

Sécurité des navires de pêche et droits des marins pêcheurs.

Taiwan a annoncé le 22 avril 2022 une amélioration des conditions d'emplois de marins étrangers dans sa flotte de pêche hauturière.

Les salaires seraient versés directement, sans passer par les agences de manning ; le minimum mensuel passera de 450 à 550 dollars (de 420 à 515 euros) à partir de juillet 2022 ; une assurance médicale sera obligatoire, et les embarquements seront limités à dix mois consécutifs. Le plan d'action pour les droits humains dans les pêcheries comporte tout un ensemble de mesures, adoptées le jeudi 21 avril par le Conseil de l'agriculture, l'autorité de tutelle de la pêche taiwanaise, et annoncées par le directeur général de l'Agence des pêches, Chang Chih-sheng.

Le Conseil de l'agriculture annonce qu'il consacrerait 640 millions de dollars taiwanais (19,4 millions d'euros) au respect des droits de l'homme dans son industrie de la pêche, et que les efforts pour les rémunérations des équipages coûteraient 2 milliards de dollars taiwanais (60 millions d'euros) sur quatre ans. Chang Chih-sheng a promis des inspections portuaires sur les navires battant pavillon taiwanais et ceux détenus par des armements taiwanais battant pavillon étranger.

La flotte de pêche de Taiwan emploie environ 21 000 marins étrangers (indonésiens en particulier) sur 1 100 navires, et a plusieurs fois été dénoncée pour imposer des conditions de travail indignes et a même été sanctionnée en 2015 par l'Union européenne. Le 28 juin 2019, la Commission européenne a [levé le carton jaune](#) sur les exportations de Taiwan, en vertu d'efforts déployés en matière de lutte contre la pêche illicite. La décision de la Commission constatait les moyens que Taiwan a mis en œuvre pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) notamment « l'amélioration majeure apportée à ses systèmes juridiques et administratifs ».

L'organisation Environmental Justice Foundation, dans un rapport de 2020, avait déploré la levée de ces sanctions, levée qu'elle considérait prématurée : les conditions de travail à bord des navires de pêche de Taiwan restaient déplorables. Selon ce [rapport](#), 24 % des membres d'équipage des navires de pêche hauturière ont déjà été victimes de sévices, 92 % se plaignent de retards de paiements de salaires, voire d'impayés. L'enquête a été menée auprès d'équipages de 71 pêcheurs indonésiens ayant travaillé à bord de 62 navires, entre août 2018 et novembre 2019. Un des marins a été enfermé par le capitaine dans la chambre froide en sortant de la douche. Le même dit avoir été électrocuté avec un pistolet paralysant utilisé pour tuer les poissons. Cette enquête va dans le même sens qu'une enquête précédente de Greenpeace Asie, publiée en mars, ainsi que du rapport annuel du Département d'État américain, publié en juin, sur les pêcheurs migrants dans le monde. Les pratiques semblent avoir peu changé. Selon les marins de huit navires, cités par l'EJF, des dauphins ont été harponnés et utilisés comme appât pour attraper des requins. Et la moitié des navires pratiquerait le découpage d'ailerons de requins (sharkfinning).

Taiwan n'a toujours pas ratifié la convention 188 de l'OIT de 2007 sur le travail à la pêche. En Asie, seule la Thaïlande l'a ratifiée en 2019. Pourtant, dès le 17 juillet 2018, l'OIT annonçait une première immobilisation au Cap en Afrique du Sud d'un navire battant pavillon taiwanais, de 380 tonnes de jauge brute, au titre de la Convention 188 sur le travail à la pêche, suite aux plaintes déposées par son équipage concernant ses conditions de travail. Son propriétaire a dû prendre des mesures pour remédier aux problèmes révélés par une inspection de l'Etat du port. Après l'immobilisation du navire, deux inspecteurs de l'Autorité de sécurité maritime d'Afrique du Sud, ont découvert une longue liste de problèmes, notamment un manque de documentation, des conditions d'hébergement insalubres et une nourriture insuffisante pour les pêcheurs, ainsi que de mauvaises conditions de sécurité et de santé à bord³. « Seuls deux membres d'équipage bénéficiaient d'un contrat de travail et il n'y avait même pas de liste d'équipage », explique l'inspectrice. « Les bouées de sauvetage devaient être remplacées parce qu'elles étaient pourries, les ancres ne fonctionnaient pas et il en manquait même une. Les conditions de sécurité et de santé étaient globalement médiocres ».

Les membres d'équipage se sont plaints de conditions de travail difficiles. Ils devaient notamment remonter manuellement les prises de poisson et porter ces lourdes charges jusqu'au lieu de stockage du poisson. Certains membres d'équipage disaient vouloir quitter le navire. Les inspecteurs se sont particulièrement inquiétés de la stabilité du navire. Il a été déclaré inapte à tenir la mer et l'équipage tout entier a été évacué suite à la première inspection. Le navire a été relâché une fois stabilisé, réparé et les autres problèmes résolus. Le propriétaire du navire a également dû s'acquitter des frais d'immobilisation s'élevant à 12 365 Rands (environ 895 US\$).

OIT, « Premier navire de pêche immobilisé au titre de la convention de l'OIT sur la pêche », Genève, 17 juillet 2018, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_634684/lang-fr/index.htm - P. CHAUMETTE, Mise en œuvre de la Convention 188 de l'OIT sur le travail à la pêche », 30 octobre 2018, Carnet de Recherche du programme européen Human Sea, <https://humanseahypotheses.org/1295>

Ensuite Taïwan, Etat du pavillon du navire, a mis en œuvre ses enquêtes et pris des sanctions. Taïwan a sanctionné l'armateur dont le navire avait été immobilisé au Cap, alors même que Taïwan n'a pas ratifié la Convention 188 de l'OIT. A la suite d'une enquête de l'Agence des pêches, des infractions aux règles nationales ont été constatées sur le Fuh Sheng 11, aucune déclaration précise des captures, emploi d'un équipage étranger sans autorisation administrative, salaires inférieurs au minimum légal, temps de travail abusif, non-respect des contrats d'engagement maritime, conditions de vie et de travail inconvenantes. Une amende de 3,75 millions de dollars NT a été imposée (près de 107 000 euros), ainsi que la suspension du permis de pêche pour 5 mois.

L'Accord du Cap de 2012 sur la sécurité des navires de pêche.

Adopté par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 2012, afin de donner effet aux dispositions de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (Convention SFV), laquelle fut ensuite modifiée par le Protocole de Torremolinos de 1993. Ce traité vise à faire de chaque navire de pêche commerciale un lieu de travail sûr, de la poupe à la proue, par le respect de normes de construction, navigabilité, chauffage, ventilation des salles des machines, ainsi qu'en matière de sécurité incendie, équipements de survie, procédures d'urgence ou encore de radiocommunications. L'Accord du Cap s'applique principalement aux navires neufs d'au moins 24 mètres de long, capables d'opérer en haute mer. Il a donc un champ d'application beaucoup plus limité que la Convention 188 de l'OIT.

L'Accord du Cap de 2012 représente la troisième tentative à cet effet, après les échecs des traités de 1977 et 1993, jamais entrés en vigueur. Dix ans après son adoption par l'OMI, l'Accord du Cap n'est, lui non plus, toujours pas entré en vigueur. Vingt-deux États doivent ratifier l'Accord du Cap pour assurer son entrée en vigueur. Ils doivent également déclarer leur flotte de navires de pêche d'au moins 24 mètres à cette occasion, qui doit atteindre au final – en combinant tous les navires déclarés par chaque État – un total de 3 600 navires. En 2017, 7 États avaient ratifié l'accord, représentant 884 navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités en haute mer. En 2019, 46 États se sont engagés à ratifier l'Accord du Cap avant le dixième anniversaire de son adoption, en octobre 2022, en signant la Déclaration de Torremolinos, lors d'une conférence ministérielle, une des plus grandes organisées par l'OMI sur les navires de pêche. Depuis, deux États de l'UE ont ratifié l'Accord : la Finlande et la Croatie. 19 États de l'Union Européenne ne l'ont pas encore ratifié.

À ce jour, 16 États ont ratifié l'Accord du Cap, et déclaré un nombre cumulé de plus de 1 900 navires.

OMI, « Renforcer la sécurité des navires de pêche pour sauver des vies », Londres, 26 octobre 2017,

<https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/27-Cape-Town-Agreement-.aspx>

OMI, « Sécurité des navires de pêche : 46 pays affirment leur soutien à l'Accord du Cap », Londres, 21 octobre 2019, <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1398.aspx>

OMI, « La Finlande adhère à l'Accord du Cap sur la sécurité des navires de pêche », Londres, 18 février 2020, <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1444.aspx>