

**Réunion tripartite d'experts chargée d'adopter  
des directives pour le contrôle par l'Etat du port  
en vue de l'application de la convention (no 188)  
sur le travail dans la pêche, 2007**

Genève  
15-19 février 2010

---

Rapport final

## Introduction

1. Conformément à une décision prise par le Conseil d'administration lors de sa 304<sup>e</sup> session (mars 2009), ainsi qu'à sa 305<sup>e</sup> session (juin 2009), la Réunion tripartite d'experts chargée d'adopter des Directives pour le contrôle par l'Etat du port en vue de l'application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, s'est tenue à Genève du 15 au 19 février 2010.

## Composition

2. La réunion tripartite a accueilli six experts gouvernementaux (Brésil, Japon, Namibie, Norvège, Nouvelle-Zélande et Fédération de Russie), six experts armateurs et six experts gens de mer, ainsi que des observateurs de 18 autres gouvernements et d'un certain nombre d'OIG et d'ONG (voir la liste des participants figurant en annexe).
3. La réunion tripartite a élu à l'unanimité les membres ci-après du bureau:

*Président:* Capitaine Nigel Campbell

*Vice-présidents:* M. Haakon Storhaug (représentant gouvernemental, Norvège)  
M. Paul Mackay (représentant des armateurs, Nouvelle-Zélande)  
M. Johnny Hansen (représentant des gens de mer, Norvège)

---

## Documents

4. Les participants à la réunion avaient comme document de discussion un projet de Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 (TMEPSCG/2010).

## Ouverture de la réunion

5. M. George Dragnich, directeur exécutif du Secteur du dialogue social du BIT, a rappelé que cette réunion s'inscrivait dans le Programme d'activités sectorielles du BIT visant à améliorer la vie des hommes et des femmes travaillant dans des secteurs spécifiques de l'économie, dans le cas présent dans le secteur de la pêche, et, par le biais du dialogue social, à discuter des principales préoccupations et trouver des solutions aux problèmes auxquels ces hommes et ces femmes sont confrontés dans le monde du travail. La pêche est une industrie difficile qui implique un travail ardu et dont les caractéristiques sont assez uniques. Elle nécessite des normes communes, convenues sur le plan international, pour régir les conditions de vie et de travail de sa main-d'œuvre internationale et pour empêcher que les conditions de travail ne deviennent un facteur de compétition négatif. Le directeur exécutif a félicité la Bosnie-Herzégovine pour être le premier Etat Membre de l'OIT à avoir ratifié la convention n° 188. Pour le financement de cette réunion, le BIT a la chance de pouvoir bénéficier, dans un contexte où les demandes budgétaires sont de plus en plus grandes, d'un accord de coopération Norvège-BIT, projet commun en vue de renforcer l'inspection du travail. Le BIT est très reconnaissant à la Norvège pour ce soutien généreux et qui vient à point nommé qu'elle a bien voulu lui apporter. En ce qui concerne la marche à suivre pour le déroulement de cette réunion, il demande aux participants d'adopter les Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, en se fondant sur le projet de directives et sur le rapport fournis par le BIT, ainsi que sur l'expérience acquise par les participants à la réunion, dans le but de trouver un consensus.

---

6. Le secrétaire général adjoint a informé les participants que le document TEMPSCG/2010, qui a été mis à leur disposition, a été préparé dans des délais très courts et que les éléments d'information fournis par un petit groupe d'experts ont été très utiles à sa rédaction. Le Bureau a tenu compte des dispositions prises, dans le cadre d'autres instruments du secteur de la pêche, susceptibles d'être utiles dans l'élaboration des directives. Les discussions qu'a eues le groupe informel sur des sujets spécifiques ont été extrêmement utiles. Il s'agit notamment des discussions sur ce qui déclenche une inspection, sur l'utilité d'un document valide ou d'un autre document d'identification, sur le format à donner aux directives (conformément à la convention n° 147 ou aux directives adoptées pour assurer le contrôle par l'Etat du port contenues dans la convention du travail maritime, 2006 (CTM)), ainsi que sur la question de savoir si toutes les prescriptions de la convention devaient être traitées dans les directives, ou seulement certaines d'entre elles. Le rapport contient quatre appendices, le projet de Directives figurant dans l'appendice IV. Il est composé de cinq chapitres. Aux chapitres 3 et 5, deux variantes sont proposées, présentées sous la forme de variante A et variante B. La variante A correspond à une démarche minimaliste fondée sur des concepts semblables à ceux de la convention n° 147. La variante B est, quant à elle, fondée sur le modèle de contrôle par l'Etat du port contenu dans la CTM. Bien que conscient des différences existant entre ces deux variantes, le Bureau pense qu'il y aurait peut-être des avantages à tirer de ces expériences différentes. Il reviendra aux participants à la réunion de décider laquelle de ces variantes doit être sélectionnée.

## **Déclarations générales**

7. Le vice-président des armateurs était d'avis que la convention n° 188 sur le travail dans la pêche était plus simple que la CTM, et que la variante A présente des avantages. Le fait de choisir une approche pratique peut rendre les directives plus utiles dans l'application de la convention. Il précise que le document valide est indispensable et qu'il doit être crédible. Selon lui, il s'agit d'une question centrale à débattre. Le fait de rechercher des preuves ne

---

veut pas dire qu'il y a suspicion et ces preuves peuvent revêtir plusieurs formes. En conclusion, le document fourni par le Bureau est un bon document.

- 8.** Le vice-président des gens de mer a indiqué que les membres de son groupe n'ont pas l'intention de rouvrir le débat sur les questions soulevées en 2007, date à laquelle fut adoptée la convention sur le travail dans la pêche. Les participants à la réunion doivent se concentrer sur le projet de directives et non sur les dispositions d'autres conventions. Il est désormais essentiel de suivre les prescriptions de la convention et de tirer parti de l'expérience tirée des directives relatives à la convention n° 147. Il importe que les indications concernant les dispositions destinées à faire appliquer l'instrument soient comprises par tous, y compris par les personnes n'ayant pas assisté à la réunion. L'entente entre les partenaires sociaux qui a prévalu lors de la précédente réunion doit être maintenue afin de garantir le meilleur dénouement possible de la présente réunion.
- 9.** Le vice-président gouvernemental a fait savoir que son groupe a débattu des variantes proposées aux chapitres 3 et 5. A ce stade, une faible majorité semble favorable à la variante B. Un autre débat portant sur le «document valide» et la question de savoir s'il peut ou non être utilisé comme attestant, sauf preuve du contraire, de la conformité aux prescriptions, n'a débouché sur aucune conclusion. En outre, une discussion s'est engagée sur d'autres sections du projet de directives, en particulier les concepts essentiels de la convention et le rôle de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port.
- 10.** L'observateur du gouvernement de la République de Corée a indiqué aux participants que sa délégation était favorable à des directives finales qui soient concises, cohérentes et aisément compréhensibles tant par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port que par l'équipage des navires de pêche. Il a jugé nécessaire de remédier aux diverses lacunes et ambiguïtés concernant les dispositions prises au titre du contrôle par l'Etat du port relevées dans la convention, tout en gardant à l'esprit les articles 43 et 44 qui n'énoncent que des principes de base sur le contrôle par l'Etat du port, lesquels ne permettent pas d'exercer des contrôles de manière uniforme. D'autres aspects, à savoir le caractère juridique du

---

document valide, les manquements donnant lieu à l'immobilisation d'un navire et, en particulier, les langues utilisées, méritent également d'être clarifiés. L'intervenant espère que les directives rendront compte des changements récents constatés dans les pratiques en vigueur dans le secteur de la pêche et, de ce fait, qu'elles soient suffisamment flexibles pour être aisément adoptées par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port.

- 11.** L'observateur du gouvernement de l'Algérie a indiqué que la résolution concernant le contrôle par l'Etat du port est une référence très importante pour son gouvernement, et que les directives élaborées doivent être concrètes dès lors qu'elles peuvent grandement contribuer au succès de la mise en œuvre de la convention.
  
- 12.** L'experte du gouvernement du Brésil a insisté sur les vues exprimées par d'autres représentants gouvernementaux au sujet de la nécessité de produire des directives simples, utiles et compréhensibles par tous les pays, notamment ceux qui n'ont pas pris part à leur élaboration. Le document valide est un point important qui mérite d'être débattu.
  
- 13.** L'observateur du gouvernement de l'Indonésie a fait part de ses préoccupations concernant les caractéristiques des navires de pêche, en particulier la jauge brute, compte tenu de la taille des navires de la flotte indonésienne.
  
- 14.** L'observateur du Collectif international d'appui à la pêche artisanale a précisé que son organisation souhaite des directives suffisamment souples pour empêcher toute tentative de se soustraire aux prescriptions de la convention, en ce qui concerne notamment les situations à bord des navires de pêche constituant clairement un danger pour la sécurité et la santé de l'équipage.

---

## Chapitre 1. Introduction

### 1.1. Explication des objectifs et du contenu des directives

Paragraphe 4 à 7

15. Le vice-président gouvernemental a proposé de supprimer les paragraphes 4 à 7 inclus car ils sont superflus et n'ajoutent rien aux directives. Les participants ont accepté cette proposition.

### 1.2. Aperçu de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007

#### 1.2.3. Concepts essentiels de la convention n° 188

##### 1.2.3.1. Champ d'application

Paragraphe 10

16. Les participants ont accepté de conserver les paragraphes 10 et 11. Toutefois, afin de préciser le champ d'application des concepts essentiels et le rôle des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, le vice-président gouvernemental a proposé le nouveau texte suivant: «L'objet de la présente section est de fournir à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port des informations et des orientations sur les concepts essentiels de la convention n° 188. Toutefois, c'est à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon qu'il appartient de prendre, après consultation, toutes les décisions qu'elle juge nécessaires, telles que les exclusions, dérogations et équivalences dans l'ensemble, et de fournir à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port la documentation s'y rapportant.» Celui-ci a été placé juste après l'en-tête au paragraphe 1.2.3.

17. Le vice-président des gens de mer a demandé que les décisions soient prises par l'Etat du pavillon «après consultation» et que la deuxième phrase du nouveau texte comporte une référence à cet effet.

18. Ce nouveau texte visant à ajouter les termes «après consultations» a été approuvé.

---

1.2.3.5. Exclusions, dérogations et équivalences  
dans l'ensemble

1.2.3.5.1. *Exclusions en vertu de l'article 3*

Paragraphe 15

19. Le vice-président gouvernemental a déclaré que les crochets figurant dans le projet de texte devaient être supprimés.

1.2.3.5.2. *Mise en œuvre progressive de certaines dispositions de la convention en vertu de l'article 4*

Paragraphe 16

20. Selon le vice-président des armateurs, le texte de la phrase commençant par «toutefois» est peu clair. Il a donc été décidé de simplifier ce texte, tout comme la note de bas de page correspondante. Un projet d'autre texte proposé par le Bureau a été accepté par les groupes.

1.2.4.2. Navires tenus d'avoir un «document valide»

Paragraphe 26

21. L'ensemble des groupes a décidé que l'alinéa *o)* du paragraphe 26 devrait être supprimé. L'alinéa *p)* devrait être raccourci et remplacé par le texte fourni par le Bureau, pour être ensuite discuté par le groupe des gens de mer.
22. Le vice-président des armateurs a indiqué que le paragraphe 26 *p)* pourrait être simplifié et que le Bureau pourrait peut-être proposer un texte plus court. Ainsi, un texte simplifié, définissant ce que l'on entend par «à l'évidence manque de fondement», a été accepté.

---

## **Chapitre 2. Dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port de la convention n° 188 et de la recommandation n° 199**

### **2.3. «Fonctionnaires autorisés» à prendre les mesures aux fins du contrôle par l'Etat du port**

Paragraphe 31

23. L'ensemble des groupes a décidé que le paragraphe 31 devait être supprimé au motif qu'il répète en partie le texte contenu au paragraphe 30.

#### **2.3.1. Profil professionnel des fonctionnaires autorisés, en application de la convention n° 188**

Paragrapes 35 et 36

24. Le vice-président des armateurs a proposé que la dernière phrase du paragraphe 35 soit modifiée comme suit «*Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port*», adoptées dans le cadre de l'OMI (MSCV-MEPC.4/Circ.2). Le paragraphe 35 a été adopté, sous réserve de l'adoption de l'amendement proposé. En ce qui concerne le paragraphe 36, le vice-président des armateurs a déclaré que les assistants des agents chargés du contrôle par l'Etat du port n'avaient aucune autorité. En conséquence, la dernière phrase débutant par: «*Toute personne qui assiste l'agent...*» devrait être supprimée. La suppression de cette phrase a été approuvée par consensus.

#### **2.3.2. Qualifications des fonctionnaires autorisés**

Paragraphe 37

25. Suite aux débats entre tous les participants, ces derniers sont convenus de supprimer la phrase en italique et d'amender le texte comme suit: «Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient de préférence avoir reçu une formation dans les domaines de l'inspection du travail, du contrôle par l'Etat du port, ainsi que dans les techniques et pratiques de pêche.» Cet amendement a été approuvé.

- 
26. En ce qui concerne les références à l'anglais dans le libellé original du paragraphe 37, l'observateur du gouvernement de la République de Corée a souhaité voir officiellement consigné que «ce problème de langue devra être débattu dès que possible après l'entrée en vigueur de la convention n° 188».

### **Chapitre 3. Variantes A et B**

#### **Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention n° 188**

27. Si le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer préféraient la variante A comme base de discussion, le vice-président gouvernemental a déclaré qu'aucun consensus n'a pu être atteint par les membres de son groupe, ces derniers étant toutefois disposés à accepter le choix des partenaires sociaux, pour autant que des éléments de la variante B puissent être introduits au cas par cas lors du débat sur la variante A.
28. Après qu'il a été fait mention du système de contrôle par l'Etat du port tel qu'énoncé par la convention du travail maritime, 2006 (MLC), l'expert employeur des Pays-Bas a fait observer que, conformément à l'article II, paragraphe 4, de ladite convention, cette dernière ne s'applique pas aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et que, par conséquent, le système d'inspection et de contrôle tel qu'énoncé par la MLC, y compris celui effectué par l'Etat du port, ne s'applique pas non plus aux opérations de pêche.

### **3.3. Mener une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention n° 188**

#### ***3.3.1. Procédures à suivre pour mener une inspection en cas de plainte ou de preuve qu'un navire de pêche ne se conforme pas aux prescriptions de la convention n° 188***

##### Paragraphe 42

29. Après discussion, les participants n'ont pas jugé bon de remplacer «preuve» par «information». Il a été convenu d'amender comme suit le texte de la première puce:

---

«qu'une preuve est apparue, par exemple au cours d'un contrôle de routine, que ces navires ne se conforment pas aux prescriptions de la convention n° 188; ou». Les changements proposés au texte de la deuxième puce n'ont pas d'incidence en français.

#### Paragraphe 43

- 30.** Sur proposition du vice-président des armateurs, il a été décidé de préciser la nature des instruments internationaux en ajoutant «en vigueur». Les participants ont décidé que ce paragraphe ferait référence uniquement aux plaintes et que, par souci de cohérence, toutes plaintes «manifestement infondées» devraient être consignées.

#### Paragraphe 45

- 31.** Le vice-président des gens de mer a suggéré de modifier le libellé «mesures sur la base d'une preuve» pour faire suite aux changements apportés au paragraphe 42.
- 32.** Le vice-président des armateurs a par ailleurs signalé la confusion possible entre les deux éléments motivant la prise de mesures; c'est pourquoi il a proposé de remplacer au début du paragraphe «Lorsqu'elles prennent» par «Avant de prendre» et de supprimer la seconde phrase.
- 33.** Le vice-président des gens de mer a également proposé de séparer dans la première phrase «preuve» et «plainte».
- 34.** Il a en outre été convenu d'amender le nouveau texte proposé par le Bureau suite tant à la proposition du vice-président gouvernemental de supprimer les termes «et la gravité des faits concernés» qu'à la suggestion de l'expert du gouvernement de la Nouvelle-Zélande de modifier le libellé à la suite de «manifestement infondées», afin de tenir compte des plaintes dont il apparaît qu'elles sont manifestement infondées.

#### Nouveau paragraphe 45bis

- 35.** Un nouveau texte a été proposé par le Bureau aux participants à la réunion pour tenir compte de la nécessité pour le patron du navire de pêche d'être informé avant de prendre

---

des mesures sur la base des preuves acquises. Le texte proposé a été amendé en conséquence suite à l'acceptation par les participants de la proposition du vice-président des armateurs visant à ajouter à la fin de la phrase les termes «et de toute intention d'ouvrir une enquête».

#### Paragraphe 46

- 36.** Le vice-président gouvernemental n'a pas jugé pertinente la seconde phrase du paragraphe 46, et signalé que la traduction des textes dans une autre langue peut poser problème. Il a proposé le libellé suivant en remplacement de la dernière phrase: «Si les documents sont dans une langue qu'il ne comprend pas, il devrait demander l'assistance dont il a besoin en s'adressant, par exemple, au patron du navire de pêche ou à un représentant du pavillon national.»
- 37.** Le représentant du gouvernement des Pays-Bas, soutenu par le vice-président des gens de mer, a proposé de remplacer le terme «nationales» par «de l'Etat du pavillon».
- 38.** Enfin, le vice-président des armateurs et le vice-président des gens de mer ont tous deux proposé de supprimer la seconde phrase du paragraphe. Ces amendements ont été acceptés par l'ensemble des participants.

#### Paragraphe 47

- 39.** Tous les participants se sont entendus sur l'ajout d'une note de bas de page explicitant l'expression «naviguent habituellement», qui devrait inclure les opérations de pêche. Le libellé «L'expression “naviguent habituellement” devrait être comprise comme incluant également les opérations de pêche» a été accepté par les participants.

#### Paragraphe 49

- 40.** Le vice-président des gens de mer a fait part de sa préférence pour le terme «peuvent» plutôt que «devraient», ce que les participants ont approuvé. Ceux-ci ont également décidé de supprimer toute la partie de phrase commençant par «sauf s'il existe de solides raisons»

---

et se terminant par «l'inspection nécessaire», suivant en cela la proposition du vice-président des gens de mer, selon qui cette partie est inutile.

#### Paragraphe 50

**41.** Le vice-président des armateurs a proposé de remplacer «d'un navire de pêche» par «qui pourraient être à bord d'un navire de pêche», au premier paragraphe. Les participants à la réunion ont accepté cette modification. Le vice-président gouvernemental a également proposé de placer le titre «Examen des exclusions, des dérogations et des prescriptions équivalentes prévues par l'Etat du pavillon» au-dessus du paragraphe 50. Il en a ainsi été décidé par les participants.

#### Paragraphe 51

**42.** Les vice-présidents des armateurs et des gens de mer ont proposé de modifier comme suit la deuxième phrase du paragraphe 51: «Toutefois, cela ne devra pas l'empêcher de prendre les mesures nécessaires, y compris l'immobilisation du navire pour redresser toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé des pêcheurs à bord du navire.» Les participants ont approuvé cette proposition.

#### Nouveau paragraphe

**43.** Un nouveau paragraphe a été ajouté au paragraphe 52, à la demande du vice-président des armateurs. Ce paragraphe est tiré du paragraphe 70 qui concerne le principe d'un traitement pas moins favorable, figurant à la variante B du chapitre 3. Après discussion, un texte du Bureau a été modifié par les participants, puis adopté.

#### Paragraphe 53

**44.** Suite à une proposition émanant du groupe des armateurs, visant à supprimer la partie de phrase «si l'impression générale ... aux normes minima», le groupe des gens de mer a proposé de supprimer les termes «aux normes minima».

**45.** Le vice-président gouvernemental a proposé de remplacer «aux normes minima» par «à la convention», changement approuvé par les participants.

---

#### Paragraphe 54

46. Le vice-président des gens de mer a proposé que les termes «et/ou» soient remplacés par «et». Les participants ont adopté le paragraphe, sous réserve de cette modification.

#### Paragraphe 55

47. Le paragraphe a été adopté, avec une modification proposée par le groupe des armateurs, portant sur la prescription relative à l'enregistrement des plaintes.

#### Paragraphe 56

48. Le vice-président des armateurs a proposé des modifications à appliquer dans l'ensemble du texte: les termes «en cas de preuve» devraient être remplacés par «en cas d'obtention de preuve»; «la non-observation» devrait être remplacée par «la non-conformité» et les «manquements» devraient être remplacés par les «cas de non-conformité», de sorte que le vocabulaire utilisé soit plus conforme à celui de la convention. Les participants ont accepté ces modifications.

#### Nouveau paragraphe

49. Le vice-président des gens de mer a proposé d'insérer le paragraphe 75 de la variante B en ajoutant les termes «sa zone d'opération» après le terme «son histoire». Le vice-président des gens de mer a indiqué que ce texte supplémentaire était nécessaire pour préciser la zone d'opération du navire, ce qui permet de déterminer le type d'équipement utilisé à bord du navire.

## **Chapitre 4. Inspection plus approfondie des conditions de travail à bord des navires de pêche**

### **4.1. Note générale**

50. Le vice-président des armateurs a proposé que le titre du chapitre soit modifié comme suit: «Inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port sur la base de preuves acquises ou d'une plainte valable». Cette modification apportée au titre a été acceptée par les

---

participants. Quatre autres propositions ont été formulées par le vice-président des armateurs concernant des modifications à apporter dans l'ensemble du chapitre 4: supprimer les termes «plus détaillées» après le terme «inspections» et remplacer le terme «manquements» par «non-conformités», insérer le mot «caractéristiques» à la fin de la phrase «sources d'information», et insérer le mot «obtenue» tout de suite après le mot «preuve». Ces propositions ont été approuvées par les participants.

### Paragraphe 103

51. Le vice-président des armateurs a proposé de remplacer les termes «plus approfondie» par «plus vaste».
52. Le vice-président des gens de mer a indiqué que l'en-tête du chapitre devrait être incorporé au paragraphe.
53. Le vice-président gouvernemental a indiqué que son choix porterait sur les termes qui décrivent le mieux le sujet contenu dans ce chapitre.
54. Il a finalement été décidé de modifier comme suit le texte du paragraphe 103: «Le présent chapitre vise à fournir un outil pratique donnant des orientations concernant l'inspection de contrôle par l'Etat du port des prescriptions spécifiques contenues dans la convention n° 188.»

### Paragraphe 104

55. La proposition du vice-président des armateurs d'utiliser de préférence le terme «peut» plutôt que «devrait» a été acceptée.
56. Une autre proposition a été formulée par l'observateur du gouvernement du Danemark, consistant à garantir que le paragraphe 104 porte bien sur les inspections traitées dans ce chapitre. Cette proposition a été adoptée par les participants.

---

## Paragraphe 105

**57.** Suite aux discussions menées entre les observateurs des gouvernements des Pays-Bas et du Pérou et le vice-président des armateurs sur les inspections des navires qui ne sont pas tenus de disposer d'un document valide, le texte que le Bureau a proposé d'ajouter après un «document valide» («en vertu de l'article 41 de la convention ou en raison du fait que l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la convention») a été approuvé.

## Paragraphe 106

**58.** Les participants à la réunion ont décidé de supprimer le texte «Pour effectuer une inspection plus approfondie,» au début du paragraphe, par respect de la décision visant à supprimer les termes «plus détaillée» chaque fois qu'ils apparaissent dans le chapitre.

## Paragraphe 107

**59.** Un consensus a été atteint au sujet à la fois de la proposition du vice-président des armateurs de supprimer le premier membre de phrase en italique et de celle de l'experte du gouvernement du Brésil visant à supprimer la dernière phrase commençant par «Ces informations», au motif que les inspections ne devraient pas se limiter à l'objet de la plainte. Compte tenu de la décision de supprimer le terme «manquements», ce dernier a également été supprimé du paragraphe 107.

## Paragraphe 108

**60.** Suite à une discussion infructueuse entre les participants, ces derniers se sont finalement entendus sur une proposition du président, acceptable par les uns et les autres, visant à insérer «même» avant le membre de phrase «après avoir visité», à insérer à la quatrième ligne l'expression «tout de même» après «l'agent peut», et à supprimer le reste du paragraphe en mettant un point final après «pour les examiner de plus près».

---

## 4.2. Prescriptions de base, sources d'information et exemples de manquements ou de non-conformité

61. Il a été convenu par les participants d'insérer dans l'ensemble du chapitre 4 l'adjectif «caractéristiques» à la suite des termes «Sources d'information» et de remplacer systématiquement l'en-tête «Exemples de manquements» par «Exemples de non-conformité». En conséquence, le titre de la section a été modifié comme suit: «Prescriptions de base, sources d'information caractéristiques et exemples de non-conformité».

### Paragraphe 110 – *Responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs (article 8)*

62. Le vice-président des armateurs a proposé d'ajouter sous l'en-tête «Sources d'information caractéristiques» une nouvelle puce comme suit «Licence de pêche en fonction de la zone d'opération». Un nouveau libellé se lisant comme suit «, compte tenu de la nature des opérations de pêche et de la zone d'opération» devrait être inséré après les termes «navire de pêche» au texte de la dernière puce sous l'en-tête «Exemples de non-conformité».

63. Si cette proposition a recueilli l'approbation des participants, le représentant du gouvernement de la Norvège s'est toutefois montré préoccupé par le fait que les cas de non-conformité doivent être clairement définis et identifiés. L'observateur du gouvernement du Pérou était d'avis que les directives sont générales et que les gouvernements ont toute liberté de les utiliser ou de les développer en fonction de leurs propres besoins. L'expert du gouvernement de la Namibie et les observateurs des gouvernements de la République de Corée et du Danemark ont souscrit aux vues de l'expert du gouvernement de la Norvège qui, en fin de compte, a indiqué ne pas approuver l'idée d'une énumération des cas de non-conformité, tout en étant disposé à l'accepter si les partenaires sociaux y étaient favorables.

### Paragraphe 111 – *Age minimum (article 9)*

64. Le vice-président gouvernemental a proposé deux amendements au texte figurant sous l'en-tête «Exemples de non-conformité». Le premier consiste à remplacer «de moins de»

---

par «entre 15 et», et le second à insérer une nouvelle puce comme suit: «Une personne de moins de 15 ans qui travaille en tant que pêcheur.»

#### Paragraphe 112 – *Examen médical (articles 10 à 12)*

**65.** Les participants ont approuvé la proposition du vice-président gouvernemental visant à supprimer le texte de la troisième puce au motif que la convention ne mentionne pas «les certificats médicaux se rapportant à la perception des couleurs».

#### Paragraphe 113 – *Equipage et durée du repos (articles 13 et 14)*

**66.** Le vice-président des armateurs a proposé d'insérer une note de bas de page après les termes «fatigue excessive» figurant à la quatrième puce sous l'en-tête «Sources d'information caractéristiques» pour attirer l'attention sur les directives de l'Organisation maritime internationale portant sur ce point. Il a été convenu d'insérer le libellé suivant: «On trouvera des informations complémentaires sur la fatigue excessive dans la publication de l'OMI intitulée «Directives sur la fatigue excessive».

**67.** Le vice-président gouvernemental a proposé d'ajouter, à la fin de l'énumération figurant sous l'en-tête «Sources d'information caractéristiques», une nouvelle puce comme suit «Attestations des qualifications des pêcheurs», et de remplacer à la deuxième puce sous l'en-tête «Exemples de non-conformité» le membre de phrase «aux prescriptions établies par l'autorité compétente» par le libellé suivant: «au document spécifiant les effectifs minima de sécurité délivré par l'autorité compétente, ou à l'effectif minimal établi par celle-ci». L'observateur du gouvernement du Danemark a proposé d'inclure le libellé «, pour garantir la sécurité de navigation du navire» après «ou à l'effectif minimal établi par celle-ci». Ces propositions ont été approuvées par les participants.

#### Paragraphe 114 – *Liste d'équipage (article 15)*

**68.** Le tiret figurant sous la puce sous l'en-tête «Prescriptions de base», qui se lit comme suit «L'autorité compétente doit déterminer à qui, à quel moment et à quelles fins cette information doit être fournie», a été supprimé. Le vice-président gouvernemental a déclaré

---

ne pas comprendre ce que signifie exactement une liste d'équipage incomplète, c'est pourquoi il a proposé de remplacer le point «La liste d'équipage est incomplète» par le libellé suivant: «La liste d'équipage ne rend compte ni du nombre de pêcheurs à bord du navire ni des informations les concernant». Cette proposition a été acceptée par les participants.

**Paragraphe 115 – *Accord d'engagement de pêcheurs***  
*(articles 16 à 20 et annexe II)*

- 69.** Le vice-président des armateurs a proposé d'inclure à la fin du texte de la deuxième puce, sous «Exemples de non-conformité», un libellé extrait de la première phrase de l'annexe B, qui se lit comme suit: «du fait que la question est réglée d'une autre manière par la législation nationale ou, le cas échéant, par une convention collective».
- 70.** Le vice-président des gens de mer a proposé d'ajouter un autre exemple de non-conformité, à savoir: «Le contrat d'engagement du pêcheur n'est pas respecté.»
- 71.** Ces modifications ont été approuvées par les participants, avec toutefois une réserve émise par l'expert du gouvernement de la Norvège, qui a souhaité revenir sur ce point ultérieurement.
- 72.** Le texte d'une nouvelle puce concernant la couverture de la sécurité sociale et ses avantages a été transféré de la section sur la sécurité sociale.

**Paragraphe 116 – *Rapatriement* (article 21)**

- 73.** Le vice-président des gens de mer a proposé d'ajouter au texte de la deuxième puce figurant sous l'en-tête «Prescriptions de base» le membre de phrase «, au terme d'une procédure régulière,» après le terme «pêcheur». Le représentant du gouvernement des Pays-Bas a demandé un conseil juridique sur ce point, au motif que cela pourrait signifier que l'armateur à la pêche n'est pas tenu de payer les frais de rapatriement tant que la procédure n'est pas achevée. Un représentant du Conseiller juridique a répondu que cette proposition ne pose pas de problème juridique étant donné que l'obligation de procédure

---

régulière est un principe établi en vertu du droit international et que son inclusion dans les directives ne vise qu'à fournir une orientation sans créer d'obligation nouvelle. Le vice-président gouvernemental, jugeant le libellé actuel du point figurant sous l'en-tête «Exemples de non-conformité» peu clair, a proposé de remplacer «omet de pourvoir au rapatriement» par «refuse de rapatrier». Le vice-président des gens de mer a proposé d'ajouter à la fin du texte de la puce figurant sous l'en-tête «Exemples de non-conformité» un libellé supplémentaire extrait de l'article 21, paragraphe 1, de la convention n° 188, qui s'énonce comme suit: «, ou lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées, ou lorsque le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances». Toutes ces propositions ont été approuvées.

**Paragraphe 117 – *Recrutement et placement des pêcheurs***  
**(article 22, paragraphes 1 à 3)**

74. Le vice-président des armateurs a proposé l'ajout de deux puces supplémentaires sous l'en-tête «Exemples de non-conformité», à savoir: «Un pêcheur est tenu de payer des honoraires à un service de recrutement et de placement.» et «Il existe une liste noire.» Ces deux propositions ont été approuvées par les participants.

**Paragraphe 118 – *Agences d'emploi privées***  
**(article 22, paragraphes 4 à 6)**

75. Le vice-président des armateurs, appuyé par le vice-président des gens de mer, a proposé de simplifier le libellé de la première puce figurant sous l'en-tête «Prescriptions de base». Suite à un long débat sur l'application des dispositions énoncées audit point, il a été convenu de retenir le libellé original du premier tiret proposé par le Bureau tel que modifié suite à une proposition du vice-président des armateurs, de sorte qu'il se lise comme suit: «le recours à de telles agences ne doit pas porter atteinte au droit du pêcheur de déposer une plainte, y compris faire valoir un droit de privilège maritime (par exemple arraisonner le navire);». L'observateur du gouvernement du Danemark a souhaité qu'il soit pris bonne note de la position de son gouvernement, lequel estime qu'un Etat qui n'a pas ratifié la

---

convention n° 181 de l'OIT ne peut procéder à des inspections menées en vertu du contrôle par l'Etat du port dans le respect des dispositions qu'elle énonce. Toutefois, le Danemark, en tant qu'Etat du port, respecte les dispositions prises conformément aux paragraphes 3 à 6 de l'article 21 de la convention n° 181 de l'OIT, et il prendra en outre les mesures appropriées en cas de plainte déposée par un pêcheur dans un port danois en vertu de l'article 21, paragraphes 3 à 6.

**Paragraphe 120 – Logement**  
*(articles 25, 26 et 28 et annexe III)*

- 76.** Les participants ont souscrit à la proposition du vice-président des armateurs de supprimer, dans le texte de la première puce figurant sous l'en-tête «Sources d'information caractéristiques», les termes «de construction» et d'ajouter l'expression «, s'il existe,» après «navire de pêche». Le vice-président gouvernemental a souhaité voir supprimer le membre de phrase «nationales donnant effet aux dispositions» aux textes des première, deuxième et quatrième puces figurant sous l'en-tête «Exemples de non-conformité», au motif que c'est à l'Etat du pavillon qu'incombe la responsabilité de spécifier toutes dérogations. Ces propositions, de même qu'une modification mineure au texte de la septième puce, déjà repérée par le Bureau et sans incidence en français, ont été approuvées.
- 77.** En ce qui concerne les textes correspondant aux puces figurant sous l'en-tête «Exemples de non-conformité», qui se fondent sur l'article 26, le représentant de l'observateur des Pays-Bas a signalé que la liste ne distingue pas suffisamment les prescriptions applicables aux nouveaux navires de celles qui s'appliquent aux navires existants. Un nouveau moyen d'exposer les cas de non-conformité tenant compte d'une proposition du vice-président des gens de mer a été accepté par les participants.
- 78.** Suite à un débat avec le groupe des gens de mer, il a été proposé par le vice-président des armateurs d'introduire un nouveau libellé comme deuxième puce, sous l'en-tête «Prescriptions de base», qui se lit comme suit: «Avant de procéder à une inspection des questions énoncées à l'article 26 et à l'annexe III, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du

---

port devrait avant tout établir si le navire faisant l'objet de l'inspection est neuf ou existant, comme l'indique le paragraphe 2 de l'annexe III. Il conviendrait également de tenir compte de toute modification concernant le logement ou de tout changement de pavillon qui pourrait avoir une incidence sur l'application des dispositions de l'annexe III.» Cette proposition inclut l'insertion de la note de bas de page suivante: «Il conviendrait de se référer aux paragraphes 9 à 11 de l'annexe III. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait être informé que toute autre prescription adoptée en vertu du paragraphe 12 de l'annexe III cesse de s'appliquer au navire si ce dernier change de pavillon.» Cette proposition a été approuvée.

#### Paragraphe 121 – *Alimentation et eau (article 27)*

**79.** Le vice-président gouvernemental a attiré l'attention des participants sur une correction à apporter au texte correspondant à la première puce, sous «Prescriptions de base» où le mot «logement» devrait être remplacé par «l'alimentation et l'eau». Cette modification a été acceptée.

#### Paragraphe 122 – *Soins médicaux (articles 29 et 30)*

**80.** L'observateur du gouvernement du Danemark a tenu à faire part de son point de vue selon lequel certains des «exemples de non-conformité» ne reflètent pas ce que dit la convention et que, bien que le texte des directives ne soit pas contraignant, il semble aller plus loin que les dispositions correspondantes de la convention.

#### Paragraphe 123 – *Sécurité et santé au travail (articles 31 à 33)*

**81.** Deux propositions ont été acceptées en ce qui concerne le texte des «Exemples de non-conformité». Elles étaient présentées par le vice-président des armateurs et consistaient à changer le texte de la première puce pour lire «Les conditions à bord sont dangereuses.» et, concernant le texte de la dernière puce, à remplacer le texte existant par «Les évaluations de risque n'ont pas été effectuées.»

**82.** Les groupes ont beaucoup discuté du contenu de la puce figurant dans «Exemples de manquements» en raison des complexités pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port de déterminer si oui ou non les paiements de sécurité sociale ont été effectués. Il a été convenu de remplacer le texte contenu dans «Exemples de manquements» par «Remarque: Les recours dont dispose l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité sociale se limitent à donner suite à une plainte et à examiner le contrat d'engagement pour en vérifier la conformité (voir le paragraphe 69 ci-dessus). Si la plainte porte sur l'application du régime de sécurité sociale, comme le prévoit la convention (articles 34 à 37), l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait se contenter d'enregistrer la plainte et d'en informer l'Etat du pavillon, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail.» L'exemple de non-conformité a été déplacé pour devenir un exemple de non-conformité selon l'accord d'engagement du pêcheur.

## **Chapitre 5. Mesures que peut prendre l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port après avoir constaté des manquements ou des non-conformités au titre de la convention n° 188**

### **5.1. Procédures en cas de manquement ou de non-conformité**

Nouveau paragraphe après le paragraphe 127

**83.** Le vice-président des armateurs était d'avis d'ajouter une partie de texte au paragraphe 126 pour aider les agents chargés du contrôle par l'Etat du port à décider si un navire de pêche sur lequel des cas de non-conformité ont été constatés suite à une inspection devrait être immobilisé ou autorisé à poursuivre sa route sous certaines conditions. Le vice-président des gens de mer approuve cette proposition, mais souhaite qu'il soit garanti que toute modification apportée traite de la santé et de la sécurité du pêcheur. Il a été décidé qu'un nouveau texte devait être inséré après le paragraphe 127, rédigé comme suit: «Lorsque

---

certains cas de non-conformité ne constituent pas manifestement un danger pour la sécurité ou la santé qui justifie l'immobilisation du navire, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut chercher à obtenir l'accord du patron du navire ou lui proposer des mesures nécessaires pour remédier à ces cas de non-conformité et fixer des délais pour y parvenir. Il devrait envoyer à l'Etat du pavillon ainsi qu'au Directeur général du Bureau international du Travail un rapport décrivant en détail les cas de non-conformité et les mesures approuvées ou proposées pour y remédier. Il devrait également tenir compte de la possibilité que tout cas de non-conformité constaté risque de constituer manifestement un danger pour la sécurité ou la santé une fois que le navire a quitté le port et avant qu'il n'atteigne sa prochaine destination.»

## **5.2. Exemples de circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire de pêche**

**84.** Le vice-président des armateurs a proposé des changements au titre de la section 5.2, à la suite d'une discussion sur la nécessité de mettre l'accent, tout en la précisant, sur la liste des exemples de manquements figurant au paragraphe 129. Le nouveau titre «Exemples de circonstances pouvant exiger une enquête plus approfondie et l'éventuelle immobilisation d'un navire de pêche» a été accepté par les participants.

### Paragraphe 129

**85.** Le vice-président des armateurs a proposé un certain nombre de modifications destinées à rendre les exemples plus conformes à ceux qui ont déjà été approuvés et à fournir aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port des directives sur l'immobilisation des navires de pêche. Ces propositions consistent à remplacer les termes «illustrent le type de circonstances» par «peuvent montrer» et à ajouter «une enquête plus approfondie, pouvant conduire à» après les termes «qui peuvent justifier»; ajouter les mots «compte tenu de la nature des opérations de pêche et de la zone d'opération» à la fin de la phrase contenue dans la première puce, sous l'en-tête «Responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs (article 8)»; remplacer «une personne de moins de 16 ans» par

---

«une personne entre 15 et 16 ans» dans le texte de la première puce de l'en-tête «Age minimum (article 9)»; ajouter une nouvelle puce au-dessous de la première puce, sous l'en-tête «Age minimum», libellée comme suit: «Une personne de moins de 15 ans qui travaille en tant que pêcheur.»; au-dessous de l'en-tête «Equipage et durée du repos (articles 13 et 14)», remplacer les termes «preuve du non-respect des prescriptions en matière de repos» par le texte «les pêcheurs sont fatigués»; insérer le mot «nécessaires» dans le texte de la première puce de l'en-tête «Soins médicaux (articles 29 à 30)», après les mots «soins médicaux».

**86.** Le vice-président des gens de mer a proposé que soient ajoutés deux titres supplémentaires, à savoir un nouvel en-tête et une nouvelle puce après «Equipage et durée du repos (articles 13 et 14)». Il s'agit d'ajouter l'en-tête «*Paiement des pêcheurs (article 23)*» et le texte de la puce suivant: «les pêcheurs qui perçoivent un salaire n'ont pas été payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers durant une période prolongée»; ajouter un nouvel en-tête, accompagné d'une puce «*Protection en cas de maladie, lésions ou décès liés au travail (articles 38 et 39)*» et le texte de la puce ci-après: «il n'existe aucune mesure destinée à assurer au pêcheur une protection en cas de maladie, lésions ou décès liés au travail».

**87.** Les propositions des vice-présidents des armateurs et des gens de mer ont été adoptées, bien que l'expert du gouvernement de la Norvège ait indiqué qu'il a toujours un léger doute au sujet des pêcheurs qui respectent les heures de repos figurant dans le règlement, mais qui sont encore fatigués après cette période de repos.

#### **5.4. Coopération du navire de pêche battant pavillon étranger**

##### Paragraphe 131

**88.** Le vice-président gouvernemental a proposé que le texte soit développé pour inclure l'article 44 qui porte également sur l'interdiction de monter à bord formulée par un agent

---

chargé du contrôle par l'Etat du port. Il a été décidé de remplacer «à l'article 43 de la convention» par «aux articles 43 et 44 de la convention n° 188».

## Annexe A

89. Les groupes ont beaucoup discuté du projet de texte concernant le document valide. Le vice-président des armateurs a fait part de sa préférence pour l'approche actuelle, tout en précisant que d'autres éléments d'information devaient être ajoutés, tels que la jauge brute; les dérogations de l'Etat du pavillon; la question de savoir si l'Etat du pavillon a ratifié ou non la convention n° 181; ainsi qu'une liste des éléments requis, accompagnée de notes de bas de page pour les explications. Le vice-président des gens de mer accepte la proposition concernant les dérogations de l'Etat du pavillon et ajoute que l'annexe devrait contenir la description du mécanisme utilisé par l'Etat du pavillon pour rendre son rapport, ainsi que les détails concernant l'information contenue dans le document valide. Le vice-président gouvernemental est inquiet de savoir comment l'agent chargé du contrôle de l'Etat du port peut authentifier les documents valides; il pose la question des procédures à suivre pour confirmer l'authenticité, notamment prendre contact avec l'Etat du pavillon; et ne se dit pas favorable à la création d'un modèle de document valide pour les Etats du pavillon car cela relève de la responsabilité de l'Etat. L'observateur du gouvernement du Pérou a proposé que l'authentification des documents valides se fasse par l'intermédiaire de l'Etat du pavillon ou par le site Internet du BIT. Compte tenu des commentaires reçus, il a été décidé que le Bureau tienne compte des points soulevés au cours des débats et prépare une version révisée de l'annexe A, qui devra être examinée plus avant.

## **Discussion et adoption du projet révisé de directives**

90. Un projet révisé (TMEPSCG/2010/11) contenant toutes les modifications adoptées par les participants à la réunion a été préparé par le Bureau et soumis pour discussion. La numérotation des paragraphes de la présente section se réfère à celle de ce projet révisé.

---

## Chapitre 1

### 1.2.3. Concepts essentiels de la convention n° 188

#### Paragraphe 13

91. Le vice-président des gens de mer a signalé une répétition des termes «n'est pas» dans la version française du projet révisé.

## Chapitre 4. Inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port sur la base de preuves acquises ou d'une plainte valable

#### Paragraphe 65 – *Age minimum (article 9)*

92. Le vice-président gouvernemental a indiqué qu'il préférerait que les textes correspondant aux deux premières puces du sous-paragraphe «Exemples de non-conformité» soient inversés. En effet, selon lui, les exemples de non-conformité devraient être cités dans l'ordre de leur gravité. Les participants ont approuvé cette proposition.

#### Paragraphe 71 – *Recrutement et placement des pêcheurs (article 22, paragraphes 1 à 3)*

93. L'expert gouvernemental de la Norvège a souligné que, conformément à la convention, c'est à l'Etat du pavillon et non à l'armateur que revient la charge de consigner les cas de non-conformité. En conséquence, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ne peut exiger de l'armateur qu'il remédie aux cas de non-conformité. L'intervenant propose que cette question soit traitée comme l'est la question de la sécurité sociale au paragraphe 78, c'est-à-dire que, pour les deux exemples de non-conformité cités, une remarque soit ajoutée concernant les recours dont dispose l'agent chargé du contrôle de l'Etat du port. L'intervenant est, quant à lui, d'avis que les directives doivent spécifier clairement que, conformément à la convention, les cas de non-conformité relèvent de la responsabilité de l'armateur. Il souhaite que ses préoccupations soient consignées dans le rapport.

---

Paragraphe 74 – *Logement (articles 25, 26 et 28 et annexe III)*

94. Le vice-président gouvernemental a fait une observation qui ne concerne pas le texte français. Il est également d’avis que le texte: «(comme le prescrit la convention)» à la fin du texte correspondant à l’avant-dernière puce devrait être supprimé car il est superflu. Les modifications proposées ont été approuvées par les participants.

Paragraphe 75 – *Alimentation et eau (article 27)*

95. L’observateur du gouvernement des Pays-Bas a fait une proposition qui ne concerne pas le texte français. Les participants sont convenus que le texte: «(y compris les navires existants)», à la fin du texte de la première puce de «Prescriptions de base», devait être lui aussi supprimé car inapproprié.

Paragraphe 78 – *Sécurité sociale (articles 34 à 37)*

96. L’observateur du gouvernement des Pays-Bas a proposé de replacer le texte «Exemples de non-conformité» en l’insérant dans le texte de la remarque précédée d’un tiret.

## Chapitre 5

### 5.1. *Procédures en cas de non-conformité*

Paragraphe 82

97. L’observateur du gouvernement de la France, soutenu par les experts gouvernementaux de la Nouvelle-Zélande et de la Norvège ainsi que par les observateurs des gouvernements du Danemark et des Pays-Bas, a déclaré avoir quelques difficultés à accepter le texte figurant dans le projet révisé car celui-ci semble autoriser l’agent chargé du contrôle de l’Etat du port à proposer aux patrons des moyens de traiter les cas de non-conformité. A la suite d’une longue discussion, les participants ont décidé d’adopter le texte de remplacement ci-après:

Lorsque certains cas de non-conformité ne constituent pas manifestement un danger pour la sécurité ou la santé justifiant l’immobilisation du navire, l’agent chargé du contrôle par l’Etat du port peut chercher à obtenir l’accord du patron du navire ou lui proposer des mesures nécessaires pour remédier à ces cas de non-conformité et fixer des délais pour y parvenir.

---

Il devrait envoyer à l'Etat du pavillon ainsi qu'au Directeur général du Bureau international du Travail un rapport décrivant en détail les cas de non-conformité et les mesures approuvées ou proposées pour y remédier.

Il devrait également tenir compte de la possibilité que tout cas de non-conformité constaté risque de constituer manifestement un danger pour la sécurité ou la santé une fois que le navire a quitté le port et avant qu'il n'atteigne sa prochaine destination.

98. Aux fins de ce rapport, le vice-président des gens de mer a souligné que, au cours des discussions qui ont conduit à l'adoption du paragraphe 82, les participants en sont venus à la conclusion que, si aucune décision n'était prise sur les mesures de correction des cas de non-conformité ou sur le temps imparti à cette correction, alors l'agent chargé du contrôle de l'Etat du port peut avoir recours à son propre jugement professionnel pour décider si le navire présente des dangers pour la sécurité et la santé et s'il doit être immobilisé.

## **5.2. Exemples de circonstances pouvant exiger une enquête plus approfondie et l'éventuelle immobilisation d'un navire de pêche**

### Paragraphe 84

99. Afin d'aligner le texte sur la modification proposée par l'expert gouvernemental de la Norvège, les participants sont convenus d'inverser les textes correspondant aux deux premières puces pour que l'ordre de gravité des cas de non-conformité soit respecté.

100. De plus, dans le texte anglais de la première puce de «Alimentation et eau» (article 27), le terme «drinking» a été remplacé par «potable» qui est plus conforme à la convention.

101. L'observateur du gouvernement de l'Equateur a fait remarquer que le texte «paiement des pêcheurs» (article 23) manquait dans la version espagnole. Les participants ont décidé que cette omission devait être corrigée.

## **Annexe A – Contenu d'un «document valide» (article 41)**

102. Le Bureau a soumis aux participants pour examen le projet révisé de l'annexe A, qui rend compte des points débattus précédemment. Le président a signalé que l'annexe A révisée n'est pas censée servir de modèle. Le vice-président des armateurs a proposé de remplacer

---

la phrase du second paragraphe de l'annexe par le libellé suivant: «La convention exige que le document valide contienne au minimum:», et de remplacer la phrase présentant la seconde énumération de l'annexe par un texte qui se lit comme suit «Bien que la convention ne l'exige pas, il est recommandé que les informations ci-après figurent également dans le document valide:», afin d'établir une distinction claire entre les informations exigées en vertu de la convention et celles qui ne le sont pas. Il a également proposé que la première puce de la première énumération, «le nom du navire de pêche», soit déplacée au début de la seconde liste, qui énonce les informations recommandées, ces dernières n'étant pas imposées par la convention.

**103.** Rappelant la position exprimée la veille par l'observateur du gouvernement de la République de Corée et appuyée par le vice-président gouvernemental, le vice-président des armateurs a également proposé d'ajouter à la note de bas de page après le mot «Remarque» la phrase suivante: «L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait, pour éviter tout retard inutile, s'assurer que toutes les institutions publiques ou autres organisations sont reconnues par l'Etat du pavillon comme étant compétentes et indépendantes pour mener des inspections et délivrer le document valide. Il peut avoir besoin d'obtenir des informations pertinentes, par exemple en consultant les sites Web appropriés.»

**104.** Concernant le second tiret de l'avant-dernière puce de la deuxième liste, le vice-président des armateurs a proposé d'ajouter un libellé destiné à clarifier les vues exprimées au sujet de la ratification de la convention n° 188 et de la convention n° 181. En réponse à cette suggestion, le Bureau a proposé d'amender le texte de l'avant-dernière puce en la reliant au premier tiret, et de créer une nouvelle puce contenant le libellé suivant: «une note indiquant si l'Etat du pavillon a ratifié la convention (n° 181) de l'Organisation internationale du Travail sur les agences d'emploi privées, 1997, et s'il a confié certaines des responsabilités découlant de la convention n° 188 à des agences d'emploi privées;».

---

**105.** Enfin, l'observateur du gouvernement du Danemark a fait observer que le titre de l'annexe A devrait être modifié au motif que, les directives étant non obligatoires et non contraignantes, cela pourrait conduire à des cas de non-conformité. Le vice-président des armateurs a proposé de remplacer le titre «Eléments devant figurer dans un document valide» par «Contenu d'un document valide».

**106.** Tous les amendements et propositions concernant le projet d'annexe A révisé présentés ci-dessus ont été approuvés par les participants.

***Annexe C – Tableau des prescriptions applicables  
aux navires de pêche conformément à l'annexe III  
(Logement à bord des navires de pêche) de la convention  
(n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007***

**107.** Il a été convenu que le paragraphe 84 de l'annexe III concernant les «variations», qui avait été omis, devra être réinséré.

## **Adoption des directives**

**108.** Les directives, telles qu'amendées, ont été adoptées par consensus, et elles sont désormais disponibles sous la forme d'un document dont la référence est TMEPSCG/2010/12.

## **Recommandations de la réunion**

**109.** La réunion d'experts a recommandé que le Bureau poursuive ses activités concernant le suivi de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007.

**110.** La réunion d'experts a rappelé que la 96<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail avait adopté une résolution invitant le Conseil d'administration à demander au Directeur général de donner la considération voulue, dans le programme et budget, aux programmes de coopération technique visant à promouvoir la ratification de la convention et à aider les Membres qui sollicitent une assistance pour sa mise en œuvre, dans des domaines tels que:

- 
- l'assistance technique aux Membres, notamment pour le renforcement des capacités des administrations nationales, ainsi que des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, et pour l'élaboration d'une législation nationale conforme aux prescriptions de la convention;
  - l'élaboration de matériels de formation pour les inspecteurs et autres personnels;
  - la formation des inspecteurs;
  - l'élaboration de matériels promotionnels et d'instruments de sensibilisation concernant la convention;
  - l'organisation de séminaires et d'ateliers nationaux et régionaux sur la convention;
  - la promotion de la ratification et de la mise en œuvre de la convention dans le cadre des programmes par pays de l'OIT pour un travail décent.

**111.** La réunion d'experts a rappelé l'importance de ces travaux et suggéré en outre que l'OIT trouve des ressources, éventuellement via les contributions de donateurs extérieurs, en vue de l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du pavillon en vue de l'application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007.

## **Rapport de la réunion**

**112.** Le projet de rapport de la réunion sera distribué aux participants par courrier électronique après la clôture de la réunion. Le rapport final rendra compte des changements appropriés proposés par les participants.

## **Clôture de la réunion**

**113.** Le Directeur exécutif du Secteur du dialogue social, M. Georges Dragnich, a félicité les experts pour avoir suivi la bonne direction tout en respectant l'esprit et le contenu de la convention n° 188. Il a remercié tous les experts et observateurs présents à la réunion, en particulier M. Haakon Storhaug, vice-président du groupe gouvernemental; M. Paul MacKay, vice-président du groupe des armateurs; M. Johnny Hansen, vice-président du groupe des gens de mer; ainsi que le président, le capitaine Nigel Campbell. Il s'est réjoui du niveau de dialogue social particulièrement élevé, qui a permis le succès de la présente réunion. Il a déclaré aux participants que les directives, qui sont une combinaison d'éléments juridiques et pratiques, seront incontestablement un outil utile pour garantir un

---

traitement décent de tous les pêcheurs, quelle que soit leur nationalité, et pour veiller à ce que les inspecteurs procèdent à des inspections des navires de pêche qui soient impartiales et cohérentes. Il a promis que l'OIT s'engagera non seulement à promouvoir l'application généralisée de ces directives, mais aussi à progresser dans l'élaboration de matériels de formation et autres outils destinés à promouvoir et à faire appliquer la convention. Il a exprimé l'espoir que, à l'instar de la Norvège qui a financé la présente réunion et de l'Espagne qui participe également dans une large mesure aux projets actuels de l'OIT dans le secteur de la pêche, d'autres gouvernements s'engagent plus avant pour aider à la mise en œuvre de la convention.

**114.** Le vice-président des armateurs, le vice-président des gens de mer et le vice-président gouvernemental sont tous trois convenus que le dialogue social, qui a joué un rôle décisif en permettant aux participants de parvenir à un accord sur les directives, fut l'un des éléments clés du succès de la réunion. Cette confiance entre partenaires sociaux s'est construite au cours des réunions précédentes et, grâce à la coopération et à la participation des représentants gouvernementaux, elle a donné lieu à un débat véritablement tripartite. Les vice-présidents des trois groupes ont remercié les membres de leur groupe respectif pour leur contribution et leur soutien. Ils ont également félicité le président pour sa conduite des débats et son comportement exemplaires tout au long de la réunion, qui ont permis d'obtenir des résultats fructueux. Tous les intervenants ont félicité le Bureau pour la qualité de ses travaux préparatoires et son efficacité durant la réunion.