalement dans les mers froides des hémisphères Nord ou Sud.

29. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner des systèmes de ventilation prévus devrait être disponible, dans la mesure où cela est praticable, pendant tout le temps où l'équipage habite ou travaille à bord, et si les circonstances l'exigent.

CHAUFFAGE

30. Une installation convenable de chauffage devrait être prévue pour le logement de l'équipage compte tenu des conditions climatiques.

31. L'installation de chauffage devrait fonctionner, dans la mesure où cela serait praticable, quand l'équipage vit ou travaille à bord et si les circonstances l'exigent.

32. L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement de l'équipage la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser.

33. Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés – et au besoin pourvus d'une protection et équipés de dispositifs de sécurité – de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux.

ÉCLAIRAGE

34. Tous les locaux réservés à l'équipage devraient être convenablement éclairés. L'éclairage naturel dans les locaux d'habitation devrait permettre à une personne d'acuité visuelle normale de lire, par temps clair et en plein jour, un journal imprimé ordinaire en tout point de l'espace disponible pour circuler. Un système d'éclairage artificiel donnant le même résultat devrait être installé lorsqu'il ne serait pas possible d'obtenir un éclairage naturel convenable.

35. Tout navire devrait être pourvu autant que possible d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement de l'équipage. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un système supplémentaire d'éclairage de secours devrait être prévu au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

36. L'éclairage artificiel devrait être disposé de manière que les occupants du local en bénéficient au maximum.

37. En plus de l'éclairage normal de la cabine, il devrait y avoir pour chaque couchette un éclairage individuel permettant la lecture.

38. Un éclairage bleuté permanent devrait en outre être prévu dans les postes de couchage pendant la nuit.

POSTES DE COUCHAGE

39. Les postes de couchage devraient être situés au milieu ou à l'arrière du navire; dans des cas particuliers, l'autorité compétente pourrait autoriser l'installation des postes de couchage à l'avant du navire – mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage – lorsque tout autre emplacement ne serait pas raisonnable ou pratique en raison du type de navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné.

40. La superficie par occupant de tout poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne devrait pas être inférieure aux chiffres suivants:

- a) à bord des navires dont la longueur est égale ou supérieure à [13,7] mètres, mais inférieure à [19,8] mètres: [0,5] mètre carré;
- b) à bord des navires dont la longueur est égale ou supérieure à [19,8] mètres, mais inférieure à [26,8] mètres: [0,75] mètre carré;
- c) à bord des navires dont la longueur est égale ou supérieure à [26,8] mètres, mais inférieure à [35,1] mètres: [0,9] mètre carré;
- d) à bord des navires dont la longueur est égale ou supérieure à [35,1] mètres: [1] mètre carré.

41. La hauteur libre des postes de couchage de l'équipage devrait être, dans tous les cas où cela est possible, d'au moins 1,9 mètre.

42. Les postes de couchage devraient être en nombre suffisant pour que chaque service de l'équipage dispose d'un ou de plusieurs postes distincts.

43. Le nombre de personnes autorisées à occuper chaque poste de couchage ne devrait pas dépasser les chiffres maximaux suivants:

- a) officiers: un occupant par cabine si possible et en aucun cas plus de deux;
- b) personnel subalterne: deux ou trois personnes par poste si possible, le nombre des occupants ne devant en aucun cas dépasser les chiffres suivants:
 - i) à bord des navires dont la longueur est égale ou supérieure à [35,1] mètres: quatre personnes;
 - ii) à bord des navires dont la longueur est inférieure à [35,1] mètres: six personnes.

44. Dans des cas particuliers, l'autorité compétente pourrait autoriser des dérogations aux deux paragraphes précédents lorsque, en raison du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné, l'application de ces dispositions ne serait pas raisonnable ou pratique.

45. Le nombre maximal de personnes à loger par poste de couchage devrait être indiqué, d'une manière lisible et indélébile, en un endroit du poste où l'inscription pourrait être vue aisément.

46. Les membres de l'équipage devraient disposer de couchettes individuelles. Celles-ci ne devraient pas être placées côte à côte d'une façon telle qu'on ne puisse accéder à l'une d'elles qu'en passant au-dessus d'une autre.

47. La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

48. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 0,3 mètre au-dessus du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots du plafond.

49. Les dimensions intérieures minima d'une couchette devraient être autant que possible de 1,9 mètre sur 0,68 mètre.

50. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

51. Si des cadres tubulaires sont utilisés dans la construction des couchettes, ils devraient être absolument fermés et sans perforations pouvant constituer un accès pour la vermine.

52. Toute couchette devrait être pourvue soit d'un sommier élastique, soit d'un fond élastique et d'un matelas rembourré, l'un et l'autre étant d'une matière approuvée. L'utilisation, pour le rembourrage, de paille ou d'autre matière de nature à abriter de la vermine devrait être interdite.

53. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière, en bois, en toile ou en une autre matière convenable, devrait être fixé en dessous de la couchette supérieure.

54. Tout poste de couchage devrait être aménagé et meublé de manière à en faciliter la bonne tenue et à assurer un confort raisonnable à ses occupants.

55. Le mobilier devrait comprendre pour chaque occupant une armoire pourvue d'un dispositif de fermeture par cadenas et d'une tringle permettant de suspendre les vêtements à des cintres. L'autorité compétente devrait veiller à ce que ces armoires soient aussi spacieuses que possible.

56. Tout poste de couchage devrait être pourvu d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisses et, en fonction des besoins, de sièges confortables.

57. Le mobilier devrait être construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder ou d'abriter de la vermine.

58. L'ameublement devrait comprendre pour chaque occupant un tiroir ou un espace équivalent d'une capacité, si possible, au moins égale à 0,056 mètre cube.

59. Les hublots des postes de couchage devraient être garnis de rideaux.

60. Tout poste de couchage devrait être pourvu d'une glace, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

61. Dans la mesure du possible, les couchettes devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un pêcheur de jour ne partage le même poste que des pêcheurs prenant le quart.

RÉFECTOIRES

62. Des réfectoires séparés des postes de couchage devraient être installés à bord de tous les navires de pêche ayant un équipage de plus de dix personnes. Chaque fois que cela serait possible, il devrait en être de même sur les navires ayant un équipage moins nombreux. Toutefois, si cela n'est pas possible, le réfectoire pourrait être combiné avec le poste de couchage.

63. A bord des navires pratiquant la pêche hauturière et ayant un équipage de plus de 20 personnes, un réfectoire séparé pourrait être prévu pour le patron et les officiers.

64. Les dimensions et l'équipement des réfectoires devraient être suffisants pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

65. Tout réfectoire devrait être pourvu de tables et de sièges approuvés en nombre suffisant pour le nombre probable de personnes qui les utiliseront en même temps.

66. Les réfectoires devraient être placés aussi près que possible de la cuisine.

67. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table, ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles devraient être prévus lorsque les offices ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

68. Les dessus des tables et des sièges devraient être d'une matière résistant à l'humidité, sans craquelures et d'un nettoyage aisé.

69. Dans la mesure du possible, les réfectoires devraient être conçus, meublés et aménagés de façon à pouvoir servir de salles de récréation.

INSTALLATIONS SANITAIRES

70. Des installations sanitaires suffisantes, comprenant des lavabos ainsi que des baignoires ou des douches, devraient être aménagées à bord de tout navire de pêche.

71. Des installations sanitaires pour tous les membres de l'équipage qui n'occupent pas des cabines ou des postes comportant une installation sanitaire privée devraient être, dans la mesure où cela est possible, prévues pour chaque service, à raison de:

- a) une baignoire ou une douche pour huit personnes ou moins;
- b) un water-closet pour huit personnes ou moins;
- c) un lavabo pour six personnes ou moins.

72. L'eau douce, chaude et froide ou des moyens de chauffer l'eau devraient être fournis dans tous les locaux communs affectés aux soins de propreté. L'autorité compétente pourrait fixer, après consultation, la quantité minimale d'eau douce à fournir par personne et par jour.

73. Les lavabos et les baignoires devraient être de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

74. L'aération de tout water-closet devrait se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des locaux d'habitation.

75. L'équipement sanitaire placé dans les water-closets devrait être d'un modèle approuvé et pourvu d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionner à tout moment et qui puisse être actionnée individuellement.

76. Les tuyaux de descente et de décharge devraient être de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et en faciliter le nettoyage. Ils ne devraient pas traverser des réservoirs d'eau douce ou d'eau potable ni, si possible, passer sous les plafonds des réfectoires et des postes de couchage.

77. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plus d'une personne devraient être conformes aux prescriptions suivantes:

- a) les revêtements du sol devraient être d'un matériau durable approuvé, faciles à nettoyer et imperméables à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;
- b) les cloisons devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et étanches sur une hauteur d'au moins 0,23 mètre à partir du pont;
- c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés.

78. Les water-closets devraient être situés en un endroit aisément accessible des postes de couchage et des locaux affectés aux soins de propreté, mais en être séparés. Ils ne devraient pas donner directement sur les postes de couchage ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre poste de couchage et water-closets. Toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas être applicable aux water-closets situés entre deux postes de couchage dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre. Si plusieurs water-closets sont installés dans un même local, ils devraient être suffisamment enclos pour en assurer l'isolement.

79. Des moyens de lavage et de séchage du linge devraient être prévus dans une proportion correspondant à l'effectif de l'équipage et à la durée normale du voyage.

80. Le matériel de lavage devrait comprendre des bassins adaptés, dotés d'un dispositif d'écoulement, qui pourraient être installés dans les locaux affectés aux soins de propreté s'il n'était pas pratiquement possible d'aménager une buanderie séparée. Les bassins devraient être suffisamment alimentés en eau douce, chaude et froide. A défaut d'eau chaude, des moyens de chauffer l'eau devraient être prévus.

81. Des moyens de séchage devraient être prévus dans un local séparé des postes de couchage, des réfectoires et des water-closets, suffisamment aéré et chauffé et pourvu de cordes à linge ou d'autres dispositifs d'étendage.

INFIRMERIE

82. Dans la mesure du possible, une cabine spéciale isolée devrait être prévue pour le cas où un membre de l'équipage serait blessé ou tomberait malade. Une infirmerie devrait être prévue sur les navires dont la longueur est d'au moins 45,7 mètres.

PENDERIES À CIRÉS

83. Des penderies suffisantes et convenablement aérées, destinées à recevoir les cirés, devraient être aménagées à l'extérieur des postes de couchage, mais elles devraient être aisément accessibles de ces derniers.

CONDITIONS DE PROPRETÉ ET D'HABITABILITÉ

84. Le logement de l'équipage devrait être maintenu en état de propreté et dans des conditions d'habitabilité convenables. Il ne devrait pas servir de lieu d'emmagasiner de marchandises ou d'approvisionnements qui ne sont pas la propriété personnelle de ses occupants.

INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENT DE CUISINE

85. Les navires de pêche devraient être équipés d'installations adéquates pour la préparation des aliments, placées si possible dans une cuisine séparée.

86. La cuisine devrait avoir des dimensions suffisantes et être bien éclairée et ventilée.

87. La cuisine devrait être équipée des ustensiles voulus, du nombre nécessaire de placards et d'étagères, d'éviers et d'égoûtoirs à vaisselle faits d'une matière inoxydable et dotés d'un dispositif d'écoulement satisfaisant. La cuisine devrait être alimentée en eau potable

par des conduits. Lorsque l'alimentation a lieu sous pression, des dispositions devraient être prises pour éviter les refoulements. Si la cuisine n'est pas alimentée en eau chaude, elle devrait être dotée d'une installation de chauffage de l'eau.

88. La cuisine devrait être équipée du matériel voulu pour préparer à tout moment des boissons chaudes pour l'équipage.

89. Une cambuse d'un volume adéquat devrait être prévue. Elle devrait être ventilée, et pouvoir être maintenue sèche et fraîche, pour éviter que les provisions ne se gâtent. Au besoin, des réfrigérateurs ou autres moyens de stockage à basse température devraient être prévus.

90. Les bouteilles de gaz butane ou propane utilisées, le cas échéant, pour la cuisine devraient être placées sur le pont ouvert.

PARTIE IV. APPLICATION AUX NAVIRES DE PÊCHE EXISTANTS

91. La présente annexe devrait s'appliquer aux navires de pêche dont la quille aura été posée ultérieurement à l'entrée en vigueur de la convention proposée à l'égard du Membre concerné.]

Observations sur l'annexe II

Argentine. Les paramètres de longueur figurant aux paragraphes 1 et 2 de l'annexe devraient être réduits. En ce qui concerne le paragraphe 1, il est proposé de modifier la longueur de 24,4 à 15 m, et de maintenir au paragraphe 2 la possibilité d'étendre l'application de l'annexe aux navires longs de 13,7 à 15 m. La CATT convient que l'annexe II devrait s'appliquer aux navires longs de plus de 15 m. L'ACPP souhaite maintenir les limites de longueur telles que fixées aux paragraphes 1 et 2.

Australie. Le gouvernement approuve les normes relatives au logement de l'équipage, fondées sur la convention n° 126 de l'OIT, car elles abordent de nombreuses questions directement ou indirectement liées à des facteurs humains, telles que les bruits et les vibrations, la ventilation, le chauffage, l'éclairage, les postes de couchage, la propreté, l'alimentation et la possibilité de préparer à tout moment des boissons chaudes. Le paragraphe 4 doit probablement se terminer, dans la version anglaise, par «are to be provided». Le paragraphe 63 perpétue des notions périmées de séparation entre le patron, les officiers et l'équipage, contraires aux pratiques modernes de sécurité qui favorisent une plus grande interaction entre les membres de l'équipage pour lever les barrières sociales et culturelles risquant d'entraver la communication, ce qui conduit à des manquements aux programmes de gestion de la sécurité (ISM) et des ressources à la passerelle (BRM), voire à des incidents en matière de sécurité.

Belgique. Voir les commentaires relatifs à l'article 30.
CCE: Idem.

Brésil. Voir les commentaires relatifs à l'article 22.

Canada. Voir les commentaires relatifs à l'article 22. Les dispositions concernant le logement devraient être applicables à tous les nouveaux navires de pêche.

Chypre. OEB: Voir les commentaires relatifs à l'article 20.

Espagne. Pour l'heure, il n'est pas recommandé de modifier dans l'annexe II les limites de longueur des navires (paragraphe 1 et 2) ou de la superficie par occupant de tout poste de couchage (paragraphe 40) ou encore du nombre maximal de personnes autorisées à occuper chaque poste de couchage (paragraphe 43), qui sont énoncées dans la convention n° 126, sans avoir procédé à des études approfondies sur ce thème, car ce genre de modification peut avoir une incidence considérable sur l'ensemble des navires.

FNCP: Si l'intention est de modifier les limites entre crochets mentionnées aux paragraphes 1, 2, 40 et 43, il faut garder à l'esprit que cela pourrait avoir une très grande incidence sur les flottes de pêche. Il n'est pas recommandé de les modifier avant d'avoir procédé à des études appropriées sur ce thème. Même si de nouveaux règlements structurels pouvaient conduire à une participation de l'Instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP), les investissements requis n'auraient pas pour effet d'augmenter la rentabilité du navire de pêche (et s'il était plus rentable, il ne recevrait pas de subvention), ce qui découragerait l'employeur. Enfin, le projet de législation nationale définit les règlements en matière de sécurité et de prévention de la pollution que doivent respecter les navires de pêche d'une longueur de moins de 24 m et régit le logement de l'équipage, et notamment l'éclairage, les postes de couchage, les réfectoires, la cuisine, etc., en prévoyant des dispositions spéciales pour les navires restant hors de leur port d'attache pendant moins de trente-six heures. En conséquence, tout amendement qui pourrait avoir une incidence sur ce projet de législation devrait être communiqué au secteur.

Japon. L'annexe II, dans son ensemble, devrait être placée avec la recommandation. Les Membres devraient être en mesure d'en appliquer les dispositions de manière flexible, sur la base de consultations avec les organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs. Pour ce qui est de la longueur des navires auxquels l'annexe II devrait s'appliquer, chaque Membre devrait également être autorisé à utiliser d'autres unités de mesure que la longueur. Lors de la conversion des unités de mesure, il faudrait tenir compte du fait que les navires japonais sont plus étroits que les navires européens, c'est-à-dire que le tonnage brut des navires européens est en général deux à trois fois plus élevé que celui des navires japonais de la même longueur.

Liban. Le mieux serait de joindre cette annexe à la recommandation. Le Syndicat des pêcheurs de Beyrouth et des environs indique que les dispositions générales de la convention n° 126 sont raisonnables et réalisables mais ne pourraient s'appliquer aux navires nationaux, car au Liban les navires de pêche ne dépassent pas 13 m de long.

Nicaragua. CTN: Il est essentiel que l'annexe II fasse partie de la convention.

Norvège. Il est proposé que les dispositions de l'annexe II s'appliquent aux navires d'une longueur hors tout comprise entre 15 et 24 m. Voir également les commentaires relatifs à l'article 22.

Royaume-Uni. Le gouvernement appuie en principe l'insertion de dispositions complémentaires pour les grands navires.

Union européenne. Voir les observations générales relatives à l'article 30. Vu que les directives pertinentes de l'Union européenne n'imposent que des normes minimales, les dispositions non couvertes par ces directives mais compatibles avec elles ne soulèvent pas de problèmes, comme par exemple celles qui concernent les zones tropi-

cales (c'est-à-dire mouches, ventilateurs électriques), les installations de lavage ou les penderies à cirés. En outre, même si la notion de «confort» (par exemple au paragraphe 54) ne figure pas dans la législation correspondante de l'UE, elle n'est pas contraire aux directives pertinentes, car elle reflète l'objectif général du bien-être au travail tel qu'exprimé dans la directive-cadre sur la sécurité et la santé au travail. Le débat sur les bruits et les vibrations n'a pas encore fait l'objet d'une décision dans le cadre du projet de convention du travail maritime consolidée, et notamment le débat sur les références à des normes internationales, et les services de la commission comprennent le souci des parties prenantes de ne pas citer de chiffres. Le texte de l'OIT sur les installations destinées aux membres de l'équipage blessés ou malades à bord de tous les navires est compatible avec la directive 92/29/CEE. Le seul problème réside dans l'obligation, figurant dans le texte de l'OIT, de prévoir une infirmerie à bord des navires dont la longueur est d'au moins 45,7 m, car la directive 92/29/CEE ne relie pas cette obligation à la longueur mais à un certain nombre d'éléments: tout navire de «plus de 500 tonneaux de jauge brute, dont l'équipage compte 15 travailleurs ou plus et qui effectue un voyage d'une durée supérieure à trois jours». Les amendements envisagés devraient rester conformes à ce qui est «acquis». Les dispositions sur la ventilation sont plus strictes que celles de la directive 93/103, qui ne mentionnent des obligations que *si* le navire est pourvu de moyens mécaniques de ventilation. L'obligation contenue au paragraphe 27 est néanmoins compatible avec la directive et pourrait refléter des dispositions déjà prises dans les Etats Membres.

COMMENTAIRES DU BUREAU

Commentaires généraux

Les présents commentaires tiennent compte des réponses reçues par le Bureau au rapport V (1), *Le travail dans le secteur de la pêche*, ainsi que des vues exprimées à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche (Genève, 13-17 décembre 2004).

Pour aider la réunion tripartite d'experts et lui fournir une base pour ses discussions, le Bureau avait préparé un document intitulé *Dispositions proposées pour le logement, les grands navires de pêche et la sécurité sociale*. Ce document comprend un texte et des commentaires:

- Partie V. Logement et alimentation (dispositions relatives à tous les navires, y compris les grands navires);
- Partie VII. Prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres;
- Sécurité sociale.

Le rapport de la réunion tripartite, joint en appendice, résume la discussion. L'annexe I à cet appendice reproduit un document adopté par la réunion et intitulé *Dispositions relatives au logement, aux grands navires de pêche et à la sécurité sociale proposées par la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche*. Ce document contient des dispositions sur lesquelles il y a eu consensus et d'autres nombreuses sur lesquelles il n'y a pas eu consensus à la réunion. C'est la raison pour laquelle il est préférable de le lire en conjonction avec le rapport de la réunion, notamment pour les dispositions relatives à la nouvelle partie VII concernant les grands navires.

A l'issue de la réunion tripartite, le Bureau a préparé le texte des projets de convention et de recommandation concernant le travail dans le secteur de la pêche. Les textes proposés figurent dans le rapport V (2B).

En ce qui concerne la Partie V, Logement et alimentation, du projet de convention, le Bureau a révisé le libellé des articles de cette partie et des dispositions de l'annexe correspondante (maintenant annexe III du projet de convention) pour tenir compte des résultats de la réunion tripartite et des réponses au rapport V (1). L'annexe III, Logement à bord des navires de pêche, contient des dispositions visant tous les navires de pêche pontés, suivies de dispositions visant les navires «d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres dont la jauge brute n'est pas inférieure à [100] tonneaux» ou, dans certains cas, les navires «d'une longueur égale ou supérieure à [45] mètres et dont la jauge brute n'est pas inférieure à [500] tonneaux». Par ailleurs, la réunion a envisagé, et dans certains cas accepté, d'inclure certaines dispositions sur le logement à bord des navires de pêche dans le projet de recommandation. On notera que les chiffres qui figurent dans les projets de convention et de recommandation, par exemple «[24] mètres», ont souvent été laissés entre crochets, car il n'y a pas eu d'accord sur le chiffre à utiliser. La question du logement est examinée plus en détail dans les commentaires ci-après.

Quant à la demande d'élaborer des propositions pour une nouvelle partie VII relative aux «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres» au lieu d'établir une partie complètement distincte, le Bureau a placé les dispositions, question après question, immédiatement après les dispositions correspondantes relatives à tous les navires. Ainsi, les dispositions supplémentaires concernant les soins médicaux sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à «[24] mètres ou qui entreprennent des voyages internationaux» se trouvent immédiatement après les dispositions concernant les soins médicaux visant tous les pêcheurs. Le Bureau a procédé ainsi pour plusieurs raisons. Premièrement, cette structure permettra de comprendre plus facilement les projets de convention et de recommandation. Deuxièmement, elle permettra d'organiser plus efficacement le débat à la Conférence internationale du Travail (sinon, il aurait fallu traiter chaque question, par exemple, les soins médicaux, deux fois lors de la discussion des textes). Troisièmement, elle donnera plus de souplesse à la Conférence pour décider par exemple si les dispositions concernant les grands navires doivent s'appliquer aux grands navires (par exemple d'une longueur égale ou supérieure à 24 m), aux navires qui entreprennent des voyages internationaux, aux navires qui sont en mer pendant une certaine durée ou qui entreprennent un voyage à une certaine distance de leur port d'attache, ou à ceux combinant certains de ces critères ou tous. Le tableau ci-après montre où ces nouvelles dispositions figurent dans les projets de convention et de recommandation.

Projet de convention – nouvelles dispositions concernant les grands navires

Question	Article
Examen médical	Art. 10.3, art. 12
Equipage et durée du repos	Art. 14
Accord d'engagement du pêcheur	Art. 20, annexe II B.
Paiement des pêcheurs	Art. 24
Logement	Annexe III
Soins médicaux	Art. 30
Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail	Art. 32
Respect et application	Art. 39

Projet de recommandation – nouvelles dispositions concernant les grands navires

Question	Paragraphe
Compétence et formation	Paragr. 12
Paiement des pêcheurs	Paragr. 15
Logement	Paragr. 27 et 31
Soins médicaux à bord	Paragr. 37

Dans le projet de convention, le Bureau a aussi inclus de nouvelles dispositions concernant le rapatriement (article 21), le recrutement et le placement (article 22), la sécurité sociale (articles 34 et 35) et, tenant compte principalement des réponses au rapport V (1), il a sensiblement modifié les dispositions relatives au respect et à l'application (articles 39 et 41). Une nouvelle annexe a été ajoutée (l'annexe I). Il y a d'autres ajouts, suppressions ou changements qui font l'objet des commentaires du Bureau.

Commentaires sur le projet de convention concernant le travail dans le secteur de la pêche

Préambule

A la 92^e session de la Conférence, la Commission du secteur de la pêche a débattu de l'inclusion, y compris dans le préambule, d'une référence non seulement à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi mais aussi aux conventions fondamentales¹. Cela se reflète dans le cinquième paragraphe du préambule.

La Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche a examiné, dans le contexte du projet de dispositions concernant le recrutement et le placement, l'opportunité d'insérer dans le préambule un paragraphe relatif à la nécessité de protéger et de promouvoir les «droits en matière d'emploi» des pêcheurs. Le Bureau a reflété cette préoccupation dans le huitième paragraphe du préambule, sans toutefois mentionner le mot «emploi», tenant compte de la nature de la relation de travail dans une grande partie du secteur de la pêche.

A la 92^e session de la Conférence, la Commission du secteur de la pêche² est par ailleurs convenue de laisser entre crochets l'article 18, alinéa *a*) (mentionné comme point 28 *a*) dans la discussion), qui se réfère aux pièces d'identité. Ayant supprimé ce passage dans le projet de convention, le Bureau a inséré une référence à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, au sixième paragraphe du préambule.

Comme suggéré par un Etat Membre dans sa réponse au rapport V (1), le Bureau a inséré les mots «de la santé et de la sécurité au travail» dans le dixième paragraphe.

PARTIE I. DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

DÉFINITIONS

Article 1

Article 1 a)

Les termes «et les eaux intérieures» utilisés dans l'article 1 *a*) du projet de convention figurant dans le rapport V (1) sont remplacés par les termes «les lacs et les canaux», afin d'éviter tout malentendu quant au sens.

Certaines réponses au rapport V (1) proposent d'insérer une définition de «la pêche de subsistance», expression utilisée dans la définition de «la pêche commerciale». Le Bureau n'a pas donné de définition mais il note que le glossaire des pêches de la FAO définit la «pêche de subsistance» comme suit: «Pêche dans laquelle le poisson est capturé et consommé directement par les familles des pêcheurs au lieu d'être acheté par des intermédiaires et vendu sur un plus grand marché».

¹ Voir paragraphes 267 à 279 du rapport de la Commission (*Compte rendu provisoire* n° 21).

² *Ibid.*, paragr. 574.

Article 1 e)

Dans la définition du «pêcheur», la Commission du secteur de la pêche avait laissé les mots «personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord des navires de pêche» entre crochets. Compte tenu des réponses au rapport V (1), le Bureau a supprimé les crochets et ajouté les mots «et des observateurs des pêches».

Article 1 h) iii)

Les crochets autour de «50 tonnes» sont supprimés. Le terme utilisé dans la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche et son Protocole se réfère au poids.

Article 1 l)

La Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche a estimé que la convention devrait prévoir la possibilité qu'un membre puisse utiliser la longueur hors tout (LHT), outre la longueur (L), comme unité de mesure, car cela peut être d'un bon coût rapport/efficacité pour les autorités compétentes et pour les armateurs à la pêche. Le Bureau a donc inséré une définition des termes «longueur hors tout» à l'article 1, alinéa l). Il s'agit d'une version simplifiée de la définition figurant à l'article 2 du règlement (CEE) n° 2930/86 du Conseil du 22 septembre 1986 définissant les caractéristiques des navires de pêche. Le libellé complet de cet article est le suivant:

1. La longueur d'un navire correspond à la longueur hors tout, définie comme étant la distance mesurée en ligne droite de l'extrémité avant de la proue à l'extrémité arrière de la poupe.

Aux fins de cette définition:

- a) la proue comprend la structure étanche de la coque, le gaillard, l'étrave et le pavois avant s'il est fixé, à l'exclusion des beauprés et des rambardes;
- b) la poupe comprend la structure étanche de la coque, l'arcaste, la dunette, la rampe du chalut et le pavois, à l'exclusion des rambardes, des minots, des engins de propulsion, des gouvernails et des appareils à gouverner, ainsi que des échelles et des plates-formes de plongée.

La longueur hors tout se mesure en mètres, à deux décimales près.

2. Dans la réglementation communautaire, la longueur entre perpendiculaires se définit par la distance mesurée entre la perpendiculaire avant et la perpendiculaire arrière telles qu'elles sont définies par la Convention internationale sur la sécurité des navires de pêche.

La longueur entre perpendiculaires se mesure en mètres, à deux décimales près.

Article 1 o)

Plusieurs réponses au rapport V (1) demandent une définition des termes «voyage international». Le Bureau a donc inséré cette définition, en s'inspirant partiellement de la législation de certains Etats Membres. La définition qui figure à l'alinéa o) ne limite pas le concept de voyage international à la visite des ports d'un autre Etat mais désigne un voyage hors des eaux territoriales de l'Etat dont le navire bat le pavillon.

Toutefois, le Bureau attire l'attention de la commission sur la réponse du Canada, qui demande que l'on insère le concept de durée du voyage dans la définition du «voyage international». Le Bureau ne l'a pas fait, estimant que cela pourrait restreindre l'utilisation des termes «voyage international» ailleurs dans la convention lorsque, par exemple, ce concept peut être combiné sous différentes formes: longueur du voyage en milles, temps, zone où se déroulent les opérations de pêche. Si la Conférence envisage de modifier la définition de l'alinéa o), elle voudra sans doute tenir compte de l'incidence que cela pourrait avoir sur plusieurs autres nouvelles dispositions.

Le concept de «pêche en eaux lointaines» a été discuté à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Le Bureau envisageait d'utiliser ces termes en conjonction avec les dispositions spécifiques (généralement plus contraignantes) concernant certains «grands navires». Dans *Situation mondiale des pêches et de l'aquaculture*, 1998, la FAO définit la production de la pêche en eaux lointaines comme suit: «captures effectuées dans les zones de pêche de la FAO qui ne sont pas contiguës à l'Etat du pavillon du navire utilisé». Toutefois, le Bureau considère que l'utilisation de ces termes pourrait être problématique, car elle supposerait une définition de ce qu'il faut entendre par «zones de pêche», ainsi qu'un éclaircissement sur le sens des termes «non contiguës». Il a donc décidé de ne pas insérer ces termes dans la convention.

CHAMP D'APPLICATION

Article 2

Le paragraphe 3 a été ajouté pour tenir compte des vues exprimées à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche à propos de la possibilité pour un Membre, après consultation, d'étendre la protection prévue par la convention pour les pêcheurs travaillant sur les grands navires (c'est-à-dire les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m) à ceux travaillant sur des navires plus petits (c'est-à-dire d'une longueur inférieure à 24 m). C'est la première fois que les mots «d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres» apparaissent dans la convention. On se souviendra qu'à la 92^e session de la Conférence la Commission du secteur de la pêche avait décidé, à l'issue d'un vote par appel nominal, que le Bureau devrait élaborer une nouvelle partie VII relative «aux prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres». Dans la version anglaise, le Bureau a remplacé les mots «metres in length **or more**» par «metres in length **and over**» pour s'aligner sur les dispositions de la convention n° 126 ainsi que sur le libellé de certaines conventions de l'OMI. Le sens demeure inchangé.

Article 5

À la 92^e session de la Conférence, la Commission du secteur de la pêche avait adopté un amendement permettant à l'autorité compétente, après consultation, de décider d'utiliser «d'autres unités de mesure définies dans la convention». Le but était d'autoriser l'autorité compétente à utiliser non seulement la longueur (L) mais aussi la jauge brute comme critère de mesure. Comme on l'a noté ci-dessus, la Réunion tripar-

tite d'experts dans son ensemble a approuvé l'idée d'autoriser l'utilisation non seulement de la longueur mais aussi de la longueur hors tout (LHT), du moins en ce qui concerne les dispositions relatives au logement des navires de pêche, comme autres unités de mesure. En raison de ce changement, pour garantir que la souplesse qu'offre le recours à «d'autres unités de mesure» reste dans des limites raisonnables, le Bureau a créé une nouvelle annexe I qui énonce les équivalents de la longueur (L) en longueur hors tout (LHT) et jauge brute (tonneaux), comme cela figure dans le projet de convention et ses annexes, ainsi que dans le projet de recommandation.

Les chiffres de la longueur hors tout utilisés dans l'annexe I se fondent sur les chiffres proposés à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche, chiffres qu'elle a généralement acceptés comme équivalents. Ces chiffres sont tirés d'informations fournies par le Royaume-Uni. Toutefois, depuis la réunion, sur la base d'un chiffre établi par l'OMI à partir d'un échantillon plus important de navires³, le Bureau a remplacé 27 m par 26,5 m comme équivalent en longueur hors tout à 24 m (L).

Les chiffres utilisés pour la jauge brute à l'annexe I sont des estimations établies par le Bureau après avoir revu les chiffres de l'OMI ainsi que les données fournies par le Japon à la Réunion tripartite d'experts. Toutefois, le Bureau fait observer que, après avoir examiné la question des équivalences entre la longueur et la jauge brute, le Secrétariat de l'OMI a écrit que «... il n'a pas paru possible en pratique de définir une valeur de TB [tonnage brut] acceptable comme équivalent de Lsign [longueur de signalement] = 24 m»⁴. La question demeure donc de savoir s'il est possible en pratique qu'une convention internationale du travail cherche à établir des équivalences entre la longueur et la jauge brute. Toutefois, c'est peut-être parce que ces chiffres n'étaient pas envisagés dans les instruments de l'OMI (en particulier le Protocole de Torremolinos de 1993) au moment où ils ont été adoptés que le problème s'est posé.

Le Bureau comprend que pour certains Etats Membres le tonnage brut, comme unité de mesure, est un meilleur indicateur de la taille du navire. Dans certains pays, par exemple, les navires de pêche sont généralement plus effilés, de sorte qu'un navire de 24 m de longueur aura moins d'espace intérieur (et donc un tonnage brut inférieur) qu'un navire de pêche de longueur similaire d'un autre pays. La principale incidence de cette différence concernerait les dispositions relatives à la taille des couchettes. Le Bureau estime que l'incidence ne serait pas aussi importante pour les questions qui n'ont pas directement trait à l'espace intérieur disponible sur le navire. C'est pourquoi, eu égard à l'application de certaines prescriptions concernant les espaces de logement, il propose d'utiliser à la fois la longueur et la jauge brute⁵. Si cette approche est retenue, il ne sera peut-être pas nécessaire de fournir les équivalents en tonnage brut qui figurent actuellement dans la nouvelle annexe I proposée.

³ A sa 93^e session (15-17 nov. 2004), le Conseil de l'OMI a examiné le document C93/4/Add.2, intitulé *Rapport sur l'état des conventions et des autres instruments multilatéraux à l'égard desquels l'Organisation exerce des fonctions, y compris le Protocole de Torremolinos de 1993. Examen des conséquences juridiques et pratiques d'une modification des dispositions relatives à l'entrée en vigueur du Protocole de Torremolinos de 1993*. Au paragraphe 9 de l'annexe 5 de ce document, il est indiqué qu'une longueur hors tout de 26,47 m correspond à une longueur de signalement de 24 m, ce qui correspond aussi à la longueur (L) définie dans le Protocole de Torremolinos et à la longueur (L) établie à l'article 1 du projet de convention.

⁴ Annexe 5 du document C93/4/Add.2 du Conseil de l'OMI, voir ci-dessus.

⁵ Voir les commentaires sur l'annexe III concernant le logement à bord des navires de pêche.

PARTIE II. PRINCIPES GÉNÉRAUX

MISE EN ŒUVRE

Article 6

Dans sa réponse au rapport V (1), la Nouvelle-Zélande demande si les codes volontaires de bonne pratique seront considérés comme «d'autres mesures». Si c'est aux codes adoptés par l'autorité compétente, donc au niveau national, que le gouvernement se réfère, ceux-ci seront considérés comme «d'autres mesures». Si ces codes nationaux ne sont pas contraignants, ils seront probablement jugés insuffisants pour assurer l'application de la convention.

RESPONSABILITÉS DES ARMATEURS À LA PÊCHE, DES PATRONS ET DES PÊCHEURS

Article 8

Pour tenir compte de la réponse de l'Australie au rapport V (1), le Bureau a inséré l'alinéa *d*) suivant au paragraphe 2: «le respect des normes de sécurité de la navigation, de veille et des normes associées de bon matelotage»; il a reformulé le paragraphe 4 qui se lit désormais comme suit: «Les pêcheurs doivent respecter les ordres légaux raisonnables de l'armateur à la pêche et les mesures de sécurité et de santé applicables.»

PARTIE III. CONDITIONS MINIMALES REQUISES POUR LE TRAVAIL À BORD
DES NAVIRES DES PÊCHE

ÂGE MINIMUM

Article 9

Cet article a été reformulé pour tenir compte des réponses au rapport V (1), notamment de celles qui demandent plus de cohérence entre le projet de convention et la convention n° 138. Le libellé de la disposition concernant les travaux légers que les personnes de 15 ans peuvent effectuer lors des vacances scolaires a été légèrement modifié sans conséquence pour le fond.

Le Bureau a fait des propositions à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche concernant l'interdiction du travail de nuit pour les personnes de moins de 18 ans qui travaillent sur de grands navires de pêche. Toutefois, la réunion a indiqué que ces dispositions devraient s'appliquer à tous les pêcheurs quelle que soit la taille du navire, et ces changements se reflètent au paragraphe 6.

Le Bureau a élaboré un nouveau paragraphe 7 pour préciser que l'article 9 ne modifie en rien les obligations plus contraignantes contractées par un Membre en vertu de la ratification d'autres normes internationales du travail, par exemple les conventions n^{os} 138 et 182.

Le Bureau attire l'attention sur la différence entre le présent projet de convention et le projet de convention du travail maritime consolidée, qui ne prévoit pas la possibilité pour les personnes de moins de 16 ans de travailler à bord de navires commerciaux.

EXAMEN MÉDICAL

Article 10

Pour tenir compte des réponses au rapport V (1), les mots «traditions nationales», jugés trop vagues, ont été supprimés du paragraphe 2.

Le paragraphe 3 concerne les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m. Tenant compte des débats de la Réunion tripartite d'experts, le paragraphe dispose que «les dérogations visées au paragraphe 2 ne s'appliqueront pas à une personne travaillant sur un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou qui entreprend un voyage international ou passant normalement plus de trois jours en mer». Cependant, le Bureau comprend qu'il n'existe pas encore de consensus clair sur l'insertion ou non de cette disposition dans la convention.

Article 11

Dans sa réponse au rapport V (1), l'Espagne soulève plusieurs points concernant l'alinéa *e*) et suggère notamment qu'il conviendrait de s'en remettre à la législation nationale pour décider du mécanisme de règlement des conflits. Le Bureau n'a pas tenu compte de cette suggestion mais, si elle était acceptée, l'alinéa *e*) pourrait être transféré dans la recommandation.

Article 12

Ce nouvel article traite des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à un nombre de mètres restant à préciser.

La réunion tripartite d'experts n'a pas vraiment tranché sur la question de savoir s'il y a lieu de placer le paragraphe 1 dans la convention ou dans la recommandation.

En ce qui concerne la période maximale de validité du certificat médical d'un adolescent, visée au paragraphe 2, le Bureau a aligné l'âge (18 ans) sur celui prévu à l'article 9, tenant compte d'une réponse au rapport V (1) concernant la recommandation.

PARTIE IV. CONDITIONS DE SERVICE

ÉQUIPAGE ET DURÉE DU REPOS

Articles 13 et 14

A la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche, la question a été posée de savoir si la Convention SOLAS de l'OMI exigeait des Etats qu'ils fixent les effec-

tifs requis pour garantir la sécurité des navires de pêche et si les Etats devaient exiger que ces derniers aient à bord des documents spécifiant ces effectifs. Le Bureau a cherché à éclaircir ce point.

Au chapitre I: *Dispositions générales*, de la Convention SOLAS, la règle 3, *Exceptions*, dispose que:

a) Sauf disposition expresse contraire, les présentes règles ne s'appliquent pas: ... vi) aux navires de pêche.

Au chapitre V: *Sécurité de la navigation*, la règle 1, *Application*, dispose, de façon générale, que le chapitre s'applique «à tous les navires pour tous les voyages...». Le paragraphe 4 prévoit que:

L'Administration décide dans quelle mesure les dispositions des règles 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 28 s'appliquent aux catégories suivantes de navires: ... 3 aux navires de pêche.

Dans le même chapitre, la règle 14, *Effectifs des navires*, dispose que:

1. Les gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si cela est nécessaire, à adopter des mesures pour veiller à ce que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer, tous les navires soient pourvus d'effectifs suffisants en nombre et en qualité [une note en bas de page se réfère aux «Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité que l'Organisation a adoptés par la résolution A.890(21)», telle qu'amendée par la résolution A.955(23)].

2. Tout navire auquel s'applique le chapitre I doit être pourvu d'un document approprié spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, ou d'un document équivalent, délivré par l'Administration et attestant que le navire a à son bord les effectifs minimaux de sécurité jugés nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe 1.

Il semblerait donc que les Etats parties à la Convention SOLAS doivent conserver ou adopter des mesures garantissant que les navires de pêche sont pourvus d'effectifs suffisants en nombre et en qualité, mais ne sont pas tenus de fournir un document approprié spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou un document équivalent délivré par l'Administration.

Le nouvel article 14 répond à la demande faite au Bureau d'élaborer des propositions sur une nouvelle partie VII relative «aux prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres»; celles-ci ont été soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. A cette réunion, il n'y a pas eu d'opposition forte au paragraphe 1 a), même si les employeurs ont suggéré que l'on envisage de le déplacer, ainsi que le reste de la proposition du Bureau, dans la recommandation. Un débat s'est aussi engagé quant à la question de savoir s'il y avait lieu d'insérer la disposition proposée relative aux documents spécifiant les effectifs de sécurité dans la convention ou dans la recommandation, mais aucune décision n'a été prise. Les dispositions qui figurent maintenant au paragraphe 1, alinéa b), et aux paragraphes 2 et 3 ont été débattues mais il n'y a pas eu d'accord et le texte a été maintenu tel que proposé par le Bureau. Celui-ci a depuis reformulé la disposition pour la mettre en conformité avec la disposition de la convention n° 180 sur laquelle elle se fonde en partie.

RÔLE D'ÉQUIPAGE

Cette section, précédemment intitulée «Accords d'engagement des pêcheurs et rôle d'équipage», a été divisée en deux sections distinctes: «Rôle d'équipage» et «Accord d'engagement du pêcheur». Le titre en anglais «List of persons on board» a été remplacé par «Crew list» qui est l'expression consacrée.

Article 15

Cet article vise à recenser non seulement les membres de l'équipage mais aussi les observateurs des pêches et les autres personnes qui se trouvent à bord du navire au moment du départ.

Pour tenir compte d'une réponse au rapport V (1) demandant des éclaircissements, le texte a été modifié et indique que l'information doit être fournie avant le départ du navire ou communiquée à terre immédiatement après. Cela peut être fait par exemple par radio.

La phrase suivante a été ajoutée: «L'autorité compétente doit déterminer à qui cette information doit être fournie.»

ACCORD D'ENGAGEMENT DU PÊCHEUR

Article 16

Dans sa réponse au rapport V (1), une organisation d'employeurs (USCIB) s'inquiète de ce que cet article puisse avoir pour effet d'imposer que tous les accords d'engagement soient traduits dans la langue de chacun des pêcheurs à bord. Le Bureau n'a pas modifié cette disposition mais il appelle l'attention sur cette question d'ordre pratique.

L'annexe II visée à l'article 16 comporte désormais deux parties: la partie 1, qui précise le minimum d'informations devant figurer dans l'accord d'engagement du pêcheur, et la partie 2, qui indique les renseignements complémentaires que doivent contenir les accords d'engagement de pêcheurs travaillant sur des navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] m ou entreprenant des voyages internationaux.

Le Bureau a ajouté à la partie 1 de l'annexe II un nouvel alinéa *d*) qui dispose que «le nom de l'employeur ou de l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord» doit être indiqué dans l'accord d'engagement du pêcheur. Cela a été demandé dans des réponses au rapport V (1).

Article 17

Dans sa réponse au rapport V (1), une organisation d'employeurs (l'Association norvégienne des armateurs à la pêche) s'inquiète de ce que l'alinéa *a*) puisse poser des problèmes à l'industrie de la pêche car ce qu'il prescrit risque d'avoir pour conséquence de retarder le départ des navires. Le Bureau appelle l'attention sur cette question d'ordre pratique, mais il n'a pas modifié le libellé de cette disposition.

Dans sa réponse au rapport V (1), la Nouvelle-Zélande demande des éclaircissements sur ce qu'il faut entendre par «la tenue des états de service» prescrite à

l'alinéa *b*). Le Bureau fait observer que ces états de service peuvent être nécessaires au pêcheur, notamment pour ses déclarations d'impôt ou pour attester le nombre de jours qu'il a passé en mer à des fins de mise à jour de ses brevets de capacité. Comme suggéré par la France, les états de service des pêcheurs peuvent être tenus par tout moyen, que ce soit d'une manière traditionnelle, en les apostillant sur un livret ou par d'autres moyens plus modernes.

Article 18

Le Bureau note que dans quelques réponses au rapport V (1) des éclaircissements sont demandés sur ce qu'il faut entendre par «toute autre partie concernée». Le Bureau renvoie sur ce point au rapport de la Commission du secteur de la pêche à la discussion de cette question⁶.

Article 20

Ce nouvel article répond à la demande faite au Bureau d'élaborer des propositions sur une nouvelle partie VII relative aux «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres»; celles-ci ont été soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Les propositions ont été modifiées pour tenir compte à la fois des avis exprimés lors de la réunion et pour d'autres raisons explicitées ci-après.

Lors de la réunion tripartite, l'un des experts a noté qu'il n'était pas inhabituel pour les pêcheurs de conclure des accords avec des parties autres que l'armateur à la pêche. La disposition a été réécrite au cours de la réunion afin que la responsabilité de veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement écrit et signé incombe à l'armateur à la pêche, sans que ce soit nécessairement lui qui signe ledit accord, mais le Bureau n'est pas certain que cette modification soit acceptable pour tous. Pour garantir que le pêcheur continue à être protégé en cas de manquement de la part de l'agence de recrutement et de placement, le Bureau a, après la réunion, ajouté un nouveau paragraphe disposant que c'est à l'armateur à la pêche qu'incombe la responsabilité finale de veiller à ce que le pêcheur soit en possession d'un accord, même si celui-ci a été conclu entre le pêcheur et une agence de recrutement et de placement.

Comme indiqué ci-dessus, l'annexe II.2 énumère les indications complémentaires à inclure dans les accords d'engagement de pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche «d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres ou entreprenant un voyage international». Lorsque la question relative à l'équipage et à la durée du repos a été débattue par la réunion, l'expert gouvernemental du Japon a fait observer que le dialogue social et l'accord d'engagement sont les meilleurs moyens de fixer les heures de repos quotidiennes. Le Bureau s'est efforcé de prendre en compte cette suggestion en insérant une disposition sur ce point à l'alinéa *e*) de l'annexe II.2 qui semble être l'endroit le mieux approprié.

⁶ *Compte rendu provisoire* n° 21, *op. cit.*, paragr. 519-544.

RAPATRIEMENT

Le Bureau note que le texte du projet de convention proposé dans le rapport V (1) comportait une section intitulée «Pièces d'identité, droits au rapatriement et services de recrutement et de placement». Le nouveau texte proposé contient deux parties distinctes, l'une couvrant le «rapatriement» et l'autre les «recrutement et placement». Il ne contient pas de partie intitulée «pièces d'identité», car les dispositions sur ce point ont été supprimées pour tenir compte des réponses, et il est fait référence à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, dans le préambule.

Article 21

Ce nouvel article répond à la demande faite au Bureau d'élaborer des propositions sur une nouvelle partie VII relative aux «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres»; celles-ci ont été soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Les propositions s'inspiraient des principaux éléments de la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, de la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, et des dispositions du projet de convention du travail maritime consolidée (CTMC).

Des discussions ont eu lieu au sein de la Réunion tripartite d'experts – mais n'ont pas abouti – sur la question de savoir si de telles dispositions devraient s'appliquer aux grands navires (par exemple des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m), aux navires effectuant des voyages internationaux, à une certaine distance de leur port d'attache (compte tenu du fait qu'un marin ressortissant d'un pays très vaste pourrait avoir besoin d'être rapatrié d'un port qui, bien que situé dans son propre pays, est très éloigné de son domicile ou de son port d'embarquement), ou à des navires répondant à plusieurs de ces critères, voire à tous. Le Bureau ne voyant aucune raison de limiter la protection que confère cet article à une catégorie particulière de pêcheurs, et tenant compte des dérogations prévues à l'article 3, n'a pas inclus de telles limites dans cet article.

Le paragraphe 2 dispose que les frais de rapatriement doivent être pris en charge par l'armateur à la pêche. Le Bureau note que, comme indiqué dans les articles relatifs à l'accord d'engagement du pêcheur, celui-ci peut avoir signé un accord avec une partie autre que l'armateur. Ce paragraphe indique toutefois clairement que la responsabilité du rapatriement du pêcheur demeure à la charge de l'armateur.

RECRUTEMENT ET PLACEMENT

Article 22

Ce nouvel article répond à la demande faite au Bureau d'élaborer des propositions sur une nouvelle partie VII relative aux «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres»; celles-ci ont été soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche; elles s'inspirent des principales notions figurant dans la convention n° 179 et le projet de convention du travail maritime consolidée. Toutefois la discussion qui a eu lieu sur ce sujet lors de la Réunion tripartite d'experts n'a pas abouti.

Lors de la rédaction du texte de l'article 22, le Bureau a considéré qu'une telle protection ne devrait pas s'appliquer uniquement aux pêcheurs travaillant sur de grands navires ou sur des navires entreprenant des voyages internationaux mais à tous les pêcheurs. Conscient toutefois que certains des problèmes les plus graves dans ce domaine touchent ceux qui travaillent sur des navires «hauturiers», il n'a pas limité la portée de cet article à une catégorie particulière de pêcheurs. Le Bureau a également ajouté le nouvel alinéa 3 c) et le paragraphe 4 sur la réglementation des agences de recrutement et de placement en s'inspirant de l'article 4 de la convention n° 179. Il a jugé ce point particulièrement important, car, en vertu des modifications qu'il est proposé d'apporter aux articles concernant les accords d'engagement des pêcheurs, les agences de recrutement et de placement pourraient être parties à ces accords.

PAIEMENT DES PÊCHEURS

Article 23

Le Bureau a apporté des modifications à l'article 23 pour en clarifier le libellé sans en changer le sens. Il note que dans plusieurs réponses au rapport V (1) la possibilité de garantir dans la pratique un paiement de salaire régulier aux pêcheurs est mise en doute, compte tenu de la tradition consistant à les rémunérer en tout ou en partie en fonction des prises. Toutefois, le Bureau n'a pas modifié le texte car il semble que cette préoccupation soit déjà prise en compte dans les termes «qui perçoivent un salaire seront payés mensuellement ou à intervalles réguliers».

Article 24

Ce nouvel article répond à la demande faite au Bureau d'élaborer des propositions sur une nouvelle partie VII relative aux «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres»; celles-ci ont été soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Le Bureau a rédigé cette disposition de manière qu'elle soit applicable aux «navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres ou entreprenant des voyages internationaux». Il a utilisé les termes «paiements reçus» afin d'inclure les pêcheurs dont le paiement est basé sur une part des prises.

PARTIE V. LOGEMENT ET ALIMENTATION

Comme déjà indiqué dans le présent rapport, à la 92^e session de la Conférence, la Commission du secteur de la pêche est venue que des consultations devraient être tenues sur la question du logement avant la 93^e session de la Conférence en 2005 et que le Bureau devrait concevoir un mécanisme pour faciliter ce processus. La Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche a également examiné, entre autres propositions, celles relatives à la partie V, Logement et alimentation, et à l'annexe III correspondante, Logement à bord des navires de pêche.

Lors de la préparation du texte qu'il a soumis à la réunion d'experts, le Bureau:

- s’est efforcé de reprendre les principaux concepts de la convention n° 126 et de l’annexe II des conclusions proposées qu’il avait préparées pour la 92^e session de la Conférence internationale du Travail;
- a pris en compte les dispositions du projet de convention du travail maritime consolidée afin de ne pas produire un texte totalement incompatible avec celle-ci;
- a simplifié le texte lorsque cela était possible, pour en éliminer les détails non essentiels pouvant faire obstacle à la ratification;
- a pris en compte les amendements sur le logement soumis à la Commission du secteur de la pêche;
- a rédigé des dispositions applicables à tous les navires en ajoutant des prescriptions supplémentaires pour les grands navires de pêche;
- s’est efforcé d’éviter, dans la mesure du possible, toute contradiction avec les directives figurant dans les instruments pertinents FAO/OIT/OMI;
- s’est efforcé de proposer des prescriptions susceptibles d’être mises en œuvre selon un bon rapport coût-efficacité.

La Réunion tripartite d’experts a examiné les propositions du Bureau. Elle est parvenue à un consensus sur certaines d’entre elles mais pas sur la totalité. A l’issue de la réunion, le Bureau a modifié ce qui était l’article 22 dans le rapport V (1) et qui est devenu l’article 28 dans le rapport V (2B). L’article 28 dispose que «la législation ou autres mesures adoptées par le Membre doivent donner pleinement effet à l’annexe III concernant le logement à bord des navires de pêche». Il dispose également que cette annexe peut être amendée de la façon prévue à l’article 43, d’où il résulte que l’amendement de l’annexe peut faire l’objet d’une procédure d’acceptation tacite qui est à la fois moins lente et moins coûteuse pour l’OIT et faciliterait beaucoup l’actualisation des normes techniques relatives au logement sur les navires en fonction de l’évolution et des besoins du secteur de la pêche.

L’annexe III s’inspire à la fois de la convention n° 126 et du texte de l’annexe II au projet de convention figurant dans le rapport V (1). Elle s’applique à tous les nouveaux navires de pêche pontés sauf dérogations particulières autorisées aux termes de l’article 3 de la convention. Toutefois, il est aussi prévu que l’autorité compétente «doit également appliquer les prescriptions de cette annexe aux navires existants, dès lors que et dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable». L’annexe prévoit la possibilité de dérogations dans certaines conditions, mais celles-ci doivent être communiquées à l’OIT, conformément à l’article 4 de la convention. Après consultation, l’annexe peut aussi s’appliquer à certains navires de taille inférieure.

Il convient de rappeler qu’à la 92^e session de la Conférence l’une des questions importantes ayant donné lieu à beaucoup de controverses concernait la question de savoir si certaines prescriptions plus rigoureuses devraient s’appliquer aux navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 m ou à 15 m. La solution proposée serait d’ajouter à l’annexe III un paragraphe 4 disposant que:

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

Le reste de l'annexe III s'articule autour de certaines rubriques (planification et contrôle; conception et construction; bruit et vibrations; etc.). Sous chacune de ces rubriques figurent des dispositions applicables à l'ensemble des navires suivies de prescriptions supplémentaires s'appliquant aux grands navires. Pour ces dernières, le Bureau a utilisé les critères «d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [et d'une] jauge brute [qui] n'est pas inférieure à [100] tonneaux» pour les raisons indiquées précédemment dans ses commentaires. Pour les prescriptions supplémentaires applicables aux navires encore plus grands, le Bureau a utilisé les critères «d'une longueur égale ou supérieure à [45] mètres [et d'une] jauge brute [qui] n'est pas inférieure à [500] tonneaux». Les chiffres ont été laissés entre crochets car, s'ils ont fait l'objet d'une discussion, ils n'ont pas encore été arrêtés. D'autres chiffres figurant dans l'annexe, tels que ceux concernant la superficie au sol par pêcheur dans les postes de couchage, ont eux aussi été laissés entre crochets car ils n'ont pas encore fait l'objet d'un accord.

PARTIE VI. PROTECTION DE LA SANTÉ, SOINS MÉDICAUX ET SÉCURITÉ SOCIALE

SOINS MÉDICAUX

Article 30

Ce nouvel article répond à la demande faite au Bureau d'élaborer des propositions sur une nouvelle partie VII relative aux «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres»; celles-ci ont été soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Cet article a été rédigé de manière à s'appliquer aux «navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres ou qui entreprennent des voyages internationaux ou passent normalement plus de trois jours en mer».

Le Bureau note que, lors de la réunion, les experts travailleurs ont soumis des propositions supplémentaires concernant les dispositions relatives aux soins médicaux sur les grands navires de pêche. Ces propositions n'ont pas été acceptées mais la réunion a décidé de les inclure dans son rapport ainsi que les dispositions correspondantes relatives à la responsabilité de l'armateur à la pêche, afin qu'elles soient examinées avant la 93^e session de la Conférence.

SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Article 31

Le Bureau n'a pas apporté de modification de fond à ce texte. Toutefois, au paragraphe 42 du projet de recommandation, il a proposé des éléments d'orientation concernant les comités paritaires visés à l'alinéa e) de l'article 31.

Le Bureau appelle l'attention sur les commentaires formulés par le Danemark dans sa réponse au rapport V (1) et qu'il a réitérés à la Réunion tripartite d'experts, à savoir que la convention devrait comporter une disposition ayant force obligatoire en vue de protéger les pêcheurs contre le bruit et les vibrations à bord des navires de

pêche, qu'elle prenne la forme d'une disposition applicable à tous les navires ou, dans un premier temps, seulement aux grands navires (elle devrait donc figurer à l'article 32). A ce propos, le Bureau s'est efforcé de déterminer où et comment une telle disposition pourrait être introduite, compte tenu qu'il s'agit là de l'un des nombreux aspects de la sécurité et de la santé au travail qui pourrait être mis en relief. Une liste de spécifications techniques figure au paragraphe 45 du projet de recommandation.

Article 32

Ce nouvel article répond à la demande faite au Bureau d'élaborer des propositions sur une nouvelle partie VII relative aux «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres»; celles-ci ont été soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Un débat, non concluant, a eu lieu entre les experts pour déterminer si ces dispositions devraient s'appliquer à tous les navires ou uniquement aux grands navires. Le Bureau a rédigé cet article de manière qu'il s'applique aux «navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres ou qui entreprennent des voyages internationaux».

La Réunion tripartite d'experts a par ailleurs discuté de la nécessité de définir clairement les responsabilités respectives de l'armateur à la pêche et du patron en ce qui concerne l'évaluation des risques, une question en partie traitée à l'article 8, mais qui mériterait un complément d'examen.

Le texte de l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 32 examiné par la réunion tripartite dispose que l'autorité compétente doit «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». Le Bureau attire l'attention sur la nécessité éventuelle de déterminer clairement à qui incombera la responsabilité de la fourniture de telles directives ou informations.

SÉCURITÉ SOCIALE

Article 33

Lorsqu'elle a examiné les dispositions relatives à la sécurité sociale à la 92^e session de la CIT, la Commission du secteur de la pêche est convenue de laisser entre crochets l'une des dispositions (l'article 27 du projet de convention proposé dans le rapport V (1))⁷. Tenant compte des opinions exprimées à la réunion tripartite, le Bureau a modifié le libellé de cet article qui devient l'article 33, en insérant les mots «résidant habituellement sur son territoire» après «pêcheurs». Le Bureau note que les «autres travailleurs» dont il est fait mention seraient d'autres travailleurs comparables. Par exemple, s'il existait un régime de sécurité sociale pour les travailleurs indépendants, les pêcheurs indépendants n'en seraient pas exclus, et s'il existait un système de sécurité sociale pour les salariés les pêcheurs salariés n'en seraient pas exclus.

⁷ *Compte rendu provisoire* n° 21, *op. cit.*, paragr. 678-694.

Le Bureau appelle également l'attention sur certaines réponses au rapport V (1) ainsi que sur les opinions exprimées par certains experts lors de la réunion tripartite, concernant la nécessité d'indiquer plus précisément les éventualités en matière de sécurité sociale devant être couvertes et la possibilité de fusionner les dispositions relatives à la sécurité sociale et celles concernant la protection en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail.

Articles 34 et 35

Dans les propositions qu'il a soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche, le Bureau a tenu compte du libellé des dispositions sur la sécurité sociale figurant dans le projet de convention du travail maritime consolidée et a proposé que soit ajoutée la disposition suivante: «Les membres s'engagent à prendre des mesures, en fonction de la situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale pour tous les pêcheurs.»

Tenant compte des observations reçues sur le rapport V (1) et des vues exprimées à la Réunion tripartite d'experts, le Bureau a modifié la disposition qu'il avait proposée. Elle se divise maintenant en deux articles distincts – les articles 34 et 35. Une distinction est faite entre la protection de sécurité sociale que tout Membre doit assurer aux pêcheurs résidant habituellement sur son territoire (article 34) et celle qu'il doit assurer aux pêcheurs qui ne résident pas habituellement sur son territoire mais qui travaillent sur des navires battant son pavillon (article 35). En vertu de ces deux articles, les Membres seraient tenus de «prendre des mesures, en fonction de la situation nationale, pour assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale» aux pêcheurs. Toutefois, l'article 35 dispose que, s'agissant des pêcheurs qui ne résident pas habituellement sur leur territoire, les Membres pourraient assurer cette protection «à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, y compris d'accords bilatéraux et multilatéraux de sécurité sociale».

Article 36

En raison de l'introduction des articles 34 et 35, le Bureau a modifié le libellé de ce qui était l'article 28 dans le rapport V (1) et qui est devenu l'article 36 du projet de convention. Cet article devrait se lire conjointement avec l'article 35.

PROTECTION EN CAS DE MALADIE, DE LÉSION OU DE DÉCÈS LIÉS AU TRAVAIL

Article 37

Les mots «medical attention» dans la version anglaise de cet article ont été remplacés par «medical care» pour utiliser la même terminologie que dans le reste de la convention.

Comme indiqué précédemment lors de la réunion tripartite, les experts travailleurs ont proposé de nouvelles dispositions sur la responsabilité des armateurs à la pêche. Bien que ces propositions n'aient pas fait l'objet d'un accord, les experts sont convenus de les insérer, ainsi que les dispositions correspondantes dans le

rapport de la discussion, afin qu'elles soient examinées avant la 93^e session de la Conférence.

PARTIE VII. RESPECT ET APPLICATION

Article 39

L'une des réponses au rapport V (1) demande des éclaircissements sur la teneur et les méthodes de l'«inspection périodique documentée» visée dans l'article. Le Bureau s'est efforcé de répondre à cette demande tout en tenant compte du fait que les prescriptions pour les grands navires ou les navires entreprenant des voyages internationaux peuvent différer de celles applicables aux petits navires n'opérant que dans les eaux nationales. Pour ce faire, il a précisé que le document à bord doit être délivré par l'autorité compétente et indiquer que le navire a été inspecté par elle ou en son nom, en vue de déterminer sa conformité aux dispositions de la convention concernant les conditions de vie et de travail. Il a aussi précisé que la durée de validité de ce document doit être limitée, éventuellement à trois ans (comme le suggère la Norvège), et qu'elle peut être identique à celle du certificat international de sécurité des navires de pêche⁸. Cela permettrait une utilisation plus efficace des ressources de l'autorité compétente.

Article 40

Le Bureau a modifié le libellé de ce qui était l'article 33 dans le rapport V (1) qui devient l'article 40, pour qu'il soit possible d'autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes à effectuer les inspections et à délivrer les documents. Le nouveau libellé tient compte des dispositions du projet de convention du travail maritime consolidée. Ce concept est en conformité avec la délégation de pouvoirs que prévoit, dans la définition du terme «inspecteur», la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, à l'article 1, paragraphe 7 b). Dans la pratique, cette disposition autorise clairement de tels organismes, par exemple les bureaux de classification, à effectuer ces inspections au nom du Membre. Bien que cela ne soit pas précisé, elle permettrait également à un Membre d'autoriser des institutions publiques ou organismes d'un autre Membre dont il reconnaît la compétence et l'indépendance à effectuer les inspections et à délivrer les documents en son nom.

Article 41

Dans la partie VIII, Respect et application, du texte du projet de convention proposé dans le rapport V (1), il n'existe aucune disposition concernant les procédures de recours. Dans les propositions qu'il a soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche, le Bureau indique qu'au lieu d'inclure les procédures de recours dans l'annexe relative au logement sur les navires de pêche – ce qui serait conforme à la convention n° 126 et à l'annexe II du texte du projet de convention proposé dans le

⁸ Voir Protocole de Torremolinos de 1993, chap. I, règles 6 et 7.

rapport V (1) – il insérera la question dans la partie relative au respect et à l'application. C'est ce qu'il a fait en créant ce nouvel article qui traite des plaintes adressées à l'Etat du pavillon et aux autorités portuaires. Le paragraphe 5 a été ajouté afin qu'il soit clair que les plaintes jugées «manifestement infondées» n'entraîneront pas d'enquête.

PARTIE VIII. AMENDEMENT DES ANNEXES I ET III

Article 43

Ce nouvel article prévoit une procédure d'acceptation tacite des amendements apportés aux annexes I et III. Comme indiqué dans la discussion de la Partie V, il offre un moyen efficace et économique d'amender ces annexes afin de les actualiser en fonction de l'évolution et des besoins du secteur de la pêche. La Conférence voudra sans doute se demander si cette procédure d'amendement doit s'appliquer aux deux annexes, à l'annexe III uniquement, voire aux trois annexes à la convention.

Commentaires sur le projet de recommandation concernant le travail dans le secteur de la pêche

PARTIE I. CONDITIONS DE TRAVAIL À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE

PROTECTION DES ADOLESCENTS

Paragraphes 1 à 5

Répondant à la demande qui lui avait été faite, le Bureau avait préparé des propositions concernant des «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres» qu'il a soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Toutefois, celle-ci est dans l'ensemble convenue que les deux nouvelles dispositions proposées devraient s'appliquer à tous les navires et non pas uniquement aux grands navires.

EXAMEN MÉDICAL

Paragraphes 6 à 10

A la lumière des nouvelles dispositions concernant l'examen médical proposées dans le projet de convention, les dispositions figurant au paragraphe 5 du projet de recommandation proposé dans le rapport V (1), concernant ce que le certificat médical devrait attester, et aux paragraphes 7 et 8, concernant la période de validité du certificat médical délivré aux adolescents, ont été supprimées.

En ce qui concerne le paragraphe 8, le Bureau appelle l'attention sur ses commentaires à propos de l'article 11 e) du projet de convention.

COMPÉTENCE ET FORMATION

Paragraphes 11 et 12

Comme cela lui avait été demandé, le Bureau avait préparé des propositions relatives à des «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres» pour le paragraphe 12. Il renvoie aux commentaires qu'il a faits sur l'article 14 du projet de convention.

PARTIE II. CONDITIONS DE SERVICE

RELEVÉ DES ÉTATS DE SERVICE

Paragraphe 13

Dans la version anglaise, les termes «should be available» ont été remplacés par «should be made available».

PAIEMENT DES PÊCHEURS

Paragraphe 15

Comme cela lui avait été demandé, le Bureau avait préparé des propositions relatives à des «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres», qu'il a soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Ce texte a été établi à partir de ces propositions.

PARTIE III. LOGEMENT

Paragraphes 16 à 32

Il s'agit là d'une nouvelle partie. Le Bureau renvoie à ses commentaires concernant la Partie V du texte proposé pour le projet de convention, Logement et alimentation.

PARTIE IV. PROTECTION DE LA SANTÉ, SOINS MÉDICAUX ET SÉCURITÉ SOCIALE

Paragraphe 37

Comme cela lui avait été demandé, le Bureau avait préparé des propositions relatives à des «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres», qu'il a soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Le paragraphe 37 se fonde sur ces propositions.

SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

Paragraphes 38 à 47

Comme cela lui avait été demandé, le Bureau avait préparé des propositions relatives à des «prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres», qu'il a soumises à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche. Lors de cette réunion, un certain nombre d'experts ont indiqué que de telles dispositions pourraient s'appliquer à tous les navires. Pour cette raison, le Bureau a réorganisé les paragraphes concernant la sécurité et la santé au travail comme il apparaît dans le projet de recommandation, en rendant ces critères applicables à tous les navires. Au paragraphe 42, il a également inclus des indications supplémentaires sur les comités paritaires visés à l'article 31 *e*) et, au paragraphe 46, une référence à l'édition la plus récente du Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, partie A, directives pratiques de sécurité et d'hygiène à l'usage des patrons et des équipages.

SÉCURITÉ SOCIALE

Paragraphes 48 et 49

Le Bureau a modifié les paragraphes 48 et 49 en tenant compte des changements apportés aux articles 33 à 36 du projet de convention.

Paragraphe 50

Le Bureau a remplacé le mot «requérant» par l'expression «personne protégée».

Compte tenu des modifications et des ajouts apportés aux articles du projet de convention concernant la sécurité sociale, ce qui était le paragraphe 29 du projet de recommandation proposé dans le rapport V (1) a été supprimé.

AUTRES DISPOSITIONS

Paragraphe 51

L'expression «zone économique exclusive» n'est pas définie dans les projets de convention et de recommandation proposés. L'intention du Bureau est que la définition applicable de la «zone économique exclusive» soit celle donnée à l'article 55 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

APPENDICE

Rapport de la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche

RAPPORT DE LA DISCUSSION

Introduction

1. Lors de la 92^e session de la Conférence internationale du Travail (CIT), une commission du secteur de la pêche a discuté de la mise en place d'une nouvelle norme sur la pêche. Au cours de ses délibérations, la commission est convenue que le Bureau devrait veiller à ce que des consultations soient menées par l'intermédiaire d'un mécanisme approprié, entre la fin de la 92^e session de la Conférence et sa prochaine session, sur la partie V et l'annexe II des conclusions, portant l'une et l'autre sur le logement à bord des navires de pêche. Elle est convenue également que le Bureau devrait ajouter à la convention une nouvelle partie relative aux: «Prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres» afin de répondre aux besoins propres aux pêcheurs qui travaillent sur des navires de grande taille.

2. Pour donner suite à cette demande, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a décidé, à sa 290^e session (juin 2004), que le BIT devrait convoquer, du 13 au 17 décembre 2004, une réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche, en vue d'examiner et de formuler des prescriptions relatives au logement et de discuter de toutes autres questions en suspens mentionnées par la Commission sur le secteur de la pêche lors de la 92^e session de la CIT. A cette fin, la réunion d'experts a passé en revue un document intitulé: «Dispositions proposées pour le logement, les grands navires de pêche et la sécurité sociale» (TMEFS/2004), élaboré par le Bureau.

Participants

3. Le Conseil d'administration a décidé, à sa 290^e session, que participeraient à cette réunion six experts désignés par des gouvernements, six désignés par le groupe des employeurs et six par celui des travailleurs. Il a décidé également que les gouvernements figurant sur la liste de réserve pouvaient être invités à participer, à condition que cela ne représente pas de frais supplémentaires pour le Bureau.

4. A sa 291^e session, le Conseil d'administration a en outre décidé que, en plus des experts désignés par les gouvernements de l'Afrique du Sud, du Canada, du Chili, de l'Espagne, du Japon et de la Norvège, d'autres experts désignés par les gouvernements de l'Allemagne, du Danemark, des Etats-Unis, de la France, de la Namibie, du Portugal, du Royaume-Uni et de la Thaïlande pourraient participer en tant qu'observateurs, de même que d'autres observateurs invités d'organisations gouvernementales internationales et d'organisations internationales non gouvernementales.

5. Une liste des participants est jointe en annexe au présent rapport (voir annexe II).

Allocution d'ouverture

6. Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, le secrétaire général fait un bref rappel des faits qui ont précédé cette réunion, ainsi que ses objectifs. Celle-ci doit fournir au Bureau des indications importantes, sous forme de propositions spécifiques, en vue de l'élaboration du rapport V(2) qui doit être présenté à la 93^e session de la CIT, facilitant ainsi la deuxième discussion de la norme sur la pêche prévue en juin 2005.

Désignation du président

7. Les participants ont désigné M. Joseph O'Neill, expert gouvernemental du Canada, en tant que président de la réunion. M^{me} Rose Karikari Anang, expert employeur du Ghana, et M. Peter Sand Mortensen, expert travailleur du Danemark, sont nommés porte-parole de leurs groupes respectifs. M. Haakon Storhaug, expert gouvernemental de la Norvège, est nommé porte-parole des experts et des observateurs gouvernementaux.

Présentation du document soumis à la discussion

8. Le secrétaire exécutif a présenté le document TMEFS/2004. L'un des points à examiner était la définition des «grands navires de pêche» auxquels la nouvelle partie VII s'applique. Le Bureau cherche à obtenir des orientations sur la question de savoir s'il doit retenir la longueur de 24 mètres ou plus, telle qu'elle est utilisée dans plusieurs conventions de la FAO et de l'OMI relatives au secteur de la pêche. Une autre question importante est la définition de la notion de «voyage international», qui peut constituer un autre moyen de déterminer le champ d'application des nouvelles dispositions. Pour aider les participants dans leur examen des questions du logement et de l'alimentation, le Bureau a préparé le commentaire ainsi que les dispositions proposées figurant dans le document TMEFS/2004 et son annexe I. Pour ce faire, il s'est appuyé sur le texte existant de la convention (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966; l'annexe des conclusions proposées à la 92^e session de la CIT, en juin 2004; les amendements aux conclusions proposées qui ont été soumis à la Commission sur le secteur de la pêche lors de la CIT; ainsi que les dernières versions disponibles du projet de révision du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche et des Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de petite taille. Afin de faciliter l'application des dispositions, le Bureau propose, dans la première partie de l'annexe 1 du document TMEFS/2004, que la longueur du navire (L) telle que définie dans l'article 1 k) du projet de convention soit remplacée par la longueur hors tout pour déterminer la taille d'un navire. Cette partie comprend également une disposition rédigée sur la base d'une disposition analogue de la convention n° 126, qui prévoit des dérogations pour certains navires. Le tableau joint à l'annexe propose des dispositions qui s'appliquent à tous les navires, des dispositions additionnelles pour grands navires et navires spécifiques, ainsi qu'un projet de recommandation. Il contient les éléments essentiels de la convention n° 126 et des questions supplémentaires, telles que le bruit et les vibrations. L'annexe II, qui contient des prescriptions conventionnelles et des recommandations additionnelles concernant les navires d'une longueur supérieure à une longueur qui reste à déterminer, fournit des prescriptions supplémentaires applicables aux grands navires. Pour faciliter les discussions sur les questions relatives à la sécurité sociale et au respect et à la mise en application des dispositions, les annexes 3, 4 et 5 reprennent des extraits du *Compte rendu provisoire* n° 21: Rapport de la Commission sur le secteur de la pêche (CIT, 92^e session, Genève, 2004) concernant les ques-

tions du logement et de l'alimentation, de normes supplémentaires pour les grands navires et de la sécurité sociale.

Discussion générale

9. La porte-parole des experts employeurs a expliqué que son groupe a accueilli favorablement la proposition qui lui est faite de poursuivre les débats sur les questions restées sans solution à l'issue de la 92^e session de la CIT (juin 2004). C'est à la 291^e session du Conseil d'administration (novembre 2004) seulement que le groupe des employeurs a eu connaissance de ce que le Bureau avait invité neuf gouvernements supplémentaires à participer à la réunion. Par principe, les experts employeurs s'élèvent contre cette décision car elle est contraire à la règle du tripartisme qui exige une représentation égale dans toutes les réunions, à l'exception des réunions sectorielles. Pour les experts employeurs, les experts gouvernementaux supplémentaires devraient être présents seulement à titre d'observateurs et non en tant que participants de plein droit. Le groupe des employeurs n'a pas été consulté au préalable sur cette question. Toutefois, dans la mesure où cette réunion doit permettre un échange de vues qui a pour but la protection des pêcheurs, les experts employeurs ne s'opposent pas à la participation des observateurs gouvernementaux et seront heureux de pouvoir bénéficier de leurs connaissances qui ne devraient pas manquer d'enrichir les débats. La porte-parole des experts employeurs rappelle que les participants doivent tenir compte du faible taux de ratification des instruments existants concernant la pêche. Les experts employeurs se disent intéressés par l'adoption d'une convention susceptible d'être largement ratifiée et souhaitent établir pour la prochaine session de la CIT, en 2005, une base de discussion qui débouchera sur la mise en place d'une protection pour les très nombreux pêcheurs qui en sont actuellement dépourvus. Ils souhaitent également aborder des questions telles que la protection sociale des pêcheurs travaillant sur des navires étrangers.

10. Pour le porte-parole des experts travailleurs, la présente réunion est importante car elle a pour mission d'aboutir à l'adoption d'une convention sur la pêche. Il propose donc que les discussions se déroulent avec un minimum de formalités. La pêche est un secteur d'activité dangereux, où la notion de travail décent n'est que peu respectée. Si l'on veut faire maître de nouvelles vocations, il est essentiel d'élaborer des dispositions prévoyant des logements, des installations et une protection sociale convenables. Les experts travailleurs comprennent la nécessité d'appliquer des normes différentes aux navires de petite taille et la souplesse dont il convient de faire preuve à l'égard des navires opérant près des côtes. La difficulté consiste à refléter la diversité du secteur de la pêche, tout en élaborant une norme valable, sans réduire les niveaux de protection dont jouissent aujourd'hui de nombreux pêcheurs. En particulier, la nature des opérations menées par les grands navires doit faire l'objet de normes plus prescriptives dans la mesure où les pêcheurs y vivent et y travaillent régulièrement pour de longues périodes. S'agissant de la protection sociale, les experts travailleurs ne partagent pas le point de vue exprimé dans de précédentes discussions, selon lequel ils devraient suivre le projet de convention du travail maritime consolidée car la très grande majorité des pêcheurs travaille sur des navires de pêche battant pavillon du pays où ils résident. Ils sont toutefois disposés à en tenir compte et à adopter une approche pratique.

11. Le président a fait savoir que, s'il était impossible d'arriver à un consensus concernant les changements au texte du Bureau, ou son emplacement, le texte resterait en l'état. Le nouveau texte approuvé et les suppressions seraient signalés, et il serait rendu compte des motifs des changements ou de l'objectif qu'ils visent dans le rapport de la discussion.

Logement et nourriture

Discussion générale

12. L'expert travailleur de l'Argentine, s'exprimant au nom des experts travailleurs, a déclaré que les conditions déplorables qui règnent souvent à bord des bateaux de pêche exigent que l'on élabore des dispositions précises en vue d'améliorer le cadre de travail et de vie à bord. La convention n° 126 traite déjà de ces problèmes, tout comme le texte examiné lors de la 92^e session de la CIT (juin 2004), et il y a lieu à la présente réunion de réaliser une synthèse. Il convient également d'examiner le projet de convention du travail maritime consolidée débattu à la Conférence technique maritime préparatoire (CTMP) (septembre 2004). Les experts travailleurs sont favorables à des dispositions plus prescriptives s'agissant des grands navires et aimeraient étudier des questions telles que: la ventilation, le chauffage, l'éclairage, les installations sanitaires, ainsi que le bruit et les vibrations. Il faut également prévoir des dispositions régissant la conception et la construction, la hauteur sous plafond minimale, le bruit et les vibrations, etc., pour les lieux de travail confinés sur les navires de pêche (par exemple les locaux où est traité le produit de la pêche). Ils demandent au Bureau de prendre en compte ces questions.

13. La porte-parole des experts employeurs a proposé d'examiner le projet de texte relatif au logement et à l'alimentation qui se trouve dans le document TMEFS/2004 parallèlement au projet figurant dans le rapport V(1) qui sera présenté à la 93^e session de la CIT. La réunion pourra ainsi dégager des normes minima intéressant un grand nombre de pêcheurs et faciliter l'adoption d'une convention en juin 2005. Les dispositions prescriptives que réclament les travailleurs ne s'appliqueront toutefois qu'aux grands navires.

14. Prenant la parole au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a rendu compte de leur discussion concernant la définition des dimensions des navires. Certains experts gouvernementaux jugent trop restrictif le choix de la longueur comme seul critère et suggèrent de retenir également la jauge, en introduisant éventuellement une formule de conversion. L'article 5 proposé dans le rapport V(1) établi en vue de la 93^e session de la CIT n'offre pas suffisamment d'orientations concernant le contrôle par l'Etat du port. Par ailleurs, la convention n° 126 est assez ancienne et se réfère au tonnage brut. Les experts ne sont parvenus à aucun accord sur ces questions. Ils ont discuté de certaines clauses et se sont efforcés de définir l'expression «eaux territoriales» sur la base de la définition de la «zone économique exclusive» de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982. Enfin, un expert gouvernemental juge la limite des 36 heures trop restrictive.

15. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni a rappelé aux Etats Membres qui disposent déjà de normes élevées et souhaitent élaborer une convention les reflétant que le but recherché est de convenir d'un ensemble de règles minimales applicables à l'échelon mondial. La ratification d'une nouvelle convention ne devrait en aucun cas entraîner un affaiblissement des normes nationales existantes. La convention n° 126 est très détaillée et n'a été ratifiée que par quelques rares Etats Membres. Il s'agit d'élever le niveau des prescriptions mondiales et d'éviter la surabondance de détails qui pourraient faire obstacle à une ratification.

16. L'expert gouvernemental du Japon a fait observer que la conception des bateaux de pêche diffère grandement d'un pays à un autre. La «longueur» d'un navire n'est pas à elle seule un critère objectif pour en définir la taille. Il a ajouté que le Bureau devrait étudier un système de couverture de la «longueur» en «jauge». Trop détaillée et difficile à mettre en pratique pour beaucoup de pays, la convention n° 126 n'a pas joué correctement son rôle en tant qu'instrument international faute d'avoir été ratifiée par un grand nombre d'entre eux. Il s'agit d'améliorer les conditions de logement et d'alimentation lorsque celles-ci sont insuffisantes. Les Etats

Membres responsables reconnaissent la nécessité d'améliorer les conditions de travail à bord des navires et doivent être soutenus dans leurs efforts par une convention qui offre à chaque pays, à titre indicatif, une norme à la fois raisonnable et applicable l'aidant à mettre en place des conditions de travail appropriées pour ses pêcheurs.

17. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud a appuyé l'approche adoptée par le Bureau pour simplifier les dispositions de la convention n° 126.

18. L'expert gouvernemental de la Norvège a déclaré que son gouvernement a ratifié tous les instruments internationaux relatifs à la pêche, dont la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (1977) et la convention n° 126, et que le fait qu'ils soient détaillés n'a pas posé de problème de mise en œuvre. La question est de savoir à partir de quel niveau minimal de détail un instrument perd toute signification. Tant les pêcheurs que les armateurs à la pêche ont intérêt à disposer de normes détaillées s'agissant du logement. Seules des normes internationales claires permettent aux armateurs à la pêche d'opérer à l'échelon international. Pour sa délégation, seules les prescriptions relatives à la sécurité sociale posent un réel problème car la législation norvégienne comporte des dispositions propres aux pêcheurs.

19. Les experts gouvernementaux du Canada, du Chili et de l'Espagne, l'observateur gouvernemental du Danemark et l'expert employeur du Royaume-Uni ont appuyé la position de l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud prévient que, par suite de l'adoption de cet instrument, les administrations maritimes de pays en développement pourraient être amenées à mettre en place une législation pour la première fois et qu'il faudrait donc faire figurer dans l'instrument certains détails nécessaires à sa mise en œuvre.

20. Les observateurs gouvernementaux du Danemark et de la France affirment que la proposition du Bureau constitue une bonne base de discussion. L'expert gouvernemental de l'Espagne demande que l'on n'abaisse pas les minima prescrits par la convention n° 126 car cela poserait problème aux pays l'ayant ratifiée. L'expert employeur des Pays-Bas fait observer que les préoccupations des Etats Membres qui disposent de normes plus élevées sont prises en compte par l'article 6, paragraphe 2, du projet de convention qui garantit qu'aucune disposition n'aura d'incidence sur les prescriptions ou conditions plus favorables dont bénéficient déjà les pêcheurs concernés.

21. L'expert gouvernemental de l'Espagne et l'observateur gouvernemental de la France estiment que les longueurs (24 mètres et 15 mètres) qui figurent dans le texte du Bureau sont conformes aux normes internationales. L'expert gouvernemental du Chili s'inquiète de l'application de la convention à des navires de moins de 18 mètres, qui servent dans son pays à la pêche artisanale, et de la référence faite à une durée de 36 heures, car cela ne tient pas compte des différences entre les flottes ni des caractéristiques du littoral des pays.

22. L'observateur de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) observe que, s'agissant de l'annexe I relative au logement et à l'alimentation, le Bureau a choisi la bonne méthode pour résoudre les problèmes existants. Au titre de l'application, la «Recommandation» mentionne expressément le Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche ainsi que les Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de petite taille. Ces références n'entraînent pas d'obligation pour les Etats Membres mais constituent un renvoi utile à des directives internationales pertinentes. Les prescriptions qui seront élaborées en matière de logement ne doivent contredire ni la version révisée du recueil ni celle des directives.

23. La porte-parole des experts employeurs a proposé que les articles 20, 21 et 23 du projet de convention figurant dans le rapport V(1) préparé en vue de la 93^e session de la CIT de 2005

servent de base au texte de la convention; les dispositions proposées par le Bureau à l'annexe I, qui sont très détaillées, devraient, pour leur part, être placées dans la recommandation. L'expert gouvernemental du Japon partage cet avis.

24. L'expert travailleur de l'Argentine s'est opposé fermement à cette proposition car, à ses yeux, le projet de texte du Bureau constitue une bonne base de discussion. La question est de savoir quelles dispositions doivent être obligatoires et lesquelles doivent avoir valeur de recommandation. Les experts gouvernementaux de la Norvège et de l'Espagne, ainsi que les observateurs gouvernementaux du Danemark, de l'Allemagne et du Royaume-Uni partagent ce point de vue. Pour l'expert gouvernemental de la Norvège, il faut rendre obligatoires le plus grand nombre possible de dispositions car l'expérience montre que les recommandations sont peu suivies ou peu prises en considération. Les experts employeurs, ayant fait remarquer que les normes de niveau supérieur existantes ne seraient pas affectées par l'instrument, acceptent d'examiner l'annexe I.

25. L'expert travailleur de l'Argentine a estimé qu'il était judicieux d'inclure les équivalents de longueur hors tout mais s'inquiète des incohérences possibles entre longueur (L) et longueur hors tout (LHT). La plus grande précision est de rigueur. Le secrétaire exécutif explique que, pour établir les longueurs hors tout (LHT), le Bureau a retenu le système en vigueur au Royaume-Uni et a arrondi les chiffres pour simplifier. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni déclare que les chiffres résultent du calcul d'une longueur moyenne effectué à partir de la base de données nationale des bateaux de pêche immatriculés. L'observateur gouvernemental de la France indique, pour sa part, que des chiffres analogues ont été obtenus à partir de la base de données française. Les participants à la réunion adoptent les équivalents de longueur hors tout (LHT) figurant à l'annexe I.

26. S'agissant des dérogations aux dispositions, la porte-parole des experts employeurs demande des explications sur la signification des termes «ses eaux territoriales». Le secrétaire général répond que la définition de ces termes doit être conforme à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui offre deux possibilités, à savoir soit la mer territoriale (limite à 12 miles), soit la zone économique exclusive (ZEE) qui ne s'étend pas au-delà de 200 miles de la ligne côtière. Après discussion, l'expert travailleur de l'Argentine propose que l'on supprime la référence à la limite territoriale, arguant du fait que certains Membres ont des eaux territoriales plus petites que d'autres. De plus, s'il s'agit de prévoir des dérogations pour les cas où l'application de la convention pose des difficultés, la limite de temps est infiniment plus appropriée. La porte-parole des experts employeurs, les experts gouvernementaux du Canada, de la Norvège et de l'Afrique du Sud ainsi que l'observateur gouvernemental de la France sont également de cet avis. En conséquence, les participants à la réunion décident de supprimer les mots: «n'opérant que dans ses [eaux territoriales] et».

27. L'expert gouvernemental du Japon a proposé que le chiffre de 36 heures auquel il est fait référence dans le paragraphe soit remplacé par 72 heures. Les experts gouvernementaux de la Norvège et de l'Afrique du Sud s'opposent fermement à cette proposition. Même si la limite de temps fixée à 36 heures ne pose pas de problème de principe, l'expert gouvernemental de la Norvège attire l'attention des participants sur le fait que, pour beaucoup de navires de pêche, le temps de rotation entre les voyages est très court, ce qui peut conduire les pêcheurs à passer en réalité bien plus de 36 heures en mer. L'expert travailleur de l'Argentine partage cet avis et propose que la limite soit fixée à 24 heures. Les experts gouvernementaux de la Norvège et de l'Espagne, ainsi que les observateurs gouvernementaux du Danemark et de la France appuient cette proposition. La porte-parole des experts employeurs approuve également la limite de 24 heures. En conséquence, la majorité des participants à la réunion décide d'établir la limite à 24 heures.

28. La réunion a également décidé de maintenir la phrase: «Il doit être fait rapport sur ces dérogations au titre de [disposition de la convention.]», qui permettra de rendre compte de telles dérogations, conformément à la procédure habituelle de l'OIT.

29. Le porte-parole des experts travailleurs s'est dit préoccupé par l'utilisation dans les projets de dispositions du Bureau de termes tels que: «dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable» qui pourraient de facto rendre le texte non contraignant. Il sollicite un avis juridique quant à l'utilisation d'une telle terminologie au lieu de prescriptions plus catégoriques.

30. Le Conseiller juridique a déclaré que l'expression «dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable» a pour effet d'introduire un élément de flexibilité dans la mise en œuvre d'une disposition d'une convention. Elle permet d'établir une proportionnalité ou un rapport entre les mesures à prendre au titre de la convention et les moyens disponibles, cette notion devant être raisonnable et réalisable d'un point de vue technique, financier, ou autre. Premièrement, cette expression a été utilisée sous différentes formes dans plusieurs conventions internationales du travail en vue de résoudre un problème dû à une différence d'approche des Etats Membres quant à la mise en œuvre d'une convention rédigée en termes absolus. Dans certains systèmes juridiques, une disposition qui ne contient pas une phrase qualificative du type «dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable» peut être interprétée comme une exigence absolue. Dans d'autres systèmes, la même disposition pourrait être comprise comme impliquant une obligation de moyen d'application et non une obligation de résultat. La phrase qualificative serait déjà impliquée, donc superflue, alors que dans le premier système il conviendrait de la spécifier. En droit continental, l'introduction d'une telle expression dans le texte français pourrait être interprétée comme une réduction du niveau de protection, ce qui n'était pas nécessairement l'intention des auteurs. C'est pourquoi il est important que l'intention des rédacteurs soit clairement établie, par exemple dans le rapport qui accompagne la convention, étant donné qu'il ne serait pas acceptable que les deux versions authentiques d'une convention internationale du travail (version anglaise et version française) présentent une différence aussi considérable que celle que constitue l'inclusion ou la suppression de plusieurs mots. Deuxièmement, l'expression «dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable» doit être examinée dans son contexte et ne saurait être définie indépendamment de la disposition dans laquelle elle s'insère. Là où des obligations précises existent, par exemple: «L'autorité compétente doit prendre des mesures pour réduire les bruits et vibrations», l'adjonction des termes «dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable» en début de phrase viderait la disposition de toute sa substance, alors que son insertion après l'obligation contenue dans le verbe «réduire» aurait seulement pour effet de réduire le niveau de protection. Ainsi une même expression, selon la position qu'elle occupe dans la disposition, peut avoir des effets différents. Dans le cas présent, l'utilisation de l'expression «dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable» semble justifiée au titre des dispositions applicables à *tous* les navires car l'obligation risque d'être difficile à respecter s'agissant des petits bateaux et ne pourra, en conséquence, s'appliquer de manière absolue. Cependant, si cette expression est utilisée, il convient de veiller à ce que son insertion ne vide pas de leur contenu les dispositions de la convention. Cela étant, dans la partie de la convention applicable aux grands navires et navires spécifiques, il est peut-être possible de rédiger des dispositions plus précises et d'éviter ainsi les clauses de flexibilité figurant dans le texte initial du Bureau. Si l'application de cet instrument s'avérait difficile, la Conférence aurait toujours la possibilité de prendre position et de présenter des amendements en vue d'introduire la flexibilité requise. Un autre danger réside dans l'utilisation de l'expression «dans la mesure du possible», qui est beaucoup plus vague que l'expression «dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable». Il serait conforme à une bonne pratique rédactionnelle d'éviter d'introduire des notions si floues. Cependant, si elles sont indispensables, il convient alors au moins de les unifier, afin d'éviter d'introduire des nuances multiples dans l'instrument.

Application

31. L'expert gouvernemental du Japon a appelé l'attention des participants sur le fait que, si l'annexe II du rapport V(1) préparé en vue de la 93^e session de la CIT, 2005, traite de la

question de l'application aux navires de pêche neufs, la proposition du Bureau, elle, ne contient aucune disposition de cet ordre. L'expert gouvernemental de la Norvège est, lui aussi, préoccupé par ce fait et recommande que soit insérée une «clause d'ancienneté» étant donné que les termes «navire de pêche neuf» sont définis à l'article 1 du projet de convention et que les dispositions de l'annexe I ne devraient normalement s'appliquer qu'à ces navires. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni, ainsi que l'expert travailleur de l'Argentine, sont du même avis. Pour que la clause soit correctement mise en évidence, le secrétaire général propose que l'on ajoute le libellé ci-après, au-dessous du titre de la colonne «Convention – Tous navires»: «Les dispositions de la présente partie de la convention doivent s'appliquer aux navires de pêche neufs. Sans préjudice de cette application, l'autorité compétente doit également appliquer les prescriptions de la présente partie de la convention aux navires existants, dès lors qu'elle décide que cela est raisonnable et réalisable».

32. L'expert gouvernemental du Japon déclare qu'il sera difficile d'appliquer la convention aux petits navires de pêche côtiers. Il serait bon de prévoir une clause d'exclusion semblable à celle de la convention n° 126. L'expert gouvernemental du Chili partage ce point de vue, faisant valoir que les dispositions relatives au logement ne devraient pas être obligatoires pour les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres. Le fait que l'application des dispositions valables pour les grands navires aux petits navires soit facultative ne répond pas à leurs préoccupations plus générales. L'expert gouvernemental de la Norvège estime, pour sa part, que ces problèmes sont réglés de façon appropriée dans les articles 2 et 3. Il approuve les longueurs de 15 mètres et de 24 mètres et souhaite en conséquence que les crochets soient retirés. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud et les observateurs gouvernementaux du Danemark et de la France l'appuient. L'expert travailleur de l'Argentine annonce son intention de revenir ultérieurement sur la question de la longueur des bateaux, qui devrait être examinée en même temps que d'autres questions.

33. L'expert travailleur de l'Argentine a proposé que l'on ajoute les termes «, comme le prévoit la présente convention» à la fin de la disposition applicable aux grands navires et navires spécifiques, afin de garantir que tous les pêcheurs, y compris ceux qui ne sont pas considérés comme faisant partie de l'équipage, puissent bénéficier des normes prévues dans la convention. Donnant suite à plusieurs demandes d'éclaircissement, le secrétaire exécutif déclare que cet ajout a pour but de couvrir les pêcheurs qui naviguent sur des canoës ou des pirogues, ne travaillent pas à bord du navire principal mais à côté, et dorment sur le pont. L'observateur gouvernemental des Etats-Unis propose que l'on reformule la phrase pour la rendre plus claire et que l'on retire les mots «petits bateaux» afin de ne pas créer de catégories complexes.

34. L'expert gouvernemental de la Norvège propose que la référence au Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche et aux Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de petite taille figure dans la convention proprement dite, plutôt que dans la recommandation, pour éviter qu'elle ne soit perdue. Puisqu'il s'agit d'un code de bonnes pratiques à caractère non contraignant, il convient de veiller à utiliser le conditionnel plutôt que le futur, afin d'éviter de lui donner un caractère obligatoire. L'expert gouvernemental du Canada et l'observateur gouvernemental du Danemark proposent que la référence au recueil de règles soit maintenue dans la recommandation. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud souhaite ajouter les termes «avec leurs révisions et leurs ajouts» après «FAO/OIT/OMI».

35. La porte-parole des experts employeurs a proposé de supprimer l'expression «eaux territoriales» du deuxième paragraphe du Préambule, qui précède le tableau de l'annexe I, et de diminuer le nombre d'heures de 36 à 24. De plus, toutes les dispositions concernant les grands navires et navires spécifiques devraient être déplacées dans la recommandation. L'expert employeur de la France ajoute que, pour la convention, les articles 20, 21 et 23 suffisent. Les

dispositions reprises de la convention n° 126 posent des problèmes d'application et compromettent la ratification. De nombreux pays développés sont dotés de réglementations plus rigoureuses; mais il convient de considérer la capacité de ratification des pays disposant de normes moins strictes. Le porte-parole des experts travailleurs rejette la proposition qui consiste à déplacer le texte dans la recommandation. Le texte actuel est équilibré: il favorise l'amélioration des conditions tout en permettant une ratification maximale de l'instrument et vise déjà un niveau minimal de normes obligatoires.

36. Le porte-parole des experts travailleurs a rappelé la proposition originale de ces derniers de fixer à 15 mètres de longueur la limite déterminant un grand navire. Après avoir considéré les avis des experts gouvernementaux, les travailleurs, désireux de faciliter le consensus, accepteraient une limite de 24 mètres s'agissant du logement, tout en conservant aux Etats la possibilité d'appliquer les règlements concernant les grands navires aux navires de plus de 15 mètres. La porte-parole des experts employeurs n'accepte pas cette proposition et demande que les crochets soient maintenus. L'expert gouvernemental du Japon rappelle que la définition de la dimension d'un navire sur la base de la longueur réclame une discussion plus approfondie, et qu'il convient d'examiner comment passer de la longueur au tonnage.

37. La porte-parole des experts employeurs s'est dite opposée à l'ajout du membre de phrase «*, comme le prévoit la présente convention*» à la fin de la disposition conventionnelle concernant la question de l'application des prescriptions aux grands navires et navires spécifiques. Le texte mentionne les pêcheurs se trouvant à bord à la seule fin de travailler à partir de petits bateaux et ne faisant pas partie de l'équipage du navire de pêche. La référence à des logements et des installations sanitaires adéquates suffit puisqu'il s'agit de situations temporaires. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni estime qu'il n'y aurait pas suffisamment d'espace sur les navires pour assurer le même logement à tous les pêcheurs, qu'ils soient employés ou qu'ils se trouvent à bord temporairement. La question est d'éviter que des personnes dorment sur le pont. Il salue la proposition des experts travailleurs mais fait observer que la convention vise à protéger un groupe dont jusqu'alors le logement n'a fait l'objet d'aucune protection. L'expert travailleur de l'Argentine pense aux pêcheurs qui travaillent et vivent sur le pont et qui n'ont accès à aucune installation. Il est évident que ces pêcheurs font partie des équipages des grands navires même s'ils sont considérés comme étant à bord seulement de façon temporaire. Les conditions qui leur sont faites ne devraient pas être différentes de celles en vigueur sur le navire-mère. L'observateur gouvernemental des Etats-Unis fait remarquer qu'il faut préciser la différence existant entre le rôle des travailleurs temporaires qui montent à bord et celui des personnes qui font partie de l'équipage. L'observateur gouvernemental du Danemark convient de la nécessité de compléter le texte, tout comme le secrétaire des experts travailleurs qui relève l'absence de distinction entre les différents statuts. Les pêcheurs temporaires peuvent, dans certains cas, se trouver à bord des navires pendant des mois d'affilée, ce qui conduit à des conditions et des situations d'exploitation inacceptables. Dans d'autres cas, les pêcheurs viennent à bord uniquement pour vendre leurs prises. Il convient de compléter le texte.

Planification et contrôle

38. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a expliqué que le texte du Bureau a recueilli l'adhésion générale. Il faut modifier le libellé proposé en remplaçant le terme «*ré-immatriculé*» par une référence au changement de pavillon. Le paragraphe 1 du texte actuel concernant les grands navires et navires spécifiques doit également être modifié comme suit: «*une entité qu'elle aura habilitée à cette fin*» sera remplacé par «*une organisation reconnue*». Une autre clarification s'impose, s'agissant de la

référence à une seule autorité compétente. Les experts travailleurs approuvent ces modifications. La porte-parole des experts employeurs propose que le texte de la section «Tous navires» soit déplacé dans la recommandation.

39. L'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que les experts gouvernementaux appuyaient le texte tel qu'il est présenté ainsi que la proposition des experts travailleurs concernant les inspections fréquentes effectuées par le patron s'agissant des grands navires. Tout en marquant son accord, l'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud suggère qu'il serait peut-être judicieux d'envisager de placer ce texte ailleurs. Les experts employeurs n'acceptent pas la proposition de leurs homologues travailleurs concernant les inspections régulières. Il existe des institutions publiques spécialement chargées de cette tâche; quant aux patrons, ils ont l'autorité suffisante pour effectuer des inspections même si aucune disposition à cet effet ne figure dans la convention. L'expert employeur des Pays-Bas rappelle aussi aux participants que l'article 8, adopté durant la CIT en juin 2004, précise le rôle du patron qui est chargé de la supervision et d'assurer que le travail est exécuté dans les meilleures conditions de sécurité et de santé. Les procédures de recours permettraient aux pêcheurs de réclamer des améliorations si le logement ne répond pas aux normes. L'expert travailleur de l'Argentine remercie les experts gouvernementaux de leur soutien. Il explique que, si les experts travailleurs ont proposé que des inspections régulières soient effectuées par le patron et l'équipage, c'est parce qu'il s'agit d'un moyen pratique et efficace d'améliorer les conditions à bord d'un navire. L'article 8 se réfère seulement à la sécurité et à la santé au travail. La proposition des experts travailleurs est inspirée du projet de convention du travail maritime consolidée et compléterait le travail de l'autorité compétente. La porte-parole des experts employeurs fait observer que la pêche et la marine marchande sont deux secteurs différents et qu'il n'est pas forcément judicieux d'insérer du texte pris d'une norme sur la marine marchande dans une norme sur la pêche, à moins qu'il n'ait fait l'objet d'un examen approfondi par les participants à la réunion. En sa qualité de coauteur de l'annexe I, l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni explique que les termes qui y figurent ont été retenus plus pour des raisons pratiques et pour aider au suivi de ces grandes questions que pour prescrire des solutions. Le secrétaire exécutif relève que l'idée de ces inspections figure déjà aussi dans la section «Conditions de salubrité et de propreté». La porte-parole des experts employeurs fait observer que le texte proposé est trop prescriptif et qu'il doit être déplacé dans la recommandation.

Conception et construction

40. L'expert gouvernemental de la Norvège a déclaré que son groupe appuie la proposition des experts travailleurs d'ajouter un nouveau paragraphe à la convention au titre des dispositions applicables à tous les navires. Ce paragraphe, fondé sur le texte que le Bureau a proposé au paragraphe 8 de l'annexe II du rapport V(1), en vue de la 93^e session de la CIT, est rédigé comme suit: «L'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition du logement de l'équipage par rapport aux autres parties du navire de pêche doivent être tels qu'ils assurent une sûreté suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, ainsi qu'un isolement contre la chaleur, le froid, le bruit excessif et les odeurs ou émanations provenant des autres parties du bateau.» L'expert travailleur de l'Argentine explique que ce texte est d'une grande importance pour les experts travailleurs, car il constitue une synthèse des principes généraux relatifs à la conception des bateaux. Les experts employeurs, pour leur part, s'opposent à ce texte dont le contenu figure déjà dans l'annexe II.

41. Au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a déclaré qu'un instrument moderne devrait prohiber les ouvertures directes entre les postes de couchage et les salles de machines ou les cales de transformation du poisson. Le secrétaire

exécutif a rappelé qu'au cours de leur réunion les experts gouvernementaux ont discuté de deux variantes, l'une précisant qu'il ne doit y avoir aucune ouverture directe entre les postes de couchage et les salles de machines ou les cales de transformation ou de stockage du poisson et l'autre qui ajoute la condition: «sauf s'il s'agit d'une issue de secours». Cette dernière proposition reçoit le soutien de l'expert gouvernemental de l'Espagne, de l'observateur gouvernemental du Danemark, ainsi que de la porte-parole des experts employeurs, qui fait remarquer que l'objectif d'une norme sur la pêche est de protéger les travailleurs tout en encourageant les ratifications. Cette proposition reçoit également le soutien des experts travailleurs qui demandent toutefois un avis juridique sur les conséquences du libellé «dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable» tel qu'il est utilisé dans ce paragraphe et dans d'autres parties du texte.

42. L'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que la plupart des experts gouvernementaux préfèrent une hauteur sous plafond de 198 cm car une hauteur minimale plus élevée risque de nuire à la stabilité du navire. Un des experts gouvernementaux indique, cependant, qu'il préfère que l'on s'en tienne à la hauteur de 190 cm stipulée dans l'article 10, paragraphe 4, de la convention n° 126, tandis qu'un autre propose que l'on fixe cette hauteur à 203 cm, conformément au projet de convention du travail maritime consolidée.

43. L'expert travailleur de l'Argentine a expliqué que, bien que les experts travailleurs auraient préféré une hauteur de 208 cm, il peut accepter une hauteur minimale plus basse qui tienne compte du fait que la taille moyenne des gens est bien supérieure aujourd'hui à ce qu'elle était il y a quarante ans, lorsque la limite de 190 cm a été établie. La question de la stabilité du navire n'est pas un problème car elle peut être résolue par des moyens techniques. La porte-parole des experts employeurs préfère une hauteur minimale de 198 cm, mais est prête à un compromis, sous réserve que les questions de stabilité soient correctement prises en considération.

44. L'observateur gouvernemental des Etats-Unis propose que l'on ajoute l'expression «à la satisfaction de l'administration», qui permette aux autorités compétentes de déterminer leurs propres normes nationales.

45. L'observateur de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a noté que la partie B révisée du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche et les Directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de petite taille prévoient que, dans les parties réservées au logement, la hauteur sous plafond devrait, dans la mesure du possible, être de 200 cm. L'observateur gouvernemental de la France l'appuie. Cette norme est acceptée à l'échelle internationale et ne constituerait pas un frein à la ratification. Il abonde dans le sens de l'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud qui propose d'adopter une hauteur minimale de 200 cm. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni indique que, dans les conceptions nouvelles, l'augmentation de la hauteur sous plafond minimale ne pose pas de problème de stabilité. A la lumière de cette discussion, l'expert travailleur de l'Argentine et la porte-parole des experts employeurs approuvent la proposition de 200 cm.

46. L'expert gouvernemental du Japon se réservant le droit de maintenir l'idée de base exprimée au paragraphe 16 a indiqué que l'augmentation de la hauteur minimale sous plafond pouvait soulever un problème de stabilité pour les navires japonais dont la jauge est restreinte en vue de limiter les volumes de pêche. Il maintient sa préférence pour une norme fixée à 190 cm car la convention n° 126 elle-même, où la hauteur minimale est fixée à 1,90 m, n'a pas fait l'objet d'une forte ratification. La porte-parole des experts employeurs fait remarquer que ce problème est traité dans la deuxième phrase du paragraphe en question, qui offre la souplesse nécessaire.

47. La proposition formulée par les experts travailleurs, qui vise à insérer une disposition exigeant que les grands navires opérant dans des zones infestées de moustiques soient équipés des dispositifs appropriés requis par l'autorité compétente, a reçu l'appui des experts employeurs. Les experts gouvernementaux rejettent cette proposition faisant valoir que ce problème n'est pas propre aux grands navires et qu'il est suffisamment traité par le texte concernant tous les navires.

48. Le libellé de la recommandation sur la conception et la construction, proposé par les experts travailleurs, a reçu le soutien des experts et des observateurs gouvernementaux, ainsi que celui des experts employeurs.

Bruit et vibrations

49. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que, dans l'ensemble, ses collègues étaient favorables aux dispositions proposées par le Bureau. Quelques demandes ont été formulées au sujet du type de «normes réglementant les niveaux de bruit et de vibrations» que l'autorité compétente doit adopter en vertu du texte de la convention (grands navires et navires spécifiques) proposé par le Bureau. Il a été décidé que la résolution A.468 de l'OMI, que l'on pourrait citer en référence dans la recommandation, constituait la meilleure source de directives sur les normes relatives à la réduction du bruit.

50. L'expert gouvernemental du Japon a proposé de déplacer dans la recommandation les dispositions concernant le bruit et les vibrations. Les dispositions correspondantes du projet le plus récent de convention du travail maritime consolidée ont valeur de recommandation, et la résolution de l'OMI ne s'applique pas aux navires de moins de 1 600 tonneaux de jauge brute. La porte-parole des experts employeurs est prête à accepter que cette disposition s'applique à tous les navires, dans la mesure où le texte du projet de convention contenu dans le rapport V(1), préparé en vue de la 93^e session de la CIT, 2005, contient déjà la notion de réduction des bruits et vibrations excessifs. Toutefois, le projet de disposition concernant les grands navires devrait être formulé sous forme de recommandation. L'expert gouvernemental du Japon partage cet avis, ce qui n'est pas le cas des observateurs gouvernementaux de la France et de l'Allemagne ainsi que de l'expert gouvernemental de la Norvège qui préfèrent, quant à eux, le texte tel qu'il figure dans le projet.

51. Après que le président a reconnu l'absence de consensus sur le texte du projet de convention concernant les grands navires, les participants ont accepté le projet de recommandation des experts travailleurs, légèrement modifié comme suit: «Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'Organisation internationale du Travail relatives aux niveaux d'exposition aux facteurs ambiants sur le lieu de travail ainsi que, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, et qu'à toute modification ultérieure et qu'à tous instruments supplémentaires relatifs aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires».

Ventilation

52. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a soutenu le projet de texte de convention (Tous navires) du Bureau et a accepté la proposition des experts travailleurs applicable aux grands navires. La porte-parole des experts

employeurs rejette les deux propositions des experts travailleurs au motif qu'il est inutile de préciser explicitement les deux moyens de ventilation à adopter.

53. A la suite d'un échange de vues sur différents aspects de la ventilation, il a été décidé que cette disposition devait être à nouveau rédigée dans la perspective des résultats escomptés. Le président demande au Bureau de rédiger à nouveau cette disposition.

Chauffage et climatisation

54. Au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège s'est déclaré opposé aux experts travailleurs qui proposent d'ajouter, chaque fois que cela est nécessaire, les termes «et sûr(e)» car il va de soi que tout système de chauffage doit être sûr. La proposition des experts travailleurs concernant le texte de la convention applicable aux grands navires a été soutenue afin que cette disposition ne vise pas exclusivement les navires opérant en zone tropicale. Les experts gouvernementaux acceptent également l'amendement proposé par les travailleurs au titre de la recommandation. La porte-parole des experts employeurs indique que ses collègues peuvent approuver les trois propositions du groupe des travailleurs, bien qu'ils les jugent trop prescriptives. Les deux dernières propositions sont adoptées.

Eclairage

55. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a approuvé le texte du Bureau. La proposition des experts travailleurs d'ajouter les termes «et sûr» au texte de la convention est superflue.

56. Se rapportant au quatrième paragraphe du projet de convention (Tous navires) proposé par le Bureau, l'observateur de la FAO a estimé qu'il n'était pas nécessaire de se référer à un éclairage de secours. Il propose un texte plus simple, tiré de la partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche FAO/OIT/OMI, et rédigé comme suit: «Outre l'éclairage normal, une veilleuse devrait être prévue dans les postes de couchage pendant la nuit. Les salles à manger et les coursives, qui composent des échappées à partir des locaux d'habitation de l'équipage, devraient aussi être pourvues d'une veilleuse pendant la nuit.» Cette proposition reçoit l'appui des experts travailleurs.

57. L'expert gouvernemental du Japon, la porte-parole des experts employeurs, l'expert gouvernemental de l'Espagne et les observateurs gouvernementaux de la France et du Royaume-Uni ont préféré pour leur part le texte du Bureau car, disent-ils, une veilleuse dans les postes de couchage peut être une gêne.

58. Le président a constaté qu'un consensus s'est dégagé parmi les participants qui semblent vouloir conserver le texte de la convention tel qu'il a été établi par le Bureau. Les participants acceptent le projet de texte de recommandation présenté par les experts travailleurs.

59. L'observateur gouvernemental de la France a fait remarquer que «la norme minimale de cet éclairage», qui figure dans le texte de convention (grands navires et navires spécifiques) présenté par le Bureau, se réfère à un «temps clair». La question clé n'est pas l'intensité de la source de lumière, c'est plutôt la quantité de lumière disponible dans un espace donné. Il importe de ne pas confondre ces deux notions. En France, par exemple, la quantité de lumière disponible doit être égale à au moins 120 lux.

Postes de couchage

60. Se référant au premier paragraphe, l'expert gouvernemental de l'Espagne exprime sa préférence pour le texte présenté comme variante, qui semble avoir été tiré de la directive 93/103/CEE du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud partage ce point de vue. Quant à l'expert gouvernemental du Chili, il estime que, si les dispositions concernant les grands navires se réfèrent à des navires d'une longueur comprise entre 24 et 45 mètres, alors la fourchette est trop grande. Il est déraisonnable d'exiger que le même espace soit consacré aux postes de couchage sur des navires mesurant 24 à 45 mètres.

Emplacement

61. L'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que son groupe préférerait la variante préparée par le Bureau, à laquelle serait ajouté le membre de phrase: «mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage». La porte-parole des experts employeurs appuie cette proposition à laquelle adhèrent aussi les experts travailleurs. Les paragraphes suivants concernant les postes de couchage sont approuvés tels qu'ils ont été rédigés par le Bureau.

Paragraphes 1 et 2

62. L'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que, en ce qui concerne la superficie par occupant dans les grands navires et navires spécifiques, la plupart des experts gouvernementaux préféreraient le texte du Bureau. Pour faciliter la ratification, la plupart des experts gouvernementaux préfèrent aussi la longueur de 45 mètres, bien que certains se soient déclarés en faveur d'une longueur de 24 mètres.

63. L'expert gouvernemental de l'Espagne a dit que, entre 24 et 45 mètres, la fourchette était très large et a suggéré l'introduction d'un seuil intermédiaire: de 24 à 35 mètres et de 35 à 45 mètres. Si cette suggestion répond à la préoccupation de l'expert gouvernemental du Chili, son homologue norvégien, lui, s'y oppose. Un seuil additionnel compliquerait les choses et rendrait l'instrument moins facile à ratifier. Pour l'expert gouvernemental du Japon, la superficie au sol par personne devrait être du même ordre que celle prescrite dans la convention n° 126 afin d'encourager la ratification, c'est-à-dire 0,75 mètre carré et 1 mètre carré respectivement pour les navires mesurant de 24 à 45 mètres et plus de 45 mètres. Les experts gouvernementaux envisagent donc d'étendre le champ d'application du paragraphe 5 à cette section afin que l'autorité compétente puisse autoriser des dérogations et que la flexibilité nécessaire soit assurée. Toutefois, aucun consensus clair au sujet de la portée exacte de l'extension de l'application n'a été atteint.

64. La porte-parole des experts employeurs n'a apporté son appui à aucun des deux paragraphes, qui sont trop prescriptifs, et estime que la question devrait être traitée au titre de la recommandation.

Paragraphes 3 et 4

65. L'expert gouvernemental de la Norvège a expliqué que le paragraphe 3, tel qu'il a été préparé par le Bureau, a reçu l'appui de la majorité des experts gouvernementaux. Les experts employeurs approuvent également ce paragraphe qu'ils voient comme une clause type.

66. Les experts travailleurs ont proposé d'amender les paragraphes 3 et 4 comme suit: «Sur les navires d'une longueur comprise entre [24] et [45] mètres, le nombre de personnes

autorisées à occuper un poste de couchage sera *a*) pour les officiers: une seule personne dans la mesure du possible et, en aucun cas, plus de deux; *b*) pour les marins: deux personnes dans la mesure du possible et, en aucun cas, plus de quatre. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [45] mètres, le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage sera *a*) pour les officiers: une seule personne; *b*) pour les marins: une personne dans la mesure du possible et, en aucun cas, plus de deux.» L'expert travailleur de l'Argentine fait valoir qu'il s'agit d'une question très délicate. De plus, lors de la conception d'un navire, prévoir des postes de couchage pour deux ou quatre personnes ne fait guère de différence. Les experts travailleurs souhaitent que, sur les navires de 24 mètres, les postes de couchage ne comptent pas plus de deux personnes et que, sur les navires de 45 mètres et plus, ces postes soient individuels ou accueillent deux personnes au maximum. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, considère que la proposition de ses homologues travailleurs est trop prescriptive. Les experts gouvernementaux préfèrent le texte du Bureau. La porte-parole des experts employeurs est du même avis.

Paragraphe 5

67. Prenant la parole au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a appuyé le texte établi par le Bureau. Les experts travailleurs rejettent la disposition et demandent sa suppression. Comme les experts employeurs ont exprimé leur opposition aux paragraphes visés par cette disposition, ils suggèrent de renvoyer la discussion de cette question à la prochaine session de la CIT en juin 2005. L'expert gouvernemental du Japon a précisé que la dérogation visée dans ce paragraphe devrait aussi figurer aux paragraphes 1 et 2 pour les grands navires et au paragraphe 3 pour tous les navires.

Paragraphe 6

68. L'expert gouvernemental de la Norvège, prenant la parole au nom des experts gouvernementaux, a apporté son soutien au texte du Bureau concernant les dimensions internes minimales des couchettes. L'expert gouvernemental du Japon ajoute que la question s'est posée de savoir s'il fallait ajouter les mots «lorsque cela est possible». La porte-parole des experts employeurs rejette la proposition des travailleurs de fixer à 198 cm sur 80 la dimension minimale. La question devrait être traitée au titre de la recommandation.

Paragraphe 7

69. L'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que le paragraphe 7, qui prévoit l'installation d'un bureau et d'une chaise, a reçu l'appui des experts gouvernementaux. A la différence des experts travailleurs, les experts employeurs rejettent cette disposition.

Paragraphe 8

70. L'expert gouvernemental de la Norvège a fait savoir que les experts gouvernementaux ont soulevé la question du coût mais qu'ils n'avaient aucune objection majeure à formuler contre le paragraphe concernant les postes de couchage séparés. La porte-parole des experts employeurs dit que le paragraphe applicable à tous les navires concernant l'intimité des personnes à bord vise aussi les grands navires. Le paragraphe applicable aux grands navires, tel qu'il est libellé, est donc superflu. Le porte-parole des experts travailleurs fait observer que, bien que les dispositions visant à assurer l'intimité des personnes s'appliquent à tous les navires, il arrive parfois que, faute de moyens, un rideau ou une couverture serve à séparer les espaces de

couchage des hommes de ceux des femmes. Pour répondre aux experts employeurs qui demandent un libellé plus clair, le secrétaire des experts travailleurs propose de remplacer le texte du Bureau par le texte qui suit: «Il est souhaitable que des postes de couchages séparés soient mis à la disposition des hommes et des femmes sur tous les navires, et cette séparation doit exister sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres.» La porte-parole des experts employeurs et l'expert gouvernemental de la Norvège, au nom des experts gouvernementaux, appuient cette proposition.

71. Les experts travailleurs ont suggéré d'insérer des précisions concernant l'ameublement des grands navires et navires spécifiques, sur la base de la norme A.3.1.5 du projet de convention du travail maritime consolidée. L'expert gouvernemental de la Norvège dit que ses collègues préfèrent le libellé de la disposition 11.3.11 de la partie B du Recueil révisé de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche FAO/OIT/OMI. La porte-parole des experts employeurs ne soutient aucune des propositions.

72. La porte-parole des experts employeurs et l'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, se sont déclarés favorables à l'insertion du texte proposé par les experts travailleurs dans la recommandation.

Réfectoire

73. Les experts et les observateurs gouvernementaux ainsi que les experts travailleurs ont appuyé tous les paragraphes du texte établi par le Bureau concernant tous les navires. La porte-parole des experts employeurs, pour sa part, exprime son désaccord car elle considère que ces dispositions relèvent de la recommandation. Elle rappelle aux participants la position initiale des experts employeurs, à laquelle ils sont restés fidèles, à savoir que les dispositions relatives au logement devraient être traitées au titre de la recommandation afin que la convention soit aussi souple que possible et que sa ratification soit encouragée. Ses objections ne sont pas liées seulement à un problème de formulation, elles sont dictées par le souci de l'intervenante qui considère que la convention ne doit pas devenir trop prescriptive. A cet égard, seuls les articles 20, 21 et 23 figurant dans le rapport V(1) qui sera présenté à la 93^e session de la CIT devraient demeurer dans le texte de l'instrument, tandis que l'intégralité de l'annexe I devrait passer dans la recommandation. L'expert employeur des Pays-Bas ajoute que les participants à la réunion doivent s'efforcer de formuler des recommandations appropriées afin d'aider les gouvernements à rédiger leurs propres lois et règlements.

74. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a accepté la disposition qui stipule que, sur les grands navires, le réfectoire doit être à l'écart des postes de couchage. La porte-parole des experts employeurs répète que l'article 21, alinéa e), du projet de convention contenu dans le rapport V(1) qui sera présenté à la 93^e session de la CIT, 2005, demande déjà aux Etats Membres d'adopter des lois, règlements ou autres mesures relatifs à la question du réfectoire. Les détails sur la façon dont l'autorité compétente doit appliquer cette prescription relèvent de la recommandation. Les experts travailleurs s'opposent fermement à la position des experts employeurs car, selon eux, l'article 21 est trop général et pourrait bien autoriser que les pêcheurs prennent leurs repas dans les cabines ou sur le pont, plutôt que dans des locaux prévus à cette fin.

75. Au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que les gouvernements souhaitaient que la disposition demandant des réfectoires séparés pour officiers et marins soit supprimée. Cette décision relève de la politique de l'entreprise. Les experts employeurs approuvent cette proposition, puisque, dans la plupart des navires de pêche, les réfectoires sont communs. Ils invoquent le fait qu'aujourd'hui l'industrie de la pêche essaie

de favoriser la coopération et l'esprit d'équipe en évitant d'instaurer des divisions entre les officiers et les marins. L'expert travailleur de l'Argentine s'élève contre cette position. Si la décision est laissée aux entreprises et si des locaux de réfectoire séparés ne sont pas prévus au stade de la construction du navire, les armateurs à la pêche ne les ajouteront pas par la suite. Cette séparation, qui a toujours existé, devrait être maintenue. Le fait de prendre ses repas ensemble ne favorise pas forcément l'esprit d'équipe. Les participants à la réunion décident finalement de maintenir cette disposition, mais de la déplacer dans la recommandation.

76. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, propose que l'on déplace dans la recommandation la disposition qui prévoit l'accès à un réfrigérateur et la possibilité de préparer des boissons chaudes ou froides dans un réfectoire, car cette disposition est trop prescriptive pour une convention. Toutefois, les gouvernements sont d'avis qu'il devrait y avoir un système de réfrigération à bord et peuvent accepter la disposition au titre de la question «Cuisine et cambuse», qui prévoit des réfrigérateurs ou autres moyens de stockage à basse température. La porte-parole des experts employeurs les appuie. En revanche, il n'en va pas de même du porte-parole des experts travailleurs qui déclare que l'accès à un réfrigérateur et à des installations permettant de préparer des boissons chaudes ou froides dans un réfectoire est une norme minimale qui existe déjà dans l'industrie de la pêche. C'est là une condition fondamentale puisque de nombreux navires font des voyages très longs et ne sont pas équipés de telles installations dans leur cuisine. Cette disposition se trouve aussi dans la convention n° 126 et doit être maintenue dans la présente convention. Il suggère en plus que l'on supprime les termes «dans le réfectoire ou ailleurs» entre parenthèses. Le président relève l'absence de consensus sur la question et décide de laisser le texte en l'état.

77. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, se déclare favorable à la proposition de texte des experts travailleurs au titre de la recommandation. La porte-parole des experts employeurs, pour sa part, la rejette, la jugeant trop détaillée.

Installations sanitaires

Paragraphe 1

78. L'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que le texte établi par le Bureau concernant tous les navires ne posait aucun problème majeur à son groupe. Toutefois, l'expression «niveau de confort raisonnable» figurant à la fin du paragraphe est imprécise et doit être reformulée. La porte-parole des experts employeurs propose que la parenthèse de la première phrase, trop détaillée, soit supprimée. La seconde phrase devrait être modifiée comme suit: «Ces installations doivent répondre à des normes minimales en matière de santé et d'hygiène.» L'expert travailleur de l'Argentine appuie le texte proposé par le Bureau et approuve la proposition des experts gouvernementaux de revoir son libellé. L'expert employeur des Pays-Bas, s'exprimant au nom des experts employeurs, ne peut accepter le nombre d'installations à pourvoir sur les grands navires car cela va au-delà de la norme prescrite dans la convention n° 126.

Paragraphe 2

79. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a appuyé le texte préparé par le Bureau et s'oppose à la suppression des termes «dans toute la mesure possible», suggérée par les experts travailleurs. Techniquement, il n'est pas possible de prévenir la contamination dans toutes les circonstances. L'expert travailleur de l'Argentine suggère que le Bureau rédige à nouveau ce paragraphe en tenant compte des préoc-

cupations des experts gouvernementaux et de l'avis du Conseiller juridique concernant certaines formulations autorisant plus de flexibilité. La porte-parole des experts employeurs préfère elle aussi le texte du Bureau.

Paragraphe 3

80. Tous les participants ont appuyé le texte établi par le Bureau.

Paragraphe 4

81. S'agissant du paragraphe 4, l'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que les experts gouvernementaux appuyaient le texte du Bureau ainsi que la proposition des experts travailleurs d'y ajouter les termes «, après consultation,». L'observateur gouvernemental du Danemark propose de remplacer les termes «Tous les pêcheurs» par les termes «Toutes les personnes» afin que la disposition s'applique à toute personne se trouvant à bord. La porte-parole des experts employeurs explique que la différence entre le terme «pêcheur» et le terme «personne» a été discutée à la 92^e session de la CIT et que le paragraphe doit faire référence aux «pêcheurs». Elle indique que son groupe soutient le changement proposé par les experts travailleurs. Le secrétaire des experts travailleurs dit que la proposition de l'observateur gouvernemental du Danemark doit être discutée car certains navires accueillent à leur bord pour de longues périodes des personnes autres que des pêcheurs, par exemple des observateurs des pêcheries. Il demande au Bureau de se pencher sur cette question.

Paragraphe 5

82. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a appuyé le paragraphe 5 et proposé que le terme «water-closets» soit remplacé par «installations sanitaires». Les experts employeurs et travailleurs se rangent à cette proposition. En outre, la porte-parole des experts employeurs propose que l'expression «ventilés à l'extérieur» soit remplacée par les termes «ventilés de manière adéquate». L'expert travailleur de l'Argentine s'y oppose, faisant valoir que la référence «à l'extérieur» est de la plus haute importance. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni partage cet avis car, pour que ce type de ventilation soit efficace, il faut qu'il y ait échange avec l'air libre.

Paragraphe 6

83. Les participants ont appuyé le texte établi par le Bureau.

84. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux qui jugent trop ambitieux le texte sur les grands navires et navires spécifiques préparé par le Bureau, a proposé de remplacer ce texte par le paragraphe 71 de l'annexe II du rapport V(1). L'expert travailleur de l'Argentine s'élève contre cette proposition, faisant valoir que le paragraphe préparé par le Bureau traite d'une question fondamentale et constitue un véritable progrès et qu'il convient de l'examiner avec soin.

85. En ce qui concerne la proposition des experts travailleurs d'ajouter: «De plus, des installations sanitaires doivent être prévues pour les femmes», l'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que la plupart des experts de son groupe comprennent parfaitement le sens de cette proposition mais ne la soutiennent pas car ils la jugent difficile à appliquer. La porte-parole des experts employeurs est du même avis et suggère de la faire passer dans la recommandation. L'observateur gouvernemental du Danemark s'y oppose, rappelant aux participants la

nécessité de prendre davantage en considération les conditions de vie à bord de navires restant en mer pendant plusieurs semaines.

86. Les experts gouvernementaux et employeurs ont appuyé le texte de la recommandation proposé par les experts travailleurs.

Buanderies

87. Tous les participants ont appuyé le texte du Bureau, applicable à tous les navires, concernant les buanderies.

88. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a dit que la première disposition proposée par le Bureau concernant les grands navires et navires spécifiques était acceptable. Toutefois, le fait qu'elle soit trop détaillée suscite quelques préoccupations. La porte-parole des experts employeurs et l'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud estiment que la disposition concernant les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres est superflue car elle fait double emploi avec celle qui est applicable à tous les navires. L'expert gouvernemental de la France s'inscrit en faux contre cette affirmation car, aux termes de la disposition applicable à tous les navires, les buanderies seront mises à disposition «en fonction de l'utilisation du navire»; autrement dit, dans certains navires, par exemple ceux dont le voyage dure moins de 24 heures, la buanderie n'est pas forcément nécessaire. Si cette disposition a été ajoutée s'agissant des grands navires et des navires spécifiques, c'est pour s'assurer que ces navires, quelle que soit leur affectation, seraient toujours dotés de buanderies. De l'avis de l'expert gouvernemental du Japon, les «installations pour le repassage» ne devraient pas être obligatoires.

89. Le porte-parole des experts travailleurs a proposé de préciser le libellé des dispositions applicables aux grands navires afin que les buanderies soient adaptées à l'effectif de pêcheurs à bord et à la durée du voyage. La formule «en fonction de» est trop vague. Le Bureau pourrait proposer un autre libellé. Les propositions des experts travailleurs d'ajouter une référence au repassage et de mentionner le séchage dans le paragraphe suivant reçoivent l'appui des experts gouvernementaux qui souhaitent que les deux paragraphes soient déplacés dans la recommandation.

90. S'agissant de la disposition applicable aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, l'expert gouvernemental de la Norvège et l'observateur gouvernemental de la France ont rappelé que les experts gouvernementaux estimaient qu'elle devait être déplacée dans la recommandation. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni partage cet avis à condition que la disposition qui concerne les navires d'une longueur de 24 à 45 mètres soit maintenue dans la convention. Dans le cas contraire, les deux dispositions risquent d'être interprétées, à tort, comme étant des recommandations applicables à tous les navires. Le porte-parole des experts travailleurs est, pour sa part, opposé à ce transfert.

Infirmerie

91. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a accepté le texte du Bureau concernant tous les navires. Cependant, l'adjectif «isolée» risque de poser problème aux petits navires. L'observateur de l'Association internationale de médecine maritime précise qu'il est nécessaire de disposer d'une cabine isolée qui puisse recevoir une personne atteinte d'une maladie infectieuse ou d'une autre affection réclamant l'isolement. Il pourrait être stipulé dans la convention qu'une cabine isolée doit être mise à

disposition en cas de besoin. Sur les petits bateaux qui n'ont peut-être pas de local spécialement prévu à cette fin, cela pourrait signifier une redistribution des cabines pour permettre l'aménagement d'une cabine isolée si le besoin s'en fait sentir. La proposition de la porte-parole des experts employeurs, qui consiste à remplacer «Dans la mesure du possible» par «Si nécessaire», est soutenue.

92. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a accepté le texte établi par le Bureau concernant les grands navires et les navires spécifiques. L'expert travailleur de l'Argentine en fait autant. La porte-parole des experts employeurs considère que le libellé est acceptable mais n'a pas décidé si la disposition relève de la convention ou de la recommandation.

Autres installations

93. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a accepté le texte applicable à tous les navires préparé par le Bureau, auquel il a laissé le choix dans le texte anglais entre les expressions «oil skins» et «foul weather gear» (sans objet dans la version française du texte). Le porte-parole des experts travailleurs adopte la même position.

94. La porte-parole des experts employeurs a proposé de modifier la disposition comme suit: «Dans la mesure du possible, des penderies à cirés d'un volume adéquat doivent être prévues», ce qui, pour l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni, peut signifier que ces penderies sont installées dans les postes de couchage. L'intention première était d'éviter cela car il ne faut pas que les cirés contaminent ces espaces. Pour répondre à cette observation, la porte-parole des experts employeurs déclare que l'on peut réintroduire le membre de phrase «à l'extérieur des postes de couchage tout en étant aisément accessibles à partir de ces derniers». L'observateur gouvernemental de la France souscrit à l'observation de son homologue du Royaume-Uni et précise que la discussion porte sur les navires neufs. La porte-parole des experts employeurs en convient mais estime que la disposition peut également s'appliquer aux petits navires, d'où la proposition, dans le texte anglais, de parler de «facilities» plutôt que de «accommodation» (sans objet dans la version française du texte). L'expert travailleur de l'Argentine se range, lui aussi, aux explications de l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni et indique que les points de vue émis devraient être pris en considération par le Bureau lorsqu'il rédige les textes.

Literie, vaisselle et couverts et fournitures diverses

95. L'expert gouvernemental de la Norvège et l'expert travailleur de l'Argentine ont appuyé le texte proposé par le Bureau. En réponse à une demande de clarification formulée par la porte-parole des experts employeurs sur la signification de l'expression «autres linges», le secrétaire exécutif indique qu'il s'agit de nappes, de linges de toilette, de torchons et d'autres articles de cette nature. Ce texte fait référence à des articles qui sont nécessaires mais que les pêcheurs n'apportent normalement pas eux-mêmes à bord. L'expert employeur des Pays-Bas précise que les articles tels que les linges de toilette et les duvets ont toujours fait partie des objets personnels des pêcheurs à bord des navires. Répondant au porte-parole des experts travailleurs, pour qui cette disposition devait éviter aux pêcheurs d'apporter leur propre linge à bord, la porte-parole des experts employeurs suggère de supprimer l'expression «et autres linges».

Installations de loisirs

96. Les experts et les observateurs gouvernementaux ainsi que les experts travailleurs ont appuyé le texte applicable aux grands navires établi par le Bureau. La porte-parole des experts employeurs est d'accord avec le libellé de la disposition mais suggère de déplacer le premier paragraphe dans la recommandation.

97. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a indiqué que le second paragraphe devait être renvoyé dans la recommandation car il était trop prescriptif. L'expert gouvernemental du Canada ajoute que la disposition est certes intéressante mais qu'elle est par trop détaillée pour la convention.

98. Prenant la parole au nom des experts travailleurs, l'expert travailleur de l'Argentine a présenté le texte de la recommandation, proposé par son groupe et se rapportant au texte du Bureau applicable aux grands navires et navires spécifiques. L'expert gouvernemental de la Norvège, au nom des experts gouvernementaux, explique que le libellé de la première phrase a fait l'objet d'une discussion au sein de son groupe mais que celui-ci appuie la proposition des experts travailleurs. La porte-parole des experts employeurs dit que les deux premiers paragraphes de la proposition sont acceptables mais non le troisième qu'elle juge trop ambitieux. Les participants décident de renvoyer les deux premières phrases à la recommandation.

Communications

99. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, et les experts travailleurs ont appuyé le texte du Bureau, applicable à tous les navires, concernant la communication. L'expert travailleur de l'Argentine explique que, souvent, le seul moyen de communication à bord est le téléphone par satellite qui est très onéreux. Le texte proposé par le Bureau tient compte de cette réalité, ce qui est très important compte tenu du nombre de membres d'équipage originaires de pays en développement. La porte-parole des experts employeurs propose de modifier le texte comme suit: «Tous les pêcheurs à bord du navire doivent avoir raisonnablement accès à des équipements pour effectuer leurs communications à prix coûtant.» Il est inutile de préciser que les communications sont «personnelles» puisque c'est implicite, surtout si les équipements sont mis à disposition «à prix coûtant». Ce libellé s'explique par le fait qu'il est impossible de définir ce que l'on entend par «à un coût raisonnable». L'observateur gouvernemental de la France suggère de modifier la proposition ainsi: «n'excédant pas le coût réel facturé», puisque certains employeurs décideront peut-être de mettre les installations de communication à disposition gratuitement. Considérant le texte original, le porte-parole des experts travailleurs déclare que c'est sans doute la seule fois où les pêcheurs ont bénéficié d'une certaine mesure de flexibilité. Par «à un coût raisonnable», on entend un coût qui peut être supporté par les pêcheurs. Les prix des communications peuvent être si élevés qu'elles rendent les installations inaccessibles. L'expert gouvernemental du Chili partage cet avis et rappelle aux participants l'importance des appels à la famille dans les moments difficiles en dépit de leur coût élevé, surtout dans les pays en développement. Les participants décident que le Bureau doit reformuler le texte conformément à la proposition de l'observateur gouvernemental de la France.

100. Le texte proposé par les experts travailleurs au titre de la future recommandation n'a pas reçu l'appui des experts gouvernementaux qui l'ont jugé inutile. L'expert travailleur de l'Argentine accepte de le retirer.

Cuisine et cambuse

101. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, ainsi que l'expert travailleur de l'Argentine ont approuvé le premier paragraphe du texte du Bureau concernant tous les navires. La porte-parole des experts employeurs approuve cette disposition, mais propose de remplacer les termes «des équipements adéquats doivent être prévus pour la cuisson des aliments» par «des équipements appropriés doivent être prévus pour la cuisson des aliments». Après avoir débattu de la meilleure formulation possible, l'expert gouvernemental de la Norvège propose de supprimer le terme «adéquats», qui est superflu. Les participants en décident ainsi.

102. Les participants à la réunion ont approuvé le deuxième paragraphe du texte du Bureau concernant tous les navires.

103. S'agissant d'une proposition des experts travailleurs qui demandent que l'on entrepose les bouteilles de gaz sur le pont découvert, l'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, n'y est pas favorable en vue d'éviter tout doublonnage car cette question est déjà traitée dans la Convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche et dans le Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche FAO/OIT/OMI. La porte-parole des experts employeurs approuve la proposition des experts travailleurs. L'expert gouvernemental de l'Espagne est d'accord, mais propose d'ajouter «et faire l'objet d'un contrôle régulier»; il est en effet indispensable pour la sécurité de l'équipage de vérifier les bouteilles contenant un gaz pressurisé régulièrement, et non seulement au moment du remplissage. L'expert travailleur de l'Argentine et les experts gouvernementaux de la Norvège et de l'Afrique du Sud sont favorables à la proposition de l'Espagne; la porte-parole des experts employeurs s'y oppose. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni attire l'attention des participants sur le fait que certains Etats Membres ne disposent peut-être pas de l'équipement de contrôle nécessaire et que les questions concernant la protection en cas d'incendie sont déjà traitées par d'autres instruments internationaux. Les observateurs gouvernementaux du Danemark et de la France et l'observateur de la FAO approuvent ce point de vue. Les participants adoptent la formulation des experts travailleurs en l'état, sans l'ajout proposé.

104. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, et l'expert travailleur de l'Argentine ont approuvé le troisième paragraphe du texte du Bureau concernant tous les navires. D'après la porte-parole des experts employeurs, la disposition peut être acceptable si l'on supprime la dernière phrase, superflue car elle ne fait que préciser que le réfrigérateur est le meilleur moyen de maintenir les vivres au sec et au frais. Les experts gouvernementaux du Canada, du Chili, de la Norvège et de l'Espagne, ainsi que les observateurs gouvernementaux de la France et du Royaume-Uni, préfèrent le texte du Bureau. La porte-parole des experts employeurs est du même avis en raison de la réserve que contient l'expression «si possible». Les participants en décident ainsi.

105. Au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a approuvé la proposition des experts travailleurs concernant les grands navires qui prescrit une cuisine séparée pour les navires de plus de 24 mètres (et non de 45 mètres). La porte-parole des experts employeurs propose de faire figurer cette disposition dans une recommandation.

106. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a approuvé le deuxième paragraphe applicable aux grands navires en l'état. Par ailleurs, il estime que les grands navires devraient être équipés d'un congélateur et que, à cet effet, on pourrait remplacer les mots «d'un réfrigérateur ou autre local d'entreposage à basse température» par les mots «d'un réfrigérateur et d'un autre local d'entreposage à basse température». Les experts et les observateurs gouvernementaux ainsi que l'expert travailleur de

l'Argentine sont du même avis. La porte-parole des experts employeurs approuve ce libellé, mais demande que la disposition figure dans la recommandation.

Nourriture et eau

107. Au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a approuvé le premier paragraphe applicable à tous les navires, tel que le propose le Bureau. L'expert travailleur de l'Argentine soutient lui aussi cette disposition, mais propose que l'on ajoute le mot «potable» après le mot «eau». La porte-parole des experts employeurs déclare que son groupe peut accepter le texte du Bureau tel qu'amendé par les travailleurs, sous réserve que l'on supprime les mots «appétissante et» après le mot «nourriture». Le terme est trop subjectif et la question de la qualité est déjà traitée dans la disposition. L'expert travailleur de l'Argentine n'est pas de cet avis car, pour lui, le terme «appétissante» peut servir à traduire les contextes culturels, religieux ou gastronomiques de chacun, ce qui va au-delà de la notion de qualité. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud et l'observateur gouvernemental de la France doutent que le terme «appétissante» soit celui qui corresponde le mieux aux préoccupations des experts travailleurs. Les participants à la réunion décident donc de laisser au Bureau le soin de modifier cette disposition dans le sens voulu.

108. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a soutenu la proposition des experts travailleurs tendant à faire fixer obligatoirement par l'autorité compétente les normes minimales régissant la qualité et la quantité de nourriture et d'eau devant être disponibles à bord (obligation exprimée par «shall» dans le texte anglais proposé par les experts travailleurs). Cependant, il trouve que la modification proposée est trop onéreuse car cette formulation pourrait poser des problèmes de mise en œuvre dans son pays où les problèmes de ce type relèvent des armateurs et où l'autorité compétente n'intervient que lors de l'inspection des navires. La porte-parole des experts employeurs désapprouve également l'amendement. Eu égard au fait que les directives de l'Organisation mondiale de la santé pourraient être utilisées aux fins du contrôle par l'Etat du port, l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni propose de laisser en l'état «peut» le libellé du second paragraphe applicable à tous les navires. Les experts travailleurs ainsi que les experts gouvernementaux du Canada et de l'Espagne partagent cet avis. Les participants à la réunion en décident ainsi.

109. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, approuve la proposition des experts travailleurs concernant les grands navires, qui prescrit à l'autorité compétente de veiller à ce qu'ils aient à bord des vivres et de l'eau qui satisfont à certains critères. Alors que la disposition applicable à tous les navires oblige l'autorité compétente à adopter des règlements à ce sujet, la présente disposition concerne la mise en œuvre. La porte-parole des experts employeurs ne soutient pas cette proposition. Le président prend acte de l'absence de consensus.

110. La proposition de recommandation des experts travailleurs, qui a trait à la formation et à la qualification des cuisiniers, a été acceptée par consensus.

Conditions de salubrité et de propreté

111. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège ainsi que l'expert travailleur de l'Argentine ont approuvé le libellé du premier paragraphe du texte du Bureau concernant tous les navires. En réponse à la porte-parole des experts employeurs qui pose la question de savoir qui assurera la salubrité et la propreté des locaux, on

convient que ce genre de détail n'est pas souhaitable, dans la mesure où l'article 8 établit 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. La disposition applicable aux grands navires, relative aux inspections conduites par le patron, indique elle aussi que ce dernier est responsable des conditions de propreté à bord. Le texte du Bureau est adopté en l'état.

112. Les participants à la réunion adoptent le libellé du second paragraphe du texte du Bureau visant tous les navires.

113. L'expert gouvernemental du Chili a proposé, au sujet des déchets, une nouvelle disposition applicable à tous les navires, libellée comme suit: «Les déchets doivent être gardés dans des conteneurs correctement fermés et hermétiques qui sont retirés, quand il y a lieu, des espaces de manutention des vivres.» Bien que d'accord sur le principe, l'expert gouvernemental de la Norvège demande si cette question ne relève pas plutôt de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), auquel cas cette disposition ferait double emploi. Selon l'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud, il s'agit ici de la gestion des déchets à bord et non de leur élimination. L'expert travailleur de l'Argentine, l'expert gouvernemental de l'Espagne, l'observateur gouvernemental de l'Allemagne et la porte-parole des experts employeurs approuvent en principe la proposition du Chili. Les participants à la réunion décident d'insérer cette disposition dans le texte.

114. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, ainsi que l'expert travailleur de l'Argentine ont accepté la disposition applicable aux grands navires telle que l'a proposée le Bureau. La porte-parole des experts employeurs demande que le texte soit déplacé dans la recommandation.

Dérogations

115. Au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège et l'expert travailleur de l'Argentine ont approuvé le texte présenté par le Bureau. La porte-parole des experts employeurs préfère, quant à elle, que cette disposition soit déplacée dans la recommandation.

Nouvelle partie VII. Prescriptions additionnelles pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres

Observations générales

116. L'expert gouvernemental de la Norvège a observé que, selon les experts gouvernementaux, la plupart des dispositions de la nouvelle partie VII doivent être abordées sans qu'il soit tenu compte de la longueur du navire. Les experts et observateurs gouvernementaux respectent la décision de la CIT selon laquelle des normes devraient être élaborées pour les grands navires. Il est toutefois difficile d'élaborer des normes plus strictes qui ne s'appliqueraient qu'aux grands navires. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'ils jugent ces questions suffisamment traitées dans le rapport V(1) destiné à la 93^e session de la CIT. Les gouvernements souhaitent voir figurer plus de détails et de directives.

117. La porte-parole des experts employeurs a rappelé que les employeurs avaient dit clairement à la CIT de 2004 qu'ils ne souhaitaient pas la création de deux classes de pêcheurs et que

la convention devrait s'appliquer à tous les pêcheurs; il lui semble que les experts gouvernementaux partageaient cette opinion. Les experts employeurs souhaitent une convention assortie d'une recommandation quelle que soit la taille des navires. Par conséquent, elle propose que le titre soit modifié et se lise: «Prescriptions supplémentaires recommandées pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres». Qui plus est, le texte liminaire ci-après devrait figurer au début de l'annexe: «Les prescriptions supplémentaires recommandées pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres figurent dans la présente annexe à titre de recommandation.»

118. Le secrétaire des experts travailleurs doute que la réunion soit habilitée à revenir sur des décisions ayant fait l'objet d'un vote officiel à la CIT. Le secrétaire des experts employeurs affirme que la présente réunion n'a pas pour objet de prendre des décisions mais seulement de faire des recommandations qui seront examinées à la prochaine session de la CIT. Les experts employeurs ne veulent pas revenir sur des décisions prises à la CIT même s'ils souhaitent recommander que cette question soit réexaminée à sa prochaine session. L'expert gouvernemental de la Norvège juge que le but de la réunion est de déterminer si le Bureau peut ou non arriver à des normes plus strictes pour les opérations à bord des grands navires. La réunion doit renverser les domaines qui se prêtent à un approfondissement de cette question. L'orateur n'appuie pas la proposition des experts employeurs et préfère voir davantage de détails dans la convention plutôt que dans le texte faisant l'objet de leur examen; il s'oppose à l'inclusion de tous les détails dans la recommandation.

Critères distinctifs

119. L'expert gouvernemental de la Norvège a expliqué, au nom des experts gouvernementaux, que retenir la seule dimension du navire comme critère distinctif était problématique et il juge que le «temps passé en mer» constitue un paramètre plus pertinent. Il préfère également ce concept à l'expression «voyage international» difficile à définir dans le contexte de la pêche selon les experts gouvernementaux. L'observateur gouvernemental de l'Allemagne ajoute qu'une distinction fondée sur la taille des navires fait courir le risque de créer deux classes de pêcheurs. Les navires de pêche d'une taille légèrement inférieure aux 24 mètres proposés se livrent souvent à un travail analogue, mais si la disposition en question est adoptée ils seraient protégés différemment; la durée du voyage est un meilleur critère. L'expert gouvernemental du Japon rappelle s'être déjà dit préoccupé de l'utilisation de la longueur comme critère pour définir la taille des navires.

120. Le secrétaire des experts travailleurs a convenu que l'expression «voyage international» était difficile à définir et propose de la remplacer par «pêche en eaux lointaines». Il serait possible de trouver une définition en remaniant la définition de l'expression «production de la pêche en eaux lointaines» utilisée par la FAO, qui figure à la fin de l'introduction du document portant la cote TMEFS/2004. Cette définition revêt une importance particulière du fait que l'article 32 du rapport V(1) prévoit des inspections périodiques. Il faut veiller à ce que la convention soit compatible avec d'autres instruments internationaux correspondants. Une convention doit avoir une portée pour les pays en développement sans abaisser les normes existantes. Quoi qu'il en soit, les opérations des grands navires méritent une attention particulière. Bon nombre de ces navires opèrent hors des eaux de l'Etat de leur pavillon et hors des ZEE. Répondant à une demande de précision de l'expert employeur des Pays-Bas, l'orateur explique que les experts travailleurs se réfèrent à des navires tombant sous la juridiction internationale en eaux lointaines, par exemple la juridiction du port d'un autre Etat. Il importe de reconnaître la multiplicité des situations possibles, et que les opérations de la pêche diffèrent de celles du transport marchand.

121. L'observateur gouvernemental de l'Allemagne a fait valoir que l'expression «eaux limitées» était utilisée dans la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F) lorsqu'il s'agit des eaux sous la juridiction d'un Etat Membre et l'expression «eaux illimitées» pour celles hors de sa juridiction, et suggère qu'elles peuvent aider à dégager une définition appropriée. L'observateur gouvernemental de la France dit préférer une formulation fondée sur la définition de la FAO et rappelle à la réunion qu'il faut également tenir compte des difficultés propres aux eaux jouxtant les territoires d'outre-mer.

122. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni a estimé que la longueur d'un navire était un critère approprié pour discuter du logement mais que ce n'est pas nécessairement vrai pour d'autres questions. Il souscrit aux propos de l'expert gouvernemental de la Norvège et ajoute que le Bureau avait été invité à élaborer les dispositions additionnelles pour les navires de pêche de plus grande taille car, lors de la première session de la commission, le temps avait manqué pour recenser les questions appelant un examen. Le Bureau avait donné suite à cette demande et rédigé ces dispositions. La présente réunion pourrait fort bien décider de ne pas retenir de dispositions additionnelles liées à la taille du navire. Une conclusion de ce type ne serait pas incompatible avec les décisions prises en juin 2004. La taille du navire peut être retenue pour les dispositions relatives au logement et le temps passé en mer pour d'autres domaines.

Age minimum

123. Les experts gouvernementaux ont jugé que cette disposition devrait s'appliquer à tous les navires. L'expert gouvernemental de la Norvège estime l'âge minimum de 18 ans pour le travail de nuit trop strict car certaines opérations de pêche ne peuvent avoir lieu que la nuit. Par ailleurs, ces règles ont des conséquences au plan de la sécurité car elles limitent fortement les tours de quart. Il importe que les jeunes pêcheurs soient formés. Ils devraient être autorisés à travailler la nuit dans le cadre d'un programme de formation structuré et surveillé, leur exclusion de tout type de travail de nuit est donc problématique. Ces questions sont suffisamment abordées aux paragraphes 4 et 5 de l'article 9 du rapport V(1). Le mot «nuit» n'apparaît nulle part ailleurs dans la convention. Sa définition est donc inutile. Au cas où le texte de la recommandation se référerait à cela, il conviendrait alors d'y insérer une définition. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni fait valoir que certaines prescriptions techniques rendent le critère de la longueur du navire nécessaire puisque tous les navires ne sont pas dotés du même équipement. Toutefois, s'agissant des dispositions de nature sociale, tous les navires doivent être traités de la même façon. La porte-parole des experts employeurs affirme que le texte relatif à l'âge minimum devrait être transféré à la recommandation. Cette question doit être traitée quelle que soit la taille du navire et le texte actuel de l'article 9 du rapport V(1) suffit.

124. L'expert travailleur d'Argentine a appuyé le texte du Bureau et a demandé de maintenir la définition de «nuit». Il présente le texte d'une recommandation supplémentaire qui se lit comme suit: «L'horaire de travail des jeunes pêcheurs ne devrait pas excéder huit heures par jour ni quarante heures par semaine, et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité. Outre le fait qu'une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas, les jeunes pêcheurs devraient être assurés de bénéficier d'une pause d'au moins une heure pour prendre leur repas principal.» La porte-parole des experts employeurs se dit d'accord. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni estime que la réunion n'est pas l'instance appropriée pour examiner une disposition concernant l'âge minimum étant donné qu'il existe un accord pour que cette disposition s'applique à tous les navires et que la réunion actuelle ne traite que de dispositions

additionnelles visant les navires d'une certaine longueur. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud se dit d'accord et ajoute que les travailleurs devraient soulever ces questions à la prochaine session de la CIT par un amendement à l'article 9, étant donné que la disposition en question est incompatible avec cet article.

125. Le secrétaire général a déclaré qu'il n'existait aucun consensus et que, suivant les procédures établies, le texte du Bureau resterait en l'état pour être examiné à nouveau à la prochaine CIT. C'est alors que le Bureau pourra attirer l'attention sur toute incompatibilité éventuelle entre la présente disposition et d'autres parties de la convention.

Examen médical

126. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a déclaré qu'il devrait y avoir une brève disposition concernant les examens médicaux. Certains experts gouvernementaux préfèrent, au paragraphe 3, la mention de 18 ans; d'autres ont proposé de faire passer cette disposition dans la recommandation. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni ne peut souscrire au premier paragraphe qui limite l'application du paragraphe 2 de l'article 10 du rapport V(1) et rend les dispositions incompatibles avec la législation de son pays. Le Royaume-Uni ne s'oppose pas aux examens médicaux. L'article 10 suffit et laisse à la discrétion des administrations le soin de décider de la nécessité d'un examen médical. L'observateur de l'Association internationale de médecine maritime rappelle à la réunion l'importance des examens médicaux, particulièrement pour les pêcheurs plus âgés. Les examens médicaux ont lieu à titre préventif dans le but de prévenir les maux, de protéger la santé publique et d'éviter les répercussions économiques. Si des dérogations sont accordées, elles ne devraient l'être que pour une durée limitée, par exemple pour un seul voyage. Le secrétaire des experts travailleurs affirme que la disposition relative aux examens médicaux doit être retenue dans l'annexe sous la forme proposée par le Bureau car, si l'article 10, paragraphe 2, devait s'appliquer aux grands navires, il y aurait contradiction avec la STCW-F. En maintenant la disposition à l'annexe 2, les grands navires ne seraient pas visés par l'article 10, paragraphe 2. Au paragraphe 1, le texte entre crochets de la disposition proposée doit être supprimé car il n'est pas cohérent avec la STCW-F. La porte-parole des experts employeurs s'oppose à cette suppression car l'autorité compétente doit conserver une certaine latitude en matière d'exemption d'examen médical. Par conséquent, les experts employeurs ne peuvent accepter le paragraphe 1 de la disposition de l'annexe 2. L'intégralité de la disposition doit être transférée à la recommandation, le paragraphe 2 de l'annexe 2 doit être supprimé et la première partie du paragraphe suivant doit être modifiée et se lire: «Le certificat médical doit indiquer notamment: a) que l'ouïe et la vue du pêcheur sont d'un niveau satisfaisant pour exécuter sans danger et effectivement les travaux de pêche qui présentent un rapport direct avec l'ouïe et la vue; et ...». L'expert gouvernemental de la Norvège déclare que la disposition relative à l'examen médical doit rester obligatoire pour les grands navires, particulièrement du fait qu'il a été décidé que la convention ne comporterait pas de prescription générale concernant la validité. Le paragraphe 2 de cette disposition est nécessaire pour assurer une harmonisation des certificats médicaux à l'échelon mondial. L'expert gouvernemental du Canada estime que la réunion est d'accord quant à l'importance de cette question et propose que son examen soit poursuivi à la prochaine session de la CIT. L'expert employeur des Pays-Bas, notant qu'il avait été fait référence à plusieurs reprises à la Convention STCW-F lors de la réunion, a demandé au Bureau des éclaircissements sur le statut de cette convention. Le secrétaire exécutif a précisé que celle-ci n'était pas entrée en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications. L'expert employeur des Pays-Bas a ajouté que, pendant les neuf années où elle a accumulé de la poussière, la Convention STCW-F n'a été ratifiée que par quatre pays représentant un peu plus de 3 pour cent du tonnage de la flotte mondiale, alors qu'il fallait qu'elle soit ratifiée par 15 pays pour entrer en vigueur.

Equipage et durée du repos

127. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a dit que le paragraphe 1 pouvait servir de base à un article applicable aux grands navires. L'effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation est la seule question que les gouvernements peuvent réglementer et il dit rejeter la proposition des experts travailleurs visant à étendre la responsabilité des gouvernements au-delà de la sécurité de navigation. L'expression «voyages internationaux» dans le contexte de la présente disposition n'est peut-être pas utile. Dans les paragraphes 2 à 4, il convient de mettre l'accent sur les heures de repos étant donné qu'il est impossible de contrôler les heures de travail. Les trois derniers paragraphes devraient être déplacés dans la recommandation. L'expert gouvernemental du Japon fait observer que le meilleur moyen de fixer les heures de repos quotidiennes est le dialogue social et l'accord d'engagement. Ainsi les caractéristiques des différentes pêcheries seraient prises en compte. La disposition proposée par le Bureau devrait être passée dans la recommandation ou être supprimée car elle est trop prescriptive. Le porte-parole des experts travailleurs approuve le paragraphe 1 du projet de texte du Bureau. La porte-parole des experts employeurs se demande si, compte tenu de la discussion, il ne serait pas plus judicieux de déplacer l'ensemble de la disposition dans la recommandation et de revoir la question à la prochaine session de la CIT.

128. L'expert travailleur de l'Argentine a proposé l'insertion du texte qui suit:

En outre, s'agissant des navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, les Membres doivent exiger que tous les navires de pêche battant leur pavillon aient à bord des effectifs suffisants de pêcheurs dotés d'une formation adéquate pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation du navire, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières des opérations de pêche et de tout traitement des prises. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables, ainsi que de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue.

L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni fait remarquer que la référence au traitement des prises pose problème. A la différence des pêcheurs et des exploitants de navires, l'Administration n'a pas les compétences requises pour décider du nombre de personnes nécessaires au traitement des prises. L'expert gouvernemental de la Norvège est du même avis. Si, par exemple, la disposition commençait en ces termes: «Les Membres doivent prescrire que tous les armateurs à la pêche veillent à avoir», il serait acceptable que le paragraphe figure dans la convention puisqu'une prescription relative aux effectifs minimaux de sécurité jouit d'un certain soutien. La porte-parole des experts employeurs indique qu'elle ne peut soutenir la proposition des experts travailleurs que si elle figure dans la recommandation et à condition que la fin de la première phrase soit modifiée comme suit: «pour assurer la sécurité de l'exploitation du navire» et que le reste soit supprimé. L'expert travailleur de l'Argentine accepte seulement de supprimer les termes «et de tout traitement des prises». Pour l'expert gouvernemental de la Norvège et l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni, l'expression «opérations de pêche» constitue, elle aussi, un problème. Le président constate l'absence de consensus.

129. Les experts travailleurs ont proposé de fusionner le paragraphe 1 du texte du Bureau au titre de la convention avec le paragraphe 1 au titre de la recommandation – qui traite d'un document précisant l'effectif minimal requis – en un nouveau paragraphe 1 qui figurerait dans la convention. La convention consolidée sur le travail maritime prévoit un document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité; quant à la Convention SOLAS de l'OMI, elle ne vise généralement pas les navires de pêche. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud appuie la proposition, faisant valoir qu'il ne saurait y avoir de contrôle par l'Etat du port sans l'existence d'un document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité. L'expert gouvernemental de la

Norvège ne partage pas ce point de vue, estimant qu'un document de ce type n'a pas sa place dans une convention sur la pêche. Indépendamment de l'existence de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, l'OIT n'est pas l'organisation compétente pour traiter de cette question. Les documents spécifiant les effectifs minimaux de sécurité des navires marchands sont réglementés par la Convention SOLAS de l'OMI. Pour le moment, il n'existe pas de document de ce type pour les navires de pêche, et si un tel document devait être élaboré, il faudrait le rédiger en s'inspirant du document de l'OMI. L'observateur gouvernemental du Danemark partage ce point de vue car, sur les navires de pêche, l'Etat du port n'effectue de contrôle qu'en cas de plainte dont la fréquence ne justifie pas d'élaborer un tel document. La convention consolidée sur le travail maritime n'a pas défini le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité; seule la Convention SOLAS l'a fait. Le Bureau devrait étudier cette question de manière plus approfondie. La porte-parole des experts employeurs est du même avis. Le secrétaire exécutif rappelle que, en vertu de l'article 34 du rapport V(1), qui sera présenté à la 93^e session de la CIT en 2005, une inspection peut avoir lieu en cas de plainte ou de non-conformité du navire avec les normes de la convention. Le président prend acte de l'absence de consensus.

130. Le président a sollicité d'autres observations au sujet des paragraphes 2, 3 et 4 du texte établi par le Bureau. Pour l'expert gouvernemental du Canada, la partie du paragraphe 2 entre crochets est rédigée dans un langage de convention collective. Il n'y a pas lieu ici d'entrer dans de tels détails qui sont susceptibles d'être un obstacle à la ratification. Les experts gouvernementaux du Chili et de la Norvège, l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni et la porte-parole des experts employeurs souscrivent à ce point de vue et suggèrent soit de supprimer la phrase, soit de la déplacer dans la recommandation. L'observateur gouvernemental de la France approuve les paragraphes 2 à 4. L'expert gouvernemental de l'Espagne juge trop vagues les motifs autorisant les dérogations temporaires, énoncés à l'article 3. Les termes «dans des cas limités et précis» devraient être remplacés par «pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait exclusivement à l'organisation du travail et dans le respect des principes généraux concernant la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs». Cette proposition, qui avait reçu le soutien de la Commission européenne, est inspirée de la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104/CE du Conseil concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive. L'observateur gouvernemental de la France est opposé à cette proposition car elle introduit des contraintes supplémentaires ne figurant ni dans la directive 2000/34/CE ni dans la convention n° 180 qui contient une disposition similaire mais qui autorise des dérogations par le biais de conventions collectives. Les experts travailleurs partagent ce point de vue, tout comme l'expert gouvernemental de la Norvège qui fait remarquer que, même si le libellé est emprunté à la directive 2000/34/CE, il importe de ne pas le sortir de son contexte. La directive contient une disposition essentielle autorisant les dérogations établies au moyen de conventions collectives, ce qui la rend transposable au secteur de la pêche. L'expert travailleur de l'Argentine suggère de supprimer les crochets et de conserver l'intégralité du paragraphe 2. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud estime que, si les trois paragraphes s'appliquent aux navires de plus de 24 mètres, il faudrait les déplacer dans la recommandation auquel cas le paragraphe 3 serait sans objet. La durée du voyage doit être précisée. Le président note que, faute de consensus, le texte sera laissé en l'état.

Accord d'engagement des pêcheurs

131. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a dit que cette question concernait les pêcheurs se trouvant à bord de tous les navires et non seulement des grands navires. Même si la prescription exigeant que l'accord d'engage-

ment soit écrit n'est pas plus rigoureuse s'agissant des grands navires, au vu des nombreux éléments contraignants figurant dans le rapport V(1) qui sera présenté à la 93^e session de la CIT en 2005, l'accord d'engagement devrait de toute façon être écrit. Bien que les gouvernements n'en aient pas examiné le libellé proposé par le Bureau, les paragraphes 1 et 2 de ce texte pourraient en principe être placés dans la partie de la convention applicable à tous les navires de pêche. Le paragraphe 3, qui se trouve entre crochets, doit être conservé en tant que recommandation concernant les grands navires. L'expert gouvernemental du Chili et les experts travailleurs ne sont pas de cet avis, faisant valoir que les paragraphes 1 à 3 devraient demeurer dans la partie de la convention applicable aux navires de plus de 24 mètres. La porte-parole des experts employeurs n'adhère à aucun des points de vue exprimés et suggère de déplacer tous les paragraphes dans la recommandation.

132. L'expert employeur des Pays-Bas s'inquiète de la prescription faite à tous les navires de pêche de travailler avec des accords écrits (paragr. 1) et demande si l'accord non écrit a une incidence sur la relation de travail. Un représentant du Bureau explique que, dans la plupart des pays, la relation de travail est réputée exister même en l'absence de contrat écrit. L'expert employeur des Pays-Bas attire l'attention des participants sur un arrêt de la plus haute juridiction des Pays-Bas en matière de sécurité sociale qui, au motif de l'absence de relation de travail faute de contrat écrit, a refusé aux marins pêcheurs concernés les prestations sociales qui leur étaient dues, précisément parce que la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926, et la convention (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, telles qu'imposées dans le droit du travail néerlandais applicable aux marins et aux pêcheurs, prescrivent un contrat écrit pour chacun d'entre eux. Ainsi, une prescription générale de cet ordre pourrait porter préjudice aux pêcheurs étant donné que les contrats non écrits sont fréquents dans le secteur de la pêche.

133. Les experts employeurs ont encore mis en question l'introduction du terme «armateur à la pêche» dans le paragraphe 2, étant donné que l'employeur est rarement l'armateur mais le plus souvent un entrepreneur. Le secrétaire exécutif explique que l'article 1, alinéa *d*) du projet de convention figurant dans le rapport V(1), préparé en vue de 93^e session de la CIT 2005, considère comme «armateur à la pêche» le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne qui assume la responsabilité de l'exploitation du navire. Quoi qu'il en soit, l'expert employeur des Pays-Bas estime que l'article 1 *d*) ne résout pas entièrement le problème des services de l'emploi qui postent les pêcheurs sur les navires. Les experts employeurs disent qu'il est, de toute évidence, nécessaire d'identifier la partie qui conclut un contrat avec le pêcheur. L'expert gouvernemental de la Norvège indique que la convention du travail maritime consolidée a résolu le problème des travailleurs employés par des employeurs multiples sur un seul navire, en établissant qu'il appartient à l'armateur de faire en sorte que les gens de mer soient en possession d'accords d'engagement. Les observateurs gouvernementaux de la France et du Royaume-Uni partagent ce point de vue. Le Bureau devrait rédiger à nouveau le paragraphe 2 pour que ce soient l'employeur et le pêcheur qui signent l'accord d'engagement et que l'armateur veille à ce que les pêcheurs soient en possession desdits accords. Les experts employeurs acceptent, mais s'inquiètent du sort des pêcheurs indépendants. L'observateur gouvernemental du Danemark indique que l'article 16 du projet de convention répond à cette préoccupation.

Droits au rapatriement

134. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a déclaré que les dispositions concernant ce point devraient s'appliquer à tous les navires effectuant des voyages internationaux, et non seulement à ceux qui dépassent une certaine taille. Bien que les gouvernements n'en aient pas examiné le libellé proposé par le Bureau,

les paragraphes 1 à 4 pourraient en principe être déplacés dans la partie de la convention applicable à tous les navires de pêche. Les experts gouvernementaux n'approuvent pas la proposition des experts travailleurs concernant le texte de la recommandation, car son contenu est déjà traité dans sa quasi-totalité par le texte du Bureau. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni estime que l'article 18 du projet de convention traite correctement cette question, puisque le fait d'instaurer des niveaux de protection différents pour les gens de mer et pour les pêcheurs n'a aucun sens. Le fait que la proposition de recommandation des experts du groupe des travailleurs soit tirée de la convention du travail maritime consolidée est là pour le confirmer. De plus, si l'on devait créer des dispositions supplémentaires pour le rapatriement dans le cas des grands navires, il y aurait deux catégories différentes de règles de rapatriement, l'une pour les navires de plus de 24 mètres, et l'autre pour les navires de moins de 24 mètres régie par l'article 18. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud et l'observateur gouvernemental de la Namibie partagent ce point de vue. Les experts travailleurs insistent sur la nécessité d'établir des dispositions de rapatriement dans le cas des navires de plus de 24 mètres car, selon toute vraisemblance, les petits bateaux opèrent moins dans les eaux internationales. La question qui se pose n'est pas une question d'application, mais de degré d'application. Il a été proposé de supprimer l'article 18 mais, si cela devait se faire, le lien avec la convention du travail maritime consolidée cesserait d'exister car le texte de la convention sur la pêche sera terminé avant celui de la convention du travail maritime consolidée. Les experts employeurs préfèrent que les dispositions relatives au rapatriement s'appliquent à tous les navires et considèrent la proposition des experts travailleurs relative à la recommandation inutile.

Recrutement et placement

135. L'expert gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom des experts gouvernementaux, a déclaré que la longueur ne constituait pas un paramètre approprié pour cette disposition. En appliquant ces dispositions seulement aux grands navires, on risque de se trouver face à des systèmes de recrutement et de placement différents pour les différentes catégories de pêcheurs. Bien que les gouvernements n'en aient pas examiné le libellé proposé par le Bureau, ces dispositions pourraient en principe être déplacées dans la partie de la convention applicable à tous les navires de pêche. La porte-parole des experts employeurs propose de modifier le texte du Bureau en remplaçant, à la fin du paragraphe 1, «lesquelles ne seront établies, maintenues, modifiées ou changées qu'après consultation» par «lesquelles seront établies, maintenues, modifiées ou changées conformément à la législation et à la pratique nationales». Les deux dispositions devraient s'appliquer à tous les navires et être placées dans la recommandation. Les experts travailleurs estiment que les dispositions sont du domaine de la convention et devraient s'appliquer à tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Cela dit, lors de la dernière CIT, toutes les parties souhaitaient que des dispositions visant les petits bateaux soient souples. C'est dans cet esprit que ces dispositions ont été placées dans la section applicable aux grands navires. Qui plus est, la taille n'est peut-être pas le seul facteur déterminant qui entraîne l'application ou non de normes supérieures aux normes minimales. La période pendant laquelle le navire reste en mer pourrait constituer un autre facteur déterminant.

136. L'observateur gouvernemental du Danemark a fait remarquer que la position des experts gouvernementaux, selon laquelle ces dispositions doivent s'appliquer à tous les navires, est motivée par le souhait de ne pas priver certains groupes de pêcheurs de droits fondamentaux. On peut transiger en adoptant une disposition supplémentaire rédigée comme suit: «Rien dans cet article ne sera considéré comme limitant le droit des Membres à appliquer les présentes dispositions, après consultation, à tous les navires de pêche.» Cette disposition pourrait aussi servir de modèle pour les points précédents. Il existe déjà une disposition similaire dans la section consacrée au logement. Cette proposition donne aux gouvernements la possibilité

d'étendre certains droits fondamentaux à tous les pêcheurs. Le secrétaire des experts travailleurs, l'expert gouvernemental de la Norvège, ainsi que l'observateur gouvernemental de la Namibie approuvent cette proposition car elle maintient une certaine mesure de flexibilité pour les petits bateaux étant de nature à faire avancer les choses. La porte-parole des experts employeurs fait part elle aussi de son soutien, mais ajoute que la disposition devrait être placée dans la recommandation pour que les gouvernements puissent l'appliquer lorsqu'ils le jugent bon. Le président note que les experts du groupe gouvernemental ne s'opposent pas à la proposition de l'observateur gouvernemental du Danemark. Le Bureau prend acte de la proposition et la question sera réexaminée à la prochaine CIT.

137. Les experts travailleurs ont également proposé de modifier la première phrase du paragraphe 1 comme suit: «... doivent veiller à ce que le service soit géré dans les règles de façon à protéger et à promouvoir les droits des pêcheurs en matière d'emploi, comme le prévoient la présente convention ainsi que les législations nationales». Cette proposition vise à résoudre les problèmes rencontrés dans certains pays concernant le fonctionnement des services de recrutement et de placement. Les services de recrutement de pêcheurs devraient protéger leurs droits et promouvoir, en tant que partie intégrante du système de l'emploi, le maintien de tout service public géré par un Etat Membre et l'application des droits que contiendront les dispositions. Le texte proposé est repris pratiquement mot pour mot de la norme A1.4 du projet de convention du travail maritime consolidée. Plusieurs experts et observateurs gouvernementaux sont gênés par l'emploi du terme «promouvoir», que l'on trouve dans la proposition des experts travailleurs. En particulier, l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni se demande si l'on ne devrait pas, dans le cadre de la présente réunion, s'en tenir à la teneur de l'article 18, qui vise le même but. En supposant qu'un Etat Membre ait déjà mis en œuvre la législation, le terme «promotion» signifie-t-il l'implantation de services supplémentaires à l'intention des pêcheurs? L'expert gouvernemental de la Norvège propose que ce texte soit déplacé dans le Préambule, car il s'applique à l'ensemble de la convention. Par ailleurs, la façon dont une disposition pourrait être mise en œuvre dans le cadre d'une législation nationale n'apparaît pas clairement. Un représentant du Bureau explique la manière dont les dispositions promotionnelles à la législation nationale trouvent leur expression dans cette notion de promotion et varient selon l'endroit où elles figurent dans une convention. Si ce genre de texte apparaît dans un paragraphe relatif à la mise en œuvre, les gouvernements seraient tenus de fournir des informations concrètes. L'expert travailleur de l'Argentine accepte que ce texte pourrait être placé dans le Préambule. Le président indique qu'il revient au Bureau de décider de l'emplacement de ce texte.

138. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud s'est dit inquiet face à la prescription qui concerne «un système de licence ou d'agrément normalisé». Il a fait observer que la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, où cette question est laissée à l'appréciation des parties ne fait pas une obligation aux pays l'ayant ratifiée de se doter d'un tel système d'agrément. L'expert gouvernemental du Chili fait état de la même préoccupation car son pays n'a pas de service public de recrutement et dépend exclusivement d'agences de recrutement privées. L'expert gouvernemental de la Norvège déclare que son pays ne dispose pas non plus de systèmes de licence ou d'agrément, mais qu'il recourt à «une autre forme de réglementation», comme le prévoit la dernière partie de la phrase qui précise que les services de placement privés peuvent exercer leur activité dans ce cadre.

Rémunération

139. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a déclaré que cette disposition devrait, elle aussi, s'appliquer à tous les pêcheurs, peut-être dans un article 19 élargi. Certains experts gouvernementaux estiment que l'on pourrait

inclure la durée du voyage dans cette disposition de façon que les pêcheurs puissent faire parvenir leurs gains à leur famille. L'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud note deux concepts distincts dans cette disposition: le paiement des salaires et leur protection. Un expert employeur des Pays-Bas déclare que le texte de cette proposition ne pose pas de problème majeur, mais qu'il doit figurer dans la recommandation. Les participants décident de modifier le libellé «les Membres doivent veiller à ce que les pêcheurs salariés...» par «les Membres doivent demander à ce que les pêcheurs salariés...», car on ne voit pas bien comment les gouvernements pourraient «veiller» à ce que les salaires soient versés régulièrement. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, et se référant au texte de la recommandation sur la rémunération, l'expert gouvernemental de la Norvège déclare que, compte tenu de la discussion qui a eu lieu sur les voyages internationaux, ce texte est probablement superflu. L'expert gouvernemental du Chili ainsi qu'un expert employeur des Pays-Bas approuvent la proposition de texte telle que le Bureau l'a rédigée.

Soins médicaux

140. S'exprimant au nom des experts gouvernementaux, l'expert gouvernemental de la Norvège a déclaré que ces dispositions s'appliquent également à tous les navires. Certains experts gouvernementaux affirment que l'article 24 est déjà suffisamment détaillé. Selon la porte-parole des experts employeurs, les soins médicaux sont applicables à tous les pêcheurs, et les dispositions qui se trouvent dans le rapport V(1) sont suffisantes.

141. Les experts travailleurs ont proposé d'élaborer le titre qui se lirait: «Soins médicaux et responsabilités des armateurs»; ils ont proposé également sous cet intitulé les dispositions de la convention ci-après, qui viendraient s'ajouter à celles du texte du Bureau et s'appliqueraient aux navires de plus de 24 mètres:

1. Tout Membre veillera à ce que tous les pêcheurs qui travaillent sur des navires battant son pavillon soient couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et à ce qu'ils aient accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe ci-dessus doivent en principe être assurés gratuitement aux pêcheurs.

3. Pour protéger la santé des pêcheurs travaillant à bord d'un navire battant leur pavillon et leur assurer des soins médicaux (y compris les soins dentaires essentiels), les Membres veilleront à ce que soient adoptées des mesures qui:

- a) garantissent l'application aux pêcheurs de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales relatives au travail à bord d'un navire de pêche;
- b) garantissent aux pêcheurs une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales;
- c) garantissent aux pêcheurs le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable;
- d) garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis gratuitement aux pêcheurs à bord ou débarqués dans un port étranger;
- e) ne se limitent pas au traitement des pêcheurs malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

4. Les Membres adopteront des lois et des règlements définissant les conditions minimales requises en ce qui concerne les services de soins médicaux et hospitaliers ainsi que la formation à bord des navires qui battent leur pavillon (CTMC, R.4.1.1-2, A4.1 et A4.3).

142. De plus, les travailleurs ont proposé une nouvelle section de la convention intitulée: «Responsabilités des armateurs à la pêche» contenant les dispositions ci-après:

1. Chaque Membre doit adopter une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les pêcheurs travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes:

- a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les pêcheurs travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et de tout accident desdits pêcheurs;
- b) les armateurs de navires de pêche doivent prendre à leur charge la couverture d'assurance requise pour garantir une indemnité en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des pêcheurs résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel;
- c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du pêcheur ailleurs qu'à son domicile, jusqu'à guérison du pêcheur malade ou blessé, ou jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;
- d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut prévoir que l'assistance à la charge de l'armateur, qu'il s'agisse des soins médicaux, de la nourriture ou du logement, sera limitée à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer:

- a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou est débarqué en cours de route sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat Membre;
- b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoit la législation nationale, à partir du rapatriement ou du débarquement du pêcheur jusqu'à guérison ou (si l'éventualité se présente plus tôt) aussi longtemps qu'il a droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre compétent.

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un pêcheur débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

5. La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:

- a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;
- b) un accident ou une maladie imputable à un acte intentionnel, à une faute intentionnelle ou à l'inconduite du malade, du blessé ou du défunt;
- c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6. Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

7. L'armateur, ou ses représentants, doit prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les pêcheurs malades, blessés ou décédés et pour faire parvenir ces biens à eux ou à leurs parents les plus proches (CTMC, A.4.2).

143. L'expert travailleur de l'Argentine a affirmé que les soins médicaux et la responsabilité des armateurs à la pêche en la matière étaient particulièrement importants s'agissant des grands navires. Toutefois, ces questions ne sont pas importantes que pour les grands navires, elles le sont aussi pour les navires dotés de machines complexes, où le potentiel d'accidents est plus fort. Les zones d'opération devraient également être prises en compte dans ce contexte. II

serait possible de tenir compte des préoccupations des experts gouvernementaux grâce à la proposition de l'observateur gouvernemental du Danemark tendant à créer une disposition permettant aux gouvernements d'appliquer lesdites dispositions à tous les navires. Le secrétaire des experts travailleurs indique qu'un lien a été établi entre ces dispositions et la sécurité sociale en vue de tenter de corréliser les prestations de sécurité sociale à long terme avec les prestations de sécurité sociale à plus long terme et de traiter du problème des pêcheurs non domiciliés. Les références à la sécurité sociale sont faites en prévision du prochain examen de cette question complexe et sont proposées à titre de solution possible à ces problèmes. La porte-parole des experts employeurs juge inutile le changement proposé au titre de cette section. La responsabilité de l'armateur peut varier selon la législation et la pratique nationales et est dûment traitée dans les dispositions du rapport V(1). Eu égard aux nombreuses références au thème de la sécurité sociale, question compliquée qui n'a pas encore été examinée, la proposition des experts travailleurs n'est pas recevable. Plusieurs experts et observateurs gouvernementaux refusent de traiter de sécurité sociale dans le contexte des soins médicaux, et l'observateur gouvernemental du Danemark préconise que la responsabilité des armateurs à la pêche soit examinée séparément. En tout état de cause, les détails sont trop nombreux pour être traités dans le cadre de la réunion. Les participants décident d'insérer les propositions dans le rapport afin qu'elles soient examinées avant la CIT de 2005.

144. L'observateur de l'Association internationale de médecine maritime (IMHA) a proposé pour sa part que la convention prescrive que le guide médical devant se trouver à bord des grands navires s'inspire ou soit l'équivalent du Guide médical international de bord.

Sécurité, santé et prévention des accidents sur le lieu de travail

145. L'expert gouvernemental du Canada a affirmé que, compte tenu de leur importance, les dispositions en matière de sécurité et de santé au travail devraient s'appliquer à tous les navires, et pas seulement à ceux d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Les experts gouvernementaux du Chili et de l'Espagne ainsi que l'observateur gouvernemental de la France partagent ce point de vue. Pour l'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud, si, en principe, il est souhaitable que dans ce domaine les mêmes dispositions soient applicables sur tous les navires, dans la pratique il est nécessaire d'avoir deux régimes différents, l'un pour les grands navires et l'autre pour les petits bateaux. Il est toutefois favorable à ce qu'une formation de base en matière de sécurité soit requise pour tous les pêcheurs comme indiqué au paragraphe 4. Le secrétaire des experts travailleurs est du même avis en raison de la diversité des navires de pêche opérant dans le monde. Plus un navire est à vocation industrielle, plus le régime qui s'y applique doit être élaboré. Le débat lors de la CIT et les demandes d'assouplissement des dispositions pour les petits navires révèlent la nécessité d'établir une différenciation entre grands et petits navires, même si, dans un second temps, la portée des normes peut être élargie aux petits navires; les mots entre crochets «qui entreprennent des voyages internationaux» devraient être supprimés de façon que les dispositions s'appliquent à tous les navires de plus de 24 mètres. L'expert gouvernemental de la Norvège partage l'avis des trois experts travailleurs et insiste sur la nécessaire évaluation du risque, même si cela signifie que les prescriptions s'appliquent seulement aux grands navires et sont étendues à d'autres navires plus tard, chose rendue possible par la proposition transactionnelle du Danemark. Le paragraphe 6 devrait être placé dans la section sur les soins médicaux. Au paragraphe 4, le texte entre crochets devrait être supprimé car il ne saurait y avoir d'exception à une prescription aussi fondamentale. L'expert travailleur de l'Argentine soutient cette position. La porte-parole des experts employeurs estime que l'article 26 du projet de convention traite correctement de la sécurité, de la santé et de la prévention des accidents sur le lieu de travail ainsi que de l'évaluation des risques.

146. L'expert gouvernemental de l'Espagne a déclaré que la question de savoir qui est responsable de l'évaluation des risques et de la gestion de la sécurité et de la santé n'est pas claire. Il convient d'insister sur le fait que la responsabilité globale de l'évaluation des risques relève de l'armateur à la pêche. En conséquence, dans le premier paragraphe, il convient d'ajouter, après «et à la pratique nationales,» les termes «une évaluation des risques pour la sécurité et la santé à bord des navires de pêche et...». Il convient également, au deuxième paragraphe, de remplacer les mots «sur la manière d'évaluer et de gérer les risques pour la sécurité et la santé» par les mots «sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche». L'expert employeur du Royaume-Uni déclare que le patron est en dernière analyse responsable de l'évaluation des risques qu'il soit ou non l'armateur. Le patron, avec la pleine participation des équipes, est la seule personne connaissant à fond le fonctionnement de son navire et donc à même de procéder à une évaluation valable des risques. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni affirme, quant à lui, qu'il incombe aux gouvernements de veiller à ce que la législation prescrive cette évaluation; il est de la responsabilité de l'armateur de veiller à ce que l'évaluation ait lieu, et de la responsabilité du patron de l'exécuter. L'expert gouvernemental de la Norvège partage ce point de vue et demande que le texte du Bureau spécifie plus clairement les différentes responsabilités. Les observateurs gouvernementaux du Danemark et de la Namibie considèrent que cette question est traitée convenablement dans l'article 8 du projet de convention. L'expert gouvernemental du Chili apporte son soutien à l'amendement au paragraphe 2 proposé par l'Espagne, et le secrétaire des experts travailleurs accepte les deux propositions formulées par l'expert gouvernemental de l'Espagne.

Sécurité sociale

147. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni propose un amendement à l'article 27 du projet de convention: «Les Membres doivent veiller à ce que tous les pêcheurs et, dans la mesure prévue par leur législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.» Le nouveau texte est tiré du projet de convention du travail maritime consolidée. L'observateur gouvernemental de la France se dit favorable à cette proposition. L'expert gouvernemental du Japon demande que soit ajouté «résidant habituellement sur son territoire» après «pêcheurs» ainsi que «résidant sur son territoire» après «travailleurs» étant donné que ce n'est pas l'Etat du pavillon mais l'Etat de résidence qui devrait avoir la responsabilité du versement aux pêcheurs des prestations à long terme. Il a de plus fait savoir qu'une fois de retour dans son pays il examinera attentivement la proposition faite par le Royaume-Uni. Par ailleurs, l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni ne peut appuyer l'amendement écrit présenté au Bureau par le gouvernement des Pays-Bas car il semble trop compliqué. Dans la proposition du Bureau, les termes «y compris les accords bilatéraux ou multilatéraux en matière de sécurité sociale» doivent être ajoutés après le terme «coopération», afin de permettre d'étendre ces mesures aux non-nationaux. L'expert gouvernemental du Japon et l'expert gouvernemental de la France sont du même avis.

148. Un conseiller de l'observateur du gouvernement français partage le souci du représentant du Royaume-Uni de préciser le projet de texte en matière de sécurité sociale. Il ajoute que, s'agissant d'un sujet délicat sur lequel il est difficile d'obtenir un consensus compte tenu de la grande diversité de la situation des pays en la matière, il ne faudrait pas aboutir à une proposition trop lourde ou trop détaillée. En effet, il faut se préoccuper d'aboutir à un instrument qui soit ratifiable par le plus d'Etats possible. A cet égard, il suggère que plusieurs axes pourraient être privilégiés, auxquels répond en partie la proposition de texte émanant du gouvernement des Pays-Bas reçue récemment, et qui s'inspire de grands traits du projet de convention maritime consolidée. Il y aurait lieu en effet:

- 1) de bien marquer la responsabilité incombant aux Etats du pavillon: à ce point de vue, la France partage l'orientation retenue par les Pays-Bas, qui pose le principe de la couverture, par l'Etat du pavillon, des pêcheurs qui résident sur le territoire de cet Etat;
- 2) de souligner la nécessité, également retenue par la proposition des Pas-Bas, d'une clause permettant de déroger à ce principe en présence de systèmes d'intégration régionale;
- 3) de prévoir, pour régler les questions de coordination et de continuité d'acquisition des droits, une disposition favorisant la coopération internationale, notamment par la voie de conventions bilatérales;
- 4) de savoir s'il convient ou non de préciser, comme le fait la proposition des Pays-Bas, les branches composant la couverture de sécurité sociale, et surtout d'analyser la pertinence d'exiger qu'au moins deux d'entre elles soient couvertes par les Etats Membres lorsqu'ils ratifieront la convention: A son avis, cette exigence pourrait être excessive pour un nombre important de pays, dès lors que la branche la plus importante, celle relative aux accidents et maladies liés au travail, fait l'objet d'une protection obligatoire dans le rapport V(1), article 29. Compte tenu de la dangerosité des métiers de la pêche maritime, il est évident que cette couverture est à privilégier;
- 5) enfin, de partager la perspective, pour les pays qui ne disposent que de systèmes incomplets, voire inexistant, d'une couverture progressive, étape par étape.

149. L'observateur gouvernemental du Danemark a déclaré que le texte du gouvernement des Pays-Bas constituait une bonne base de discussion.

150. L'expert gouvernemental du Japon s'est déclaré favorable à l'ajout proposé par le Bureau sous l'intitulé Sécurité sociale (p. 7 du document TMEFS/2004). Il a ajouté que certains termes de l'article 28 tels que «les principes de l'égalité de traitement» et «tiennent compte de la situation des pêcheurs non nationaux» prêtent à confusion et induisent en erreur. Il propose la suppression du texte de l'article 28 et son remplacement par le projet de texte du Bureau.

151. Le secrétaire des experts travailleurs a déclaré qu'il y avait trois questions fondamentales à traiter. La première est la question de savoir dans quelle mesure les problèmes rencontrés dans le secteur de la pêche sont similaires à ceux du transport maritime. Les experts travailleurs estiment que ces deux secteurs n'ont pas grand-chose en commun car une écrasante majorité de pêcheurs travaillent à bord de navires battant le pavillon de leur pays de résidence et qu'il y a nettement moins de pêcheurs non résidents que de navires. La deuxième question concerne la situation de l'Union européenne qui déclare la disposition A.4.5.4 de la convention du travail maritime consolidée nécessaire à une ratification de l'instrument par ses membres. Il s'agit davantage d'un problème intéressant les gens de mer. La troisième question est celle de la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, qui est plus d'actualité pour le secteur de la pêche. Les participants devraient éviter ce point de reprendre les conventions destinées aux gens de mer.

152. La porte-parole des experts employeurs a rappelé qu'il était essentiel que la réunion tienne compte de la différence entre pays industrialisés et pays en développement lors de l'examen de la sécurité sociale.

153. L'expert gouvernemental de la Norvège a observé que le système de sécurité sociale dont bénéficient les pêcheurs norvégiens diffère du système de sécurité sociale de base, du fait surtout de leur statut de travailleurs indépendants.

154. Le président a déclaré que le Bureau prendrait note des points de vue exprimés au cours de cette brève discussion.

**Discussion des dispositions relatives au logement, aux grands navires de pêche
et à la sécurité sociale examinées lors de la Réunion tripartite d'experts
sur le secteur de la pêche**

155. Le secrétaire général a présenté le document TMEFS/2004/5 (à l'annexe I de ce rapport) où figurent – tant dans le texte original que dans le nouveau texte – les dispositions qui ont fait l'objet d'un consensus ainsi que celles – dans le texte original du Bureau – pour lesquelles aucun consensus n'existe. Chaque fois qu'un consensus n'a pas été dégagé, le texte du Bureau reste en l'état conformément à la décision prise au début de la réunion. Le document doit donc être lu en parallèle avec le rapport de la discussion (TMEFS/2004/4) qui résume les problèmes, les positions adoptées pendant la réunion et les résultats de l'examen des différentes questions. Lorsque le Bureau formulera les dispositions à inclure dans le rapport V(2) à l'attention de la 93^e session de la CIT, il sera tenu compte à la fois des points de vue exprimés par les experts de la réunion et des observations envoyées avant la fin de l'année par les mandants.

156. L'expert gouvernemental de la Norvège fait savoir que les experts et observateurs gouvernementaux n'ont que parcouru le document, leurs discussions ayant porté essentiellement sur la façon de faire progresser le débat. A la suite de ces échanges et compte tenu des explications données par le secrétaire général, l'orateur déclare qu'à la prochaine session de la Commission du secteur de la pêche il souhaite la création de deux groupes de travail en charge des questions relatives au logement et à la sécurité sociale.

157. Le secrétaire général informe la réunion qu'à la suite de la décision, prise en juin 2004 par la Conférence, de créer un groupe de travail chargé d'examiner en juin 2005 les questions de logement le Bureau a prévu des services d'interprétation au cas où la commission devrait constituer à la prochaine session de la CIT un groupe de travail; il pourrait donc se réunir en concomitance avec la commission. Si des groupes de travail supplémentaires se révèlent nécessaires, ils devront siéger en utilisant les ressources existantes, par exemple l'un après l'autre.

158. Le porte-parole des experts travailleurs a dit que les mots «et autres linges appropriés» ont été supprimés du premier paragraphe dans la colonne Tous navires en regard de l'intitulé Literie, vaisselle et couverts et fournitures diverses. En second lieu, la réunion est convenue de remplacer «eau» par «eau potable» et il faut également refléter cela dans le titre de cette section.

159. La porte-parole des experts employeurs a regretté qu'il soit difficile de distinguer dans le texte ce sur quoi il y a eu consensus, quelles ont été les modifications concertées et quand aucun consensus n'a été atteint. Le texte devrait faire apparaître les passages n'ayant pas fait l'objet d'un consensus, par exemple le titre de la colonne Convention grands navires et navires spécifiques devrait comporter des crochets autour du mot «Convention» pour indiquer qu'il n'y a pas de consensus. L'expert gouvernemental du Japon rappelle les observations précédentes du secrétaire général selon lesquelles il serait difficile d'établir différents degrés de consensus et il souscrit à la méthode adoptée par le Bureau à condition de faire figurer une note précisant que le texte n'est pas nécessairement le reflet d'un consensus dégagé à la réunion. Il déclare également que l'usage du mot «projet» dans le titre du nouveau document pose un problème car il ne reflète pas nécessairement les résultats obtenus. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni juge inutile d'ajouter un texte dans le document précisant les divergences de vues des experts. Toutes les préoccupations évoquées à la réunion seront reflétées à juste titre dans le rapport et non dans le document portant la cote TMEFS/2004/5. Le texte actuel pourra encore être réexaminé, ce qui rend tout ajout inutile, mais il convient avec l'expert gouvernemental du Japon que le titre du document est impropre. Le porte-parole des experts travailleurs s'oppose à la proposition tendant à placer des crochets autour du mot Convention

mais se dit d'accord avec l'observateur gouvernemental du Royaume-Uni. L'expert gouvernemental du Canada approuve la proposition de changement de titre due à l'expert gouvernemental du Japon. Compte tenu de ce qui a été dit, le secrétaire des experts employeurs ne demande pas de différencier dans le texte les divers degrés de consensus pour autant que l'on y trouve une note évoquant la préoccupation des experts employeurs relativement à l'intitulé «Convention Grands navires et navires spécifiques».

160. Le secrétaire général a répété que le document en question ne doit pas être lu isolément. A la suite de la proposition faite par l'expert gouvernemental du Japon, le titre pourrait être modifié et se lire «Dispositions relatives au logement, aux grands navires de pêche et à la sécurité sociale examinées à la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche». Après le mot «pêche», un astérisque pourrait renvoyer à une note de bas de page expliquant que le texte contient certaines dispositions pour lesquelles il y a eu consensus, d'autres pour lesquelles il n'y en a pas eu, et inviter à se référer au texte du rapport.

161. L'observateur gouvernemental du Royaume-Uni approuve pleinement cette proposition. Le secrétaire des experts travailleurs juge la proposition faite par le secrétaire des experts employeurs difficile et confuse. L'expert gouvernemental du Chili insiste sur l'importance qu'il convient d'attacher dans tout débat aux vues minoritaires et se dit toujours favorable à l'adoption de prescriptions pour les grands navires car tous les navires ne sauraient être régis par les mêmes dispositions.

162. Le Conseiller juridique a informé la réunion des modifications projetées pour les travaux du comité de rédaction. Le Conseiller juridique annonce qu'il est proposé à la prochaine Conférence de modifier à titre expérimental le comité de rédaction de la commission technique chargée d'examiner le travail dans le secteur de la pêche. Les comités de rédaction des commissions techniques de la CIT assurent essentiellement la correction juridique des textes et la concordance des versions anglaise et française des projets d'instruments. Il s'agit d'un travail complexe du fait des amendements et sous-amendements apportés aux textes. Aux termes de l'article 59, paragraphe 1, du Règlement de la Conférence, les comités de rédaction doivent être constitués lors d'une des premières séances des commissions techniques.

163. S'il y a consensus au sein de la commission, constaté par son bureau, elle pourra saisir le comité de rédaction de demandes de rédaction de textes de dispositions que le comité de rédaction renverra à la commission sous la forme d'un amendement, les règles relatives aux délais et à l'appui des amendements ne s'appliquant pas dans ce cas. Cette «innovation» n'affecte en rien les fonctions habituelles du comité de rédaction de la commission ni a fortiori celles du Comité de rédaction de la Conférence.

164. Le secrétaire des experts travailleurs a remercié le Conseiller juridique de son utile proposition. La porte-parole des experts employeurs déclare avoir pris acte de ce qui a été dit et ajoute que le groupe des employeurs prendra une décision à ce sujet à la prochaine session de la CIT.

Déclarations finales

165. Le secrétaire général a affirmé que la réunion a apporté divers développements concrets qui permettront aux mandants de faire des apports neufs au projet de texte d'instrument et de maîtriser davantage le processus en cours. A la dernière session de la CIT, le temps imparti n'a pas suffi pour examiner toutes les questions importantes soulevées, et la présente réunion était l'occasion de traiter du logement, des grands navires et de la sécurité sociale.

166. Le porte-parole des experts travailleurs a déclaré que, même si certains progrès ont été enregistrés, il reste de nombreux problèmes non résolus. Toutefois, il existe désormais une structure qui conserve nombre de normes existantes tout en offrant une souplesse suffisante aux pêcheurs qui se consacrent à la petite pêche ou à la pêche artisanale. Elle permettra d'équilibrer souplesse et prescriptions satisfaisantes et de donner une protection à un grand nombre de pêcheurs qui, jusqu'à présent, en étaient dépourvus. Parallèlement, la convention pourrait favoriser l'adoption de normes supérieures. Aux yeux des travailleurs, certaines questions sont tellement cruciales pour eux qu'il importe de conserver diverses prescriptions techniques détaillées des instruments existants. Cela vaut particulièrement pour le logement et les soins médicaux, et quiconque s'est trouvé un jour à bord d'un navire de pêche devrait savoir pourquoi. Les travailleurs s'inquiètent de voir la question des postes de couchage insuffisamment traitée. L'orateur dit espérer que la présente réunion aura permis au Bureau de dégager assez d'éléments pour élaborer un texte de qualité qui permettra de conclure les débats l'an prochain. Il attire l'attention sur le fait que les travailleurs ne souhaitent ni adopter des prescriptions creuses ni augmenter la protection de certaines personnes au détriment d'autres. Les travailleurs espèrent vraiment pouvoir adopter une convention équilibrée qui protège les petits pêcheurs et les pêcheurs artisanaux, maintient les dispositions fondamentales des instruments existants de l'OIT et encourage à observer des normes supérieures pour tous. Il convient d'aborder les négociations de façon positive et d'accepter que certaines questions sont extrêmement délicates et importantes pour les pêcheurs. Les travailleurs ne veulent pas se retrouver dans une situation où ils seraient contraints de conclure qu'il vaut mieux s'en tenir aux normes existantes ainsi qu'aux différents textes d'orientation en cours d'élaboration. Les travailleurs désirent une avancée concrète du présent processus et ils sont prêts à coopérer avec les autres participants pour tous les problèmes encore en suspens qui seront soumis à la prochaine session de la Commission du secteur de la pêche. Il remercie le président d'avoir guidé les participants à travers des eaux turbulentes et agitées et de les avoir menés à bon port.

167. La porte-parole des experts employeurs a remercié tous les experts et observateurs de leurs contributions utiles et intéressantes. A chaque réunion d'experts, des opinions diverses sont exprimées mais la présente réunion a montré que tous les participants sont unis par leur passion et leur engagement vis-à-vis du secteur de la pêche. Les débats et le document élaboré par les experts travailleurs en particulier seront fort utiles pour préparer la prochaine session de la commission.

168. Le membre gouvernemental de la Norvège, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a observé que des progrès ont été réalisés et que dans leur cas les réunions collégiales ont été fort profitables. La réunion a été caractérisée par des débats fort constructifs et de nombreux apports de valeur reflétés de la diversité des vues sur ces questions.

169. Le président a déclaré que sa tâche a été agréable, et que le rapport des débats ainsi que les versions révisées du projet de texte devraient aider grandement le Bureau à élaborer les documents en vue du prochain examen final de la norme destinée au secteur de la pêche. Il remercie tous les participants, en particulier les porte-parole, de leur apport constructif et de l'esprit de coopération dont ils ont fait preuve. Cette réunion a donné bien des résultats, cependant le vrai défi est à venir.

170. Après avoir examiné le texte des dispositions discutées à la réunion, les experts l'ont adopté.

171. Le projet de rapport a été envoyé pour examen aux experts et aux autres participants. Les modifications reçues avant février 2005 ont été intégrées dans la version finale.

Genève, février 2005.

(Signé) J. O'Neill,
Président.

ANNEXE I

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Dispositions relatives au logement,
aux grands navires de pêche
et à la sécurité sociale
proposées par la Réunion tripartite
d'experts sur le secteur de la pêche**

Genève, 13-17 décembre 2004

Ce texte contient des dispositions sur lesquelles il y a eu consensus
et des dispositions sur lesquelles il n'y a pas eu consensus
lors de la Réunion tripartite d'experts sur le secteur de la pêche

Partie V. Logement et alimentation: dispositions proposées

[Eléments concernant les dispositions relatives au logement devant être insérés dans une nouvelle annexe II proposée et éventuellement dans une Partie VII.]

1. Les dispositions suivantes doivent s'appliquer à tous les navires de pêche pontés. Lorsqu'on ne connaît pas la longueur du navire telle que définie dans la convention, on peut la déterminer aux fins des dispositions de cette partie de la convention à partir de sa longueur hors tout. Les longueurs hors tout équivalentes aux longueurs spécifiées sont les suivantes:

- une longueur hors tout de {16,5} mètres équivaut à une longueur de 15 mètres;
- une longueur hors tout de {27} mètres équivaut à une longueur de 24 mètres;
- une longueur hors tout de {50} mètres équivaut à une longueur de 45 mètres.

2. L'autorité compétente d'un Membre peut, après consultation, autoriser des dérogations aux dispositions de la présente section pour des navires de pêche ~~n'opérant pas que dans ses [eaux territoriales]~~ et ne restant normalement en mer que pour des durées inférieures à 24 {36} heures si les pêcheurs ne vivent pas à bord des navires lorsqu'ils sont à quai. Dans le cas de tels navires, l'autorité compétente doit veiller à ce que les marins aient à leur disposition des installations adéquates pour leur repos, leur alimentation et leur hygiène ~~[il doit être fait rapport sur ces dérogations au titre de [dispositions de la convention].]~~.

3. Toute dérogation faite par un Membre au paragraphe 2 ci-dessus doit figurer dans son premier rapport au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Application	<u>Les dispositions de la présente partie s'appliquent aux nouveaux navires de pêche. Sans préjudice des dispositions des articles 2 et 3 de la présente convention,</u> L'autorité compétente doit également appliquer les prescriptions de cette partie de la convention aux navires existants, dès lors qu'elle décide que cela est raisonnable et réalisable.	Les prescriptions valables pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres peuvent, après consultation, s'appliquer aux navires d'une longueur comprise entre [15 et 24 mètres] si l'autorité compétente décide, à l'issue de consultations, que cela est raisonnable et réalisable. <u>Les pêcheurs travaillant à bord de navires auxiliaires dépourvus de logements et d'installations sanitaires appropriés pourront utiliser</u>	Lors de l'élaboration de prescriptions ou de directives, les autorités compétentes devraient tenir compte des directives internationales applicables en matière de logement, d'alimentation, de santé et d'hygiène concernant les personnes travaillant ou vivant à bord de navires f, y compris le Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche ainsi que les directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Planification et contrôle	<p>Lorsque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le navire vient d'être construit; - le logement de l'équipage à bord du navire a été refait à neuf ou considérablement modifié; ou que - le navire <u>change de pavillon, est immatriculé pour la première fois ou ré-immatriculé,</u> <p>l'autorité compétente doit s'assurer que ledit navire est conforme aux prescriptions de cette partie de la convention.</p> <p>[Définition: on entend par «ré-immatriculer» une nouvelle immatriculation à l'occasion d'un changement du lieu d'immatriculation du navire.]</p>	<p><u>ceux du navire-mère. Les pêcheurs transportés à bord d'un navire à la seule fin de travailler à partir de petits bateaux et qui ne font pas partie de l'équipage du navire de pêche doivent disposer de logements et d'installations sanitaires adéquats:</u></p> <p>Pour tous navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, chaque fois que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le navire vient d'être construit; ou que - le logement de l'équipage à bord du navire a été refait à neuf ou considérablement modifié, <p>l'autorité compétente doit demander que les plans détaillés du logement de l'équipage et des informations à leur sujet lui soient soumis pour approbation ou soient soumis à une entité qu'elle aura habilitée à cette fin.</p> <p>Pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, chaque fois que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le navire <u>change de pavillon est immatriculé ou ré-immatriculé;</u> ou que - le logement de l'équipage a été refait à neuf ou considérablement modifié, <p>l'autorité compétente doit vérifier que celui-ci est conforme aux prescriptions</p>	<p><u>FAO/OIT/OMI, et de toute révision de ces textes.</u></p> <p>Lorsque l'autorité compétente doit effectuer une inspection initiale ou périodique ou une inspection pour toute autre raison (par exemple pour des questions de sécurité), elle devrait aussi envisager d'inspecter à cette occasion le logement de l'équipage.</p> <p>L'autorité compétente devrait travailler avec les organisations et agences concernées pour élaborer et diffuser des documents pédagogiques et des informations disponibles à bord du navire, ainsi que des instructions sur ce qui constitue un logement sûr et sain à bord de navires de pêche.</p>

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Conception et construction	<p>Tous les logements doivent avoir une hauteur sous plafond adéquate. L'autorité compétente doit prescrire la hauteur sous plafond minimale des locaux où les pêcheurs doivent se tenir debout pendant de longues périodes.</p> <p>Dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable, il faut éviter, <u>sauf lorsqu'il s'agit d'issues de secours</u>, les ouvertures directes entre les postes de couchage et les cales à poissons et salles des machines ou les cuisines, cambuses, séchoirs ou installations sanitaires communes.</p> <p>L'isolation du logement de l'équipage doit être adéquate; les matériaux employés pour construire les cloisons, les panneaux et les vaigrages intérieurs, les revêtements de sol et le jointoyage doivent être adaptés à leur</p>	<p>de la présente convention. Outre les inspections susmentionnées, l'autorité compétente peut réaliser, lorsqu'elle le juge opportun, des inspections complémentaires du logement de l'équipage.</p> <p>L'autorité compétente peut autoriser des institutions publiques ou des d'autres organismes ou personnes <u>reconnus comme compétents dont elle reconnaît la compétence</u> et indépendants à effectuer ces inspections.</p> <p>[Les dispositions relatives aux procédures de recours ont été déplacées dans la section «Respect et application».]</p> <p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, la hauteur sous plafond minimale autorisée dans tous les logements où les pêcheurs doivent pouvoir se déplacer complètement et librement ne doit pas être inférieure à 200 [208] [198]-centimètres. L'autorité compétente peut autoriser une hauteur sous plafond légèrement inférieure dans tout logement ou partie de logement où elle s'est assurée qu'une telle diminution: i) est raisonnable; et ii) ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs.</p> <p>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 et les cales à poissons et salles des machines ou les</p>	<p><u>Les parois extérieures des postes de couchage et des réfectoires devraient être calorifugées. Les encaissements de machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines et les autres locaux dégageant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés chaque fois que cette chaleur pourrait incommoder dans les aménagements et les coursives adjacentes. Des dispositions devraient également être prises pour réaliser une protection contre la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur et d'eau chaude.</u></p> <p><u>Les cloisons intérieures devraient être construites en un matériau approuvé, non susceptible d'abriter de la vermine.</u></p> <p><u>Les postes de couchage, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situés à</u></p>

Question	Convention	Convention	Recommandation
	<i>Tous navires</i>	<i>Grands navires et navires spécifiques</i>	
	<p>emploi et de nature à garantir un environnement sain.</p> <p>Des dispositifs d'écoulement des eaux suffisants doivent être prévus dans tous les logements.</p> <p>Tous les moyens possibles doivent être mis en œuvre pour empêcher que les mouches et autres insectes ne pénètrent dans les navires de pêche, en particulier lorsqu'ils opèrent dans des zones infestées de moustiques.</p> <p>Tous les logements d'équipage doivent être dotés d'issues de secours suivant les besoins.</p>	<p>cuisines, cambuses, séchoirs ou installations sanitaires communes; la partie de la cloison séparant ces locaux des postes de couchage et des cloisons externes doit être construite de manière judicieuse en acier ou tout autre matériau homologué et être étanche à l'eau et aux gaz.</p>	<p><u>l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.</u></p> <p><u>Les tuyauteries principales de vapeur et d'échappement des treuils et autres appareils auxiliaires semblables ne devraient pas passer par le logement de l'équipage ni par les coursives conduisant à ce logement, à moins qu'il ne soit techniquement impossible de l'éviter. Dans ce dernier cas, les tuyauteries devraient être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.</u></p> <p><u>Les panneaux ou vaigrages intérieurs devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Les planches assemblées à rainure et à languette ou toute autre forme de construction susceptible d'abriter de la vermine ne devraient pas être utilisées.</u></p> <p><u>L'autorité compétente devrait décider dans quelle mesure des dispositions tendant à prévenir l'incendie ou à en retarder la propagation devraient être prises dans la construction du logement.</u></p> <p><u>Les parois et plafonds des postes de couchage et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient, s'ils sont peints, être d'une couleur claire; l'emploi d'enduits à la chaux devrait être interdit.</u></p>

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Bruit et vibrations	L'autorité compétente doit prendre des mesures pour réduire les bruits et vibrations excessifs dans les locaux d'habitation de l'équipage.	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 nature à protéger adéquatement les pêcheurs de leurs effets nocifs, notamment de la fatigue qu'ils induisent.	<p><u>Les parois intérieures devraient être refaites ou réparées en cas de nécessité.</u></p> <p><u>Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement de l'équipage devraient être approuvés; ces revêtements devraient être imperméables à l'humidité et leur maintien en état de propreté devrait être aisé.</u></p> <p><u>Les ponts découverts recouvrant le logement de l'équipage devraient être revêtus d'une isolation en bois ou en matériau analogue.</u></p> <p><u>Lorsque les revêtements de ponts seront en matière composite, le raccordement avec les parois devrait être arrondi de manière à éviter les fentes.</u></p> <p><u>Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'Organisation internationale du Travail relatives aux niveaux d'exposition aux facteurs ambiants sur le lieu de travail, ainsi que, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, et qu'à toute modification ultérieure et qu'à tous instruments supplémentaires relatifs aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires.</u></p>

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Ventilation	<p>Les locaux d'habitation doivent être ventilés en fonction des conditions climatiques. Le système de ventilation doit permettre une aération des locaux satisfaisante, quelles que soient les conditions.</p> <p>Lorsque cela est possible, le système de ventilation doit être conçu de manière à ce que les non-fumeurs ne soient pas incommodés par la fumée de tabac.</p>	<p>Les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres doivent être équipés d'un système de ventilation <u>des cabines réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et tous les climats mécanique ou de ventilateurs électriques.</u> Les navires opérant dans des régions tropicales doivent être équipés à la fois de moyens mécaniques de ventilation et de ventilateurs électriques.</p> <p>Lorsque cela est possible, les systèmes de ventilation doivent fonctionner en permanence lorsque les pêcheurs sont à bord.</p>	
Chauffage et climatisation	<p>Les locaux d'habitation doivent être chauffés de manière adéquate en fonction des conditions climatiques.</p>	<p>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 besoins, et fonctionner lorsque les pêcheurs séjournent ou travaillent à bord et que les conditions l'exigent.</p> <p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, <u>à l'exception de ceux opérant dans des zones où les conditions climatiques tempérées ne l'exigent pas, opérant en zone tropicale</u> les locaux d'habitation, le pont, les</p>	<p><u>L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement de l'équipage la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser.</u></p> <p><u>Les moyens de chauffage devraient être conçus de manière à ne pas constituer un risque pour le confort, la santé ou la sécurité de l'équipage, ni pour la sécurité du navire.</u></p> <p><u>Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés – et au besoin pourvus d'une protection et équipés de dispositifs de sécurité – de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas</u></p>

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
		salles de radio et toute salle de contrôle des machines centralisé doivent être équipés d'un système de climatisation qui doit être disponible dans les zones de travail si cela est possible.	<u>constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux.</u>
Eclairage	<p>Tous les locaux d'habitation doivent bénéficier d'un éclairage adéquat.</p> <p>Dans la mesure du possible, les locaux d'habitation doivent être éclairés par la lumière naturelle outre un éclairage artificiel. Lorsque les postes de couchage sont éclairés par la lumière naturelle, un moyen de l'occulter doit être prévu.</p> <p>Chaque couchette doit être dotée d'un éclairage de chevet en complément de l'éclairage normal du poste de couchage.</p> <p>Si à bord d'un navire les postes de couchage, les réfectoires, les coursives et les locaux pouvant 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.</p>	<p>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. 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 en tous points du local d'habitation où l'on peut circuler librement.</p>	<p><u>Les méthodes d'éclairage utilisées ne devraient pas constituer un risque pour la santé ou la sécurité de l'équipage, ni pour la sécurité du navire.</u></p>
Postes de couchage	<p>Les postes de couchage doivent être situés au milieu ou à l'arrière du navire. L'autorité compétente peut, dans certains cas particuliers, si la taille, le type ou l'utilisation du navire rendent un tel emplacement déraisonnable ou mal pratique, autoriser l'emplacement des postes de couchage à l'avant du bateau mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage. [Variante:</p>	<p>Sur les navires d'une longueur comprise entre [24] et [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 mètre carré.</p> <p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [45] mètres, la superficie au</p>	<p><u>Les membres de l'équipage devraient disposer de couchettes individuelles. Celles-ci ne devraient pas être placées côte à côte d'une façon telle qu'on ne puisse accéder à l'une d'elles qu'en passant au-dessus d'une autre.</u></p> <p><u>La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la</u></p>

Question	Convention	Convention	Recommandation
	<i>Tous navires</i>	<i>Grands navires et navires spécifiques</i>	
	<p><u>Lorsque la conception, les dimensions et/ou l'utilisation du navire le permet, les postes de couchage doivent être situés de telle manière que les mouvements et l'accélération du navire soient ressentis le moins possible; et en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage.</u></p> <p>La superficie au sol par personne, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ainsi que le nombre de personnes par poste de couchage doivent permettre aux pêcheurs de disposer de suffisamment d'espace et de confort à bord, compte tenu de l'utilisation du navire. Le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à six.</p> <p>Lorsque cela est possible, une ou plusieurs cabines séparées doivent être réservées aux officiers.</p> <p>Le nombre maximal de personnes autorisées à occuper un poste de couchage doit être inscrit de manière lisible et indélébile à un endroit où il peut se lire facilement.</p> <p>Les membres d'équipage doivent disposer d'une couchette individuelle de dimension suffisante. Les matelas doivent être d'un matériau adéquat.</p> <p>Les postes de couchage doivent être conçus et équipés de manière à garantir aux occupants un confort raisonnable et à faciliter leur maintien en ordre. Les</p>	<p>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.</p> <p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] [45] mètres, le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à quatre.</p> <p>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.</p> <p>L'autorité compétente peut accorder des dérogations aux deux paragraphes précédents dans certains cas si la taille et le type du navire ou son utilisation rendent cette prescription déraisonnable ou irréalisable.</p> <p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à [190 centimètres sur 68].</p> <p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, un bureau et une chaise adaptés doivent être fournis pour écrire.</p>	<p><u>muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.</u></p> <p><u>Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de [0,30] mètre au-dessus du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots du plafond.</u></p> <p><u>Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.</u></p> <p><u>Si des cadres tubulaires sont utilisés dans la construction des couchettes, ils devraient être absolument fermés et sans perforations pouvant constituer un accès pour la vermine.</u></p> <p><u>Toute couchette devrait être pourvue soit d'un sommier élastique, soit d'un fond élastique et d'un matelas rembourré, l'un et l'autre étant d'une matière approuvée.</u></p> <p><u>L'utilisation, pour le rembourrage, de paille ou d'autre matière de nature à abriter de la vermine, devrait être interdite.</u></p> <p><u>Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière, en bois, en toile ou en une autre matière convenable, devrait être fixé en dessous de la couchette supérieure.</u></p> <p><u>Le mobilier devrait être construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se</u></p>

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
	<p>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.</p> <p>Les postes de couchage doivent être situés ou équipés de telle manière que les hommes et les femmes puissent convenablement préserver leur intimité, dans toute la mesure possible.</p>	<p><u>Il est souhaitable que des postes de couchage séparés soient mis à la disposition des hommes et des femmes sur tous les navires, et cette séparation doit exister sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, les hommes et les femmes doivent disposer de postes de couchage séparés.</u></p>	<p><u>déformer ou de se corroder ou d'abriter de la vermine.</u></p> <p><u>Les hublots des postes de couchage devraient être garnis de rideaux.</u></p> <p><u>Tout poste de couchage devrait être pourvu d'une glace, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.</u></p> <p><u>Dans la mesure du possible, les couchettes devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un pêcheur de jour ne partage le même poste que des pêcheurs prenant le quart.</u></p>
Réfectoire	<p>Les navires doivent posséder un réfectoire adapté à leur utilisation. Le local du réfectoire doit être si possible à l'écart des postes de couchage.</p> <p>Les dimensions et l'aménagement de chaque réfectoire doivent être suffisants pour qu'il puisse accueillir le nombre de personnes susceptibles de l'utiliser en même temps.</p> <p>Les réfectoires doivent être aussi proches que possible de la cuisine.</p>	<p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, le réfectoire doit être à l'écart des postes de couchage.</p> <p><u>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [45] mètres, un réfectoire séparé doit être réservé aux officiers en fonction de leur nombre à bord</u></p> <p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, les pêcheurs doivent avoir accès (dans le réfectoire ou ailleurs) à un réfrigérateur d'un volume suffisant et avoir la possibilité de se préparer des boissons chaudes ou froides.</p>	<p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [45] mètres, un réfectoire séparé <u>devrait</u> être réservé aux officiers en fonction de leur nombre à bord.</p>

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Installations sanitaires	<p>Des installations sanitaires [(toilettes, lavabos et baignoires ou douches)] adéquates en fonction de l'utilisation du navire doivent être prévues pour toutes les personnes à bord. Ces installations doivent répondre à des normes minimales en matière de santé et d'hygiène et offrir un niveau de <u>qualité</u> confort raisonnable.</p> <p>Les installations sanitaires doivent être conçues de manière à prévenir <u>dans la mesure où cela est réalisable dans toute la mesure possible</u> la contamination d'autres locaux.</p> <p>Les installations sanitaires utilisées par les pêcheuses doivent leur préserver un degré d'intimité raisonnable.</p> <p>Tous les pêcheurs <u>et toute autre personne à bord</u> doivent avoir accès à de l'eau douce froide et chaude en quantité suffisante pour assurer une hygiène convenable. L'autorité compétente peut déterminer, <u>après consultation</u>, le volume d'eau minimal nécessaire.</p> <p>Lorsque des water-closets <u>des installations sanitaires</u> sont prévues, elles <u>ils</u> doivent être ventilées à l'extérieur et situées à l'écart de tout local d'habitation.</p> <p>Toutes les surfaces des installations sanitaires doivent être faciles à nettoyer correctement. Les sols doivent être recouverts d'un revêtement antidérapant.</p>	<p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, tous les pêcheurs n'occupant pas un local doté d'installations sanitaires doivent avoir accès à au moins une baignoire et/ou une douche, <u>une toilette un water-closet</u> et un lavabo pour quatre personnes ou moins.</p>	<p><u>Les toilettes devraient être d'un type approuvé et pourvu d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionner à tout moment et qui puisse être actionnée individuellement.</u></p> <p><u>Les tuyaux de descente et de décharge devraient être de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et en faciliter le nettoyage. Ils ne devraient pas traverser des réservoirs d'eau douce ou d'eau potable ni, si possible, passer sous les plafonds des réfectoires et des postes de couchage.</u></p> <p><u>Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plus d'une personne devraient être conformes aux prescriptions suivantes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>a) les revêtements du sol devraient être d'un matériau durable approuvé, faciles à nettoyer et imperméables à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;</u> <u>b) les cloisons devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et étanches sur une hauteur d'au moins 0,23 mètre à partir du pont;</u> <u>c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés.</u> <p><u>Les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des postes de couchage et des locaux affectés aux soins de propreté, mais en être séparées. Elles ne devraient pas donner directement sur les</u></p>

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Buanderies	Des équipements adéquats pour le lavage et le séchage des vêtements doivent être prévus en fonction de l'utilisation du navire.	Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, des installations pour le lavage, <u>et le séchage et le repassage</u> des vêtements doivent être prévues. Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [45] mètres, ces installations doivent occuper des locaux séparés des postes de couchage, des réfectoires et des <u>toilettes water-closets</u> , suffisamment aérés et chauffés et pourvus de cordes à linge ou autres <u>moyens de séchage</u> dispositifs d'étendage .	<u>postes de couchage ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre poste de couchage et toilettes. Toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas être applicable aux toilettes situées entre deux postes de couchage dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre. Si plusieurs toilettes sont installées dans un même local, elles devraient être suffisamment encloses pour en assurer l'isolement.</u>
Infirmierie	<u>Chaque fois que nécessaire</u> Dans la mesure du possible , une cabine isolée doit être <u>mise à la disposition prévue pour le cas où d'un pêcheur serait blessé ou tomberait malade.</u>	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 de propreté hygiénique.	
Autres installations	<u>A l'extérieur des postes de couchage, un endroit approprié, aisément accessible à partir de ces derniers, doit être prévu pour</u>		

Question	Convention	Convention	Recommandation
	<i>Tous navires</i>	<i>Grands navires et navires spécifiques</i>	
Literie, vaisselle et couverts et fournitures diverses	<p>pendre les vêtements de gros temps. Des penderies à cirés en nombre et d'un volume suffisants doivent être prévues à l'extérieur des postes de couchage tout en étant aisément accessibles à partir de ces derniers.</p> <p>Tous les pêcheurs à bord doivent avoir à leur disposition de la vaisselle, des couverts, de la literie et autres linges appropriés.</p>		
Installations de loisirs		<p>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.</p> <p>Sur les navires d'une longueur inférieure à [45] mètres, l'espace réservé aux loisirs peut se situer dans le réfectoire.</p>	<p>Sur les navires d'une longueur inférieure à [45] mètres, l'espace réservé aux loisirs peut éventuellement se situer dans le réfectoire.</p> <p><u>Il faudrait réexaminer fréquemment les installations et services de loisirs afin qu'ils soient adaptés aux besoins des pêcheurs, compte tenu de l'évolution de la technique, des conditions d'exploitation et de toute autre nouveauté dans le secteur de l'industrie halieutique.</u></p> <p><u>Les installations de loisirs devraient au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire, pour écrire et, si possible pour jouer.</u></p>
Communications	<p>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 n'excédant pas le coût réel facturé à l'armateur à la pêche raisonnable.</p>		

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Cuisine et cambuse	<p>Des équipements adéquats doivent être prévus pour la cuisson des aliments, si possible installés dans une cuisine séparée.</p> <p>La cuisine ou coin cuisine lorsqu'il n'existe pas de cuisine séparée doit être d'une dimension adéquate, être bien éclairée et aérée et être correctement équipée et entretenue.</p> <p><u>En cuisine, lorsque du gaz butane ou propane est utilisé à des fins de cuisson, les bouteilles contenant ce gaz doivent être placées sur le pont découvert.</u></p> <p>Un emplacement adéquat pour les provisions, d'un volume suffisant, doit être prévu. Il doit pouvoir être maintenu sec, frais et bien aéré pour éviter que les provisions ne se gâtent. Si possible, des réfrigérateurs ou autres moyens de stockage à basse température doivent être prévus.</p>	<p>Les navires d'une longueur supérieure à [24] [45] mètres doivent être équipés d'une cuisine séparée.</p> <p>Les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres doivent être équipés d'une cambuse, et d'un réfrigérateur <u>et d'un</u> ou autre local d'entreposage à basse température.</p>	<p><u>Les pêcheurs faisant office de cuisinier et responsables de la préparation des aliments devraient être formés et compétents pour occuper ce poste à bord.</u></p>
Nourriture et eau potable	<p><u>Un avitaillement suffisant d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes doit être effectué compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage. Une nourriture appétissante et nourrissante ainsi que de l'eau doivent être fournies en qualité et en quantité suffisantes à tous les pêcheurs à bord.</u></p> <p>L'autorité compétente peut établir des normes minimales régissant la qualité et la quantité de nourriture et d'eau devant être disponibles à bord.</p>		

Question	Convention <i>Tous navires</i>	Convention <i>Grands navires et navires spécifiques</i>	Recommandation
Conditions de salubrité et de propreté	<p>Le logement des marins doit être maintenu dans un état propre et habitable et ne doit contenir aucun bien ni marchandise qui ne soit pas la propriété personnelle des occupants.</p> <p>La cuisine et les installations d'entreposage des aliments doivent être maintenues dans des conditions hygiéniques.</p> <p><u>Les déchets doivent être gardés dans des conteneurs correctement fermés et hermétiques qui sont retirés, quand il y a lieu, des espaces de manutention des vivres.</u></p>	<p>Sur les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, l'autorité compétente doit demander que des inspections fréquentes soient conduites par le capitaine ou sous son autorité pour veiller à ce que les logements soient propres, décentement habitables, sûrs et maintenus en bon état, que les provisions d'eau et de nourriture soient suffisantes et que la cuisine et les locaux et équipements servant à l'entreposage de la nourriture soient hygiéniques et bien entretenus. Les résultats de ces inspections ainsi que les mesures prises pour remédier à toute défaillance doivent être consignés et les registres doivent pouvoir être examinés.</p>	
Déroptions	<p>Sur les navires de pêche où il est nécessaire de prendre en compte, sans discrimination, les intérêts de pêcheurs ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et particulières, l'autorité compétente peut, après consultation, autoriser une dérogation équitablement appliquée concernant cette partie de la convention sous réserve que les prestations d'ensemble ne soient pas moins bonnes en raison de ces dérogations que celles qui auraient dû être fournies en application des dispositions de cette partie.</p>		

Nouvelle Partie VII relative aux prescriptions supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [...] mètres

Les dispositions de la présente partie doivent s'appliquer aux navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [ainsi qu'aux navires pêchant en eaux lointaines]. Tout Membre peut, après consultation, étendre la protection offerte par la présente partie aux pêcheurs travaillant sur des navires d'une longueur inférieure à 24 mètres.

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

Age minimum

En outre, s'agissant des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres, il est interdit d'engager un pêcheur âgé de moins de 18 ans pour un travail de nuit. [Aux fins du présent [article], le terme «nuit» sera défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il doit couvrir 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.]

Examen médical

Les dispositions qui suivent s'appliquent aux pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui passent normalement plus de trois jours en mer] [qui entreprennent des voyages internationaux].

1. Le paragraphe 2 de l'article 10 ne sera pas applicable [à cette partie de la convention].
2. Le certificat médical doit indiquer notamment: *a)* que l'ouïe et la vue de l'intéressé sont satisfaisantes; et *b)* que l'intéressé n'a aucun problème médical de nature à être aggravé par le service en mer, ou qui le rend impropre à ce service, ou qui comporterait des risques pour la santé d'autres personnes à bord.
3. Le certificat médical doit être valide pendant [deux] ans au maximum à moins que le pêcheur ait moins de [18] [21] ans, auquel cas la durée maximale de validité sera de un an.

Recommandations supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres

Age minimum

[Le texte ci-après est la seule recommandation de la partie VII qui s'applique à tous les navires.] L'horaire de travail des jeunes pêcheurs ne devrait pas excéder huit heures par jour ni quarante heures par semaine, et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité. Outre le fait qu'une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas, les jeunes pêcheurs devraient être assurés de bénéficier d'une pause d'au moins une heure pour prendre leur repas principal.

Examen médical

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

Recommandations supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres

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

Equipage et durée du repos

En outre, s'agissant des navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui entreprennent des voyages internationaux]:

1. L'autorité compétente doit fixer l'effectif minimal propre à garantir la sécurité de la navigation du navire et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder.
2. L'autorité compétente doit, après consultation, fixer la durée de repos minimale qu'il convient d'assurer aux pêcheurs pendant une période de 24 heures et de 7 jours en vue de limiter leur fatigue. [La durée de repos minimale fixée par l'autorité compétente ne [doit] [devrait] pas être inférieure à 10 heures par période de 24 heures ni à 77 heures par période de 7 jours.]
3. S'agissant des dispositions prévues au paragraphe 2, l'autorité compétente peut, dans des cas limités et précis, autoriser qu'il soit dérogé temporairement aux durées de repos qu'elle aura fixées. Dans ces cas, elle doit toutefois exiger que des périodes de repos compensatoires soient accordées aux pêcheurs dès que possible.
4. L'autorité compétente peut, après consultation, établir d'autres prescriptions en vue d'assurer aux pêcheurs un repos suffisant. Le niveau de protection prévu par lesdites prescriptions ne doit toutefois pas être moindre que celui prévu au paragraphe 2.

Accord d'engagement des pêcheurs

En outre, les dispositions qui suivent s'appliquent aux pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui entreprennent des voyages internationaux]:

1. Tout pêcheur visé par les dispositions de la présente Partie doit être en possession d'un accord d'engagement écrit qui énonce en termes clairs les conditions de son emploi à bord du navire.

Equipage et durée du repos

1. L'autorité compétente devrait doter chaque navire d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres d'un document précisant l'effectif minimal requis, y compris le nombre de pêcheurs nécessaires et les qualifications qu'ils doivent posséder.

Accord d'engagement des pêcheurs

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

Recommandations supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres

2. Les armateurs à la pêche doivent veiller à ce que les pêcheurs ont signé un accord d'engagement. L'accord d'engagement doit être signé par l'armateur à la pêche ou une personne habilitée à le représenter et par le pêcheur.
- [3. Outre les mentions minimales qu'il convient d'inclure conformément aux dispositions de l'annexe I, l'accord d'engagement du pêcheur doit contenir les indications qui suivent:
- a) le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer, s'il y a lieu;
 - b) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au pêcheur par l'armateur à la pêche, s'il y a lieu;
 - c) le droit du pêcheur à un rapatriement;
 - d) la référence à la convention collective, s'il y a lieu.]

Droits au rapatriement

Les dispositions qui suivent s'appliquent aux pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui entreprennent des voyages internationaux].

1. Les Membres doivent veiller à ce que les pêcheurs embarqués sur des navires de pêche battant leur pavillon aient le droit d'être rapatriés lorsque l'accord d'engagement du pêcheur conclu pour une durée ou un voyage spécifiques expire alors que l'intéressé se trouve à l'étranger, lorsque cet accord est dénoncé par le pêcheur pour des raisons justifiées ou par l'armateur à la pêche, ou lorsque le pêcheur n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par l'accord d'engagement ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu des circonstances.
2. Les frais de rapatriement doivent être pris en charge par l'armateur à la pêche, sauf si le pêcheur a été reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi, conformément à la législation nationale ou à d'autres dispositions applicables.
3. Les Membres doivent déterminer, par la voie de mesures législatives ou autres, les circonstances précises donnant droit à un rapatriement, la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les pêcheurs ont droit au rapatriement, et les destinations vers lesquelles ils peuvent être rapatriés.

Droits au rapatriement

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

Recommandations supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres

4. Si l'armateur à la pêche omet de prendre des dispositions pour le rapatriement, le Membre dont le navire bat pavillon doit organiser le rapatriement du pêcheur concerné et recouvrer les frais auprès de l'armateur à la pêche.

Recrutement et placement

Les dispositions qui suivent s'appliquent aux pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui entreprennent des voyages internationaux].

1. Les Membres qui ont mis en place un service public de recrutement et de placement de pêcheurs doivent veiller à ce que ce service soit géré dans les règles. Si des services privés de recrutement et de placement de pêcheurs sont établis sur le territoire d'un Membre, ces services devront 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, modifiés ou changés qu'après consultation.
2. Les Membres doivent, par la voie de mesures législatives ou autres:
 - a) interdire aux services de recrutement et de placement d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes tendant à empêcher ou à dissuader les pêcheurs d'obtenir un emploi;
 - b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux pêcheurs, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement et le placement; et
 - c) veiller à ce que l'autorité compétente supervise étroitement tous les services de recrutement et de placement.

Rémunération

S'agissant des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui entreprennent des voyages internationaux], les Membres doivent exiger que les pêcheurs salariés qui travaillent à bord de ces navires reçoivent leur salaire tous les mois ou à tout autre intervalle régulier tel que prévu par la législation nationale ou les conventions collectives. Des mesures doivent être prises pour que ces pêcheurs puissent faire parvenir tout ou partie de leurs gains à leur famille à moindres frais.

Recrutement et placement

Rémunération

S'agissant des navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui entreprennent des voyages internationaux], tous les pêcheurs devraient avoir droit à un salaire minimum, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives.

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

Logement et alimentation

Voir annexe 1.

Soins médicaux

Les dispositions additionnelles qui suivent s'appliquent aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui entreprennent des voyages internationaux] [qui passent plus de [trois] jours en mer].

1. L'autorité compétente doit prescrire le matériel médical et les fournitures médicales à conserver à bord.
2. Le matériel médical et les fournitures médicales à conserver à bord doivent être entretenus de façon adéquate et inspectés à des intervalles réguliers, fixés par l'autorité compétente, par des responsables [désignés] [agrés] par celle-ci.
3. Les navires doivent être pourvus d'un guide médical de bord [adopté] [approuvé] par l'autorité compétente.
4. Les navires en mer doivent avoir accès, au moyen d'arrangements préalables, à des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris à des conseils de spécialistes, à toute heure du jour ou de la nuit.

Recommandations supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres

Logement et alimentation

Soins médicaux

1. En prescrivant le matériel médical et les fournitures médicales à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales en la matière, telles que l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* de l'OIT/OMI/OMS et la *Liste des médicaments essentiels*, publiée par l'Organisation mondiale de la santé, ainsi que des progrès réalisés dans les connaissances médicales et les méthodes de traitement approuvées.
2. Les inspections du matériel médical et des fournitures médicales devraient avoir lieu tous les 12 mois au moins. L'inspecteur devrait s'assurer que les dates de péremption et les conditions de conservation de tous les médicaments sont vérifiées, que le contenu de la pharmacie de bord fait l'objet d'une liste et qu'il correspond au guide médical employé sur le plan national, que les fournitures médicales portent des étiquettes avec les noms génériques en plus de noms de marque, la date de péremption et les conditions de conservation.
3. Le guide médical devrait expliquer l'usage du matériel médical et des fournitures médicales et être conçu de façon à permettre à des personnes autres que des médecins de donner des soins aux malades et aux blessés à bord, avec ou sans consultation médicale par radio ou par satellite. Le guide devrait être préparé compte tenu des recommandations internationales en la matière, y compris l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* de l'OIT/OMI/OMS et du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*.
4. Les consultations médicales par radio ou par satellite devraient être assurées gratuitement à tous les navires quel que soit leur pavillon.

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

5. Les navires doivent conserver à bord une liste des stations de radio ou de satellite par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues.
6. 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 doivent lui être fournis gratuitement.

Sécurité, santé et prévention des accidents sur le lieu de travail

Les dispositions additionnelles qui suivent s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres [qui entreprennent des voyages internationaux].

1. L'autorité compétente doit, 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 des risques spécifiques du navire de pêche concerné.
2. L'autorité compétente doit exiger ~~des mesures propres à garantir~~ 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 fournir aux pêcheurs des vêtements et équipements de protection appropriés.
4. Les armateurs à la pêche doivent veiller à ce que tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de sécurité, approuvée par l'autorité

Recommandations supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres

5. Le navire devrait conserver à son bord un modèle type de rapport médical adopté par l'autorité compétente à l'usage du patron et du personnel médical compétent, à terre et à bord. Ce rapport devrait avoir un caractère confidentiel et servir exclusivement à faciliter le traitement des personnes à bord du navire.

Sécurité, santé et prévention des accidents sur le lieu de travail

1. Les procédures de prévention à bord devraient être conçues de manière à associer les pêcheurs au repérage des dangers existants et potentiels et à la mise en œuvre de mesures propres à les atténuer ou les éliminer.
2. En veillant à ce 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, l'autorité compétente devrait tenir compte des normes internationales, des recueils de directives, des orientations et de toutes autres informations utiles disponibles, et se tenir au courant, pour en faire usage, de la recherche et des orientations internationales en matière de sécurité et de santé dans le secteur de la pêche, y compris de la recherche dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail en général qui pourrait être applicable au travail à bord des navires de pêche.
3. Les navires qui entreprennent des voyages internationaux devraient conserver à bord des justificatifs attestant que les pêcheurs ont reçu une formation de base en matière de sécurité ou qu'une dérogation leur a été accordée.
4. L'autorité compétente devrait prendre des mesures propres à assurer des consultations régulières sur les questions de sécurité et de santé en vue de

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

Recommandations supplémentaires pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à [24] mètres

compétente. [L'autorité compétente peut accorder une dérogation dans le cas des pêcheurs qui démontrent des connaissances et une expérience équivalentes.]

5. Les armateurs à la pêche doivent veiller à ce que les pêcheurs soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et les opérations de pêche, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer auxdites opérations.
 6. 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 doivent lui être fournis gratuitement.
-

garantir que toutes les personnes concernées sont tenues convenablement informées des évolutions nationales et internationales ainsi que des autres progrès réalisés dans ce domaine, et de leur application possible aux navires de pêche battant le pavillon du Membre dont elle relève.

Sécurité sociale

La disposition supplémentaire suivante est ajoutée après l'article 27 du projet de convention:

Les Membres doivent prendre des mesures en fonction des circonstances nationales, à titre individuel et dans le cadre de la coopération internationale pour mettre en œuvre progressivement une couverture sociale complète pour tous les pêcheurs.

ANNEXE II

LISTE DES PARTICIPANTS

**Experts nominated by Governments
Experts désignés par les gouvernements
Expertos designados por los gobiernos**

CANADA

CANADÁ

Mr. Joseph O'Neill
Chief Executive Officer, Labour Relations Agency
Government of Newfoundland & Labrador
P.O Box 8700
West block, 4th Floor, Conf. Bldg.
ST. JOHN'S Newfoundland A1B 4J6
Canada
Fax: +709 729 1759
E-mail: joneill@mail.gov.nl.ca

Adviser: Ms. Linda L'Heureux
Conseiller technique: Deputy Director, International Labour Affairs Labour Program
Consejera técnica: Human Resources & Skills Development Canada
165 Hôtel de Ville Street,
Place du Portage, Phase II, 8th Floor
OTTAWA Ontario K1A OJ2
Canada
Tél.: +819 953 0049
Fax: +819 997 0126
E-mail: linda.lheureux@hrsdc-rhdcc.gc.ca

CHILE

CHILI

Sr. Andrés González Gutienez
Jefe de Gabinete de la Subsecretaria de Pesca
Teatinos 120, piso 11
SANTIAGO
Chili
Tél.: +562 4733900 / 56 32 502802
Fax: +562 4733920 / 56 32 212790
E-mail: agonzalez@subpesca.cl

JAPAN
 JAPON
 JAPÓN

Mr. Hisashi Endo
 Chief Policy Planner, Fisheries Agency
 Ministry of Agriculture, Forestry & Fisheries
 1-2-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku
 100-8907 TOKYO
 Japon
 Tél.: +813 3502 7889
 Fax: +813 3501 5097
 E-mail: hisashi_endo@nm.maff.go.jp

Advisers:	Mr. Tadahiro Kawata
Conseillers techniques:	Deputy Director, Maritime Technology Office
Consejeros técnicos:	Research & Technological Guidance Division
	Ministry of Agriculture, Forestry & Fisheries
	Fisheries Agency of Government of Japan
	1-2-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku
	TOKYO
	Japon
	Tél.: +813 3502 8111 Extn. 7328
	Fax: +813 3595 1426
	E-mail: tadahiro_kawata@nm.maff.go.jp

Mr. Masahiko Hayashi
 Counsellor
 Permanent Mission of Japan
 3, chemin des Fins
 Case Postale 337
 1211 GENÈVE 19
 Tél.: 022 7173111
 Fax: 022 7173774
 E-mail: masahiko.hayashi-2@mofa.go.jp

Mr. Ichiro Takahashi
 Counsellor
 Permanent Mission of Japan
 3, chemin des Fins
 Case postale 337
 1211 GENÈVE 19
 Tél.: 022 717 3105
 Fax: 022 717 3774
 E-mail: ichiro2takahashi@aol.com

Mr. Yuji Okazaki
 Counsellor
 Fishing Boat & System Engineering Association
 Nakanoshima 4-23-1
 KAWASAKI CITY
 Japon

NORWAY
NORVÈGE
NORUEGA

Mr. Haakon Storhaug
Principal Surveyor
The Norwegian Maritime Directorate
P.O Box 8123 Dep.
N-0032 OSLO
Norvège
Tél.: +47 22 45 45 00
Fax: +47 22 45 47 50
E-mail: haakon.storhaug@sjofartsdir.dep.no

Advisers:	Ms. Mari Kimsås
Conseillers techniques:	Advisor
Consejeros técnicos:	Norwegian Maritime Directorate
	P.O. Box 8123 Dep.
	0032 OSLO
	Norvège

Mr. Bjorn Pettersen
Senior Eng. Surveyor
Norwegian Maritime Directorate
P.O. Box 8123 Dep.
0032 OSLO
Norvège
Tel.: 99011611

SOUTH AFRICA
AFRIQUE DU SUD
SÚDAFRICA

Mr. Jan Theron
Attorney
55 Lower Main Road
Observatory
7925 CAPE TOWN
Afrique du Sud
Tél.: +21 448 0300
Fax: +21 448 8300
E-mail: jant@iafrica.com

Adviser:	Captain N.T. Campbell
Conseiller technique:	Fishing Vessel Safety Co-ordinator
Consejero técnico:	South African Maritime Safety Authority
	P.O. Box 3914
	North End
	6065 PORT ELIZABETH
	Afrique du Sud
	Tél.: +927 41 585 0051
	Fax: +927 41 582 1213
	E-mail: ncampbell@samsa.org.za

SPAIN
ESPAGNE
ESPAÑA

Sr. Juan Ramón Brés Garcia
Inspector Superior de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Trabajo y asuntos Sociales
Acacia 2, C.P. 11007
CADIZ
Espagne
Tél.: +956 288 111
Fax: +956 274 572
E-mail: jrbres@telefonica.net

**Experts nominated by the Employers
Experts désignés par les employeurs
Expertos designados por los empleados**

Ms. Rose Karikari Anang
Executive Director
Ghana Employers' Association (GEA)
State Enterprises Commission Building, P.O Box 2616
ACCRA
Ghana
Tél.: +233 21 68 07 95
Fax: +233 21 67 84 05
E-mail: geadmin@ghanaemployers.org

Ms. Tammy French
Fishing Employers Representative
American Seafoods Company
Market Place Tower, 2025 First Ave Suite 900
SEATTLE WA 98121
Etats-Unis
Tél.: +206 256 2660
Fax: +206 256 2673 / 448 4867
E-mail: tammy.French@americanseafoods.com

M^{me} Marie-Christine Hervouet-Dion
Chargée de mission affaires sociales
Union des armateurs à la pêche de France
Criée – BP 127
29181 CONCARNEAU Cedex
France
Tél.: +33 2 98 97 19 57
Fax: +33 2 98 50 80 32
E-mail: uapf29@wanadoo.fr

Mr. Alan Piggott
 Safety Officer
 National Federation of Fishers Organization
 NFFO Offices, Marsden Road, Fish Docks
 GRIMSBY Lincs DN 31 3 SG
 Royaume-Uni
 Tél.: +1469 352 142
 Fax: +1472 242 486
 E-mail: a.piggott@nffo.org.uk

Mr. Babubal Todi
 President AIMO
 Todi Estate, Lower Parel
 MUMBAI 400013
 Inde
 Tél.: +9122 24964556 / 24921330
 Fax: +9122 24932 210
 E-mail: shrivinayaka@vsnl.com

Mr. Ment van der Zwan
 Hermelynnvlinder 12
 1113 LH DIEMEN
 Pays-Bas
 Tél.: +31 255 56 14 77
 Fax: +31 255 52 21 34
 E-mail: ment@cv-ym.nl

Experts nominated by the Workers
Experts désignés par les travailleurs
Expertos designados por los trabajadores

Sr. Horacio Angriman
 Secretario de Asuntos Laborales
 Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (CCUOMM)
 Perú 779/83, C1068 AAE
 BUENOS AIRES
 Argentine
 Tél.: +54 11 4300 9700
 Fax: +54 11 4300 9704
 E-mail: horacioangrimán@capitanes.org.ar

Adviser:	Mr. Juan Rinaldi
Conseiller technique:	Abogado
Consejero técnico:	Sindicato de Obreros Maritimos Unidos
Calle Perú 1667	1141 BUENOS AIRES
	Argentine
	Fax: +54 11 4300 7873
	E-mail: somu@ar.inter.net

Mr. Reg Anstey
President
Newfoundland & Labrador Federation of Labour
46A Cottonwood Crescent
ST. JOHN'S
Nfld & Labrador A1H1A1
Canada
Tél.: +709 754 1660
Fax: +709 754 1220
E-mail: ranstey@nfl.nf.ca

Mr. Hideo Kon
Representative
All Japan Seamen's Union
JSU Indonesia Representative Office
6th Floor, Gedung Menara Duta, H.R. Rasuna Said Kab. B9
JAKARTA 12910
Indonésie
Tél.: +62 21 521 2416
Fax: +62 21 522 1580
E-mail: hkong@cbn.net.id

Mr. Katishi Masemola
General Secretary
Food & Allied Workers' Union (FAWU)
NY1 NY110 Streets
Gugulethu
Vuyile Mini Centre
CAPE TOWN
Afrique du Sud
Tél.: +27 21 637 9040 / 27 11 331 1319
Fax: +27 21 637 6164
E-mail: mapalla@fawu.org.za

Mr. Peter Sand Mortensen
Klitmøller
Vestermølleve 37
7700 THISTED
Danemark
Tél.: +45 9796 1955
Fax: +45 9796 2493
E-mail: psm@sid.dk

Mr. Abdur Razzaque Talukder
Vice-President,
Bangladesh Sanjukta Sramic Federation (BSSF)
23/2 Topkhana Road
DHAKA - 1000
Bangladesh
Tél.: +880 2 912 80 89/ 955 46 57
Fax: +880 2 811 61 52

Representatives of Member States present at the Sitings
Représentants d'Etats membres présents aux séances
Representantes de estados miembros presentes en las sesiones

DENMARK
DANEMARK
DINAMARCA

Mr. Philippe Bauchy
Centre for Seafarers & Fishermen, Education & Register of Shipping
Danish Maritime Authority
38 C, Vermundsgade
2100 COPENHAGEN
Danemark
Tél.: +45 3917 4621
Fax: +45 3917 4421
E-mail: pb@dma.dk

Mr. Ralph Sylvestersen
Principal Ship Surveyor
Centre for Maritime Safety and Environmental Regulation
Danish Maritime Authority
38 C, Vermundsgade
2100 COPENHAGEN 0
Danemark
E-mail: RS@dma.dk

FRANCE
FRANCIA

M. Philippe Livet
Inspecteur de la sécurité des navires
Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme
et de la Mer
Centre de sécurité des navires
92, quai Gambetta
62280 BOULOGNE-SUR-MER
France
Tél.: +33 3 21 30 87 18
Fax: +33 3 21 32 10 84
E-mail: csn-boulogne@equipement.gouv.fr

M. Alain Moussat
Chef du bureau de l'inspection du travail maritime GM/3
Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme
et de la Mer
Direction des affaires maritimes et des gens de mer
3, place de Fontenoy
75007 PARIS 07 SP
France
Tél.: + 33 1 44 49 83 15
Fax: + 33 1 44 49 82 54
E-mail: alain.moussat@equipement.gouv.fr

M. Jean-François Jouffray
Sous-directeur des affaires juridiques et internationales
Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme
et de la Mer
Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)
3, place de Fontenoy
75007 PARIS 07 SP
France
Tél.: +33 1 44 49 87 06
Fax: +33 1 44 49 89 21
E-mail: jean-francois.jouffray@equipement.gouv.fr

M. Jean Bouvier¹
Chef du bureau des études juridiques et des conventions
internationales
Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)

GERMANY
ALLEMAGNE
ALEMANIA

Mr. Armin Knospe
Head of Division
Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherung
BMGS, Wilhelm Str. 49
10117 BERLIN
Allemagne
Tél.: +49 1888 441 2245
Fax: +49 1888 441 1928
E-mail: armin.knospe@bmg.s.bund.de

Mr. Heinz-Werner Anton
Delegate, BAVEL
Bundesministerium für Verbraucherschutz
Wihlelmstr. 54
10117 BERLIN
Allemagne
Tél.: +49 30 20 06 35 98
E-mail: heinz.anton@bmvel.bund.de

Ms. Lilli Wilding
Interpreter
German Federal Ministry of Health and Social Security
BMGS
Rochus str. 1
53123 BONN
Allemagne
Tél.: +49 228 941 16 19
E-mail: lilli.wilding@bmg.s.bund.de

¹ Did not arrive by 16.12.2004. Non arrivé le 16.12.2004. Sin llegar el 16.12.2004.

NAMIBIA
NAMIBIE

Mr. Bro-Matthew Shinguadja
Labour Commissioner
Office of the Labour Commissioner
Private Bag 13367
WINDHOEK
Namibie
Tél.: +264 61 211130
Fax: 264 61 212334
E-mail: bro.matthew@mol.gov.na

Mr. Kurt Von Francois
Control Labour Relations Officer
Ministry of Labour
Office of the Labour Commissioner
Private Bag 13367
WINDHOEK
Namibie
Tél.: +264 61 212 309
Fax: +264 61 212 334

PORTUGAL

Ms. Carlota Leitão Correia
Coordenadora do Departamento do Fessoal do Mar
Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
Edifício Vasco da Gama
LISBOA
Portugal
Tél.: +351 213 91 45 96
Fax: +351 213 97 97 96
E-mail: carlota.leitao@imgrscn.pt

M. José Sousa Fialho
Conseiller
Mission permanente du Portugal
33, rue Antoine Carteret
1202 GENÈVE

THAILAND
THAÏLANDE

Mr. Sarmart Pattamasukhon
Labour Technical Officer, Department of Labour Protection & Welfare
Ministry of Labour
Mitmaitri Road, Din Daeng
BANGKOK 10400
Thaïlande
Tél.: 662 246 6101
Fax: 662 246 6102
E-mail: sarmart_p@yahoo.com

UNITED KINGDOM
ROYAUME-UNI
REINO UNIDO

Mr. John Downie
Marine Surveyor
Maritime and Coastguard Agency (MCA)
Spring Place 105, Commercial Road
SOUTHAMPTON Hants SO15 1EG
Royaume-Uni
Tél.: 44 23 8032 9400
Fax: 44 23 8032 9351
E-mail: john.downie@mcga.gov.uk

UNITED STATES
ÉTATS-UNIS
ESTADOS UNIDOS

Mr. Kenneth Vazquez
Lieutenant
Office of Compliance – Fishing Vessel Safety Division
United States Coast Guard (G-MOC-3)
2100 2nd Street, SW, Room 1116
WASHINGTON DC 20593
Etats-Unis
Tél.: +1 202 267 0478
Fax: +1 202 267 0506
E-mail: kvazquez@comdt.uscg.mil

Mr. John Chamberlin²
Labor Attache
Permanent Mission of the United States
11, route de Prégny
1292 CHAMBÉSY

² Did not arrive by 16.12.2004. Non arrivé le 16.12.2004. Sin llegar el 16.12.2004.

**Representatives of the United Nations, specialized Agencies
and other Official International Organizations**
**Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées et
d'autres organisations internationales officielles**
**Representantes de la Naciones Unidas, de los Organismos especializados
y de otras Organizaciones Internacionales Oficiales**

European Commission
Commission européenne
Comisión Europea

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)
Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

Mr. Ari Gudmundsson
Fishery Industry Officer – Vessels
Fishery Technology Service
Fisheries Department
Food and Agriculture Organization of the United Nations
Viale delle Terme di Caracalia
00100 ROME
Italie

International Maritime Organization
Organisation maritime internationale
Organización Marítima Internacional

Representatives of non-governmental International Organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de Organizaciones internacionales inno gubernamentales

International Association of Classification Societies (IACS)
Association internationale des sociétés de classification

Mr. Alexander Ovchinnikov
International Association of Classification Societies
8 Dvortsovaya Nab
ST PETERSBURG 191186
Fédération de Russie
Tél.: +7 812 380 19 56
Fax: +7 812 380 19 58
E-mail : ovchinnikov@2s.head.spb.ru

International Christian Maritime Association (ICMA)
Association maritime chrétienne internationale
Asociación Marítima Cristiana Internacional

International Collective in Support of Fishworkers (ICSF)
Collectif international d'appui à la pêche artisanale (CIAPA)
Colectivo Internacional de Apoyo a los Pescadores Artesanales

Mr. Sebastian Mathew
Programme Advisor
International Collective in Support of Fishworkers
27 College Road
CHENNAI 600 006
Inde
Tél.: +9144 282 75 303
Fax: +9144 282 54 457
E-mail: icsf@icsf.net

International Confederation of Free Trade Unions
Confédération internationale des syndicats libres (CISL)
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Ms. Anna Biondi
Director
ICFTU Geneva Office
46, avenue Blanc
1202 GENÈVE
Tél.: 022 7384202
Fax: 022 7381082
E-mail: anna.biondi@geneva.icftu.org

International Co-operative Alliance (ICA)
Alliance coopérative internationale
Allanza Cooperativa Internacional

International Federation of Agricultural Producers
Fédération internationale des producteurs agricoles
Federación Internacional de Productores Agrícolas

International Maritime Health Association (IMHA)
Association internationale de médecine maritime

Ms. Luisa Canals
President
International Maritime Health Association (IMHA)
Italiëlei 51
2000 ANTWERPEN
Belgique
Tél. : +34 655 3607 05
Fax: +34 977 2299 59
E-mail: imha@imha.net

International Organization of Employers (IOE)
Organisation internationale des employeurs
Organización Internacional de Empleadores

Mr. Jean Dejardin
Adviser
International Organization of Employers
26, chemin de Joinville
1216 COINTRIN/GENÈVE
Tél.: 022-9290013
Fax: 022-9290001
E-mail: dejardin@ioe-emp.org

International Transport Workers' Federation (ITF)
Fédération internationale des ouvriers du transport
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Mr. Jon Whitlow
Secretary of the Seafarers' group to
the Joint Maritime Commission
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni
Tél.: +44 207 940 9271
Fax: +44 207 357 7871
E-mail: whitlow_jon@itf.org.uk

Mr. Rossen Karavachev
Senior Section Assistant
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni
Tél.: +44207 940 9275
E-mail: karavachev_rossen@itf.org.uk

Mr. Johnny Hansen³
Norwegian Seafarers Union
PO Box 2000 Vika
0125 OSLO
Norvège

Mr. Flemming Smidt
Secretary
Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD)
Postbox 392, Kampmannsgade 4
1790 COPENHAGEN V
Danemark
Tél.: +45 33 97 13 26
Fax: +45 33 97 13 60
E-mail: flemming.smidt@sid.dk

³ Did not arrive by 16.12.2004. Non arrivé le 16.12.2004. Sin llegar el 16.12.2004.

Organization of African Trade Union Unity (OATUU)
 Organisation de l'unité syndicale africaine
 Organización de la Unidad Sindical Africana

Pan-African Employers' Confederation

World Confederation of Labour
 Confédération mondiale du travail (CMT)
 Confederación Mundial del Trabajo

M. Hervé Sea
 Représentant permanent
 Confédération mondiale du travail
 1, rue de Varembe
 1211 GENÈVE 20 CIC
 Tél.: 022 748 20 80
 Fax: 022 748 20 88
 E-mail: herve.sea@cmt-wcl.org

M. Jacques Bigot
 Secrétaire général
 Union nationale des syndicats de marins pêcheurs – CFTC
 2, allée des Chevreuils
 62630 ÉTAPLES
 France
 Tél.: +33 6 08 46 64 10
 Fax: +33 3 21 84 88 81
 E-mail: marins.pecheurs.cftc@wanadoo.fr

World Federation of Trade Unions
 Fédération syndicale mondiale
 Federación Sindical Mundial

SECRETARIAT OF THE MEETING
 SECRETARIAT DE LA RÉUNION
 SECRETARIA DE LA REUNIÓN

Secretary-General: Ms. DOUMBIA-HENRY
 Secrétaire générale:
 Secretario General:

Deputy Secretary-General: Mr. JENNINGS
 Secrétaire général adjoint:
 Secretario General Adjunto:

Executive Secretary: Mr. WAGNER
 Secrétaire exécutif:
 Secretario Ejecutivo:

Experts: Ms. BADER
Experts: Mr. BAILEY
Expertos: Ms. BRADY
Ms. FOUCAULT-MOHAMMED
Ms. GONZALEZ
Mr. GRIMSMANN
Mr. HAHN
Mr. LEGOUAS
Ms. MAYBUD
Mr. MELETIOU
Ms. TOMODA
Mr. VASILLIEV

Representative of the Bureau of Employers' Activities: Mr. SANZOUANGO
Représentant du Bureau des activités pour les employeurs:
Representante de la Oficina de Actividades para los Empleadores:

Representatives of the Bureau of Workers' Activities: Ms. CLOUTIER
Représentants du Bureau des activités pour les travailleurs: Mr. ENEVOLOSEN
Representantes de la Oficina de Actividades para los Trabajadores:

Clerk of the Meeting and Chief of the Secretariat Services: Ms. JUVET-MIR
Greffier de la réunion et Chef des services du secrétariat:
Secretaria de Actas y Jefa de los Servicios de Secretaría: