

A Vigo, un chalutier-congélateur, immatriculé à Belize, le Santa Isabel, retenu après inspection.



« Les équipements de navigation sont cassés, il y a des risques d'incendie électriques dans les zones de vie, il n'y a pas de certificats médicaux à bord, ni aucun certificat prouvant que l'équipage a reçu une formation appropriée », a relevé l'ITF. (Photo : ITF Espagne)

La Santa Isabel, chalutier congélateur de 84 m, appartenant véritablement à un armateur portugais, a été retenu à Vigo, après une intervention d'ITF et une inspection des autorités portuaires, qui ont relevé 53 déficiences à bord. ITF a été alerté par des membres de l'équipage avant même l'arrivée à Vigo, via FishSupport, n'ayant pas été payés, craignant un rapatriement immédiat. L'équipage comprend des Péruviens, des Indonésiens, des Sénégalais et des Espagnols. Le navire devait décharger ses prises à Vigo, selon ses habitudes. L'inspection des autorités portuaires a abouti à une liste de 53 défauts graves et une évaluation annexe de l'Instituto Social de la Marina a relevé 25 autres lacunes, concernant l'hygiène et les conditions de vie à bord.

L'intervention de l'Instituto Social de la Marina est fondée sur le Décret royal 869/2007 du 2 juillet 2007 et l'Ordonnance TAS/29/2008, du 15 janvier 2008, qui réglementent l'octroi des prestations d'assistance en réponse à des situations particulières découlant du travail en mer pour les travailleurs et les bénéficiaires du régime spécial de sécurité sociale des travailleurs de la mer et certains services établis pour les travailleurs de la mer, qui se réfère aux Conventions n° 23 et n° 166 de l'OIT portant sur le rapatriement des gens de mer. La loi 47/2015, du 21 octobre 2015 a réglementé la protection sociale des travailleurs du secteur de la pêche maritime. L'Espagne a ratifié la Convention 188 de 2007 de l'OIT sur le travail à la pêche, mais elle n'entrera en vigueur que le 29 février 2024.

"Le navire est fondamentalement dangereux", a déclaré Luz Baz, la coordinatrice de l'ITF qui est montée à bord du navire pour vérifier les conditions. "L'équipement de navigation est cassé, il y a des risques d'incendie électrique dans les zones de vie, le système de lutte contre l'incendie ne fonctionne pas. En plus de cela, il n'y a pas de certificats médicaux à bord et aucun certificat prouvant que l'équipage a reçu une formation appropriée. Ils devraient tous avoir des certificats de la Convention internationale sur les normes de formation, de certification et de veille pour le personnel des navires de pêche (STCW-F). Les propriétaires semblent avoir mis la vie des pêcheurs en danger pour éviter de dépenser de l'argent pour répondre aux normes de base de sécurité ou d'entretien".

Malgré les lacunes flagrantes constatées par l'ITF et les autorités portuaires espagnoles, l'État du pavillon Belize a répondu à l'ITF, déclarant que son propre inspecteur était à bord, affirmant qu'à l'intérieur, le navire était en bon état.



*'These fishers should not be expected to spend another minute risking their lives in these atrocious conditions,'
said Luz Baz, ITF FOC Co-ordinator for Spain*

Le navire a été construit en 1972 appartient à une entreprise localisée aux Seychelles, AC Fishing company ; il est géré par l'armateur portugais Atlantikaromas unipessoal, basé à Aveiro, probablement pour le compte de l'entreprise locale Antonio Conde & companhia, d'après l'ITF.

Quentin BATES, "Death-trap's crew must be paid and allowed to go, says ITF", May 29, 2023
<https://fiskerforum.com/death-traps-crew-must-be-paid-and-allowed-to-go-says-itf/>

Léa CHARRON, « Un chalutier portugais épinglé pour conditions de travail « intolérables », 1^{er} juin 2023
<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/peche/un-chalutier-portugais-epingle-pour-conditions-de-travail-intolerables-47574>