

DOCUMENT DE DISCUSSION SUR LES NORMES DU TRAVAIL À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE DANS LES PÊCHERIES RELEVANT DE LA CTOI

Préparé par P. Cacaud

27 avril 2026

Table des matières

Contexte	5
1. Normes internationales du travail pour les pêcheurs	5
1.1 Droit de la mer	5
1.2 Instruments internationaux en matière de pêche	6
1.3 Conventions de l'Organisation Maritime Internationale	7
1.4 Conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).....	7
1.4.1 Convention sur le travail forcé (C029) et son Protocole de 2014 (P029)et autres conventions sur les droits fondamentaux concernant le travail forcé.....	8
1.4.2 Convention sur l'inspection du travail	10
1.4.3 Convention sur le travail dans la pêche (C188)	10
2. Protection des droits sociaux des pêcheurs dans les conventions régionales et les autres instruments applicables dans la zone de compétence de la CTOI	17
2.1 Protocole de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) sur la pêche	17
2.2 Directives de la Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien (CPSOOI)	18
2.3 Déclaration de l'ASEAN sur le placement et le recrutement des pêcheurs migrants	18
3. Étude comparative des normes du travail des équipages à bord des navires de pêche adoptées par les ORGP et évaluation par rapport à la C188.....	19
3.1 Champ d'application	21
3.2 Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche	22
3.3 Conditions de service	22
3.3.1 Équipage et durée du repos	22
3.3.2 Liste d'équipage	23
3.3.3 Accord d'engagement du pêcheur.....	23
3.3.4 Rapatriement.....	24
3.3.5 Recrutement et placement.....	24
3.3.6 Paiement des pêcheurs	25
3.4 Logement et alimentation	25
3.4.1 Logement.....	25
3.4.2 Alimentation et eau.....	26
3.5 Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale.....	26
3.5.1 Soins médicaux	26
3.5.2 Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail.....	27
3.5.3 Sécurité sociale.....	27
3.5.4 Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail	28
3.6 Respect et application	28
3.7 Conclusions de l'étude comparative et de l'évaluation	30

4. Examen des législations et réglementations régissant les normes du travail pour les navires de pêche dans quelques pays sélectionnés	32
4.1 Afrique du Sud	33
4.1.1 Principales questions liées au travail	33
4.1.2 Arrangement de gouvernance – Coopération inter-institutions	36
4.2 Espagne	36
4.2.1 Principales questions liées au travail	37
4.3 Thaïlande	40
4.3.1 Principales questions liées au travail	40
4.3.2 Arrangement de gouvernance – Coopération inter-institutions	43
4.4 Enseignements tirés au niveau national	43
5. Meilleures pratiques et enseignements transférables	45
6. Feuille de route pratique pour améliorer les conditions de travail parmi les flottilles de la CTOI et intégrer les normes du travail dans le cadre de la CTOI	46
ANNEXE 1 Mesures des ORGP régissant les normes du travail pour les équipages par rapport aux exigences de la C188	49

Acronymes

ASEAN	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
BCEA	Loi sur les conditions de travail élémentaires (Afrique du sud)
CCRF	Code de conduite pour une pêche responsable.
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
CPC	Parties contractantes et Parties non-contractantes coopérantes
CPPOC	Commission des pêches pour le Pacifique central et occidental
CTOI	Commission des Thons de l'Océan Indien
DEL	Département de l'emploi et du travail (Afrique du sud)
DLPW	Département de la protection sociale et des travailleurs (Thaïlande)
DOE	Département de l'emploi (Thaïlande)
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FIT	Équipe d'inspection volante
ILC	Conférence internationale du travail
ITSS	Inspection du travail et de la sécurité sociale
LHT	Longueur hors-tout
MCG	Mesures de conservation et de gestion
MoU	Protocole d'accord
MSD	Département de la marine marchande
NPFC	Commission des pêches du Pacifique nord
OIT	Organisation internationale du travail
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
OSH	Santé et sécurité au travail
PIPO	Entrée-sortie du port
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SAMSA	Agence de sécurité maritime d'Afrique du sud
SC	Déclaration d'engagement
SPRFMO	Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique sud
UE	Union européenne
VG SSF	Directives volontaires visant à assurer la durabilité de la pêche artisanale

Contexte

Les données sur la main d'œuvre sont généralement bien collectées et le maintien de conditions de vie et de travail décentes à bord des navires de pêche est soutenu par les normes du travail nationales, régionales et internationales. La Convention sur le travail dans la pêche de 2007 de l'Organisation internationale du travail fixe des normes internationales du travail exhaustives pour les travailleurs employés à bord des navires de pêche. En dépit de ces cadres, des problèmes liés au travail subsistent dans le secteur de la pêche et aucun ensemble unifié de normes ne s'applique actuellement dans l'ensemble des CPC de la CTOI.¹

En 2025, la Commission des Thons de l'Océan Indien (CTOI) a convenu de passer en revue et d'analyser les normes nationales, régionales et internationales existantes pour étayer le développement d'un ensemble harmonisé de normes du travail pour les flottilles thonières opérant dans la zone de compétence de la CTOI.

Cet examen vise à quatre objectifs spécifiques :

- (a) recenser les conventions et accords internationaux existants, les mesures et arrangements régionaux pertinents ainsi que les législations et réglementations et autres mesures nationales régissant les conditions de travail dans la zone de compétence de la CTOI (sections 1, 2 et 4) ;
- (b) offrir une analyse comparative des mesures existantes au sein des ORGP concernant les normes du travail et la protection des équipages par rapport aux normes internationales du travail pour les navires de pêche énoncées dans la Convention sur le travail dans la pêche en plaçant initialement l'accent sur les grands navires de pêche² opérant en haute mer (section 3) ;
- (c) identifier les meilleures pratiques et enseignements transférables qui peuvent contribuer aux efforts de la CTOI (section 5) ; et
- (d) décrire une feuille de route pratique pour améliorer les conditions de travail parmi les flottilles de la CTOI et intégrer les normes du travail dans le cadre de la CTOI (section 6).

Il est important de noter dès le départ que la présente étude est axée sur la promotion d'un travail décent et la protection des droits du travail des membres d'équipage et que la question des droits de l'homme dépasse son champ d'application. Par conséquent, les déclarations des droits de l'homme et le droit international relatif aux droits de l'homme ne sont pas inclus dans le présent examen.

1. Normes internationales du travail pour les pêcheurs

Cette section met en évidence les dispositions clés des traités internationaux et d'autres instruments mondiaux établissant des normes du travail pour les pêcheurs et prévoyant la protection et la sécurité des équipages à bord des navires de pêche.

1.1 Droit de la mer

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM),³ qui a été ratifiée par 28 des 29 Parties contractantes de la CTOI,⁴ stipule que tout État, en sa qualité d'État du pavillon, est tenu « d'exercer

¹ L'acronyme « CPC » désigne les Parties contractantes et les Parties coopérantes non-contractantes.

² Aux fins du présent document, le terme « grands navires de pêche » désigne les navires d'une longueur hors-tout (LHT) égale ou supérieure à 24 mètres capturant des poissons.

³ La CNUDM a été adoptée le 10 décembre 1982 et est entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

⁴ La République islamique d'Iran n'a pas ratifié la CNUDM. Toutefois, elle fait partie des pays signataires de la Convention le 10 décembre 1982 lorsque la Convention a été ouverte à signature à Montego Bay, en Jamaïque. L'Union européenne qui n'est pas membre des Nations Unies a déposé son instrument de confirmation officielle de la CNUDM.

effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon » (art. 94.1). L'article 94 précise, en outre, que chaque État du pavillon a l'obligation de :

- (a) tenir un registre des navires autorisés à battre son pavillon (art. 94.2(a));
- (b) assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables (art. 94.3(b)).

Les États du pavillon sont généralement tenus de se conformer aux règles, normes, procédures et pratiques internationales généralement acceptées pour assurer la sécurité en mer, notamment des conditions de travail adéquates et la formation de l'équipage (art. 94.5). Cela comprend l'application des normes minimales du travail énoncées dans la Convention sur le travail dans la pêche (n°188).⁵

Chaque État a également l'obligation de fixer les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon (art. 91). La nationalité du navire est un élément critique pour garantir le respect des normes du travail applicables à bord du navire car ce sont les lois de l'État du pavillon, y compris les réglementations et les normes du travail et toute autre loi protégeant les membres d'équipage contre le travail forcé ou d'autres pratiques de travail abusives, qui s'appliquent à bord du navire, où qu'il se trouve, que ce soit en haute mer, dans les eaux relevant de la juridiction d'un État tiers ou dans un port étranger. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire pour permettre à l'État d'exercer efficacement ses responsabilités. (art. 91). Toutefois, dans la pratique, cela n'est pas toujours le cas. En effet, il est fréquent que des armateurs peu scrupuleux immatriculent leurs navires dans ce que l'on appelle des pays délivrant des pavillons de complaisance, sans lien ou avec un lien ténu avec le pays d'immatriculation, afin de se soustraire au contrôle et à la surveillance des activités des navires.

1.2 Instruments internationaux en matière de pêche

Les instruments internationaux des pêches ayant force exécutoire, à savoir l'Accord de Conformité de 1993,⁶ l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995⁷ et l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port de 2009 (PSMA)⁸ ne traitent pas des questions du travail décent et du travail forcé à bord des navires de pêche. Il convient toutefois de noter qu'ils comportent tous des dispositions relatives au respect des mesures de conservation et de gestion (MCG) adoptées par des accords ou organisations régionales de gestion des pêches (ORGP). Par conséquent, le champ d'application de ces instruments serait automatiquement élargi au travail décent et à l'élimination du travail forcé et aux autres violations des droits des travailleurs si l'un de ces accords ou l'une de ces organisations adoptaient des mesures de conservation et de gestion juridiquement contraignantes sur ces questions.⁹ De même, l'adoption de ces mesures par une ORGP aurait l'effet mécanique d'élargir le champ d'application du concept de pêche INN, pour cette ORGP particulière, aux infractions liées au travail car les infractions aux mesures de conservation et de gestion adoptées par les ORGP font partie

⁵ Pour plus d'informations sur cette Convention, consulter la section 1.4.3 du présent document.

⁶ Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion de 1993.

⁷ Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des Stocks chevauchants et des Stocks de poissons grands migrateurs.

⁸ Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée de 2009.

⁹ Consulter la section 3 du présent document.

de la définition des activités de pêche illicites.¹⁰ Il est à noter que le rapport de 2023 de la reprise de la Conférence d'examen de l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons encourageait les ORGP et les accords, selon le cas, à adopter des normes pour des conditions de travail décentes pour l'équipage, les inspecteurs et les observateurs dans les pêches relevant de leur compétence, conformément aux instruments internationaux.

Parmi les instruments des pêches à titre volontaire, le Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO (CCRF) et les Directives volontaires visant à assurer la durabilité de la pêche artisanale (VG SSF) contiennent des dispositions relatives au travail décent dans le secteur de la pêche. Le CCRF, qui offre un cadre pour les efforts nationaux et internationaux visant à garantir l'exploitation durable des ressources aquatiques et à promouvoir des pratiques de pêche responsables, est pratiquement muet sur les questions sociales dans le secteur de la pêche, à l'exception de quelques dispositions. L'article 6 du CCRF stipule que les « États devraient assurer que les installations et l'équipement utilisés pour la pêche, ainsi que toutes les activités dans le secteur de la pêche, permettent des conditions de vie et de travail sûres, saines et équitables, et soient conformes aux normes internationalement convenues, adoptées par les organisations internationales pertinentes ».¹¹

Les VG SSF, qui consacrent toute une partie au développement social, à l'emploi et au travail décent, ne sont pas prises en considération dans cette étude car elles ne s'appliquent qu'à la gestion des pêches artisanales et ne couvrent donc pas les navires visés dans le présent document.

1.3 Conventions de l'Organisation Maritime Internationale

Les objectifs des conventions relatives au secteur de la pêche adoptées dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale, (l'Accord du Cap¹² et la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F)) traitent de la sécurité des navires de pêche et des normes de formation, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel des navires de pêche respectivement. Bien qu'elles aient un rapport indirect avec le bien-être des pêcheurs en contribuant à l'établissement d'un environnement de travail plus sûr, elles ne traitent pas spécifiquement des problèmes liés au travail à bord des navires de pêche.

1.4 Conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)

À sa 110e Session, tenue en juin 2022, la Conférence internationale du Travail (CIT) a amendé le paragraphe 2 de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail afin d'y inclure un milieu de travail sûr et salubre en tant que principe et droit fondamentaux au travail, en plus de : a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ; b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ; c) l'abolition effective du travail des enfants ; et d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

Les dix Conventions fondamentales de l'OIT sont les suivantes :

- La Convention sur le travail forcé, 1930 (C029) et le Protocole de 2014 relatif à la Convention sur le travail forcé (P029)
- La Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 (C087)
- La Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 (C098)
- La Convention sur l'égalité de rémunération, 1951 (C100)

¹⁰ Consulter la section 3.1.2 du Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée de 2001.

¹¹ Article 6.17 du CCRF.

¹² Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche.

- La Convention sur l'abolition du travail forcé, 1957 (C105)
- La Convention concernant la discrimination (emploi et profession), 1958 (C111)
- La Convention sur l'âge minimum, 1973 (C138)
- La Convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 (C155)
- La Convention sur les pires formes de travail des enfants, 1999 (C182)
- La Convention sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 (C187)

Les conventions de l'OIT sur les droits fondamentaux¹³ sont intersectorielles et s'appliquent donc au secteur de la pêche. Par conséquent, ces conventions peuvent être décisives pour traiter et éliminer les pratiques de travail les plus abusives à bord des navires de pêche, comme le travail forcé.

Aux fins de la présente étude, l'accent est essentiellement mis sur les conventions relatives au travail forcé.

1.4.1 Convention sur le travail forcé (C029) et son Protocole de 2014 (P029) et autres conventions sur les droits fondamentaux concernant le travail forcé

Les [estimations mondiales du travail forcé](#)¹⁴ les plus récentes de l'OIT indiquent que le secteur de la pêche est l'un des principaux secteurs où la prévalence du travail forcé est la plus élevée au monde. Alors que les victimes du travail forcé dans la pêche sont notoirement difficiles à compter compte tenu de l'isolement du secteur, les estimations mondiales ont donné un chiffre prudent d'un minimum de 128 000 pêcheurs contraints au travail forcé à bord des navires de pêche. Le travail en haute mer, un milieu de travail unique caractérisé par un isolement extrême, sa dangerosité et des lacunes dans le contrôle réglementaire, présente également l'un des taux de mortalité les plus élevés, 100 000 pêcheurs perdant la vie tous les ans selon les estimations.¹⁵

La **Convention sur le travail forcé, 1930 (C029)** introduisait la définition de la notion de « travail forcé ou obligatoire » suivante : « tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de plein gré » (article 2.1). Un texte additionnel a été inséré dans la C029 pour exclure du champ d'application de cette définition certains types d'emplois ou de services (article 2.2), ce qui inclut :

- (a) tout travail ou service exigé dans les cas de force majeure, c'est-à-dire dans les cas de guerre, de sinistres ou menaces de sinistres tels qu'incendies, inondations, famines, tremblements de terre, épidémies et épizooties violentes, invasions d'animaux, d'insectes ou de parasites végétaux nuisibles, et en général toutes circonstances mettant en danger ou risquant de mettre en danger la vie ou les conditions normales d'existence de l'ensemble ou d'une partie de la population ;
- (b) tout travail ou service exigé d'un individu comme conséquence d'une condamnation prononcée par une décision judiciaire, à la condition que ce travail ou service soit exécuté sous la surveillance et le contrôle des autorités publiques et que ledit individu ne soit pas concédé ou mis à la disposition de particuliers, compagnies ou personnes morales privées.

¹³ Ces conventions étaient au cœur de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail adoptée en 1998. https://www.ilo.org/sites/default/files/2024-04/ILO_1998_Declaration_FR.pdf.

¹⁴ Estimations mondiales de l'esclave moderne : Travail forcé et mariage forcé - Bureau international du Travail (OIT), Genève, 2022.

¹⁵ Rapport de la FISH Safety Foundation commandité par PEW Charitable Trusts. Consulter <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/issue-briefs/2022/11/more-than-100000-fishing-related-deaths-occur-each-year-study-finds>.

La Convention stipule que le fait d'exiger illégalement du travail forcé ou obligatoire sera passible de sanctions pénales en vertu des lois nationales. En outre, les États membres ont l'obligation de s'assurer que les sanctions imposées par la loi sont réellement efficaces et strictement appliquées (art. 25).

En 1957, l'OIT a adopté la **Convention sur l'abolition du travail forcé (C105)** afin d'abolir certaines formes de travail forcé et obligatoire. Il s'agit d'un texte court par lequel chaque État qui ratifie la C105 s'engage à :

- (a) supprimer le travail forcé ou obligatoire et à n'y recourir sous aucune forme :
 - (i) en tant que mesure de coercition ou d'éducation politique ou en tant que sanction à l'égard de personnes qui ont ou expriment certaines opinions politiques ou manifestent leur opposition idéologique à l'ordre politique, social ou économique établi ;
 - (ii) en tant que méthode de mobilisation et d'utilisation de la main-d'œuvre à des fins de développement économique ;
 - (iii) en tant que mesure de discipline du travail ;
 - (iv) en tant que punition pour avoir participé à des grèves ;
 - (v) en tant que mesure de discrimination raciale, sociale, nationale ou religieuse.
- (b) prendre des mesures efficaces en vue de l'abolition immédiate et complète du travail forcé ou obligatoire tel qu'il est décrit au paragraphe (a) ci-dessus.

En 2014, la C029 a été amendée par le **Protocole relatif à la Convention sur le travail forcé de 1930 (P029)**. Les amendements introduits par le P029 étaient importants car ils abrogeaient toutes les dispositions transitoires incluses dans la C029, qui représentaient l'ensemble de ses dispositions.¹⁶ Le P029 réaffirme la définition de la notion du « travail forcé ou obligatoire » et stipule que, par conséquent, les mesures visées dans le Protocole doivent inclure une action spécifique contre la traite des personnes à des fins de travail forcé ou obligatoire (art. 1.3).

En s'acquittant de leurs obligations en vertu de la C029 de supprimer le travail forcé ou obligatoire, les Parties doivent :

- (a) prendre des mesures efficaces pour en prévenir et éliminer l'utilisation, assurer aux victimes une protection et un accès à des mécanismes de recours et de réparation appropriés et efficaces (art. 1.1);
- (b) élaborer, de manière participative, une politique nationale et un plan d'action national visant la suppression effective et durable du travail forcé ou obligatoire (art. 1.2) ;
- (c) prendre des mesures efficaces pour identifier, libérer et protéger toutes les victimes de travail forcé ou obligatoire et pour permettre leur rétablissement et leur réadaptation, ainsi que pour leur prêter assistance et soutien sous d'autres formes (art. 3) ;
- (d) veiller à ce que toutes les victimes de travail forcé ou obligatoire, indépendamment de leur présence ou de leur statut juridique sur le territoire national, aient effectivement accès à des mécanismes de recours et de réparation appropriés et efficaces, tels que l'indemnisation (art. 4.1) ;
- (e) prendre les mesures nécessaires pour que les autorités compétentes ne soient pas tenues d'engager de poursuites ou d'imposer de sanctions à l'encontre de victimes de travail forcé ou obligatoire pour avoir pris part à des activités illicites qu'elles auraient été contraintes de réaliser et qui seraient une conséquence directe de leur soumission au travail forcé ou obligatoire (par ex. des activités de pêche INN réalisées par les travailleurs du secteur de la pêche ou des membres d'équipage contraints au travail forcé ou obligatoire) (art. 4.2) ; et

¹⁶ Se reporter à l'article 7 du P029 qui dispose que les articles 3 à 24, ainsi que l'article 1, paragraphes 2 et 3, de la C029 sont supprimés.

- (f) coopérer entre eux pour assurer la prévention et l'élimination de toutes les formes de travail forcé ou obligatoire (art. 5).

Le P029 souligne qu'il est nécessaire que les Parties prennent des mesures efficaces pour prévenir le travail forcé ou obligatoire et offre une liste non-exhaustive de mesures de cette nature, notamment :

- (a) l'éducation et l'information des personnes, notamment celles considérées comme particulièrement vulnérables, afin d'éviter qu'elles ne deviennent victimes de travail forcé ou obligatoire ;
- (b) l'éducation et l'information des employeurs, afin d'éviter qu'ils ne se trouvent impliqués dans des pratiques de travail forcé ou obligatoire;
- (c) des efforts pour garantir que:
 - (i) le champ d'application et le contrôle de l'application de la législation pertinente en matière de prévention du travail forcé ou obligatoire, y compris la législation du travail en tant que de besoin, couvrent tous les travailleurs et tous les secteurs de l'économie; et
 - (ii) les services de l'inspection du travail et autres services chargés de faire appliquer cette législation sont renforcés;
- (d) la protection des personnes, en particulier des travailleurs migrants, contre d'éventuelles pratiques abusives ou frauduleuses au cours du processus de recrutement et de placement ;
- (e) un appui à la diligence raisonnable dont doivent faire preuve les secteurs tant public que privé pour prévenir les risques de travail forcé ou obligatoire et y faire face;
- (f) une action contre les causes profondes et les facteurs qui accroissent le risque de travail forcé ou obligatoire (art. 2).

1.4.2 Convention sur l'inspection du travail

Le Conseil d'administration de l'OIT a également désigné quatre autres conventions comme des instruments de gouvernance (ou prioritaires), encourageant ainsi les États membres de l'OIT à les ratifier en raison de leur importance pour le fonctionnement du système des normes internationales du travail. Elles incluent la Convention sur l'inspection du travail, 1947 (n°81). Cette convention s'applique à l'inspection des établissements industriels et commerciaux, permettant la possible exclusion des entreprises minières et de transport. En vertu de la Convention n°81, l'inspection du travail est également limitée aux établissements industriels dans lesquels les dispositions juridiques pertinentes sont réellement exécutoires. Dans de nombreux pays, les inspections du travail des navires de pêche sont rares voire inexistantes.

Les dispositions de la Convention couvrent les fonctions et les responsabilités des systèmes d'inspection du travail, les prescriptions pour le recrutement du personnel, les ressources pour les inspecteurs et leurs pouvoirs d'application de la loi, et leurs obligations, leur indépendance et impartialité. D'autres dispositions incluent la nécessité de signaler les accidents et les maladies et d'établir des rapports annuels sur les travaux de l'autorité d'inspection.

1.4.3 Convention sur le travail dans la pêche (C188)

Les Conventions fondamentales de l'OIT sont complétées par des conventions techniques, dont la Convention sur le travail dans la pêche de 2007 (n°188).

L'objectif de la Convention sur le travail dans la pêche (C188), indiqué dans le préambule, est de « s'assurer que les pêcheurs bénéficient de conditions décentes pour travailler à bord des navires de pêche en ce qui concerne les conditions minimales requises pour le travail à bord, les conditions de

service, le logement et l'alimentation, la protection de la sécurité et de la santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale ».

La Recommandation sur le travail dans la pêche, 2007 (n°199) a été adoptée conjointement avec la C188 et fournit des orientations complémentaires sur la mise en œuvre de la Convention.

À ce jour, la C188 n'a été ratifiée que par 25 pays, dont 5 Parties contractantes de la CTOI (CP) : la France, le Kenya, l'Afrique du sud, la Thaïlande et le Royaume-Uni (se reporter au tableau 1 ci-dessous). Il est à noter que l'Espagne a également ratifié la C188. Bien que l'Espagne ne soit pas une Partie contractante de la CTOI, elle opère une flottille de pêche de thons dans la zone de compétence de la CTOI en tant qu'État membre de l'UE.

La C188 est largement reconnue comme fixant des **normes internationales minimales généralement acceptées pour la protection des équipages à bord des navires de pêche**. Il convient de souligner qu'il s'agit d'un seuil minimum fixant la base absolue des conditions de vie et de travail acceptables à bord des navires de pêche.

Champ d'application

La C188 s'applique à :

- (a) toutes les opérations de pêche commerciale, en mer ou dans les eaux intérieures (lacs, rivières, canaux ou autres cours d'eau). Seules la pêche de subsistance et la pêche de loisir sont expressément exclues du champ d'application de la Convention (art. 1(a)). Étant donné qu'elle ne s'applique qu'aux pêches de capture, elle ne couvre pas toute forme d'aquaculture ou d'élevage de poissons ;
- (b) tout navire, bateau ou embarcation, quelles qu'en soient la nature (c.-à-d. indépendamment du tonnage, de la taille ou de la longueur, du type de propulsion, qu'ils soient pontés ou non) et la forme de propriété, qui est affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale (art. 1(g)). Elle ne s'applique qu'aux navires capturant des poissons. Elle exclut donc les navires de transport de poissons (navires frigorifiques et navires transporteurs par exemple), les navires de support (les navires déployant, gérant et récupérant des dispositifs de concentration de poissons dans la pêche à la senne de thons, ou tout autre navire soutenant des opérations de pêche comme les navires ravitailleurs, par exemple) et tout navire participant à la transformation des poissons mais ne capturant pas de poissons. Ces navires sont couverts par la Convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006) ;
- (c) tous les pêcheurs. Aux fins de la Convention, « 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. Cependant, le terme « pêcheur » n'inclut pas les pilotes, les équipages de la flotte de guerre, les autres personnes au service permanent du gouvernement, les personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et les observateurs des pêches (art. 1(e)).

Alors que la C188 comporte des normes pour tous les navires, elle prévoit, dans certaines domaines, des **exigences plus strictes pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres et pour ceux passant plus de 3 jours en mer**.

Autorité compétente et coordination

Tout État membre doit désigner l'autorité compétente ou les autorités compétentes pour la mise en œuvre de la C188 et établir des mécanismes de coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche aux niveaux national et local (art. 7).

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

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 C188.

La responsabilité de la sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sûr du navire incombe au patron (art. 8).

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

Les normes minimales pour le travail à bord des navires de pêche sont les suivantes :

- (a) L'âge minimum pour le travail à bord d'un navire de pêche est de 16 ans. Toutefois, la Convention prévoit que l'autorité compétente nationale peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour travailler en tant que pêcheurs pour les personnes qui ne sont plus soumises à l'obligation de scolarité imposée par la législation nationale et qui suivent une formation professionnelle en matière de pêche, ou qui exécutent des travaux légers lors des vacances scolaires. Pour des activités suscitant des préoccupations relatives à la santé et à la sécurité (travail dangereux et travail de nuit), seuls les pêcheurs d'au moins 18 ans sont autorisés à réaliser ces activités (art. 9) ;
- (b) Aucun pêcheur ne doit travailler à bord d'un navire de pêche sans disposer d'un certificat médical valide attestant de son aptitude à exécuter ses tâches. Des dérogations peuvent être octroyées, à l'exception des pêcheurs travaillant sur un navire de pêche d'une LHT égale ou supérieure à 24 m (art. 10).

Conditions de service

Les principales conditions de service incluent ce qui suit :

(a) Équipage et durée du repos

Les navires doivent être dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent (art. 13). Des périodes de repos régulières d'une durée suffisante doivent être octroyées aux pêcheurs à bord pour préserver leur sécurité et leur santé. La durée de repos minimum ne doit pas être inférieure à : (i) dix heures par période de 24 heures ; (ii) 77 heures par période de sept jours (art. 14).

(b) Accord d'engagement et liste d'équipage

La Convention exige que les pêcheurs soient protégés par un accord d'engagement signé comportant les mentions minimales énoncés à l'annexe II de la Convention. Elle stipule qu'il incombe à l'armateur à la pêche de veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement de pêcheur écrit, signé par les deux parties. Il est également essentiel que les termes et conditions de l'accord d'engagement soient clairement compréhensibles pour les pêcheurs (art. 16).

Tout navire de pêche doit avoir à bord une liste d'équipage (art. 15).

(c) Paiement des pêcheurs

Les pêcheurs qui perçoivent un salaire doivent être assurés d'être payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers. La référence aux paiements dans la Convention inclut tous les revenus, y compris la rémunération des heures supplémentaires, les primes, les indemnités, les congés payés et les parts des produits de la vente des captures. Les pêcheurs doivent avoir les moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais les paiements reçus (art. 23 et 24).

(d) Rapatriement

Les pêcheurs à bord d'un navire de pêche qui entre dans un port étranger ont le droit d'être rapatriés lorsque leur accord d'engagement a expiré, ou lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées, ou à la suite d'autres circonstances décrites dans la Convention. Les frais du rapatriement des pêcheurs doivent normalement 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 accord d'engagement. Si l'armateur à la pêche omet de pourvoir au rapatriement du pêcheur, l'État du pavillon doit organiser son rapatriement et peut, par la suite, chercher à recouvrer les frais auprès de l'armateur à la pêche (art. 21).

(e) Recrutement et placement des pêcheurs

Il incombe à chaque État membre de réglementer tout service public ou privé de recrutement et de placement de pêcheurs opérant sur son territoire. En ce qui concerne les services privés, ils doivent opérer en vertu d'un système de licence ou d'agrément normalisé ou d'une autre forme de réglementation.

Chaque État membre doit interdire, par voie de législation ou autres mesures, que des honoraires ou autres frais soient supportés par les pêcheurs, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement ou placement (art. 22).

Cette disposition est particulièrement importante pour garantir la protection des pêcheurs migrants, et plus encore dans l'industrie de la pêche de thons où il n'est pas rare que la majorité de l'équipage, voire la totalité, soit composée de pêcheurs migrants.

En 2017, l'OIT a tenu une réunion tripartite sur les questions relatives aux pêcheurs migrants dans le cadre du suivi de la Résolution concernant la promotion du bien-être des pêcheurs adoptée à la 96e Session (2007) de la CIT.¹⁷

Dans ses conclusions,¹⁸ la réunion établissait que les pêcheurs migrants, en particulier, souffrent souvent du risque de travail forcé et de graves déficits de travail décent, tels que : pratiques abusives et frauduleuses de recrutement et de placement, isolement et abus de vulnérabilité, abandon, absence d'un accord d'engagement écrit pour les pêcheurs, paiement incomplet et rétention de salaires, confiscation des pièces d'identité, établissement de listes noires des pêcheurs ayant fait valoir leurs droits, violence et intimidations, transfert illégal de pêcheurs en mer, horaires de travail excessivement longs et autres conditions abusives de vie et de travail.

Fait important, la réunion soulignait la nécessité de veiller à la réglementation adéquate des services nationaux et internationaux de recrutement et de placement et d'examiner et de réglementer le rôle des courtiers de main-d'œuvre informels. Elle reconnaissait également le manque d'orientation sur le recrutement international des pêcheurs.

En 2025, l'OIT a élaboré un ensemble de Principes directeurs visant des services du marché du travail équitables pour les pêcheurs migrants¹⁹ conçus pour aider les gouvernements et les partenaires sociaux à mettre en place des services du marché du travail équitables, durables et efficaces en clarifiant les rôles et les responsabilités de toutes les parties prenantes pertinentes sur l'ensemble du

¹⁷ Consulter

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_dialogue/sector/documents/normativeinstrument/wcms_177291.pdf

¹⁸ Consulter

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_dialogue/sector/documents/meetingdocument/wcms_576895.pdf

¹⁹ <https://www.ilo.org/resource/other/guidelines-fair-labour-market-services-migrant-fishers>

cycle de l'emploi et du recrutement. Ils fournissent une orientation sur les processus de recrutement, les accords d'engagement, les procédures de plainte, le contrôle de l'application de la loi et d'autres aspects essentiels, en vue de garantir l'équité de traitement, de protéger les droits des pêcheurs migrants et d'aider les employeurs à recruter et à retenir des travailleurs suffisamment qualifiés. Ces Principes directeurs adoptent une approche exhaustive et pluri-juridictionnelle en traitant les rôles des États d'origine, des États de recrutement, des États du pavillon, des États du port et des États côtiers, ainsi que des recruteurs de main-d'œuvre, des armateurs des navires de pêche, et des pêcheurs migrants et de leurs représentants. Leur mise en œuvre est soutenue par un ensemble de huit outils pratiques visant à opérationnaliser des pratiques équitables de recrutement et d'emploi, et complétés par des orientations supplémentaires pour renforcer la collecte des données et améliorer la disponibilité de statistiques fiables sur les pêcheurs migrants.

Logement et alimentation

La Convention exige que le logement à bord des navires de pêche soit d'une qualité et d'une taille suffisantes et qu'il soit équipé de façon adaptée au service du navire et à la durée du séjour des pêcheurs à bord (art. 26). Les conditions techniques sont exposées à l'annexe III.

L'armateur à la pêche est tenu de fournir, sans frais pour les pêcheurs, de la nourriture d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes et de l'eau potable d'une qualité et d'une quantité suffisantes (art. 27).

Soins médicaux et protection de la santé

La Convention exige que les navires de pêche soient dotés de fournitures et d'un matériel médicaux adaptés au service du navire, et aient à leur bord au moins un pêcheur qualifié ou formé pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux, qui sache utiliser les fournitures et le matériel médicaux (art. 29).

Des prescriptions plus strictes s'appliquent aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage. Elles incluent l'exigence que ces navires en mer aient accès à un dispositif organisé de consultations médicales par radio ou par satellite, disponible à toute heure du jour ou de la nuit (art. 30).

Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail

La Convention énonce les prescriptions relatives à la prévention des accidents du travail, des maladies professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires de pêche. Elles incluent des dispositions sur l'évaluation et la gestion des risques, la formation des pêcheurs à la manipulation des divers types d'engins de pêche et l'instruction à bord des pêcheurs. Des exigences plus strictes s'appliquent aux navires de pêche d'une LHT égale ou supérieure à 24 mètres, y compris: (i) mettre en place des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, compte tenu des dangers et risques spécifiques du navire de pêche concerné ; (ii) fournir des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés à chaque pêcheur ; et (iii) dispenser une formation de base en matière de sécurité à chaque pêcheur (art. 31 à 33).

Sécurité sociale

Il incombe à tous les États membres de : (a) veiller à ce que les pêcheurs résidant habituellement sur leur territoire et les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs ; et (b) assurer progressivement

une protection complète de sécurité sociale aux pêcheurs, sans considération de nationalité, en tenant compte du principe d'égalité de traitement (art. 34 à 37).

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

Dans le secteur de la pêche, la protection en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail peut 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 d'autres régimes.

En cas de lésion provoquée par un accident du travail ou une maladie professionnelle, la Convention exige que le pêcheur doive : (a) avoir accès à des soins médicaux appropriés ; et (b) bénéficier d'une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale (art. 38).

Reconnaissant que les législations nationales sur le travail ne couvrent peut-être pas adéquatement le travail en mer à bord des navires de pêche, la Convention exige que chaque État membre adopte une législation ou d'autres mesures visant à garantir que les armateurs à la pêche assurent la protection de la santé et les soins médicaux des pêcheurs lorsque ces derniers sont employés ou engagés ou travaillent à bord d'un navire battant son pavillon, en mer ou dans un port étranger (art. 39).

Respect et application

La Convention prévoit un certain nombre des mesures que doit adopter tout État membre pour exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires autorisés à battre son pavillon. Elles incluent la conduite d'inspections, l'établissement de rapports, une procédure de règlement des plaintes, des sanctions et mesures correctives appropriées conformément à la législation nationale (art. 40).

Les navires de pêche qui passent plus de trois jours en mer, qui ont une LHT égale ou supérieure à 24 mètres, sont tenus d'avoir à bord un document valide délivré par l'autorité compétente, indiquant qu'ils ont été inspectés en vue de déterminer leur conformité avec les dispositions de la C188 concernant les conditions de vie et de travail à bord (art. 41).

Si un État membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire de pêche battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la C188, il est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour enquêter et s'assurer que des mesures rectificatives sont prises pour remédier aux manquements constatés (art. 43.1).

Si un État membre dans le port duquel un navire de pêche étranger fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux prescriptions de la C188, il peut adresser un rapport à l'État du pavillon et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé. Cela peut inclure l'immobilisation du navire pendant la durée nécessaire pour remédier aux manquements constatés, sous réserve que l'État membre s'abstienne de retenir ou retarder indûment le navire (art. 43.2 et 3).

Mise en œuvre par les États parties à la Convention

En reconnaissance de la diversité des conditions de travail dans l'industrie de la pêche (pêches artisanales, pêches au chalut, pêches de thons, pêches intérieures, par exemple), la Convention a été conçue comme un instrument adaptable comportant plusieurs mécanismes de flexibilité (possibilités d'exclusion, mise en œuvre progressive et équivalence substantielle) pour permettre la mise en œuvre de mesures qui sont adaptées aux circonstances nationales ou locales (art. 3 et 4).

Tableau 1 - Ratification des Conventions de l'OIT pertinentes par les Parties contractantes de la CTOI

Pays	Conventions fondamentales*	C029	P029	C081	C188
Australie	10	2 janv 1932	31 mars 2022	24 juin 1975	
Bangladesh	10	22 juin 1972	20 janv 2022	22 juin 1972	
Chine	7 (C87, C98 et C187)	12 août 2022			
Comores	8 (C155 et C187)	23 oct 1978	15 juillet 2021	23 oct 1978	
<i>Union européenne**</i>					
France	10	24 juin 1937	7 juin 2016	16 déc 1950	28 oct 2015
Inde	6 (C87, C98, C155 et C187)	30 nov. 1954		7 avr 1949	
Indonésie	9 (C155)	12 juin 1950		29 janv 2004	
Iran	6 (C87, C98, C138 et C187)	10 juin 1957			
Japon	8 (C111 et C155)	21 nov. 1932			
Kenya	7 (C87, C155 et C187)	13 janv 1964		13 janv 1964	4 fév. 2022
Corée	9 (C105)	20 avr 2021		9 déc 1992	
Madagascar	10	1 ^{er} nov. 1960	11 juin 2019	21 déc 1971	
Malaisie	8 (C87 et C111) ²⁰	11 nov. 1957	21 mars 2022		
Maldives	8 (C155 et C187)	4 janv 2013			
Maurice	10	2 déc 1969		2 déc 1969	
Mozambique	9 (C187)	16 juin 2003	14 juin 2018	6 juin 1977	
Oman	5 (C87, C98, C100, C111, C155 et C187)	30 oct 1998			
Pakistan	8 (C155 et C187)	23 déc 1957	14 mars 2025	10 oct 1953	
Philippines	9 (C155)	15 juillet 2005		5 nov. 2024	
Seychelles	9 (C187)	6 fév. 1978		28 oct 2005	
Somalie	8 (C100 et C138)	18 nov. 1960			
Sri Lanka	8 (C155 et C187)	5 avr 1950	10 avr 2019	3 avr 1956	
Afrique du sud	9 (C187)	5 mars 1997		20 juin 2013	20 juin 2013
Soudan	8 (C155 et C187)	18 juin 1957	17 mars 2021	22 oct 1970	
Tanzanie	8 (C155 et C187)	30 janv 1962			
Thaïlande	8 (C87 et C98)	26 fév. 1969	4 juin 2018		30 janv 2019
RU	9 (C155)	3 juin 1931	22 janv 2016	28 janv 1949	11 janv 2019
Yémen	8 (C155 et C187)	14 avr 1969		29 juillet 1976	

*Les Conventions fondamentales qui n'ont pas été ratifiées par des Parties contractantes de la CTOI sont indiquées entre parenthèses.

**Tous les États membres de l'UE sont des membres de l'OIT. Toutefois, l'Union européenne (UE) n'est pas membre de l'OIT.

Le tableau 1 ci-dessus résume le niveau d'adhésion des Parties contractantes de la CTOI aux Conventions fondamentales de l'OIT, à la Convention sur l'inspection du travail, 1947 (C081) et à la C188.

La plupart des Parties contractantes de la CTOI ont ratifié au moins sept Conventions fondamentales de l'OIT et cinq d'entre elles ont ratifié l'ensemble des dix Conventions fondamentales.

²⁰ La Malaisie a ratifié la C105 le 13 octobre 1958. Toutefois, elle n'est plus liée par la Convention car elle l'a dénoncée le 10 janvier 1990.

Alors que toutes les Parties contractantes de la CTOI ont ratifié la Convention sur le travail forcé, 1930 (C029), seules douze d'entre elles ont également ratifié le Protocole de 2014 (P029). Néanmoins, les seize Parties contractantes de la CTOI qui n'ont pas ratifié le P029 sont tenues de faire rapport tous les ans sur les efforts déployés et les avancées réalisées en ce qui concerne la concrétisation des mesures visées par le Protocole, conformément au mécanisme de rapports prévu par la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail de 1998 et son suivi.²¹

À ce jour, seuls 5 pays de la CTOI ont ratifié la C188. Même si ce chiffre peut sembler assez faible il doit être relativisé car, à l'échelle mondiale, seuls 25 pays ont ratifié la C188 pour le moment.

2. Protection des droits sociaux des pêcheurs dans les conventions régionales et les autres instruments applicables dans la zone de compétence de la CTOI

2.1 Protocole de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) sur la pêche

En 2001, le Protocole de la SADC sur la pêche (le Protocole) a été approuvé par les chefs d'État et de gouvernement de la SADC afin de maximiser les bénéfices de la pêche et de l'aquaculture dans la région en promouvant une utilisation et une gestion responsables et durables des ressources aquatiques vivantes et des écosystèmes aquatiques.

Le paragraphe 5 de l'article 15 du Protocole portant sur le développement des ressources humaines stipule ce qui suit :

« Les États parties :

- a) encouragent l'industrie de la pêche à promouvoir le bien-être et les conditions de travail de tous les employés et orientent son action à cet égard ; et
- b) adoptent des normes, non moins favorables que les prescriptions minimales des accords internationaux pertinents, relatives aux conditions de travail. »

Cet article vise à promouvoir le bien-être des pêcheurs et le travail décent dans l'industrie de la pêche et exhorte les États parties à adopter des normes du travail qui sont au moins équivalentes aux prescriptions minimales des accords internationaux pertinents relatives au travail. Cela inclut naturellement la C188 ainsi que les mesures pertinentes adoptées par les Organisations Régionales des Pêches.

Pendant de nombreuses années, aucune mesure n'a été adoptée pour mettre cet article à exécution. En 2023, le Secrétariat de la SADC, avec le soutien de l'OIT, a développé une Déclaration d'engagement (SC) sur la promotion du travail décent et l'élimination du travail forcé dans le secteur de la pêche dans la région de la SADC. La SC a été présentée par l'OIT à la 41e réunion du Comité technique sur la pêche de la SADC, tenue en mars 2024 à Johannesburg, en Afrique du sud et le Comité technique l'a approuvée à la fin de la séance. Elle a par la suite été approuvée par les Ministres en charge des pêches de la SADC en mai 2024. Un plan de mise en œuvre a également été élaboré pour faciliter la mise en œuvre de la SC.

²¹ L'établissement de rapports en vertu de la Déclaration complète le système de contrôle régulier des normes, qui traite spécifiquement de l'application par les États membres des Conventions de l'OIT qu'ils ont ratifiées. Il place l'accent sur les efforts visant à concrétiser les principes des Conventions dans les États qui ne les ont pas encore ratifiées.

La SC est articulée autour de six domaines prioritaires :

- (a) l'amélioration de la coopération régionale afin de promouvoir le travail décent et l'élimination du travail forcé dans le secteur de la pêche dans l'ensemble de la région de la SADC ;
- (b) la promotion de la ratification de traités internationaux, notamment le Protocole de 2014 relatif à la Convention sur le travail forcé, 1930 (n°29) et la Convention sur le travail dans la pêche (n°188) ;
- (c) l'établissement de normes du travail appropriées pour les navires de pêche, conformément à la C188, en tenant compte des différents segments des flottilles de pêche nationales et de leur mode opératoire ;
- (d) la conduite d'inspections régulières des conditions de travail à bord des navires de pêche ;
- (e) l'accès à des mécanismes de recours juridiques et à des services d'assistance pour les victimes de l'exploitation forcée ; et
- (f) l'amélioration de la protection sociale pour tous les pêcheurs.

2.2 Directives de la Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien (CPSOOI)

En 2019, la CPSOOI a adopté des Directives sur les termes et conditions minimales relatifs à l'accès pour les pêcheries étrangères dans la région de la CPSOOI qui comportent plusieurs dispositions sur les équipages et les conditions de travail à bord des navires de pêche.

L'objectif de ces Directives est d'établir un régime d'accès commun pour la pêche de thons et d'espèces apparentées par les navires de pêche étrangers dans la région de la CPSOOI.

En ce qui concerne les équipages, les États membres de la CPSOOI doivent exiger que les termes et conditions pour les équipages de pêche soient conformes aux normes correspondantes de l'OIT et soient appliquées sans discrimination et quelle que soit la nationalité des membres d'équipage.

Les États membres de la CPSOOI sont vivement encouragés à exiger que tous les navires de pêche étrangers titulaires d'une licence, ainsi que tous les navires étrangers autorisés à faire escale dans un de leurs ports désignés, respectent les normes internationales minimales du travail, comme le prévoit la C188.

2.3 Déclaration de l'ASEAN sur le placement et le recrutement des pêcheurs migrants

Assurer la protection adéquate des travailleurs migrants dans la région de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) est une question politique et sociale centrale qui a été couverte par l'ASEAN dans les principes directeurs du Consensus de l'ASEAN sur la protection et la promotion des droits des travailleurs migrants et dans les principes directeurs de la Déclaration de l'ASEAN sur la protection et la promotion des droits des travailleurs migrants (Déclaration de Cebu), qui promeuvent un emploi décent, humain, productif, digne et rémunérateur pour les travailleurs migrants.

Une grande partie des pêcheurs du monde sont originaires de la région de l'ASEAN et travaillent à bord de navires de pêche battant le pavillon d'un pays autre que le leur. Le Cambodge, le Myanmar, l'Indonésie, les Philippines, la Thaïlande et le Vietnam sont d'importants États d'origine des travailleurs migrants du secteur de la pêche, travaillant notamment à bord de thoniers opérant dans la zone de compétence de la CTOI.

Afin de renforcer la protection des pêcheurs migrants, les États membres de l'ASEAN ont adopté la Déclaration de l'ASEAN sur le placement et la protection des pêcheurs migrants en 2023. Les États membres de l'ASEAN ont décidé de prendre diverses initiatives à cet effet, et notamment :

- (i) s'attacher, s'il y a lieu, à renforcer les mesures, en coopération avec les entités privées, les employeurs et les autres partenaires et à affecter des ressources pour améliorer les conditions de travail des pêcheurs migrants et garantir la protection de leurs droits du travail, y compris mais sans s'y limiter, des conditions de vie et de travail décentes, la sécurité et santé au travail, l'évaluation des risques, l'accès à la justice, l'accès à la protection sociale en portant une attention particulière aux travailleurs qui sont malades, blessés ou morts, y compris une assistance humanitaire en cas d'urgences sanitaires et de situations de crise pour les pêcheurs à bord ;
- (ii) prendre des mesures appropriées et sexospécifiques pour identifier, traiter et sanctionner toutes les formes de violence, d'abus et d'exploitation à l'encontre des pêcheurs migrants, en renforçant notamment les capacités institutionnelles et les systèmes d'inspection du travail et les systèmes de recours, la sécurité et la santé au travail, la prévention des accidents, les accidents du travail, les mécanismes de règlement des plaintes, et améliorer la coordination inter-institutionnelle et l'inspection du travail afin de protéger efficacement les pêcheurs migrants ;
- (iii) améliorer l'ensemble du processus de migration des pêcheurs migrants, en améliorant le recrutement et le placement éthique et équitable, le préemploi, les orientations pré-départ et post-arrivée et l'accès au contrat de travail ou à d'autre documentation pertinente dans une langue qui leur est compréhensible ;
- (iv) améliorer la protection des pêcheurs migrants et de leur famille restée au pays d'origine en s'assurant qu'ils ont accès aux moyens de communications, qu'ils ont accès aux informations relatives aux politiques en matière de migration, aux risques du métier et à leurs droits, et qu'ils ont les moyens de faire parvenir à leur famille les paiements et les prestations liées à l'emploi reçus ;
- (v) encourager les États membres de l'ASEAN à engager ou conclure des accords bilatéraux les uns avec les autres et avec les pays extérieurs à la région afin de faciliter la migration sûre et régulière des pêcheurs migrants, pour ce qui concerne particulièrement les processus de recrutement et de placement, le rapatriement sûr et la réintégration ainsi que l'accès à la justice et aux recours ;
- (vi) étudier les possibilités de coopération entre les États membres de l'ASEAN en matière de collecte et de partage des données concernant, mais sans s'y limiter, la prise en charge, le recrutement et le rapatriement des pêcheurs migrants au sein et en dehors de l'ASEAN, et le partage des meilleures pratiques et des enseignements tirés concernant le processus de migration des pêcheurs migrants ;
- (vii) promouvoir la collaboration et les partenariats entre les États membres de l'ASEAN et avec des partenaires externes à l'ASEAN, des organisations internationales et d'autres parties prenantes régionales et nationales pertinents pour faire appliquer la loi et protéger les pêcheurs migrants de l'ASEAN de manière plus efficace tout au long du processus de migration.

Un ensemble de Directives sur le placement et la protection des pêcheurs migrants a été élaboré afin de faciliter la mise en œuvre de la Déclaration.

3. Étude comparative des normes du travail des équipages à bord des navires de pêche adoptées par les ORGP et évaluation par rapport à la C188

Cette section examine les mesures exécutoires et à titre volontaire relatives à la protection des équipages, adoptées par les ORGP dans le monde entier. 17 ORGP, dont 5 ORGP thonières, ont été créées à ce jour.

Traditionnellement, les ORGP ont axé leurs travaux sur la gestion des ressources halieutiques relevant de leur mandat et de leur zone de compétence. Cette approche étroitement ciblée a commencé à changer avec la reconnaissance du besoin d'améliorer les conditions, la sécurité et le bien-être des observateurs à bord des navires de pêche, faisant suite à des incidents ayant impliqué la mort et la disparition de plusieurs observateurs en mer. Cela a amené la Commission des pêches pour le Pacifique central et occidental (CPPOC) à adopter en 2017 la MCG 2017-03 sur la protection des observateurs du Programme Régional d'observateurs de la CPPOC. Avec la multiplication des preuves et de rapports indiquant de mauvaises conditions de travail pour les équipages à bord de certaines flottilles de pêche et des cas de travail forcé et d'autres formes de violations des droits de l'homme, l'urgence de garantir une protection adéquate des membres d'équipage à bord des navires de pêche a également été reconnue et a donné lieu à l'inclusion de ce point de l'ordre du jour dans les discussions de la CPPOC.

Jusqu'à présent, cinq ORGP, dont deux ORGP thonières, ont adopté des mesures visant à traiter les normes du travail des équipages à bord des navires de pêche :

- La **CPPOC**²² a été la première ORGP thonière à le faire par l'adoption, en 2018, de la Résolution non contraignante 2018-01 sur des normes du travail pour les équipages à bord des navires de pêche.²³
- En 2023, la **Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA)**²⁴ a suivi son exemple et a adopté la Résolution non contraignante 23-20 sur les principes fondamentaux relatifs aux normes du travail dans les pêcheries de la CICTA.²⁵ La même année, l'**Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO)**²⁶ a adopté la Résolution non-contraignante 1/23 sur les principes fondamentaux relatifs aux normes du travail dans les pêcheries relevant de l'OPANO.²⁷
- En 2024, la CPPOC a adopté la mesure de conservation et de gestion sur les normes du travail pour les équipages (MCG 2024-04),²⁸ qui est **la première, et à ce jour, la seule mesure exécutoire** portant sur la protection des équipages jamais adoptée par une ORGP. Il s'agit d'une **étape décisive** car plusieurs membres de la CPPOC ont remis en question le pouvoir de la Commission d'adopter des mesures traitant des normes du travail à bord des navires de pêche aux motifs que cette question ne relevait pas du mandat de la Commission. Elle a également eu pour effet d'intégrer le travail décent, la protection des droits des travailleurs du secteur de la pêche et du bien-être des pêcheurs dans la gestion des pêches.
- En 2024, l'**Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique Sud (SPRFMO)**²⁹ a adopté la Décision 18-2024 sur les normes du travail à bord des navires de pêche dans la zone de la Convention de la SPRFMO,³⁰ qui n'a pas force exécutoire pour ses membres. La même

²² Au 16 mars 2026, la CPPOC se compose de 26 membres, 7 territoires participant et 8 non-membres coopérants. Consulter <https://www.wcpfc.int/about/who-we-are>.

²³ Consulter <https://cmm.wcpfc.int/resolution/resolution-2018-01>.

²⁴ Au 16 mars 2026, la CICTA se compose de 55 Parties contractantes et de 4 coopérants ayant le statut de Partie, Entité ou Entité de pêche non-contractante coopérante. Consulter <https://www.iccat.int/fr/contracting.html>.

²⁵ Consulter <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-f/2023-20-f.pdf>.

²⁶ Au 16 mars 2026, l'OPANO se compose de 13 Parties contractantes. Consulter <https://www.nafo.int/About-us/Overview-of-NAFO>.

²⁷ Consulter <https://www.nafo.int/Portals/0/PDFs/gc/NAFO-Resolutions.pdf#page=5>.

²⁸ Consulter <https://cmm.wcpfc.int/measure/cmm-2024-04>.

²⁹ Au 16 mars 2026, la SPRFMO se compose de 17 membres et de 2 CNCP. Consulter <https://www.sprfmo.int/about/participation>.

³⁰ <https://www.sprfmo.int/assets/Basic-Documents/Convention-and-Final-Act/Article-16-Decisions/Decision-18-2024-Labour-Standards-in-SPRFMO-1Mar2024.pdf>.

année, la **Commission des pêches du Pacifique Nord (NPFC)**³¹ a adopté une Résolution non contraignante sur les principes fondamentaux relatifs aux normes du travail dans les pêcheries relevant de la NPFC.³²

À la 102e réunion de la **Commission interaméricaine du thon tropical** en septembre 2024, la délégation américaine a soumis à la Commission la proposition IATTC-102 L-1 sur les normes de travail pour les équipages à bord des navires de pêche. Cette proposition n'a pas été adoptée. Une mesure exécutoire sur la protection des équipages est en cours de négociation au sein de la **SPRFMO**. Aucun accord n'a été atteint à la dernière réunion annuelle de la Commission tenue en mars 2026. Des travaux intersessions se poursuivront dans l'objectif d'adopter cette mesure à la réunion annuelle de l'an prochain en mars 2027.

Le tableau de l'annexe 1 du présent document compare les dispositions des cinq mesures sur les normes de travail à bord des navires de pêche adoptées jusqu'à présent par les cinq ORGP susmentionnées (désignées, ci-après dans cette section, « les cinq mesures examinées ») par rapport aux principales dispositions de la C188. En ce qui concerne la CPPOC, il a été choisi d'exclure de cet examen la Résolution 2018-01 et d'inclure seulement la MCG 2024-04 compte tenu du fait que ses dispositions ont une portée plus vaste et ont force exécutoire pour ses membres.

3.1 Champ d'application

Étude comparative

Les cinq mesures examinées comportent un texte similaire exigeant des Membres³³ que leur législation nationale pertinente soit entièrement élargie à tous les équipages travaillant à bord des navires de pêche battant leur pavillon ciblant les espèces relevant du mandat de l'ORGP concernée et opérant dans la zone de la compétence de cette ORGP. Ces dispositions ont pour objectif d'éviter toute discrimination parmi les membres d'équipage en garantissant une protection et un traitement identiques pour les pêcheurs migrants. En outre la Résolution 23-20 de la CICTA et la Résolution 1/23 de l'OPANO précisent que la santé et la sécurité au travail et les mesures réglementant les conditions de travail de l'équipage doivent s'étendre à l'ensemble de l'équipage, y compris aux travailleurs migrants.

La MCG 2024-04 de la CPPOC précise les catégories de navires de pêche autorisés à pêcher dans la zone de la Convention auxquels s'applique la MCG par rapport à leurs zones d'opération. Les navires de pêche opérant dans la ZEE d'un seul État côtier et pas en haute mer sont exclus du champ d'application de la MCG.

Niveau d'alignement sur la C188

Le champ d'application de quatre des cinq mesures examinées est en conformité avec la C188 car elles s'appliquent à tous les pêcheurs et aux navires de pêche commerciale de thons quel que soit leur lieu d'opération dans la zone de compétence de l'ORGP correspondante. Toutefois, en excluant tous les navires pêchant exclusivement dans une seule ZEE et pas en haute mer dans la zone de la Convention, la MCG 2024-04 de la CPPOC n'est pas conforme à la C188.

³¹ Au 16 mars 2026, la NPFC se compose de 9 membres et de 1 CNCP. Consulter https://www.npfc.int/about_npfc/history.

³² Consulter <https://www.npfc.int/system/files/2024-07/Resolution%20on%20Core%20Principles%20on%20Labor%20Standards%20in%20NPFC%20Fisheries.pdf>.

³³ Pour faciliter la lecture, le terme « Membres » est utilisé dans cette partie pour désigner généralement les Parties contractantes et les Parties, Entités et Entités de pêche non-contractantes coopérantes auxquelles s'appliquent les mesures examinées.

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

Les cinq mesures examinées restent muettes sur les conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche (âge minimum et examen médical) prévues par la C188.

Il y a deux importantes omissions :

- (a) La réglementation de l'âge minimum pour pouvoir travailler à bord des navires de pêche est déterminante pour garantir une protection adéquate, tant physique (travail léger et travail de nuit) que morale des jeunes et prévenir les cas de travail des enfants ou d'exploitation dans l'industrie de la pêche.
- (b) L'exigence d'un certificat médical attestant de la capacité des pêcheurs à exercer leurs fonctions est également cruciale pour garantir une protection appropriée de la santé des pêcheurs. Un examen médical doit être régulièrement effectué conformément aux législations et réglementations nationales.

3.3 Conditions de service

3.3.1 Équipage et durée du repos

Étude comparative

Aucune des cinq mesures examinées ne traite de la question de la composition de l'équipage.

En ce qui concerne les périodes de repos, toutes les mesures examinées sauf une (Décision 18-2024 de la SPRFMO) comportent des dispositions à ce sujet. Le libellé de ces dispositions a cependant une portée très générique :

- (a) exigeant généralement des armateurs ou opérateurs des navires qu'ils octroient des périodes de repos aux membres d'équipage (MCG 2024-04 de la CPPOC) ;
- (b) mentionnant simplement que des conditions de travail et de vie décentes incluent des périodes de repos adéquates (Résolution 23-20 de la CICTA, Résolution 1/23 de l'OPANO et Résolution de 2024 de la NPFC).

Aucune de ces quatre mesures ne fait référence à la norme minimale de la durée du repos incluse à l'article 14 1(b) de la C188, qui stipule que la durée minimum de repos ne doit pas être inférieure à : (i) dix heures de repos par période de 24 heures ; (ii) 77 heures de repos par période de sept jours.

Réglementer les heures de travail et garantir des périodes de repos suffisantes à bord des navires de pêche est une question épineuse qui nécessite une attention particulière car les membres d'équipage employés à bord des navires de pêche de thons font souvent état d'heures de travail excessives et de périodes de repos insuffisantes. La fatigue augmente le risque de blessures. Il convient de garder à l'esprit que les heures supplémentaires excessives font partie des onze indicateurs du travail forcé développés par l'OIT.³⁴

Finalement, il est intéressant de noter que la Décision 18-2024 de la SPRFMO, qui s'est largement inspirée de la Résolution 23-20 de la CICTA, n'inclut pas les périodes de repos adéquates dans la liste des conditions de vie et de travail décentes.

Niveau de conformité avec la C188

³⁴ Consulter <https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-11/ILO%20Indicators%20of%20Forced%20Labour%202025.pdf>.

Alors que la question de la composition de l'équipage, qui est importante pour garantir la sécurité du navire, a été complètement omise, le niveau de conformité avec la C188 en ce qui concerne les périodes de repos est faible et est loin de constituer une norme.

3.3.2 Liste d'équipage

Étude comparative

Aucune des cinq mesures examinées ne comporte de dispositions exigeant que chaque navire de pêche doive transporter une liste d'équipage. La MCG 2024-04 de la CPPOC, exige, toutefois, des Membres qu'ils s'assurent que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche aient à bord un registre des coordonnées des proches parents ou d'une personne de contact désignée de chaque membre d'équipage. On peut déduire (avec certitude) de ce libellé que l'armateur et/ou opérateur du navire est probablement tenu de conserver une liste des membres d'équipage comportant les coordonnées des proches parents ou de la personne de contact désignée pour chaque membre d'équipage répertorié.

Niveau d'alignement sur la C188

Le niveau d'alignement sur l'exigence de la liste d'équipage de la C188 est très faible.

La conservation et tenue à jour d'une liste d'équipage est importante pour vérifier l'identité de l'équipage, localiser les membres d'équipage en cas d'urgence et assurer le suivi des changements et transferts de l'équipage. Elle contribue aussi à la protection de l'équipage contre la traite des personnes (signalement de transferts d'équipage en mer).

3.3.3 Accord d'engagement du pêcheur

Étude comparative

Les cinq mesures examinées encouragent les membres à s'assurer ou exigent des membres qu'ils s'assurent que les conditions d'emploi sont :

- (a) stipulées dans un contrat ou accord écrit ou dans tout autre arrangement équivalent ou comparable. Lorsque les membres d'équipage ne sont pas employés ou engagés par l'armateur ou l'opérateur du navire de pêche, l'armateur ou l'opérateur du navire de pêche doit avoir la preuve de l'arrangement contractuel ou équivalent ;
- (b) sous une forme et dans une langue qui facilitent la compréhension des conditions par l'employé ou le membre d'équipage ; et
- (c) acceptées par l'employé ou le membre d'équipage.

En outre, la MCG 2024-04 de la CPPOC exige que le contrat ou l'accord écrit soit accepté par le membre d'équipage avant le départ de la sortie de pêche et qu'il soit mis à sa disposition. Ces conditions supplémentaires visent à protéger le membre d'équipage contre tout changement de conditions d'emploi une fois qu'il se trouve en mer et qu'il ne peut pas quitter le navire en cas de désaccord.

L'ensemble des cinq mesures examinées sauf une (Décision 18-2024 de la SPRFMO) exigent que les membres d'équipage doivent avoir la capacité ou la possibilité de mettre fin au contrat de travail. Cela peut inclure le droit de résilier le contrat en case de travail forcé ou obligatoire ou de mauvais traitements.

Afin d'éviter la signature d'accords d'engagement ou de contrats de travail sommaires comportant peu de détails, utilisés par certaines flottilles, la MCG 2024-04 de la CPPOC prévoit des dispositions pour les Membres donnant la possibilité aux armateurs ou opérateurs des navires de pêche d'utiliser les mentions de la pièce jointe 1 comme lignes directrices pour les accords d'engagement ou contrats de travail de l'équipage. Il convient de noter que cela reste à la discrétion des armateurs ou opérateurs

des navires, ce qui signifie que la pièce jointe 1 ne fournit pas de modèle ou de norme minimale pour l'accord d'engagement ou le contrat de travail des pêcheurs.

Aucune des cinq mesures examinées n'exige que :

- (a) des procédures soient mises en place 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) l'accord d'engagement du pêcheur soit disponible à bord et qu'un exemplaire soit remis au pêcheur ; et
- (c) des informations sur les moyens de régler les différends relatifs à l'accord d'engagement soient fournies aux pêcheurs.

Niveau d'alignement sur la C188

Alors que l'ensemble des cinq mesures examinées exigent que les pêcheurs employés à bord des navires de pêche bénéficient de la protection d'un accord d'engagement individuel, aucune d'entre elles ne satisfait à l'ensemble des exigences relatives à l'accord d'engagement du pêcheur prévues par la C188, même si la MCG 2024-04 de la CPPOC satisfait à la plupart d'entre elles.

3.3.4 Rapatriement

Étude comparative

L'ensemble des cinq mesures examinées reconnaissent le droit de rapatriement de tout membre d'équipage si la législation nationale l'y autorise.

En outre, la MCG 2024-04 de la CPPOC stipule qu'il incombe aux armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche de couvrir les frais du rapatriement si une résiliation anticipée du contrat de travail est demandée par l'armateur et/ou l'opérateur, sauf si le membre d'équipage a été reconnu, conformément aux législations et réglementations nationales, coupable d'un manquement au contrat, c'est-à-dire si un manquement grave ou intentionnel au contrat de travail de la part du membre d'équipage justifie son licenciement en vertu des législations et réglementations nationales applicables.

Niveau d'alignement sur la C188

Quatre des cinq mesures examinées reconnaissent simplement le droit des pêcheurs à demander un rapatriement sous réserve que cela soit autorisé par la législation nationale.

Aucune des cinq mesures examinées ne comporte de dispositions exigeant que l'État du pavillon organise le rapatriement du pêcheur concerné si l'armateur du navire de pêche omet de pourvoir à son rapatriement.

3.3.5 Recrutement et placement

Étude comparative

L'ensemble des cinq mesures examinées comportent un texte similaire encourageant les Membres à travailler avec toutes les entités impliquées dans le recrutement de l'équipage afin de mettre en œuvre les dispositions de ces mesures.

La MCG 2024-04 de la CPPOC stipule qu'il incombe aux Membres de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche se mettent en relation avec tous les services de recrutement des membres d'équipage afin de mettre en œuvre efficacement toutes les exigences énoncées dans cette MCG. Elle exige aussi que les armateurs et/ou opérateurs des navires ayant recours à des services de recrutement des membres d'équipage d'un autre Membre pour se procurer l'équipage, soumettent,

tous les ans, au secrétariat de la CPPOC des informations sur les services de recrutement des membres d'équipage. Il incombe alors au secrétariat de la CPPOC de mettre ces informations à la disposition de tous les Membres.

Il est essentiel de partager les informations sur les services de recrutement des membres d'équipage afin de garantir un recrutement équitable et une protection adéquate des droits des pêcheurs dans l'industrie de la pêche car de nombreux navires se procurent leur équipage par le biais de services privés de recrutement et de placement. Dans de nombreux pays, la pénurie de main d'œuvre nationale pour composer l'équipage des navires de pêche a conduit les armateurs/opérateurs des navires de pêche à s'en remettre à des agences de recrutement et de placement pour se procurer l'équipage. Il n'est donc pas rare que la majorité de l'équipage, voire la totalité de l'équipage à l'exception des officiers de rang supérieur, soit composée de travailleurs migrants.

En outre, la Résolution 23-20 de la CICTA, la Résolution de 2024 de la NPFC et la Résolution 1/23 de l'OPANO prévoient l'interdiction de facturer des frais de recrutement et des coûts connexes aux membres d'équipage. L'objectif de cette mesure est d'éviter que les membres d'équipage, en particulier les travailleurs migrants, ne se retrouvent dans une situation de servitude pour dettes.

Niveau d'alignement sur la C188

La Décision 18-2024 de la SPRFMO signale simplement qu'il est important que les Membres travaillent avec toutes les entités impliquées dans le recrutement de l'équipage sans indiquer d'exigences spécifiques.

Les quatre autres mesures examinées satisfont partiellement aux exigences énoncées à l'article 22 de la C188. Elles omettent spécifiquement d'exiger que les Membres : (a) établissent et maintiennent un système de licence ou d'agrément normalisé pour le fonctionnement des services privés de recrutement et de placement ; et (b) interdisent aux services de recrutement et de placement d'établir une liste noire visant à empêcher les pêcheurs d'obtenir un engagement. Par ailleurs, la MCG 2024-04 de la CPPOC ne comporte pas de dispositions interdisant que des honoraires ou autres frais de recrutement soient supportés par les pêcheurs.

3.3.6 Paiement des pêcheurs

Étude comparative

L'ensemble des cinq mesures examinées prévoient des dispositions visant à ce que les Membres s'assurent que les membres d'équipage perçoivent une rémunération décente et régulière. En outre, la MCG 2024-04 de la CPPOC précise que la rémunération doit être accessible à l'équipage.

Niveau d'alignement sur la C188

L'alignement sur la C188 est partiel car aucune des cinq mesures examinées ne prévoit que les membres d'équipage doivent avoir accès aux moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais tout ou partie des paiements reçus, y compris les avances.

3.4 Logement et alimentation

3.4.1 Logement

Étude comparative

Les cinq mesures examinées stipulent que des conditions de travail à bord minimales ou équitables doivent inclure l'accès à des conditions qui satisfont aux normes minimales ou acceptables d'hygiène sanitaire pour tous les membres d'équipage.

Il n'est pas fait spécifiquement mention du logement, sauf dans la MCG 2024-04 de la CPPOC qui stipule que des postes de couchage doivent être fournis aux membres d'équipage.

Quatre des cinq mesures examinées comportent des dispositions exigeant que les membres d'équipage doivent avoir :

- (a) accès sans surveillance aux dispositifs de communication pour demander de l'aide (MCG 2024-04 de la CPPOC) ;
- (b) accès à un dispositif de communication sans frais ou à un coût raisonnable ne dépassant pas le coût total pour l'armateur du navire de pêche et à un point de contact désigné en cas de préoccupations liées à la sécurité ou aux abus en matière de travail (Résolution 23-20 de la CICTA) ;
- (c) accès à un dispositif de communication sans frais ou à un coût raisonnable pour le membre d'équipage et à des points de contact désignés en cas de préoccupations liées à la sécurité, à la santé ou aux abus en matière de travail (Résolution de 2024 de la NPFC) ;
- (d) accès à un dispositif de communication et à un point de contact désigné en cas de préoccupations liées à la sécurité ou aux abus en matière de travail (Résolution 1/23 de l'OPANO).

Il est indispensable d'avoir un accès illimité au dispositif de communication pour rompre l'isolement des membres d'équipage en mer et leur donner les moyens de signaler toute forme de mauvais traitements. Cela est particulièrement pertinent pour les thoniers qui passent de longues périodes en mer. Il est intéressant de noter qu'aucune des cinq mesures examinées ne fait référence aux communications avec des parents et des proches pour atténuer la pression de l'isolement en mer.

Niveau d'alignement sur la C188

L'alignement sur la C188 est minimal. Aucune des cinq mesures examinées ne prévoit de normes spécifiques relatives au logement ni ne traite de la question de la taille et de la qualité du logement.

3.4.2 Alimentation et eau

Étude comparative

Les cinq mesures examinées stipulent que des conditions de vie et de travail décentes à bord doivent inclure l'accès à de l'eau potable et à de la nourriture pour tous les membres d'équipage. Seules trois d'entre elles mentionnent que l'eau et la nourriture doivent être en quantité suffisante (MCG 2024-04 de la CPPOC, Résolution 23-20 de la CICTA et Décision 18-2024 de la SPRFMO).

La MCG 2024-04 de la CPPOC précise que l'alimentation doit être en quantité suffisante et d'une qualité propre à satisfaire les besoins alimentaires des membres d'équipage, exempte de substances nocives et acceptable dans une culture déterminée.

Niveau d'alignement sur la C188

L'alignement sur la C188 est partiel. Aucune des cinq mesures examinées ne comporte d'exigences relatives à la qualité de l'eau ni de disposition indiquant que la nourriture et l'eau doivent être fournies sans frais pour les pêcheurs.

3.5 Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale

3.5.1 Soins médicaux

Étude comparative

Les cinq mesures examinées stipulent que des conditions de vie et de travail décentes à bord doivent inclure l'accès aux soins médicaux pour tous les membres d'équipage.

La Résolution de 2024 de la NPFC encourage les Membres à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour garantir l'accès aux fournitures médicales pour tout l'équipage, y compris les travailleurs migrants.

Alignement sur la C188

L'alignement sur la C188 est minimal, étant donné qu'à l'exception de la Résolution de 2024 de la NPFC aucune des exigences spécifiques prévues dans les dispositions des articles 29 et 30 de la C188 ne sont mentionnées.

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

Étude comparative

Les cinq mesures examinées comportent des dispositions visant à ce que les Membres garantissent un environnement de travail sûr à bord des navires de pêche, présentant un risque minimum pour la santé et le bien-être, et l'accès à une protection de sécurité au travail.

Les Membres sont également tenus de s'assurer que les armateurs ou opérateurs des navires de pêche permettent d'accéder à :

- (a) un équipement de sécurité approprié à bord des navires de pêche (Résolution 23-20 de la CICTA, Résolution 1/23 de l'OPANO, Résolution de 2024 de la NPFC et Décision 18-2024 de la SPRFMO) ;
- (b) une formation adéquate en matière de sécurité avant le premier déploiement sur un navire et à des intervalles appropriés par la suite (Résolution 23-20 de la CICTA, Résolution 1/23 de l'OPANO, Résolution de 2024 de la NPFC, Décision 18-2024 de la SPRFMO et MCG 2024-04 de la CPPOC).

Alignement sur la C188

Les cinq mesures examinées sont partiellement conformes aux dispositions des articles 31 à 33 de la C188.

Bien qu'aucune de ces mesures ne prévoient spécifiquement la formation des pêcheurs à la manipulation des divers types d'engins de pêche, il peut être supposé qu'elle fera partie de la formation en matière de sécurité qui sera dispensée par les armateurs des navires.

Il n'y a pas d'exigence relative à :

- (a) la réalisation de l'évaluation des risques concernant la pêche et la participation des pêcheurs ou de leurs représentants à cette évaluation ;
- (b) l'établissement de procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles par les armateurs des navires de pêche.

3.5.3 Sécurité sociale

La question de la protection de la sécurité sociale n'est abordée dans aucune des cinq mesures examinées.

L'objectif de cette section est d'assurer une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs, y compris aux personnes salariées et indépendantes.

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

Étude comparative

Les cinq mesures examinées comportent des dispositions visant à s'assurer que les armateurs des navires fournissent une protection ou une assurance appropriée aux membres d'équipage.

La Résolution 23-20 de la CICTA et la Résolution de 2024 de la NPFC sont les deux seules mesures qui stipulent expressément des protections appropriées pour les pêcheurs en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail. Ces protections doivent être d'un niveau non moins favorable que le niveau prévu en vertu des lois et réglementations nationales de l'État du pavillon.

En outre, la Résolution 23-20 de la CICTA et la MCG 2024-04 de la CPPOC énoncent les mesures opérationnelles nécessaires qui doivent être prises en cas de maladie ou de blessure grave, de disparition ou de chute présumée par-dessus bord ou de décès d'un membre d'équipage. Ces mesures contiennent de nombreuses dispositions similaires. Il convient de mentionner que la Résolution 23-20 de la CICTA fait obligation au navire de cesser immédiatement toutes les opérations de pêche en cas de décès, de disparition ou de chute présumée par-dessus bord ou de maladie ou de blessure grave d'un membre d'équipage, tandis que dans ces mêmes circonstances, l'exigence est moindre dans le cadre de la MCG 2024-04 de la CPPOC car le navire est tenu de cesser ses opérations de pêche dès que possible.

Il est intéressant de noter que la MCG 2024-04 de la CPPOC prévoit la protection de l'équipage contraint au travail forcé ou obligatoire et à d'autres mauvais traitements et énonce les mesures opérationnelles qui doivent être prises par l'armateur ou l'opérateur du navire pour préserver la sécurité du membre ou des membres d'équipage concernés.

Alignement sur la C188

Le niveau de conformité avec la C188 en ce qui concerne la protection des pêcheurs en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail est élevé pour la Résolution 23-20 de la CICTA et la MCG 2024-04 de la CPPOC, et dépasse même les normes minimales prévues par la Convention en énonçant des mesures opérationnelles à prendre dans ces circonstances et dans le cas de travail forcé ou obligatoire et d'autres mauvais traitements.

La Résolution de 2024 de la NPFC et la Décision 18-2024 de la SPRFMO sont partiellement conformes à la C188.

3.6 Respect et application

Étude comparative

Quatre des cinq mesures examinées (à l'exception de la MCG 2024-20 de la CPPOC) contiennent un texte similaire :

- (a) réitérant la responsabilité de l'État du pavillon d'exercer un contrôle efficace sur les navires battant son pavillon et de faire preuve de la diligence requise pour améliorer et faire respecter les exigences relatives aux conditions de travail à bord des navires de pêche ;
- (b) prévoyant l'application adéquate de toutes les législations pertinentes et normes du travail applicables, notamment en identifiant et en engageant des poursuites pour des infractions aux lois nationales pertinentes relatives au traitement de l'équipage par les opérateurs de navires qui débarquent du poisson dans ses ports ou opèrent dans ses eaux. Les dispositions de la Décision 18-2024 de la SPRFMO ne couvrent pas les navires débarquant des poissons dans les ports de ses Membres.

Il est important de noter que la Résolution 23-20 de la CICTA, la Résolution de 2024 de la NPFC et la MCG 2024-04 de la CPPOC comportent des dispositions relatives au contrôle par l'État du port :

- (a) La Résolution 23-20 de la CICTA encourage la conduite d'inspections au port de tout navire de pêche battant le pavillon d'un Membre entrant dans le port d'un autre Membre afin de détecter d'éventuelles violations des droits du travail, y compris le travail forcé. Les Membres États du port sont encouragés à notifier au Membre du pavillon les éléments de preuve pertinents afin de soutenir l'enquête et, le cas échéant, les poursuites engagées par le Membre du pavillon, et à prendre toute mesure appropriée à l'égard du navire et de son capitaine, conformément aux lois applicables ;
- (b) La Résolution de 2024 de la NPFC encourage les Membres à détecter d'éventuelles violations des droits du travail à bord des navires lors des inspections au port, y compris le travail forcé, et à notifier au Membre du pavillon les éléments de preuve pertinents. Elle exhorte également les Membres États du port à soutenir l'enquête et, le cas échéant, les poursuites engagées par le Membre du pavillon, et à prendre toute mesure appropriée à l'égard du navire et de son capitaine, conformément aux lois applicables ;
- (c) La MCG 2024-04 de la CPPOC stipule que si, après le débarquement d'un navire de pêche, un membre d'équipage rapporte au Membre État du port une allégation de travail forcé ou obligatoire et d'autres mauvais traitements alors qu'il se trouvait à bord du navire de pêche, le Membre État du port est tenu d'en informer, par écrit, le Membre du pavillon et le secrétariat de la CPPOC. Dès qu'il en reçoit la notification, le Membre du pavillon est tenu : (i) d'enquêter sur les allégations et de prendre toute mesure appropriée en réponse aux résultats de l'enquête ; et (ii) de coopérer pleinement à toute autre enquête menée. Lorsqu'il est informé par un Membre du pavillon qu'un membre d'équipage a pu être contraint au travail forcé ou obligatoire ou à d'autres mauvais traitements, le Membre État du port est tenu de faciliter l'entrée du navire de pêche dans le port pour permettre le débarquement du membre d'équipage dans la mesure du possible en vertu de la législation nationale et d'apporter son concours à toute enquête si le Membre du pavillon le lui demande.

De surcroît, la MCG 2024-04 de la CPPOC exige que tout Membre du pavillon qui a des motifs raisonnables de penser que la santé et la sécurité d'un membre d'équipage est en danger ou qu'un membre d'équipage a été contraint au travail forcé ou obligatoire ou à de mauvais traitements, le Membre du pavillon est tenu de veiller à ce que l'armateur et/ou l'opérateur du navire de pêche prennent les mesures nécessaires pour préserver la sécurité du membre d'équipage.

Niveau d'alignement sur la C188

Alors qu'il y a une exigence générale visant à ce que les États du pavillon exercent une juridiction et un contrôle effectifs sur les navires de pêche battant leur pavillon afin de faire respecter les normes du travail à bord, aucune des cinq mesures examinées ne prévoit la conduite d'inspections régulières des normes de travail à bord des navires de pêche battant leur pavillon ni la délivrance d'un document valide délivré par l'autorité compétente, indiquant que le navire a été inspecté et est en conformité avec ces normes.

Il est important de noter que plusieurs mesures soulignent qu'il est important que les autorités compétentes des États du port mènent des inspections au port pour détecter d'éventuelles violations des droits des pêcheurs à bord des navires débarquant des poissons dans leurs ports ou opérant dans les eaux relevant de la juridiction nationale.

3.7 Conclusions de l'étude comparative et de l'évaluation

Le tableau 2 ci-dessous résume le niveau d'alignement sur la C188 des mesures actuelles des ORGP relatives à la protection des équipages. Il ressort du tableau 2 qu'aucune des mesures adoptées par la CICTA, l'OPANO, la NPFC, la SPRFMO et la CPPOC ne sont pleinement conforme à la C188, qu'elles soient, ou non, exécutoires pour les Membres. En d'autres termes, **les normes du travail actuellement énoncées dans les mesures pertinentes des ORGP sont inférieures aux normes internationales minimales du travail fixées dans la C188**. Cette situation reflète le faible niveau de ratifications de la Convention, notamment de la part de pays de pêche majeurs. Elle traduit également la divergence de vues des États membres sur la légitimité des ORGP à traiter la question des normes du travail et la protection des équipages à bord des navires de pêche.

Les cinq mesures examinées restent **muettes** sur les questions de l'âge minimum, l'examen médical, la composition de l'équipage, la liste d'équipage et la sécurité sociale. Par ailleurs, les questions des périodes de repos, du rapatriement, du logement et des soins médicaux sont mentionnées dans des termes génériques très vastes.

Alors qu'il a été reconnu que tous les pêcheurs employés à bord des navires de pêche doivent être protégés par un accord d'engagement individuel écrit, seule la MCG 2024-04 de la CPPOC énonce les mentions qui peuvent être incluses dans cet accord d'engagement de l'équipage. Toutefois, **aucun consensus ne s'est dégagé sur les mentions à inclure, au moins, dans tout accord d'engagement des pêcheurs** étant donné que la pièce jointe à la MCG 2024-04 de la CPPOC est conçue comme des lignes directrices qui peuvent être utilisées, ou non, par les armateurs ou opérateurs des navires. Il a également été reconnu que les membres d'équipage peuvent ne pas être employés ou engagés directement par l'armateur ou l'opérateur du navire de pêche et que, dans ces cas, la preuve de l'arrangement contractuel ou équivalent doit être fournie à l'armateur du navire. La MCG 2024-04 de la CPPOC, la Résolution 1/23 de l'OPANO, la Résolution de 2024 de la NPFC et la Résolution 23-20 de la CICTA ne comportent **pas d'autres détails ni d'informations additionnelles sur le type de preuve à fournir** par les services de recrutement et de placement ou les autres entités qui emploient ou engagent des pêcheurs. Ceci est regrettable car cette exigence est assez vague et, telle quelle, n'offre pas une grande protection aux pêcheurs migrants.

Comme mentionné ci-dessus, il est courant dans l'industrie de la pêche de thons de recruter des travailleurs migrants dans l'équipage des thoniers en ayant recours à des services de recrutement et de placement. Cette pratique rend les pêcheurs particulièrement exposés à des agents ou courtiers de recrutement et de placement privés malhonnêtes, qui facturent notamment des frais de recrutement et de placement excessifs et d'autres frais connexes et qui font signer des accords d'engagement inappropriés. D'où l'obligation faite aux Membres, dans la C188, de réglementer les services établis sur leur territoire à travers un système de licence ou d'agrément normalisé ou d'une autre forme de réglementation. Bien que les cinq mesures examinées traitent cette question, **la portée des exigences est restreinte** car elles se limitent à obliger ou exhorter les Membres à travailler avec les services de recrutement et de placement afin de mettre en œuvre les dispositions de ces mesures, à partager les informations sur ces services (MCG 2024-04 de la CPPOC) et à interdire de facturer des frais de recrutement et des coûts connexes aux pêcheurs (Résolution 23-20 de la CICTA, Résolution de 2024 de la NPFC et Résolution 1/23 de l'OPANO).

La santé et sécurité au travail et la prévention des accidents est une question centrale dans l'industrie de la pêche car la pêche est largement reconnue comme l'un des métiers les plus dangereux au monde. Cette question est partiellement couverte par l'ensemble des cinq mesures des ORGP examinées. La mise en œuvre adéquate de ces mesures exige toutefois **l'élaboration de mesures relatives à la santé et à la sécurité au travail spécifiques à chaque segment de la flotte de pêche de thons**, et qui sont

adaptées au type d'opérations de pêche, au mode opératoire du navire et aux engins de pêche utilisés (par ex. senne, filet maillant, canne, palangre).

La protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail est l'un des domaines dans lequel les mesures adoptées par la CPPOC et la CICTA **dépassent** les exigences minimales énoncées dans la C188, en établissant les mesures opérationnelles qui doivent être prises en cas de décès, de disparition ou de chute présumée par-dessus bord, de maladie ou de blessure grave d'un membre d'équipage. De plus, la MCG 2024-04 de la CPPOC décrit la procédure à suivre si un membre d'équipage est contraint au travail forcé ou obligatoire ou à d'autres mauvais traitements, **ce qui dépasse le champ d'application** de la C188.

Les cinq mesures examinées traitent partiellement le respect et l'application. Les normes du travail régissant les conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche sont établies par la législation de l'État du pavillon. D'où, **la responsabilité première de l'État du pavillon** de veiller au respect des normes du travail applicables à bord des navires de pêche battant son pavillon, y compris par la conduite d'inspections régulières. Conformément à la C188, les États du port ont également un rôle à jouer pour : (a) s'assurer que les navires qui font escale dans leurs ports et utilisent les services du port respectent les normes du travail minimales énoncées dans la C188 ; (b) détecter des situations de travail forcé lors des inspections au port ; et (c) protéger les victimes de travail forcé en leur permettant de débarquer et de demander de l'aide. Cela souligne la nécessité **d'intégrer l'application des normes du travail dans les régimes de contrôle par l'État du port.**

Tableau 2. Résumé du niveau d'alignement sur la C188 des mesures pertinentes des ORGP

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 1/23 de l'OPANO
Champ d'application					
Champ d'application	✓	○	✓	✓	✓
Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche					
Âge minimum	X	X	X	X	X
Examen médical	X	X	X	X	X
Conditions de service					
Équipage	X	X	X	X	X
Durée du repos	▪	▪	▪	X	▪
Liste d'équipage	X	X	X	X	X
Accord d'engagement	○	○	○	○	○
Rapatriment	▪	○	▪	▪	▪
Recrutement/placement	○	○	○	▪	○
Païement des pêcheurs	○	○	○	○	○
Logement et alimentation					
Logement	▪	▪	▪	▪	▪
Nourriture et eau	▪	○	▪	▪	▪
Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale					
Soins médicaux	○	▪	▪	▪	▪
Sécurité et santé au travail et prévention des accidents	○	○	○	○	○
Sécurité sociale	X	X	X	X	X
Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail	○	✓	✓	○	▪
Respect et application					
Respect et application	○	○	○	▪	▪

- mentionné sans exigences spécifiques
- partiellement traité
- ✓ alignement complet
- X pas du tout traité ou aligné

4. Examen des législations et réglementations régissant les normes du travail pour les navires de pêche dans quelques pays sélectionnés

Cette section étudie comment les principales questions relatives au travail à bord des navires de pêche ont été traitées dans trois pays sélectionnés : l'Afrique du sud, l'Espagne et la Thaïlande. Faute de temps, il n'a pas été possible d'inclure un plus grand nombre de pays dans cet examen. Les trois pays choisis ont tous ratifié la C188. L'Afrique du sud et la Thaïlande sont tous deux des Parties contractantes États côtiers de la CTOI. L'Espagne n'est pas une Partie contractante de la CTOI ni un État côtier de l'océan Indien mais est autorisée, en sa qualité d'État membre de l'UE, à opérer une flottille de pêche de thons en eaux lointaines dans la zone de compétence de la CTOI.

Les informations de cette section se basent sur les commentaires de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) formulés dans ses demandes directes³⁵ concernant la C188, qui sont publiés sur le site web NORMLEX de l'OIT, les travaux du programme « Laboratoire d'accélération 8.7 » de l'OIT en Afrique du sud ainsi que des recherches sur internet. La

³⁵ Les demandes directes portent sur des questions plus techniques ou contiennent des demandes d'éclaircissements

CEACR a été créée en 1926 afin d'examiner les rapports gouvernementaux, en nombre croissant, sur les conventions ratifiées de l'OIT. À ce jour, elle est composée de 20 éminents juristes nommés par le Conseil d'administration de l'OIT pour une période de trois ans. Le rôle de la CEACR est de fournir une évaluation impartiale et technique de l'application des normes internationales du travail au sein des États Membres de l'OIT.

4.1 Afrique du Sud

L'Afrique du sud a été l'un des premiers pays à ratifier la C188 en 2013. Les normes du travail pour les navires de pêche sont réparties dans la Loi sur les relations professionnelles, 1995 (Loi n°66 de 1995), la Loi sur les conditions de travail élémentaires (BCEA), 1997 (Loi n°75 de 1997), la Loi sur la marine marchande, 1951 (Loi n°57 de 1951) et ses amendements et règlements d'application,³⁶ et les accords collectifs conclus par les membres du Conseil des négociations pour l'industrie de la pêche et des Conseils statutaires pour certaines pêcheries.³⁷

La Loi sur la marine marchande, 1951 (Loi n°57 de 1951) a été amendée en octobre 2015 pour donner effet à la Convention du travail maritime, 2006 et à la C188³⁸. L'article 356bis de la Loi sur la marine marchande (MSA) stipule que, sous réserve des dispositions de cette Loi, la C188 a force de loi en République d'Afrique du sud. Le texte de la Convention, y compris ses annexes I et III, est reproduit dans le huitième programme de la MSA.³⁹

En 2018, l'Afrique du sud est devenue le premier pays à immobiliser un navire de pêche étranger faisant escale dans ses ports en se fondant sur les dispositions de la C188⁴⁰. En août 2022, l'Autorité maritime sud-africaine (SAMSA) a immobilisé un autre navire de pêche étranger pour des infractions aux réglementations sur la sécurité des navires et aux normes minimales du travail énoncées dans la C188⁴¹.

Au 16 mars 2026, l'Afrique du sud avait immatriculé 23 navires de pêche dans le Registre des navires autorisés (RAV) de la CTOI. Parmi ces 23 navires, 10 navires ont une LHT égale ou supérieure à 24 mètres, dont un canneur et 9 palangriers.

4.1.1 Principales questions liées au travail⁴²

a) Âge minimum et travail dangereux pour les enfants

La MSA interdit d'employer toute personne de moins de 16 ans à quelque titre que ce soit à bord d'un navire sud-africain (article 110).

³⁶ En particulier, les Règlements sur la sécurité au travail en milieu maritime, 1994, le Code des pratiques professionnelles sûres pour les navires de pêche et l'Avis maritime n°10 de 2017.

³⁷ Il n'existe actuellement pas d'accord collectif de négociations couvrant l'ensemble du secteur de la pêche ou le secteur de la pêche de thons.

³⁸ Loi d'amendement sur la marine marchande, 2015 (Loi n°12 de 2015).

³⁹ La Loi sur la marine marchande de 1951 est en cours de révision. Un Projet de loi sur la marine marchande B12-2023 a été retiré en octobre 2025 pour permettre des consultations avec le Conseil national du développement économique et du travail.

⁴⁰ Consulter https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_634680/lang--en/index.htm.

⁴¹ https://www.ilo.org/africa/countries-covered/south-africa/WCMS_858104/lang--en/index.htm.

⁴² Il est à noter que certaines informations de cette section ont été extraites des Demandes directes du CEACR de 2024 et 2025 publiées sur le site web de l'OIT en 2025 et 2026.

Consulter

https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTR Y_ID:4419455,102888:NO et

https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTR Y_ID:4471704,102888

La Loi sur les conditions de travail élémentaires de 1997, à travers la Réglementation de 2010 sur les travaux dangereux des enfants en Afrique du Sud, régit et détermine les travaux dangereux pour les enfants. Toutefois, ces réglementations ne contiennent pas de dispositions traitant expressément du travail à bord des navires de pêche.

b) Examen médical

La MSA dispose que le capitaine d'un navire sud-africain n'engage aucun marin pour servir à bord du navire sans un certificat valide signé par un professionnel de santé agréé par l'autorité compétente (article 101). En outre, les Règlements de 2021 sur la marine marchande (effectifs suffisants pour assurer la sécurité, formation et certification) dispose que toute personne qui, en vertu de la MSA doit être médicalement apte, doit être en possession d'un certificat médical délivré par un professionnel de santé agréé conformément à ce règlement (article 85). Toutefois, les dispositions des règlements de 2021 ne reflètent pas les prescriptions détaillées des articles 11 (forme et contenu des certificats médicaux, fréquence des examens médicaux, par exemple) et 12 (contenu minimum du certificat médical pour les navires d'une LHT égale ou supérieure à 24 mètres, période de validité maximum du certificat médical, par exemple) de la C188 relatifs à l'examen médical.

c) Durée du repos

Alors que les Règlements de 2021 sur la marine marchande (effectifs suffisants pour assurer la sécurité, formation et certification) omettent de préciser la durée du repos pour les pêcheurs à bord, autres que ceux dont les fonctions impliquent des tâches de veille, l'article 95(14) stipule que les capitaines et gens de mer doivent s'assurer d'être suffisamment reposés. Par ailleurs, le Code des pratiques professionnelles sûres pour les navires de pêche dispose qu'il doit être octroyé aux pêcheurs des périodes de repos adéquates en vue de limiter les accidents dus à la fatigue. Il ne mentionne, toutefois, pas la norme minimale pour les périodes de repos incluse à l'article 14.1(b) de la C188.

d) Accord d'engagement du pêcheur

La MSA prévoit :

- (i) que le capitaine de tout navire sud-africain doit conclure un accord au nom de l'employeur avec tout marin qu'il engage pour servir à bord de ce navire et que l'accord doit être signé par le capitaine avant que le marin ne le signe (article 102(1) et (2)) ;
- (ii) que lorsque le membre de l'équipage est engagé pour la première fois, l'accord est signé en double exemplaire, dont l'un est remis à l'intéressé et l'autre est conservé par le capitaine (article 103(c)). Le gouvernement a indiqué que la SAMSA a informé le secteur de la pêche, au moyen d'un avis maritime, que les pêcheurs doivent avoir leur exemplaire de l'accord.
- (iii) les mentions qui doivent être incluses dans le contrat d'équipage (article 102(2)). Cependant, ce même article ne contient pas tous les éléments spécifiés à l'annexe II de la C188.

e) Rapatriement

La MSA contient diverses dispositions qui ont trait au rapatriement : par exemple les articles 114 et 140 relatifs à la cessation de service avant l'expiration de la période d'engagement, l'article 116 concernant le changement d'armateur, et les articles 154 et 155 relatifs aux gens de mer en détresse (pêcheurs abandonnés ou naufragés, par exemple). Ces dispositions ne couvrent pas toutes les circonstances prévues à l'article 21 de la C188. Notons les dispositions de l'article 114(3) de la MSA qui prévoient une dérogation au droit au rapatriement dans le cas d'un marin qui n'est pas un citoyen sud-africain ou un citoyen d'un pays signataire (autre que la République) et qui a été engagé et a été libéré dans un port hors de la République. Dans la pratique, l'administration interdit d'exclure tout membre d'équipage

d'un navire de pêche sud-africain du rapatriement, mais il est nécessaire de modifier la législation pour refléter la pratique.

f) Recrutement et placement

En 2017, l'Afrique du sud a adopté le Règlement de 2017 sur la marine marchande (recrutement et placement des gens de mer) pour donner effet à la Convention du travail maritime, 2006, qui s'applique à tout service de recrutement ou de placement de gens de mer qui recrute ou place des gens de mer sur des navires auxquels cette Convention s'applique (les navires de pêche sont expressément exclus du champ d'application de la Convention du travail maritime). La raison de l'exclusion des pêcheurs du champ d'application du règlement de 2017 est qu'il n'existe aucune agence de recrutement ou de placement connue opérant dans le secteur de la pêche en Afrique du sud. Par conséquent, aucun mécanisme n'existe actuellement en Afrique du sud pour donner plein effet à l'article 22 de la C188. Une proposition d'amendement du règlement de 2017 visant à y inclure les pêcheurs a été discutée mais, d'après nos constatations, n'a pas encore été adoptée.

g) Sécurité et santé au travail

Le chapitre IV des Règlements de 1994 sur la sécurité au travail en milieu maritime régit la sécurité au travail à bord des navires de pêche. Il incombe à l'employeur de tout équipage de former tous ses employés ou de faire en sorte qu'ils soient formés à l'utilisation et à la maintenance appropriées de l'équipement de sécurité ou d'autres infrastructures à bord du navire (article 35(2)(b)). Pour compléter ces réglementations, la SAMSA a publié le Code des pratiques professionnelles sûres pour les navires de pêche qui est un instrument exhaustif et détaillé traitant de tous les aspects liés à la sécurité à bord des navires de pêche, dont la sécurité lors des opérations de pêche à bord de divers types de navires de pêche (chalutier de fond, chalutier pélagique, senneur, palangrier, canneur), et des précautions particulières de sécurité (protection oculaire, équipement et vêtements de protection et travail dangereux).

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

Le Code des pratiques professionnelles sûres pour les navires de pêche prévoit que les pêcheurs doivent être entraînés et formés aux procédures à suivre en cas de chute par-dessus bord (article 7.3.1(iv)(d)).

i) Respect et application

Tous les navires de pêche commerciale sud-africains sont inspectés au moins une fois par an. Une fois les non-conformités réglées, la SAMSA délivre un Certificat local de sécurité générale valable pour un an.

Dans le cadre du régime de contrôles au port, les inspecteurs de la SAMSA utilisent une liste de contrôle d'inspection pour s'assurer du respect de la C188 par les navires de pêche étrangers faisant escale dans les ports désignés sud-africains.

j) Réponses au travail forcé

En 2013, l'Afrique du sud a adopté la Loi sur la prévention et la lutte contre la traite des personnes (Loi n°7 de 2013). Tout cas de travail forcé en Afrique du sud ou concernant un citoyen sud-africain en dehors du territoire de l'Afrique du sud est couvert par cette législation. Le délit de traite des personnes couvre la livraison, le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement, le commerce ou l'accueil de personnes, à l'intérieur ou au-delà des frontières d'Afrique du sud, par la menace, le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, fraude, abus d'une situation de vulnérabilité, tromperie ou enlèvement ou par l'offre de paiements pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité

sur une autre aux fins d'exploitation (article 4). La notion « d'exploitation » comprend, toutes formes d'esclavage ou de pratiques analogues à l'esclavage, au travail forcé et à la servitude. Le concept de « travail forcé » s'entend du « travail ou des services dont la fourniture est obtenue d'une personne : (i) sans le consentement de cette personne ; et (ii) par des menaces ou des menaces perçues de violence, le recours à la force, l'intimidation ou d'autres formes de contrainte ou de contrainte physique exercée sur cette personne par une autre personne » (article 1).

La loi prévoit également des sanctions (article 13) et couvre l'identification et la protection des victimes de traite des personnes (chapitre 4), l'indemnisation des victimes de traite des personnes et des États (chapitre 6), le retour et le rapatriement des victimes de traite des personnes (chapitre 7) et des dispositions générales dont la coopération internationale (chapitre 8).

4.1.2 Arrangement de gouvernance – Coopération inter-institutions

L'autorité compétente pour l'inspection du travail en Afrique du sud est la Direction des services d'inspection et d'application de la loi (DIES) relevant du Département de l'emploi et du travail (DEL). Dans la pratique, les inspecteurs du travail n'inspectaient généralement pas les navires et se concentraient exclusivement sur les établissements à terre. Ces inspections relevaient de la SAMSA, en tant qu'autorité compétente chargée d'administrer et de mettre en œuvre la MSA de 1951 et, depuis 2015 par l'amendement de la MSA, la C188 en ce qui concerne les navires de pêche commerciale.

Avec le soutien et la facilitation de l'OIT, par le biais du programme Laboratoire d'accélération 8.7, la SAMSA et le DEL ont engagé des discussions en vue de collaborer à l'amélioration de l'inspection du travail dans le secteur de la pêche commerciale. Cela a conduit la SAMSA et le DEL à développer un Plan de mise en œuvre conjoint pour l'inspection du travail dans le secteur de la pêche commerciale, dans le cadre duquel ils ont convenu de mener des inspections conjointes des navires de pêche dans les ports sud-africains, le DEL plaçant essentiellement l'accent sur la conformité des accords d'engagement des pêcheurs avec la BCEA (pour les navires de pêche sud-africains) et avec la C188 (pour les navires de pêche sud-africains et les navires de pêche étrangers faisant escale dans les ports sud-africains désignés). Le plan a commencé à être mis en œuvre en novembre 2024. Le document a été conçu comme un travail évolutif à affiner selon l'expérience acquise par sa mise en œuvre par les deux départements.

4.2 Espagne

L'Espagne est devenue la première nation de pêche en eaux lointaines à ratifier la C188 en 2023 et, jusqu'à présent, reste la seule à l'avoir ratifiée. Les réglementations régissant les conditions de travail dans les activités de pêche en Espagne sont énoncées dans le Décret royal 618/2020 du 30 juin 2020 établissant des améliorations des conditions de travail dans le secteur de la pêche. Ce Décret incorporait dans la législation espagnole la Directive du Conseil (UE) 2017/159 du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (EUROPÊCHE), conclu le 21 mai 2012, et relatif à la mise en œuvre de la Convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation Internationale du Travail. Il convient de noter que le Décret royal n'a pas été actualisé ni modifié faisant suite à la ratification de la C188 par l'Espagne en 2023.

Les thoniers espagnols opérant dans le cadre d'Accords de partenariat dans le domaine de la pêche durable (APPD) sont liés par les dispositions des protocoles régissant l'embarquement des gens de mer du pays avec lequel l'Accord est signé. Deux protocoles sont actuellement en vigueur dans le cadre des APPD : l'un avec Madagascar et l'autre avec Maurice dans la zone de compétence de la CTOI.

Au 16 mars 2026, l'Espagne a enregistré 56 navires de pêche dans le RAV de la CTOI, tous d'une LHT égale ou supérieure à 24 mètres, dont 12 senneurs et 40 palangriers.

4.2.1 Principales questions liées au travail⁴³

a) Âge minimum et travail dangereux

La Loi sur le statut des travailleurs⁴⁴ dispose que :

- (i) l'âge minimum du travail est fixé à 16 ans ;
- (ii) les travailleurs de moins de 18 ans ne doivent pas exercer de travail de nuit (article 6).

Le Décret royal 618/2020 introduit une disposition additionnelle pour compléter l'article 6(2) de la Loi sur le statut des travailleurs précisant qu'à bord des navires de pêche tout travail réalisé de 22h00 à 7h00 est considéré comme du travail de nuit.

La Loi 31/1995 du 8 novembre 1995 sur la prévention des risques professionnels établit une protection spéciale pour la santé et de la sécurité des travailleurs de moins de 18 ans et de plus de 16 ans. En particulier, avant d'employer des jeunes de moins de 18 ans, le gouvernement est tenu d'établir des limites à leur emploi pour des tâches présentant des risques spécifiques, faisant suite à une évaluation des risques effectuée par l'employeur (article 27).

En ce qui concerne les travailleurs indépendants de moins de 18 ans, le Décret royal 618/2020 stipule que des mesures doivent être prises pour garantir que les travailleurs indépendants de moins de 18 ans n'exercent pas de travail de nuit ni d'activités à bord des navires de pêche à l'égard desquelles la Loi 31/1995 impose des limites aux travailleurs salariés.

b) Examen médical

Conformément à la C188 et à la Directive du Conseil 2017/159, l'Espagne a adopté le Décret royal 505/2024 du 28 mai 2024 qui règlemente l'évaluation de l'aptitude médicale et la protection de la santé des personnes employées à bord de navires de mer dans les secteurs de la marine marchande et de la pêche, et prévoit, entre autres, la nature des examens médicaux et la forme et le contenu des certificats médicaux.

Le premier examen médical permettant de déterminer l'aptitude des pêcheurs à exercer leurs fonctions à bord d'un navire de pêche consiste, au moins, en un examen physique, un examen de la vue et de l'audition, un électrocardiogramme et une prise de sang. Par la suite, les examens médicaux réguliers consistent, au moins, en un examen physique, un examen de la vue tous les 5 ans et une prise de sang (annexe II).

La forme et le contenu du certificat médical pour le service en mer figurent à l'annexe IV.

c) Durée du repos

Le Décret royal 1561/1995 du 21 septembre 1995 qui règlemente le temps de travail en mer dispose que : (i) la journée de travail totale ne doit en aucun cas dépasser 14 heures par période de 24 heures ou 72 heures par période de sept jours ; et (ii) entre la fin d'une journée et le début de la suivante, les travailleurs ont droit à un repos minimum de six heures (articles 16 et 17).

⁴³ Il est à noter que certaines informations de cette section ont été extraites des Demandes directes du CEACR de 2025 publiées sur le site web de l'OIT en 2026. Consulter https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTR Y_ID:4467572,102847:NO.

⁴⁴ Loi 2/2015 du Décret royal approuvant le texte révisé de la Loi sur le statut des travailleurs.

d) Accord d'engagement du pêcheur

La Loi sur le statut des travailleurs réglemente tous les types de contrats de travail, y compris les accords d'engagement des pêcheurs. Elle prévoit la forme, la durée de validité, les mentions et la résiliation des contrats de travail. Bien qu'elle ne comporte pas de dispositions spécifiques pour le travail en mer, elle stipule que l'accord d'engagement des pêcheurs doit être établi par écrit (article 8(2)).

Le Décret royal 618/2020 a modifié le Décret royal 1659/1998 qui met en œuvre l'article 8(5) de la Loi sur le statut des travailleurs en matière d'information des travailleurs sur les éléments essentiels du contrat de travail en introduisant des dispositions spécifiques pour le travail dans le secteur de la pêche. L'article 9 stipule que :

- (i) tout pêcheur a droit de demander des conseils juridiques avant de signer son accord d'engagement ;
- (ii) l'accord d'engagement du pêcheur est disponible à bord et mis à la disposition du pêcheur et des autorités compétentes qui en font la demande. Les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres sont toutefois exemptés de cette obligation légale, sauf s'ils prévoient d'entrer dans un port étranger ;
- (iii) l'armateur du navire est tenu de remettre au pêcheur un exemplaire de l'accord d'engagement signé par les deux parties.

Les mentions à inclure, au moins, dans tout accord d'engagement du pêcheur sont exposées à l'article 10. En outre, l'autorité compétente est tenue de préparer et de mettre à la disposition de l'armateur du navire et des pêcheurs un modèle d'accord d'engagement du pêcheur conformément à l'article 10. Le modèle doit être rédigé en espagnol et en anglais (disposition supplémentaire).

e) Rapatriement

Le Décret royal 618/2020 prévoit que tout pêcheur employé à bord d'un navire de pêche sous pavillon espagnol a le droit d'être rapatrié dans son pays de résidence lorsque le navire se trouve dans un port étranger, lorsque :

- (i) l'accord d'engagement du pêcheur a expiré ;
- (ii) le pêcheur ou l'armateur du navire de pêche ou les deux parties y ont mis fin pour des raisons justifiées ;
- (iii) le travail est suspendu pour des raisons qui ne sont pas imputables au pêcheur ;
- (iv) le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement ou lorsqu'on ne peut attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances.

Les frais du rapatriement dans les circonstances visées ci-dessus sont pris en charge par l'armateur du navire de pêche, sauf si l'accord d'engagement a pris fin en raison d'un licenciement disciplinaire justifié (article 4).

f) Recrutement et placement

Aucune agence de placement ne peut opérer en Espagne sans avoir obtenu au préalable une autorisation du service public de l'emploi, qui est délivrée conformément aux exigences du Décret royal 1796/2010 du 30 décembre 2010.

g) Sécurité et santé au travail

L'Espagne a adopté le Décret royal 1216/97 afin de transposer dans la législation nationale les dispositions de la Directive 93/103/CE du Conseil, du 23 novembre 1993, concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche.

Il incombe à l'armateur du navire de pêche de veiller à ce que les pêcheurs et leurs représentants reçoivent des informations adéquates et une formation sur la sécurité et la santé à bord des navires de pêche et la prévention des accidents. La formation doit porter en particulier sur la lutte contre l'incendie, l'utilisation des moyens de sauvetage et de survie et, pour les travailleurs concernés, sur l'utilisation des engins de pêche et des équipements de traction (article 6).

h) Sécurité sociale

L'Espagne a adopté un régime spécial de sécurité sociale pour les gens de mer qui est réglementé par la Loi 47/2015 du 21 octobre 2015. Il s'agit d'un régime exhaustif couvrant les travailleurs employés à bord des navires de pêche.

i) Respect et application

Les inspections du travail à bord des navires de pêche sont menées par trois autorités chargées du suivi de l'application et de l'exécution des normes du travail applicables : l'Inspection du travail et de la sécurité sociale (ITSS), l'Institut social de la marine et le Département de la navire marchande (MSD), dans la limite de leur compétence respective.

Il convient de mentionner qu'en vertu de l'article 19.1(b) de la Loi 23/2015 du 21 juillet 2015, réglementant l'inspection du travail et le système de sécurité sociale, l'ITSS n'est pas habilitée à conduire des inspections à bord des navires battant le pavillon espagnol s'ils se trouvent en dehors des eaux sur lesquelles l'Espagne exerce sa juridiction ou sa souveraineté. Cela exclut la flottille de pêche de thons espagnole opérant en haute mer ou dans les eaux relevant de la juridiction d'un État tiers, notamment dans l'océan Indien. Dans ces circonstances, le gouvernement espagnol a indiqué que pour les navires de pêche qui ne retournent pas dans un port espagnol ou dans les eaux sur lesquelles l'Espagne exerce sa juridiction dans un délai de cinq à deux mois avant l'expiration du certificat de conformité, les visites d'inspections à bord du navire peuvent être menées par des inspecteurs du MSD ou par un organisme autorisé. Une fois la visite d'inspection achevée, l'armateur du navire est tenu de transmettre, par voie électronique, le rapport de l'inspecteur ou de l'expert et les autres documents à des fins de vérification par les autorités compétentes.

k) Réponses au travail forcé

En tant qu'État membre de l'UE, l'Espagne est liée par la Directive 2011/36/UE du 5 avril 2011 concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes telle qu'amendée par la Directive (UE) 2024/1712 du 13 juin 2024. La Directive prévoit que les États membres sont tenus de prendre les mesures nécessaires pour que soient punissables les actes intentionnels suivants : le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, y compris l'échange ou le transfert du contrôle exercé sur ces personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre, à des fins d'exploitation. Elle précise que la notion d'« exploitation » comprend le travail ou des services forcés.

L'Espagne a déployé des efforts en vue de renforcer son cadre juridique en instaurant un Projet de loi organique sur la protection intégrale contre la traite des personnes et l'exploitation. D'après nos constatations, ce Projet de loi n'a pas encore été adopté.

4.3 Thaïlande

La Thaïlande a été le premier pays d'Asie à ratifier la C188 en 2019 et, à ce jour, reste le seul pays asiatique à l'avoir ratifiée. Les normes du travail pour les navires de pêche figurent dans un ensemble de législations et réglementations, dont le Règlement ministériel concernant la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche en mer, B.E. 2557 (2014) ; le Décret d'urgence sur la pêche, B.E. 2558 (2015) ; la Loi sur la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche, B.E. 2562 (2019) ; la Loi sur la protection du travail, B.E. 2541 (1998) et ses amendements ; le Règlement ministériel sur le système de sécurité et de santé au travail et de protection sociale des équipages de pêche, B.E. 2559 (2016) ; et la Notification du Département de la protection des travailleurs et de la prévoyance sociale concernant le contrat de travail des employés de la pêche, B.E. 2560 (2017).

Au 16 mars 2026, la Thaïlande a immatriculé 9 navires dans le RAV : 6 transporteurs congélateurs et 3 navires de recherche et de formation. Aucun de ces navires ne sont des navires de pêche au sens de la C188.⁴⁵

4.3.1 Principales questions liées au travail⁴⁶

A) Âge minimum

Le Règlement ministériel concernant la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche en mer, B.E. 2557 (2014) prévoit qu'un employeur ne doit pas employer une personne de moins de 18 ans pour travailler à bord d'un navire de pêche (article 4).

b) Examen médical

La Loi sur la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche, B.E. 2562 (2019) stipule que «l'autorisation au titre de la Loi sur la navigation dans les eaux thaïlandaises, de la Loi sur l'administration du travail des étrangers et de la Loi sur la pêche, en ce qui concerne le travail des pêcheurs, ne peut être accordée que dans le cas où le demandeur de l'autorisation possède un certificat médical indiquant qu'il est apte, sur le plan de la santé, à travailler à bord d'un navire de pêche, y compris la santé auditive et visuelle» (article 8). On ne sait pas exactement si cette prescription s'applique à tous les pêcheurs, au sens de la C188. En outre, ces dispositions, dont la portée est générale, ne reflètent pas les prescriptions détaillées des articles 10 à 12 de la C188 sur l'examen médical et ne précisent pas la période de validité du certificat médical.

c) Équipage et durée du repos

Le Règlement ministériel concernant la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche en mer, B.E. 2557 (2014) dispose que :

- (i) un employeur doit accorder à un employé une période de repos d'au moins 10 heures par période de 24 heures et d'au moins 77 heures par période de 7 jours ;
- (ii) en cas d'urgence ou de nécessité, l'employeur peut demander à l'employé de travailler pendant la période de repos, à condition que l'employeur accorde la période de repos sans délai et se procure la preuve de cette période de repos (article 5).

⁴⁵Se reporter à la section 1.4.3 ci-dessus de ce document.

⁴⁶ Il est à noter que certaines informations de cette section ont été extraites des Demandes directes du CEACR de 2024 et 2025 publiées sur le site web de l'OIT en 2025 et 2026. Consulter https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTR_Y_ID:4419567,102843 et https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTR_Y_ID:4472180,102843:NO

Bien que l'exigence des périodes de repos soit conforme à la C188, les pêcheurs employés à bord de navires thaïlandais font régulièrement état d'heures de repos limitées qui augmentent les lésions et les accidents à bord.

La Notification du Département de la marine n°216/2562 relative aux critères et méthodes de détermination des effectifs sur les navires de pêche, fixe les effectifs maximums pour les navires de pêche en fonction de la taille du navire et des types d'engins de pêche utilisés (article 4).

d) Accord d'engagement du pêcheur

Le Règlement ministériel concernant la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche en mer, B.E 2557 (2014) prévoit que l'employeur doit préparer un contrat de travail écrit, en deux exemplaires, et en remettre un à l'employé. Ce contrat de travail doit être présenté dans le formulaire prescrit (section 6). Ce formulaire figure dans la Notification du Département de la protection des travailleurs et de la prévoyance sociale concernant le contrat de travail des employés de la pêche, B.E. 2560 (2017). Ce formulaire n'inclut toutefois pas toutes les mentions requises en vertu de l'annexe II de la C188.

En outre, l'employeur est tenu de faire en sorte que tout employé se présente devant un inspecteur du travail une fois par an à compter de la date de signature de son contrat de travail (article 6).

e) Rapatriement

Les dispositions sur le rapatriement sont prévues à l'article 9 de la Loi sur la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche, B.E. 2562 (2019), à l'article 15 du Règlement ministériel concernant la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche en mer, B.E. 2557 (2014) et à l'article 54 du Décret d'urgence sur la pêche, B.E. 2558 (2015).

La Loi sur la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche, B.E. 2562 (2019) stipule qu'un pêcheur employé à bord d'un navire de pêche thaïlandais qui opère en dehors des eaux thaïlandaises ou qui entre dans un port étranger a le droit d'être rapatrié si :

- (i) le contrat de travail du pêcheur a expiré et en l'absence d'accord pour sa prolongation ;
- (ii) le pêcheur ou l'armateur du navire de pêche y a mis fin ou si l'armateur du navire de pêche en modifie les termes et conditions sans le consentement du pêcheur ;
- (iii) le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu du contrat de travail en raison d'une maladie ;
- (iv) le pêcheur est débarqué dans un port étranger (article 9).

Dans les circonstances décrites dans le paragraphe ci-dessus et à la demande du pêcheur d'être rapatrié, l'armateur du navire a l'obligation de prendre des mesures pour rapatrier le pêcheur au port d'embarquement ou dans un endroit convenu dans le contrat de travail.

Il n'y a pas de mesure spécifique fixant la durée maximale de service à bord au terme de laquelle les pêcheurs ont droit au rapatriement.

f) Recrutement et placement

Les services privés de recrutement et de placement sont autorisés en Thaïlande, sous réserve d'une autorisation et d'un enregistrement par le Département de l'Emploi. La Loi sur le recrutement et la protection des demandeurs d'emploi, B.E. 2528 (1985) dispose que la demande et la délivrance d'une licence doivent être conformes aux règles, procédures et conditions prescrites par le Règlement ministériel (article 8(2)).

Les services de recrutement et de placement sont tenus de faire supporter les honoraires de recrutement et de placement des pêcheurs aux armateurs des navires qui ont l'obligation de payer ces

honoraires ou autres frais (article 11 de la Loi sur la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche, B.E: 2562 (2019)). Il convient de noter que le processus consistant à recruter des travailleurs migrants pour qu'ils travaillent pour des employeurs en Thaïlande se fonde sur le Décret d'urgence relatif à l'administration du travail des étrangers B.E. 2560 (2017) et ses amendements, et sur le Protocole d'accord (MoU) entre la Thaïlande et les pays avoisinants (le Myanmar, la République démocratique populaire du Laos, le Cambodge et le Vietnam). Il n'existe pas de MoU spécifique pour l'industrie de la pêche.

g) Sécurité et santé au travail

Le Règlement ministériel concernant la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche en mer, B.E 2557 (2014) exige des armateurs des navires de pêche qu'ils fournissent aux pêcheurs les connaissances des conditions de travail et dispensent une formation sur l'utilisation des outils et de l'équipement de sécurité (article 17).

En outre, le Règlement ministériel sur le système de sécurité et de santé au travail et de protection sociale des équipages de pêche, B.E. 2559 (2016) attribue la responsabilité de dispenser une formation élémentaire à la sécurité et une formation aux engins de pêche aux armateurs des navires de pêche.

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

La Loi sur l'indemnisation des travailleurs, B.E. 2537 (1994) et ses amendements prévoit une protection pour les travailleurs en cas d'accident, de maladie, d'invalidité et de décès liés au travail et établit un fonds d'indemnisation des travailleurs. Cette loi prévoit des soins médicaux et une indemnisation mensuelle en cas d'accident ou de maladie, et des frais funéraires en cas de décès (articles 13 à 25). L'article 22 dispose que l'employeur ne doit pas verser d'indemnisation lorsque l'accident ou la maladie : (i) est survenu en raison d'une perte de contrôle de l'employé due à l'ingestion de boissons alcoolisées ou à une dépendance ; et (ii) a été causé volontairement par l'employé lui-même ou par une autre personne avec son accord. Il n'apparaît pas clairement si ces dispositions s'appliquent au travail en mer, et donc aux pêcheurs, y compris aux pêcheurs migrants.

i) Respect et application

La Loi sur la protection des travailleurs dans le secteur de la pêche, B.E. 2562 (2019) habilite un officier autorisé à :

- (i) monter à bord d'un navire ou à entrer dans les locaux de l'armateur du navire pour inspecter les conditions d'emploi, les conditions de vie et de travail et rassembler des preuves en cas d'acte répréhensible ;
- (ii) émettre un ordre écrit de mesure rectificative;
- (iii) émettre un ordre écrit interdisant l'utilisation du navire pour des opérations de pêche jusqu'à ce que des mesures rectificatives soient prises par l'armateur du navire si ce dernier ne respecte pas les conditions minimales en ce qui concerne les conditions de travail, l'exercice des tâches, le logement, l'alimentation et la protection de la sécurité et de la santé à bord du navire (article 16).

Toute personne souhaitant utiliser un navire de pêche d'une taille prescrite par le Ministère en charge de la pêche est tenue, entre autres, de signaler toute entrée dans le port et sortie du port au Centre de contrôle des entrées dans le port et de sorties du port (PIPO) (article 88(3)) du Décret d'urgence sur la pêche, B.E. 2558 (2015).

j) Réponse au travail forcé

En 2008, la Thaïlande a adopté la loi contre la traite des personnes, B.E. 2551. Tout cas de travail forcé en Thaïlande est couvert en vertu de cette loi. La notion d'« exploitation » comprend l'esclavage, le travail ou les services forcés. Le concept de « travail ou services forcés » est défini comme « contraindre une autre personne à travailler ou à fournir des services en la menaçant d'atteinte à la vie, à l'intégrité physique, à la liberté, à la réputation ou aux biens de cette personne ou d'une autre personne, en ayant recours à l'intimidation, à l'usage de la force ou à tout autre moyen l'amenant à se trouver dans l'incapacité de résister » (article 4).

La loi prévoit aussi l'assistance et la protection des victimes de traite des personnes (chapitre 4) ainsi que des sanctions (chapitre 6).

4.3.2 Arrangement de gouvernance – Coopération inter-institutions

La Thaïlande a mis en place le mécanisme d'inspection PIPO pour garantir la mise en œuvre efficace et l'application des législations et réglementations nationales applicables aux navires de pêche et des accords et conventions internationaux auxquels la Thaïlande est partie, notamment l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port et la C188.

Des centres de contrôle PIPO ont été établis dans tous les principaux ports de pêche maritime thaïlandais pour contrôler et inspecter les navires de pêche commerciale, les navires de transbordement et les navires auxiliaires entrant dans des ports thaïlandais. Le PIPO est un mécanisme en coopération entre le Département de la pêche et le Centre de commandement d'application maritime thaïlandais avec le soutien du Ministère du travail à travers le Département de l'emploi (DOE) et le Département de la protection des travailleurs et de la prévoyance sociale (DLPW). Une partie du processus du PIPO est l'inspection à quai de l'équipage qui est menée par les inspecteurs du travail du DOE et du DLPW, ce qui inclut : (i) la vérification de l'identité du capitaine et des membres d'équipage du navire, leur recensement et la réalisation d'entretiens ; (ii) la vérification des documents de l'équipage, la carte d'identité, le livret de marin, l'accord d'engagement, le permis de travail ; (iii) la liste d'équipage à l'arrivée et au départ ; (iv) les documents sur les conditions de travail, les périodes de repos quotidiennes, le versement des salaires, les congés maladie ; et (v) la détection de cas de travail forcé.⁴⁷

Afin de renforcer la capacité de surveillance des centres de contrôle PIPO, le gouvernement thaïlandais a mis en place une unité d'inspection mobile, connue sous le nom d'équipe d'inspection volante (FIT). La FIT est chargée de conduire des inspections aléatoires des navires parallèlement aux centres de contrôle PIPO pour contre-vérifier les inspections menées par les centres de contrôle PIPO. Elle est composée d'inspecteurs du DOE et du DLPW.⁴⁸

4.4 Enseignements tirés au niveau national

Bien que la portée de l'examen de la section 4 du présent document est limitée en raison du petit nombre de pays inclus, il est toutefois possible d'en tirer quelques enseignements :

- (a) Aucun des trois pays examinés dans ce document n'a développé de politique, stratégie et/ou plan d'action précis pour promouvoir le travail décent et la protection des droits des pêcheurs à bord des navires de pêche autorisés à battre leur pavillon et garantir la protection adéquate des pêcheurs nationaux employés à bord de navires de pêche étrangers. L'absence

⁴⁷ https://seafdec.or.th/mcs/boblme/training-2024/downloads/presentations/Day3_PIPO_TH.pdf

⁴⁸ Consulter

<https://www.mfa.go.th/en/content/5d5bd0fe15e39c30600228b4?page=5d5bd3da15e39c306002aaf9&menu=5d5bd3da15e39c306002aafa>

d'orientation stratégique pourrait donner lieu à des actions et mesures séparées sans objectifs clairs.

- (b) Le cadre juridique régissant les normes du travail pour les navires de pêche est souvent fragmenté. Généralement, ces normes figurent dans la loi sur la marine marchande, la loi sur les travailleurs et dans certains cas (en Thaïlande, par exemple) également dans la loi sur les pêches. Il est donc difficile pour les pêcheurs de connaître avec certitude l'étendue de leurs droits. Dans de nombreux pays, les législations du travail ont été essentiellement élaborées afin de régler les normes du travail dans les établissements à terre et ne tiennent pas souvent compte des spécificités du travail en mer. Certaines dispositions, comme les heures de travail et les périodes de repos, ne sont donc pas applicables dans l'industrie de la pêche. En outre, leur juridiction pourrait ne pas s'étendre à des lieux en dehors du territoire national. En général, les législations du travail comportent des dispositions régissant les accords d'engagement, les congés annuels, les congés maladie, la sécurité sociale, les salaires et les mécanismes de règlement des plaintes qui sont applicables à tous. Malgré leur champ d'application général, certaines de ces dispositions peuvent nécessiter des ajustements pour être adaptées à l'industrie de la pêche. En Namibie, par exemple, le Ministre en charge du travail a adopté un avis d'amendement dans le but spécifique de modifier certaines dispositions de la Loi des travailleurs pour les rendre applicables aux employeurs et employés de l'industrie de la pêche. La loi sur la marine marchande réglemente les normes sociales pour les gens de mer qui, dans de nombreux pays, incluent les pêcheurs. Étant donné que les navires marchands et les navires de pêche n'opèrent pas de la même manière et sont assujettis à des exigences différentes en vertu du droit international, cela implique souvent l'adoption de réglementations spécifiques pour le secteur de la pêche (en Afrique du sud, par exemple). Il incombe donc à chaque CPC de la CTOI de veiller à ce que les normes du travail applicables aux navires de pêche battant leur pavillon soient clairement établies.
- (c) Afin d'améliorer le respect des normes du travail applicables aux navires de pêche, il est nécessaire que les États du pavillon mènent des inspections du travail régulières des navires de pêche battant leur pavillon et que les États du port mènent des inspections des navires de pêche étrangers faisant escale dans les ports nationaux désignés. Pour ce faire, les CPC de la CTOI sont encouragées à utiliser les outils spécifiquement conçus à cet effet, développés par l'OIT.⁴⁹ Le renforcement des inspections au port nécessite la mise en place de mécanismes de coordination entre les autorités pertinentes pour le secteur de la pêche. À cet égard, l'Afrique du sud et la Thaïlande sont deux exemples intéressants. En tant que mesure complémentaire, les CPC de la CTOI doivent s'assurer que le respect des normes du travail applicables est une exigence pour la délivrance ou le renouvellement d'une licence de pêche à l'égard de tout navire en vertu de la législation nationale sur la pêche.
- (d) Chaque pays suit différentes procédures afin de transposer les traités internationaux dans leur législation nationale conformément à leur constitution, loi et pratique locale. L'Afrique du sud, par exemple, a choisi de reproduire l'ensemble du texte de la C188 dans une Annexe à la MSA et d'en modifier certaines dispositions. De même, les CPC de la CTOI doivent s'assurer qu'elles

⁴⁹ Se reporter aux Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port <https://www.ilo.org/resource/other/guidelines-port-state-control-officers-carrying-out-inspections-under-work> et aux Directives pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche <https://www.ilo.org/resource/other/guidelines-flag-state-inspection-working-and-living-conditions-board>.

ont mis en place un processus efficace pour transposer dans la législation nationale les mesures de conservation et de gestion internationales.

5. Meilleures pratiques et enseignements transférables

Comme il ressort de la section 3 du présent document, l'adoption par les ORGP de mesures sur les normes du travail pour les équipages est une tendance émergente, la première mesure de ce type ayant été adoptée en 2018 par la CPPOC. Cette dernière a adopté la première MCG ayant force exécutoire concernant les normes du travail des équipages en 2024. Cette MCG prendra effet le 1^{er} janvier 2028. Reconnaissant l'urgente nécessité de traiter cette question dans les pêcheries relevant de leur mandat, d'autres ORGP ont adopté des mesures non-contraignantes sur la protection des équipages en 2023 et 2024. Trop peu de temps s'est écoulé depuis l'adoption de ces mesures pour être à même d'évaluer leur impact et d'identifier les approches, processus ou méthodes qui peuvent être considérés comme les meilleures pratiques internationales pour couvrir la question de la protection des équipages à bord des navires de pêche par les ORGP. Néanmoins, il est possible de tirer certains enseignements et de prendre note des questions que soulève ce nouveau développement :

- (a) La récente adoption par les ORGP de plusieurs mesures sur les normes du travail pour les équipages est la preuve de la reconnaissance du fait que la protection des droits des travailleurs du secteur de la pêche et la promotion du travail décent et du bien-être des pêcheurs **fait partie intégrante de la gestion des pêches**⁵⁰ et que cette question relève donc du mandat des ORGP.
- (b) Comme mentionné à la section 3.7 et illustré au tableau 2 du présent document, toutes les mesures qui ont été adoptées jusqu'à présent pour promouvoir un travail décent et la protection des équipages à bord des navires de pêche, y compris la MCG 2024-04 de la CPPOC, sont inférieures aux normes internationales du travail pour les navires de pêche établies par la C188. Certains ont fait valoir que l'adoption de mesures ne répondant pas aux normes risque de normaliser une protection inadéquate et insuffisante pour les pêcheurs. D'autres estiment que l'adoption de ces mesures devrait être considérée comme une première étape encourageante qui ouvrira la voie à l'adoption, par les ORGP, d'un ensemble exhaustif de mesures qui seront progressivement en pleine conformité avec les prescriptions de la C188, voire les dépasseront. Ces deux arguments sont fondés et, en conséquence, afin d'atténuer le risque de promouvoir des normes du travail inadéquates pour les navires de pêche, il pourrait être souhaitable d'intégrer la promotion d'un travail décent et l'amélioration de la protection des équipages à bord des navires de pêche dans **un processus ou une politique bien défini** dont l'objectif ultime est de garantir que tous les navires de pêche commerciale autorisés à opérer dans la zone de compétence de la CTOI respectent les normes internationales minimales exposées dans la C188.
- (c) Garantir une protection adéquate des droits des pêcheurs migrants est une question centrale dans les opérations de pêche de thons, en établissant notamment des pratiques de recrutement équitables. Alors qu'il appartient au pays sur le territoire duquel les services de recrutement et de placement sont situés d'adopter des mesures appropriées pour réglementer leur établissement et leurs opérations et surveiller leurs activités, les ORGP ont un important

⁵⁰ Cela est déjà reconnu par les articles 6 et 8 du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO qui énoncent des normes internationales, y compris pour l'exercice responsable des activités de pêche permettant des conditions de vie et de travail sûres, saines et équitables à bord des navires de pêche et conformes aux normes internationalement convenues, adoptées par les organisations internationales pertinentes (article 6.17).

rôle à jouer dans le **partage des informations sur ces services**, fournies par les États membres du pavillon, afin d'identifier des intermédiaires ou agences de recrutement et de placement privés peu scrupuleux et d'éviter d'avoir recours à leurs services.

- (d) **L'intégration des inspections du travail des navires de pêche dans les régimes de contrôle par l'État du port** pourrait être une solution pour améliorer le respect des normes du travail applicables par les navires nationaux et étrangers. Plusieurs mesures des ORGP soulignent l'importance des inspections par l'État du port pour détecter les conditions de vie et de travail ne répondant pas aux normes, la violation des droits des travailleurs et les situations de travail forcé. À cet égard, il convient de souligner que dans de nombreux pays, les inspections du travail ont une capacité humaine limitée et peu d'expérience dans l'inspection des navires de pêche. Cela soulève la question du rôle des autres inspecteurs, et en particulier des inspecteurs des pêches, dans la détection et le signalement des violations des droits des travailleurs et des situations de travail forcé à bord des navires de pêche. Cela nécessiterait également l'établissement de canaux de notification clairement définis, à travers des mécanismes de renvoi, aux autorités compétentes et la formation des inspecteurs des pêches et d'autres inspecteurs sur les normes du travail applicables.
- (e) En ce qui concerne l'élaboration de mesures sur les normes du travail, plusieurs ORGP ont choisi de s'engager dans un processus de création d'un Groupe de travail *ad hoc* sur les normes du travail, comme étape initiale, en vue d'identifier les mesures que pourraient adopter les Membres pour améliorer les normes du travail à bord des navires de pêche opérant dans leur zone de compétence. Ce groupe de travail était généralement ouvert à tous les Membres souhaitant participer aux discussions. La plupart des travaux étaient réalisés pendant la période intersessions, par des réunions en ligne, en faisant rapport à la réunion annuelle de la Commission. La première étape a consisté en l'adoption d'une mesure non-contraignante.

6. Feuille de route pratique pour améliorer les conditions de travail parmi les flottilles de la CTOI et intégrer les normes du travail dans le cadre de la CTOI

Comme indiqué à la section 5 du présent document, les autres ORGP qui ont traité de la question des normes du travail à bord des navires de pêche opérant dans leur zone de compétence ont suivi un processus en trois étapes. Une approche similaire pourrait être envisagée pour la CTOI.

Ce processus comprend les étapes suivantes :

- (a) **Établissement d'un Groupe de travail *ad hoc*** : le Groupe de travail est chargé d'identifier les mesures que les CPC peuvent prendre, individuellement ou collectivement, pour améliorer les normes du travail dans les pêcheries relevant de la CTOI et de préparer une Recommandation⁵¹ ou une Résolution à ce sujet. La participation aux délibérations du Groupe de travail est ouverte à toutes les CPC et aux experts externes à leur demande afin d'informer les travaux du Groupe de travail. Cela pourrait inclure des experts de l'OIT en vue de fournir des informations sur la C188, des délégués de pays ayant ratifié la C188 pour partager leur expérience dans la mise en œuvre de la Convention, et des représentants d'autres ORGP qui ont adopté des mesures

⁵¹ Les Recommandations n'ont pas force exécutoire pour les Membres et reposent sur une mise en œuvre à titre volontaire. La Commission peut, à la majorité simple de ses Membres présents et votant, adopter des recommandations en matière de conservation et d'aménagement des stocks en vue de favoriser la réalisation des objectifs de l'Accord CTOI (article IX.8 de l'Accord portant création de la CTOI).

relatives aux normes du travail pour apporter des éclaircissements sur l'élaboration de ces mesures.

- (b) **Élaboration d'une proposition de Recommandation ou de Résolution sur les normes du travail des équipages à soumettre à la Commission pour adoption** : à ce jour, toutes les ORGP qui ont adopté des mesures traitant des normes du travail ont commencé par l'adoption d'une mesure non-contraignante. Il est probable que les CPC de la CTOI suivent une voie similaire, si tant est qu'elles manifestent un intérêt réel à adopter une mesure de ce type. La raison de cette approche de précaution progressive est double : (i) le caractère novateur des débats sur des questions sociales et du travail dans le cadre des ORGP. De nombreux délégués pourraient ne pas être familiarisés avec les normes internationales minimales énoncées dans la C188 et ne pas maîtriser suffisamment les questions liées au travail à bord des navires de pêche ; et (ii) le faible niveau d'adhésion à la C188. Le Groupe de travail de la CTOI bénéficiera toutefois de l'expérience d'autres ORGP dans la conduite de ses délibérations.
- (c) **Adoption d'une Recommandation ou d'une Résolution par la Commission** : Les CPC de la CTOI ne sont pas tenues de fournir des informations sur la mise en œuvre des Recommandations en raison du caractère non-contraignant de ces mesures. Si les CPC de la CTOI choisissent d'élaborer une Résolution, elles seront tenues de faire rapport au Comité d'Application de la CTOI sur les mesures adoptées pour préparer la mise en œuvre de la mesure.

Tableau 3 – Feuille de route pratique pour améliorer les conditions de travail parmi les flottilles de la CTOI et les normes du travail

Principales recommandations pertinentes	Responsabilités et principales activités	Échéancier indicatif
1. Préparer une Recommandation sur la création d'un Groupe de travail <i>ad hoc</i> sur les normes du travail	Identifier une ou plusieurs Parties contractantes chargées de prendre l'initiative de préparer la Recommandation qui sera présentée à la prochaine réunion annuelle de la CTOI	Soumettre une proposition à la Commission au moins 30 jours avant la réunion annuelle de la CTOI de 2027
2. Adopter une Recommandation sur la création du Groupe de travail sur les normes du travail	Commission	Réunion annuelle de la CTOI de 2027 (mai 2027)
3. Tenue de la première réunion du Groupe de travail sur les normes du travail (réunion intersessions)	<ul style="list-style-type: none"> Toutes les CPC peuvent participer au Groupe de travail. Élection du président Déterminer s'il convient de développer une Résolution ou une Recommandation Demander à chaque CPC de fournir des informations sur les normes du travail applicables en vertu de la loi nationale (politique, législation, stratégie, arrangements institutionnels) 	Fin juillet 2027
4. Tenue de réunions intersessions pour la préparation d'une Recommandation ou d'une Résolution sur les normes du travail des équipages ou la protection des équipages	<ul style="list-style-type: none"> Groupe de travail - président Toutes les CPC Inviter des experts externes si nécessaire Se baser sur les enseignements tirés d'autres ORGP ayant adopté des mesures sur la protection des équipages 	Dernier trimestre de 2027 et tout au long de 2028
5. Faire rapport sur l'avancement des délibérations	Groupe de travail - président	Réunion annuelle de la CTOI de 2028
6. Achever une proposition de Recommandation ou de Résolution sur les normes du travail des équipages ou la protection des équipages par le biais de réunions intersessions additionnelles	<ul style="list-style-type: none"> Groupe de travail - président Toutes les CPC 	Fin 2028 Soumettre la proposition 30 jours avant la réunion annuelle de la CTOI de 2029
7. Adoption d'une Recommandation ou d'une Résolution sur les normes du travail des équipages ou la protection des équipages	Commission	Réunion annuelle de la CTOI de 2029
8. Informer sur les mesures adoptées au niveau national en vue de mettre en œuvre la Recommandation ou la Résolution	<ul style="list-style-type: none"> Toutes les CPC Bien qu'il n'existe pas d'exigence en matière de déclaration pour les mesures non-contraignantes, les CPC devraient être vivement encouragées à fournir des informations sur les mesures adoptées au niveau national 	Un an après l'adoption de la Recommandation ou de la Résolution

ANNEXE 1 Mesures des ORGP régissant les normes du travail pour les équipages par rapport aux exigences de la C188

Tableau comparant les mesures actuelles régissant les normes du travail pour les équipages, adoptées par les ORGP, par rapport aux exigences de la C188

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
Champ d'application					
<p>Champ d'application (Art. 2 à 5) Tous les pêcheurs. Tous les navires de pêche commerciaux Quel que soit le lieu d'opération des navires</p>	<p>Les Membres et les CNCP⁵² devront faire tout leur possible pour s'assurer que leur législation nationale pertinente s'étend entièrement à tous les membres d'équipage travaillant sur des navires de pêche battant leur pavillon et relevant de la compétence de la NPFC dans la zone de la Convention de la NPFC (p2).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cette mesure s'applique aux catégories suivantes de navires de pêche autorisés à pêcher dans la zone de la Convention : <ol style="list-style-type: none"> a) navires pêchant exclusivement en haute mer dans la zone de la Convention ; b) navires pêchant en haute mer et dans les ZEE d'États côtiers ; c) navires pêchant dans les ZEE de deux ou plusieurs États côtiers (p1). • Il incombe aux CCM⁵³ de s'assurer que la législation nationale pertinente s'étend entièrement à tous les membres d'équipage travaillant à bord de navires de pêche battant leur pavillon dans la zone de la Convention (p5). 	<p>Les CPC⁵⁴ sont encouragées à faire tout leur possible pour s'assurer que la sécurité et la santé sur le lieu de travail s'étendent à tous les membres d'équipage, y compris les travailleurs migrants, travaillant sur des navires battant leur pavillon et participant à des activités de pêche ou liées à la pêche relevant de la compétence de la CICTA dans la zone de la Convention de la CICTA (p2).</p>	<p>Les Membres et les CNCP devront faire tout leur possible pour s'assurer que leur législation nationale pertinente s'étend entièrement à tous les membres d'équipage travaillant sur des navires de pêche battant leur pavillon et opérant dans la zone de la Convention de la SPRFMO (p2).</p>	<p>Les Parties contractantes sont encouragées à faire tout leur possible pour s'assurer que ces mesures s'étendent à tous les membres d'équipage, y compris aux travailleurs migrants, travaillant sur des navires battant leur pavillon et opérant dans des pêcheries gérées par l'OPANO (p.2)</p>

⁵² L'acronyme « CNPC » désigne les Parties coopérantes non-contractantes

⁵³ L'acronyme « CCM » désigne trois types de parties : les Membres, les Territoires participant et les Non-membres coopérants

⁵⁴ L'acronyme « CPC » désigne collectivement les Parties contractantes et Parties, Entités ou Entités de pêche non-contractantes coopérantes

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche					
Âge minimum (Art. 9) <ul style="list-style-type: none"> • 16 ans. • Des dérogation limitées pour les personnes de 15 ans peuvent être autorisées. • 18 ans pour les activités susceptibles de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des jeunes gens. 					
Examen médical (Art. 10) Obligatoire pour un pêcheur travaillant à bord d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m.					
Conditions de service					
Équipage et durée du repos (Art 13 et 14) Les navires doivent être dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent. Pour les navires de pêche passant plus de 3 jours en mer, la durée minimum	Des conditions de travail et de vie décentes incluent des périodes de repos adéquates (p3.d).	<ul style="list-style-type: none"> • Il incombe aux CCM de s'assurer que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche octroient aux membres d'équipage des périodes de repos (p7.d). • Les périodes minimales de repos, conformément aux lois, réglementations ou autres mesures nationales, peuvent être incluses dans l'accord d'engagement de 	Des conditions de travail et de vie décentes incluent des périodes de repos adéquates (p4.d).		Des conditions de travail et de vie décentes incluent des périodes de repos adéquates (p1.d).

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<p>de repos ne doit pas être inférieure à:</p> <ul style="list-style-type: none"> dix heures par période de 24 heures 77 heures par période de sept jours. 		<p>l'équipage (p.18 de la pièce jointe 1).</p>			
<p>Liste d'équipage (Art. 15)</p> <ul style="list-style-type: none"> Tout navire de pêche doit avoir à bord une liste d'équipage. Un exemplaire doit être fourni aux autorités compétentes avant le départ du navire ou communiqué immédiatement après. 		<p>Les CCM sont tenus de s'assurer que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche aient à bord un registre des coordonnées des proches parents ou d'une personne de contact désignée de chaque membre d'équipage (p8.a).</p>			
<p>Accord d'engagement des pêcheurs (Art. 16 à 20 et Annexe II)</p> <ul style="list-style-type: none"> Chaque pêcheur doit être protégé par un accord d'engagement écrit qui leur soit compréhensible et signé à la fois par le pêcheur et l'armateur du navire de pêche, ou par un représentant autorisé. L'accord d'engagement du 	<ul style="list-style-type: none"> Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions d'emploi équitables et compréhensibles, inscrites dans un contrat écrit, ou tout arrangement équivalent ou comparable, mis à la disposition de l'employé, sous une forme et dans une langue qui facilitent la compréhension 	<ul style="list-style-type: none"> Les CCM sont tenus de s'assurer que les armateurs/opérateurs des navires de pêche fournissent les conditions de travail, inscrites dans un contrat ou accord écrit, sous une forme et dans une langue qui facilitent la compréhension des conditions par le membre d'équipage, qui est accepté par le membre d'équipage avant le départ de la sortie de 	<ul style="list-style-type: none"> Les CPC doivent s'assurer que les membres d'équipage comprennent clairement les conditions d'emploi, inscrites dans un engagement de travail écrit (ou toute autre preuve de dispositions contractuelles ou similaires), mis à la disposition de l'employé, sous une 	<p>Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions d'emploi équitables, inscrites dans un contrat écrit ou dans des mesures équivalentes, mis à la disposition de l'employé, sous une forme et dans une langue qui facilitent la compréhension des conditions par l'employé, et est accepté par celui-ci (p3.c).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Les Parties contractantes doivent garantir des conditions d'emploi équitables, inscrites dans un contrat écrit, ou tout arrangement équivalent ou comparable, mis à la disposition de l'employé, sous une forme et dans une langue qui facilitent la

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<p>pêcheur est disponible à bord et mis à la disposition du pêcheur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si les pêcheurs ne sont pas employés ou engagés par l'armateur du navire de pêche, ce dernier doit avoir la preuve de l'arrangement contractuel ou équivalent. • Les mentions minimales à inclure dans l'accord d'engagement du pêcheur sont exposées à l'annexe II. 	<p>des conditions par l'employé, et est accepté par celui-ci (p3.c).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Membres et les CNCP doivent s'assurer que les membres d'équipage ont la possibilité de mettre fin au contrat de travail (p3.i). 	<p>pêche et signé à la fois par le membre d'équipage et l'armateur et/ou l'opérateur. Si les membres d'équipage ne sont pas employés ou engagés par l'armateur et/ou l'opérateur du navire de pêche, l'armateur et/ou l'opérateur du navire de pêche doivent avoir la preuve de l'arrangement contractuel ou équivalent. L'accord ou le contrat écrit doit être mis à la disposition du membre d'équipage et des agents autorisés qui en font la demande conformément à la loi et à la pratique nationale (p7.c).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il incombe aux CCM de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche donnent la possibilité aux membres d'équipage de mettre fin au contrat (p7.f et p11 et 12 pour les mentions qui peuvent être incluses dans l'accord de l'équipage dans la pièce jointe 1). 	<p>forme et dans une langue qui facilitent la compréhension des conditions par l'employé, et est accepté par celui-ci (p4.c).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les CPC doivent s'assurer que les membres d'équipage ont la possibilité de résilier le contrat de travail (p4.i) 		<p>compréhension des conditions par l'employé, et est accepté par celui-ci (p1.c).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Parties contractantes doivent s'assurer que les membres d'équipage ont la possibilité de mettre fin au contrat de travail (p1.h).

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<p>Rapatriement (Art. 21)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tout pêcheur a le droit d'être rapatrié. • Les frais du rapatriement doivent être pris en charge par l'armateur du navire de pêche, sauf si le pêcheur a été reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son accord d'engagement. • Réglemente 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. • Si l'armateur du navire de pêche omet de pourvoir au rapatriement, l'État du pavillon doit organiser le rapatriement et a le droit de recouvrer les frais auprès de l'armateur du navire de pêche. 	<p>Les Membres et les CNCP doivent s'assurer que les membres d'équipage ont la possibilité de demander leur rapatriement (p3.i)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il incombe aux CCM de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche donnent la possibilité aux membres d'équipage de demander leur rapatriement (p7.f) et couvrent les frais du rapatriement si une résiliation anticipée du contrat de travail est demandée par l'armateur et/ou l'opérateur, sauf si le membre d'équipage a été reconnu coupable d'un manquement au contrat (p7.g). • L'accord d'engagement du membre d'équipage peut prévoir le droit du membre d'équipage au rapatriement et les modalités du rapatriement (pièce jointe 1, p16). 	<p>Les CPC doivent s'assurer que les membres d'équipage ont la possibilité de demander leur rapatriement (p4.i)</p>	<p>Les Membres et les CNCP doivent s'assurer que les membres d'équipage ont la possibilité de demander leur rapatriement si cela est autorisé (p3.g).</p>	<p>Les Parties contractantes doivent s'assurer que les membres d'équipage ont la possibilité de demander leur rapatriement (p1.h).</p>

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<p>Recrutement et placement (Art. 22)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réglementation des services de recrutement et de placement publics et privés. • Les services privés de recrutement et de placement des pêcheurs doivent exercer leur activité en vertu d'un système de licence ou d'agrément normalisé. • Interdire aux services de recrutement et de placement d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes visant à empêcher ou à dissuader les pêcheurs d'obtenir un engagement. • Interdire que des honoraires ou autres frais soient supportés par les pêcheurs, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement ou le placement. 	<p>Les Membres et les CNCP sont encouragés à travailler avec toutes les entités impliquées dans le recrutement de l'équipage afin de mettre en œuvre les dispositions de cette Résolution, en promouvant notamment l'interdiction de faire supporter à l'équipage les honoraires ou autres frais de recrutement (p5).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Si le navire de pêche du CCM du pavillon dont l'armateur et/ou l'opérateur a recours à des services de recrutement des membres d'équipage d'un autre CCM pour se procurer l'équipage, le CCM est tenu de soumettre, tous les ans, au secrétariat de la CPPOC des informations sur les services de recrutement des membres d'équipage. Les informations doivent comporter, au moins, le nom, l'emplacement et les coordonnées du service de recrutement des membres d'équipage. Le secrétariat doit mettre ces informations à la disposition de l'ensemble des CCM (p3). • Il incombe aux CCM de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche se mettent en relation avec tous les services de recrutement des membres d'équipage afin de mettre en œuvre efficacement toutes les 	<ul style="list-style-type: none"> • Les CPC sont encouragés à travailler avec toutes les entités impliquées dans le recrutement de l'équipage afin de mettre en œuvre les dispositions de la présente Résolution (p5). • Les CPC doivent s'assurer que les membres d'équipage comprennent clairement les conditions d'emploi, y compris l'interdiction de faire supporter aux membres d'équipage les honoraires ou autres frais de recrutement, qui sont inscrites dans un engagement de travail écrit (p4.c) 	<p>Les Membres et les CNCP sont encouragés à travailler avec toutes les entités impliquées dans le recrutement de l'équipage afin de mettre en œuvre les dispositions de la présente décision (p4).</p>	<p>Les Parties contractantes sont encouragés, selon qu'il convient, à travailler avec toutes les entités impliquées dans le recrutement des membres d'équipage afin de mettre en œuvre les dispositions de cette Résolution, en promouvant notamment l'interdiction de faire supporter à l'équipage les honoraires ou autres frais de recrutement (p3).</p>

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
		exigences énoncées dans cette MCG (p4).			
Paiement des pêcheurs (Art. 23 et 24) Les pêcheurs ont le droit de percevoir des paiements réguliers et de faire parvenir à leur famille et sans frais tout ou partie des paiements reçus.	Les Membres et les CNCP sont encouragés à garantir des conditions de travail équitables à bord des navires de pêche, y compris une rémunération décente et régulière (p3.g).	Il incombe aux CCM de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche fournissent aux membres d'équipage, conformément aux normes ou réglementations des CCM du pavillon, une rémunération décente et régulière qui est accessible à l'équipage (p7.e).	Les CPC sont encouragés à garantir des conditions de travail équitables et décentes à bord pour tous les membres d'équipage, y compris une rémunération décente et régulière, non moins favorable que les lois et réglementations nationales de la CPC du pavillon pour l'équipage (p4.g)	Les Membres et les CNCP sont encouragés à garantir des conditions de travail équitables à bord des navires de pêche, y compris une rémunération décente et régulière (p3.f).	Les Parties contractantes sont encouragés à garantir des conditions de travail équitables à bord des navires de pêche, y compris une rémunération décente et régulière (p1.g).
Logement et alimentation					
Logement et installations à bord (Art. 26 et 28 et annexe III) <ul style="list-style-type: none"> D'une qualité et d'une taille suffisantes. L'annexe III énonce les réglementations techniques régissant la conception et la construction, l'isolation, les bruits et vibrations, la ventilation etc. des logements à bord des navires de pêche et les installations qui 	Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions de vie et de travail décentes pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès à des normes acceptables en matière d'hygiène sanitaire (p3.d) et l'accès à un dispositif de communication sans frais ou à un coût raisonnable pour le membre d'équipage, et à des points de contact désignés en cas de préoccupations liées à la sécurité, à la santé ou aux	Il incombe aux CCM de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche fournissent aux membres d'équipage l'accès à des postes de couchage et à des conditions qui satisfont aux normes minimales d'hygiène sanitaire.(p7.d) et un accès sans surveillance aux dispositifs de communication pour demander de l'aide (p71, annexe III).	Les CPC sont encouragés à garantir des conditions de vie et de travail et décentes pour tous les membres d'équipage, y compris des normes acceptables en matière d'hygiène sanitaire (p4.d) et l'accès à un dispositif de communication sans frais ou à un coût raisonnable ne dépassant pas le coût total pour le propriétaire du navire de pêche et à un point de contact désigné en cas de	Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions de travail équitables pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès à des conditions qui satisfont aux normes acceptables d'hygiène sanitaire (p3.d).	Les Parties contractantes doivent garantir des conditions de vie et de travail décentes à bord des navires pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès à des normes acceptables d'hygiène sanitaire (p1.d) et l'accès à un dispositif de communication et à un point de contact désigné en cas de préoccupations liées à la sécurité ou aux abus

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
doivent être fournies à bord.	abus en matière de travail (p3.f).		préoccupations liées à la sécurité ou aux abus en matière de travail(p4.f)		en matière de travail (p1.f).
Alimentation et eau (Art. 27) <ul style="list-style-type: none"> • D'une qualité et d'une quantité suffisantes. • La nourriture et l'eau doivent être fournies sans frais pour les membres d'équipage. 	Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions de vie et de travail décentes à bord des navires pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès à de l'eau potable et à de la nourriture (p3.d).	Il incombe aux CCM de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche fournissent aux membres d'équipage de l'eau fraîche propre ou potable et de la nourriture. L'alimentation doit être en quantité suffisante et d'une qualité propre à satisfaire les besoins alimentaires des individus, exempte de substances nocives et acceptable dans une culture déterminée (p7.d).	Les CPC sont encouragées à garantir des conditions de vie et de travail décentes pour tous les membres d'équipage, y compris de l'eau potable et de la nourriture suffisantes (p4.d).	Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions de travail équitables à bord des navires pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès à de l'eau potable et à de la nourriture en quantité suffisante (p3.d)	Les Parties contractantes doivent garantir des conditions de vie et de travail décentes à bord des navires pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès à de l'eau potable et à de la nourriture (p1.d).
Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale					
Soins médicaux (Art. 29 et 30) <ul style="list-style-type: none"> • Obligation de transporter des fournitures et un matériel médicaux appropriés pour le service du navire. • Au moins un pêcheur qualifié ou formé à bord pour donner les premiers secours. • Exigence pour les navires de pêche d'être équipés d'un système de 	<ul style="list-style-type: none"> • Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions de vie et de travail décentes à bord des navires pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès aux soins médicaux (p3.d) • Les Membres et les CNCP sont encouragés à faire tout leur possible pour garantir que tous les membres 	Il incombe aux CCM de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de pêche fournissent aux membres d'équipage un accès aux soins médicaux (p7.d).	Les CPC sont encouragées à garantir des conditions de vie et de travail décentes pour tous les membres d'équipage, y compris les soins médicaux (p4.d).	Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions de travail équitables à bord des navires de pêche pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès aux soins médicaux (p3.d).	Les Parties contractantes doivent garantir des conditions de vie et de travail décentes à bord des navires pour tous les membres d'équipage, y compris l'accès aux soins médicaux (p1.d).

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<p>communication par radio ou par satellite avec des personnes ou services à terre pouvant fournir des consultations médicales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et d'être débarqués à cet effet en temps voulu en cas de lésion ou de maladie graves. • Prescriptions additionnelles pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. 	<p>d'équipage, y compris les travailleurs migrants, ont accès aux fournitures et aux soins médicaux (p4).</p>				
<p>Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail (Art. 31 à 33)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dispositions sur la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, l'évaluation et la gestion des risques, la formation et l'instruction à bord des pêcheurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les Membres et les CNCP doivent garantir un environnement de travail sûr et sécurisé pour les membres d'équipage avec un minimum de risques pour la santé, la sécurité et, dans la mesure du possible, le bien-être (p3.b). 	<ul style="list-style-type: none"> • Les CCM sont tenus de s'assurer que les armateurs/opérateurs des navires fournissent aux membres d'équipage un environnement de travail sûr dans lequel le bien-être, la santé et la sécurité au travail de l'équipage sont efficacement protégés (p7.a) et un accès à une protection en matière de santé et de sécurité au travail (p7.d). 	<ul style="list-style-type: none"> • Les CPC sont encouragées à garantir des conditions de travail équitables et décentes, y compris un environnement de travail sûr et sécurisé avec un minimum de risques pour la santé, la sécurité et, dans la mesure du possible, le bien-être (p4.b), l'accès à des 	<ul style="list-style-type: none"> • Les Membres et les CNCP sont encouragés à garantir un environnement de travail sûr et sécurisé pour les membres d'équipage avec un minimum de risques pour la santé et, dans la mesure du possible, le bien-être (p3.b). 	<ul style="list-style-type: none"> • Les Parties contractantes doivent garantir un environnement de travail sûr et sécurisé pour les membres d'équipage avec un minimum de risques pour la santé et le bien-être (p1.b) • Les Parties contractantes

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<ul style="list-style-type: none"> La formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront. Prescriptions additionnelles pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Les autorités compétentes doivent faire obligation, après consultation, aux armateurs des navires de pêche d'établir des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles. Les armateurs des navires de pêche doivent veiller à : (a) ce que tous les pêcheurs à bord reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés ; (b) ce que tous les pêcheurs à bord 	<ul style="list-style-type: none"> Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions de vie et de travail décentes à bord des navires pour les membres d'équipage, y compris l'accès aux protections en matière de sécurité opérationnelle et du navire (p3.d) et l'accès à un équipement de sécurité approprié à bord des navires et une formation adéquate en matière de sécurité avant le premier déploiement sur un navire et à des intervalles appropriés par la suite (p3.e). 	<ul style="list-style-type: none"> Les CCM sont tenus de s'assurer que les armateurs/opérateurs des navires de pêche fournissent à tous les membres d'équipage travaillant à bord du navire une formation et/ou des instructions en matière de sécurité, en tenant compte des directives et normes internationales pertinentes concernant la formation des membres d'équipage (p8.b). 	<p>protections en matière de sécurité des navires (p4d), et l'accès à un équipement de sécurité approprié à bord des navires et une formation adéquate en matière de sécurité fournis par la CPC ou par un tiers désigné ou approuvés par la CPC avant le premier déploiement sur un navire et à des intervalles appropriés par la suite (p4.e).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Les Membres et les CNCP doivent garantir des conditions de travail équitables à bord des navires de pêche pour les membres d'équipage, y compris l'accès aux protections en matière de sécurité des navires (p3.d) et l'accès à un équipement de sécurité approprié à bord des navires et une formation adéquate en matière de sécurité avant le premier déploiement sur le navire, et des exercices de sécurité fournis par le navire, et à des intervalles appropriés par la suite (p3.e). 	<p>doivent garantir des conditions de vie et de travail décentes à bord des navires pour les membres d'équipage, y compris l'accès aux protections en matière de sécurité des navires (p1.d) et l'accès à un équipement de sécurité approprié à bord des navires et une formation adéquate en matière de sécurité avant le premier déploiement sur un navire, et à des intervalles appropriés par la suite (p1.e)</p>

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<p>aient reçu une formation de base en matière de sécurité, approuvée par l'autorité compétente ; et (c) ce que les pêcheurs soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées.</p>					
<p>Sécurité sociale (Art. 34 à 37)</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que les pêcheurs bénéficient de la protection de la sécurité sociale. • Assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs. 					
<p>Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail (Art. 38 et 39)</p>	<p>Les Membres et les CNCP sont encouragés à fournir aux membres d'équipage une assurance appropriée non moins favorable que</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il incombe aux CCM de veiller à ce que les armateurs et/ou opérateurs des navires de 	<ul style="list-style-type: none"> • Les CPC doivent s'assurer que les membres d'équipage 	<p>Les Membres et les CNCP sont encouragés à garantir des conditions de travail équitables à bord des</p>	<p>Les Parties contractantes sont encouragés à prendre des mesures pour garantir une assurance</p>

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<ul style="list-style-type: none"> Prendre des mesures en vue d'assurer aux pêcheurs une protection, conformément à la législation et à la pratique nationales, en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail : soit (a) par un régime reposant sur la responsabilité de l'armateur du navire de pêche; soit (b) par un régime d'assurance obligatoire d'indemnisation des travailleurs ou d'autres régimes. 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 ; et (b) bénéficier d'une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale. 	<p>les lois et réglementations des Membres et des CNCP du pavillon (p3.g) et des indemnités de chômage, d'accident et autres protections appropriées en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail, non moins favorables que les lois et réglementations nationales des Membres et des CNCP du pavillon (p.3h).</p>	<p>pêche fournissent aux membres d'équipage une assurance appropriée (p7.e).</p> <ul style="list-style-type: none"> Les CCM sont tenus de s'assurer que les armateurs/opérateurs des navires de pêche couverts par cette MCG prennent les mesures décrites aux paragraphes 9 à 11 en cas de décès, de maladie ou de blessure grave, de disparition ou de chute présumée par-dessus bord d'un membre d'équipage. 	<p>bénéficient des indemnités de chômage, d'accident et autres protections appropriées en cas de maladie, d'accident ou de décès liés au travail, non moins favorables que les lois et réglementations nationales de la CPC du pavillon (p4.h).</p> <ul style="list-style-type: none"> Les CPC sont vivement encouragées à élaborer et à mettre en œuvre un plan d'action d'urgence (EAP) à appliquer en cas de décès d'un membre de l'équipage, de disparition ou de chute présumée par-dessus bord, ou de maladie ou de blessure grave. Les éléments à inclure dans un EAP sont décrits à l'annexe de la Résolution (p6). 	<p>navires de pêche y compris en fournissant aux membres d'équipage une assurance appropriée non moins favorable que les lois et réglementations des Membres et des CNCP du pavillon (p3.f).</p>	<p>appropriée pour l'équipage (p1.g).</p>

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<ul style="list-style-type: none"> Il incombe aux armateurs des navires de pêche d'assurer la protection de la santé et les soins médicaux des pêcheurs lorsque ces derniers sont employés ou engagés ou travaillent à bord d'un navire en mer ou dans un port étranger. 					
Respect et application					
<p>Respect et application (Art. 40 à 44).</p> <ul style="list-style-type: none"> Établir un système propre à garantir le respect des prescriptions de la C188, notamment la conduite d'inspections, l'établissement de rapports, un suivi, des procédures de règlement des plaintes et la mise en œuvre de sanctions et de mesures correctives appropriées (Art. 40). Réaliser des inspections 	<ul style="list-style-type: none"> Les Membres et les CNCP sont encouragés à appliquer et, le cas échéant, à renforcer la juridiction et le contrôle effectifs sur les navires battant leur pavillon et à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour améliorer, faire appliquer la loi et engager des poursuites pour des infractions à toutes les législations et politiques relatives aux conditions de 	<ul style="list-style-type: none"> Si un CCM du pavillon a des motifs raisonnables de penser d'après des informations, telles que les notifications de l'État du port, la surveillance électronique, les rapports des observateurs, les rapports d'inspection et d'arraisonnement en haute mer ou les informations fournies par un membre d'équipage, que la santé et la sécurité d'un membre d'équipage est en danger ou qu'un membre d'équipage a été contraint au travail forcé ou obligatoire et à d'autres mauvais 	<ul style="list-style-type: none"> Les CPC sont encouragées à appliquer et, le cas échéant, à renforcer la juridiction et le contrôle effectifs sur les navires battant leur pavillon et à faire preuve de diligence raisonnable pour améliorer et faire respecter les exigences relatives aux conditions de travail et à la sécurité de l'équipage à bord des navires (p7). 	<ul style="list-style-type: none"> Les Membres et les CNCP sont encouragés à garantir l'application adéquate de toute la législation pertinente, y compris en identifiant et en engageant des poursuites pour des infractions aux législations nationales pertinentes relatives au traitement de l'équipage par les opérateurs des 	<ul style="list-style-type: none"> Les Parties contractantes sont encouragées à appliquer et, le cas échéant, à renforcer la juridiction et le contrôle effectifs sur les navires battant leur pavillon et à faire preuve de diligence raisonnable pour améliorer et faire respecter toutes les politiques et législations pertinentes relatives aux conditions de

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<p>régulières du travail des navires de pêche en vue de s'assurer de leur conformité par rapport aux conditions de vie et de travail et délivrer un document valide indiquant qu'ils ont été inspectés par l'autorité compétente (Art. 41).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un État membre qui reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire de pêche battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la C188 est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour enquêter et s'assurer que des mesures rectificatives sont prises pour remédier aux manquements constatés.(Art. 43.1). • Mesures du ressort de l'État du port en cas de plainte ou de preuve de non-conformité avec la C188. Si un État 	<p>travail et à la sécurité des membres d'équipage à bord des navires (p.6).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Membres et les CNCP sont encouragés à détecter d'éventuelles violations des droits du travail, y compris le travail forcé, à bord des navires lors des inspections au port. Dans le cadre de ces efforts d'inspection, les Membres et les CNCP peuvent utiliser les outils de détection pertinents de l'OIT. Les Membres et CPC du port sont encouragés à notifier aux Membres/CNPC du pavillon les éléments de preuve pertinents ou soutenir l'enquête et, le cas échéant, les poursuites engagées par les Membres/CNPC du pavillon, et à prendre 	<p>traitements, le CCM du pavillon est tenu de veiller à ce que l'armateur et/ou l'opérateur du navire de pêche : (a) prennent immédiatement des mesures pour préserver la sécurité du membre d'équipage et atténuer et résoudre la situation à bord ; (b) transmettent immédiatement aux autorités désignées du CCM du pavillon un rapport sur la situation, les solutions fournies, y compris l'état du membre d'équipage et le lieu où il se trouve, dès que possible ; (c) facilitent le débarquement en toute sécurité du membre d'équipage de la manière et dans un endroit convenus par le CCM du pavillon et le membre d'équipage ; (d) coopèrent pleinement à toute enquête officielle sur l'incident, y compris en permettant d'accéder de manière indépendante et individuelle à tous les membres d'équipage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les CPC du port sont encouragés à garantir l'application adéquate de toutes les lois et politiques pertinentes et les normes du travail applicables, y compris en identifiant et en poursuivant les violations des lois et politiques nationales relatives au traitement de l'équipage par les opérateurs de navires qui font escale dans leurs ports ou opèrent dans leurs eaux (p2). • Lorsqu'un navire entre dans le port d'une CPC, la CPC du port est encouragée à détecter d'éventuelles violations des droits du travail à bord de ces navires lors des inspections au port, y compris le travail forcé. Les CPC portuaires sont 	<p>navires qui opèrent dans leurs eaux (p2).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Membres et les CNCP sont encouragés à appliquer et, le cas échéant, à renforcer la juridiction et le contrôle effectifs sur les navires battant leur pavillon et à faire preuve de diligence raisonnable pour améliorer et faire respecter les exigences relatives aux conditions de travail à bord des navires de pêche (p.5). 	<p>travail et à la sécurité de l'équipage à bord des navires (p4).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Parties contractantes sont encouragés à garantir une application adéquate de toutes les législations pertinentes relatives au traitement de l'équipage pour les navires qui débarquent des poissons dans leurs ports ou opèrent dans leurs eaux (p.5).

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
<p>membre dans le port duquel un navire de pêche fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire de pêche n'est pas conforme aux prescriptions de la C188, il peut adresser un rapport au gouvernement de l'État du pavillon, avec copie au Directeur de l'OIT, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité et la santé (Art. 43.2).</p>	<p>toute autre mesure appropriée à l'égard du navire et de son capitaine, conformément aux lois applicables (p7).</p>	<p>restant à bord du navire (p12).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si, après le débarquement d'un navire de pêche, un membre d'équipage rapporte au CCM du port une allégation de travail forcé ou obligatoire et d'autres mauvais traitements alors qu'il se trouvait à bord du navire de pêche, le CCM du port est tenu d'en informer le CCM du pavillon et le secrétariat. Dès qu'il en reçoit la notification, le CCM du pavillon est tenu de ce qui suit : (a) enquêter sur les allégations et prendre toute mesure appropriée en réponse aux résultats de l'enquête ; et (b) coopérer pleinement à toute autre enquête menée (p13). • Lorsqu'un CCM du port est informé par un CCM du pavillon qu'un membre d'équipage a pu être contraint au travail forcé ou obligatoire ou à d'autres mauvais traitements, le CCM du port est tenu de faciliter l'entrée du navire de 	<p>encouragées à notifier à la CPC du pavillon les éléments de preuve pertinents afin de soutenir l'enquête et, le cas échéant, les poursuites engagées par la CPC du pavillon, et à prendre toute autre mesure appropriée à l'égard du navire et de son capitaine, conformément aux lois applicables (p3).</p>		

C188	Résolution de 2024 de la NPFC	MCG 2024-04 de la CPPOC	Résolution 23-20 de la CICTA	Décision 18-2024 de la SPRFMO	Résolution 23-26 de l'OPANO
		<p>pêche dans le port pour permettre le débarquement du membre d'équipage dans la mesure du possible en vertu de la législation nationale et d'apporter son concours à toute enquête si le CCM du pavillon le lui demande (p14).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les CCM ont l'obligation de coopérer et d'apporter leur assistance en ce qui concerne les cas de travail forcé ou obligatoire et d'autres mauvais traitements à bord des navires de pêche, y compris en facilitant la compilation de preuves auprès des services de recrutement de l'équipage relevant de leur juridiction ou de leurs ressortissants, dans la mesure du possible (p15). 			