

VERS UNE ÉCONOMIE BLEUE : UTILISER LES PORTS POUR DÉVELOPPER UN SECTEUR DES PÊCHES LÉGAL, SÛR ET ÉQUITABLE



QUE SE PASSE-T-IL À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE ET POURQUOI EST-CE IMPORTANT ?

On estime que les pertes économiques mondiales annuelles dues à la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) s'élèvent à 23,5 milliards de dollars (USD), tandis que dans la région de la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDA), la perte est estimée à au moins 10 milliards de dollars par an. Les opérateurs illégaux impliqués dans la pêche INN industrielle sont motivés par l'argent et leurs tactiques sont généralement délibérées, organisées et systématiques. Ils enfreignent les réglementations des pêches pour réduire les coûts opérationnels et augmenter les bénéfices tirés de la vente du poisson et des produits de la mer.

NAVIRES
INSALUBRES

MAUVAISES
CONDITIONS
DE TRAVAIL

PÊCHE
ILLÉGALE



Les opérateurs illégaux minimisent également leurs frais d'investissement et augmentent leurs bénéfices en réduisant les coûts liés à la sécurité de leurs navires ainsi qu'à la sécurité et à l'équité des conditions de travail de leurs équipages. Cela peut inclure l'utilisation d'équipements inadéquats, des modifications inappropriées du navire, des périodes d'exploitation prolongées ne comprenant pas d'inspections ou de certifications de sécurité, ou l'obligation des équipages à travailler de longues heures sans repos ou nourriture adéquats.

Il est de plus en plus reconnu à l'échelle internationale que les navires qui se livrent à la pêche illégale sont également caractérisés par des conditions de travail et de sécurité médiocres et inférieures aux normes. Cela donne lieu à une gamme de crimes connexes et associés, notamment la contrefaçon de documents, la fraude à l'identité des navires, l'évasion fiscale et l'esclavage moderne.

TECHNIQUES COURANTES UTILISÉES

- ✓ Contrefaçon de documents
- ✓ Fraude à l'identité des navires
- ✓ Pavillons de complaisance
- ✓ Propriété opaque
- ✓ Corruption
- ✓ Travail forcé

LES IMPACTS

- Le poisson**
Pêche non durable.
Mesures de conservation et de gestion affaiblies.
- Sécurité maritime**
Culture de non-respect de la loi.
Augmentation de la piraterie et autres crimes maritimes.
- Économie**
Pertes financières.
Occasion manquée pour la croissance bleue.
- Environnement**
Écosystème endommagé.
Perte de biodiversité.
- Populations**
Moyens de subsistance mis en danger.
Équipages exploités.

Par conséquent, l'éradication de la pêche illégale est susceptible de contribuer à la réalisation d'une série d'aspirations au développement, notamment les objectifs de développement durable, la croissance des économies bleues et la promotion des droits de l'homme.

LES PROBLÈMES MONDIAUX ET LES MARCHÉS MONDIAUX REQUIÈRENT DES RÉGLEMENTATIONS MONDIALES



La pêche est une industrie mondiale qui dépend d'un système de réglementation mondial pour fonctionner de manière efficace et équitable. En outre, les menaces pesant sur les pêcheries et les forces et pressions qui mènent à des changements au sein du secteur des pêches proviennent souvent de l'extérieur, ce qui nécessite des réponses complexes et multisectorielles.

PRESSIONS MONDIALES

- **Demande croissante** – la croissance de la population humaine entraîne une augmentation de la demande de poisson et de produits de la mer afin de nourrir des populations en expansion et fournir des protéines indispensables à un coût toujours plus bas.
- **Surcapacité** – dans le but de satisfaire aux besoins nationaux, des subventions néfastes sont introduites, contribuant ainsi à la surcapacité et à l'inégalité du secteur ; en effet, les pays pratiquant la pêche hauturière subventionnent la construction des navires et les coûts de carburant, permettant ainsi à leurs flottes de couvrir de plus grandes distances et de pêcher davantage.

- **Changement climatique** – crée un impact sur les zones de pêche traditionnelles, car les stocks se déplacent en réponse au réchauffement des océans ; de plus, les populations humaines se déplacent en réponse à l'impact qu'elles subissent des conditions météorologiques extrêmes.

LES OBJECTIFS DE L'ÉCONOMIE BLEUE

- **La Stratégie et feuille de route pour l'industrialisation de la CDAA (2015-63)** identifie l'importance d'intégrer le concept d'économie bleue pour accélérer l'industrialisation.
- **L'Union africaine** reconnaît les défis inhérents auxquels sont confrontés ses États membres pour tirer pleinement parti des divers secteurs de l'économie bleue ; notamment, la menace de la pêche illégale dans les zones économiques exclusives.

- **La piraterie et le trafic illicite de stupéfiants** sont de sérieux défis dans le secteur maritime, posant une menace réelle non seulement pour la sécurité des navires et de leurs équipages, mais aussi pour les économies des pays concernés.
- **D'importants défis institutionnels et de gouvernance** limitent la capacité effective des pays à formuler et à mettre en œuvre des politiques relatives à la croissance de leurs économies bleues.

LE POUVOIR DES PORTS

Les ports et les États du port jouent un rôle unique dans la gouvernance des secteurs de la pêche et maritime. En vertu du droit international, les États du port sont responsables du contrôle et de la surveillance des navires de pêche qui entrent dans leur port et en utilisent les services, ainsi que du poisson transitant par leurs ports. Ils ont la possibilité de faire en sorte que la pêche illégale ne reste pas impunie et d'identifier les navires insalubres et les conditions de travail abusives.



L'activité en mer est difficile à surveiller et à superviser, ce qui rend les réglementations et les lois difficiles à appliquer. Les ports représentent l'opportunité la plus efficace et la moins coûteuse de contrôler, d'inspecter et d'agir contre les opérateurs illégaux. Les États du port contrôlent qui est autorisé à utiliser leur port pour le débarquement, le transbordement et les services au navire et à l'équipage. Ils constituent un point de contrôle critique pour les navires battant pavillon étranger opérant dans les eaux nationales ou transitant par celles-ci.

Le refus d'accès au port et aux services portuaires, et le blocage du commerce illégal des produits de la mer qui en résulte augmentent les coûts associés aux opérations de pêche illégale et suppriment les incitations financières à la participation à ces activités. Il est important d'identifier les captures illégales avant ou pendant le débarquement, car une fois qu'elles ont été débarquées, il devient plus difficile de détecter les illégalités survenues avant ou pendant la pêche.

Pour les navires de pêche, l'accès au port est essentiel pour le débarquement ou le transbordement des captures, le ravitaillement en carburant et en provisions, la rotation de l'équipage ou la réalisation de travaux de réparation et d'entretien. Le refus d'accès au port ou d'utilisation des services portuaires et l'obligation de se soumettre à une inspection au port constituent des moyens puissants d'identifier les activités de pêche illégale et de perturber les opérations des navires illégaux.

NOUS POUVONS UTILISER NOS PORTS COMME UN OUTIL PUISSANT POUR :

- Refuser l'accès aux navires de pêche INN connus ou présumés.
 - Promouvoir un environnement légitime et équitable pour tous les pêcheurs.
 - Identifier les navires à haut risque pour inspection ou enquête.
 - Coopérer avec différents services pour identifier, sanctionner et stopper les opérateurs illégaux.
 - Établir des systèmes et des procédures qui réduisent le risque de corruption.
 - Cibler les récidivistes qui pêchent systématiquement de manière illégale ou exploitent des bateaux insalubres.
 - Accroître la conformité dans le secteur industriel afin de soutenir un secteur artisanal durable.
 - Améliorer la gouvernance et la sécurité maritime.
- Pour que cela soit réalisable, il est nécessaire que certains systèmes soient en place. Exiger des demandes préalables d'accès au port donne aux autorités le temps de recueillir des informations sur un navire avant de décider s'il convient de lui accorder ou de lui refuser l'accès au port et aux services portuaires et de décider si le navire doit faire l'objet d'une inspection. Une fois au port, les inspections sont importantes pour identifier diverses infractions, notamment la pêche illégale, la contrefaçon de documents, les cas de fraude, les problèmes de sécurité et le travail forcé.

LES PORTS DE MADAGASCAR

Cinq ports malagasy sont désignés pour accueillir les navires de pêche battant pavillon étranger, il s'agit de : Antsiranana, Ehoala, Mahajanga, Toamasina et Toliara.



	Antsiranana	Ehoala	Mahajanga	Toamasina	Toliara
Société gestionnaire ou autorité portuaire	Agence Portuaire Maritime et Fluviale	QIT Madagascar Minerals	Agence Portuaire Maritime et Fluviale	Société de Gestion du Port Autonome de Toamasina	Agence Portuaire Maritime et Fluviale
Débit portuaire total (t, 2015)	271 749	335 878	338 973	6 219 602	n.d.
Escales de navires par an (2015)	315	40	n.d.	624	24
Débit de conteneurs (EVP, 2015)	7 800	5 026	n.d.	220 000	2 986
Importance pour la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port	Haute	Faible	Modérée	Modérée	Faible

ANTSIRANANA

Également connu sous le nom de Diego Suarez.

Principalement un port à conteneurs desservant deux lignes de porte-conteneurs.

Comporte une conserverie de thon, ce qui attire certains navires de la flotte thonière qui viennent y débarquer ; cela a diminué ces dernières années, les senneurs battant pavillon français ayant déplacé leurs activités de débarquement vers Port Victoria, aux Seychelles.

D'autres navires de pêche y réalisent également des transbordements sur des navires de transport étrangers.

EHOALA

Également connu sous le nom de Port de Taolagnaro ou Fort Dauphin.

Ouvert en 2009, Ehoala est exploité par le secteur privé et utilisé principalement pour l'exportation de vrac sec (minerais), cependant le port accueille également des activités de manutention de conteneurs et de transbordement de poisson.

Port occasionnel pour les navires de pêche étrangers et les porte-conteneurs battant pavillon étranger transportant du poisson.

MAHAJANGA

Également connu sous le nom de Majunga.

Mahajanga est principalement utilisé pour le trafic local sur la côte ouest et les îles voisines, ainsi que par les opérateurs locaux. Les grands navires ne peuvent pas accoster au port mais mouillent dans des eaux plus profondes et transbordent sur des barges pour charger et débarquer.

Mahajanga est le port d'attache des chalutiers nationaux pêchant la crevette. Les fermes de crevettes situées près de Mahajanga utilisent le port pour exporter leurs produits.

Des porte-conteneurs battant pavillon étranger transportant du poisson et des palangriers étrangers utilisent le port de manière occasionnelle.

TOAMASINA

Également connu sous le nom de Tamatave.

Principal port de Madagascar, il gère 75 % du fret de Madagascar. 70 % de son trafic est conteneurisé.

Des chalutiers et palangriers battant pavillon local débarquent du poisson dans le port ; des navires étrangers, principalement des palangriers, l'utilisent également de manière occasionnelle. Des porte-conteneurs battant pavillon étranger transportant du poisson utilisent le port de manière occasionnelle.

TOLIARA

Également connu sous le nom de Tulear.

Il s'agit principalement d'un port d'importation et d'exportation ; le principal produit importé est le ciment et les exportations sont composées de bois, de maïs et de manioc.

Des chalutiers et palangriers battant pavillon local débarquent du poisson dans le port ; des navires étrangers, principalement des palangriers, l'utilisent également de manière occasionnelle. Des porte-conteneurs battant pavillon étranger transportant du poisson utilisent le port de manière occasionnelle.

	Nombre d'inspecteurs des pêches	Accès au port	DPEP	Coopération et communication interadministrations	Procédures	Formation
Antsiranana	2	●	●	●	●	●
Ehoala	1	●	●	●	●	●
Mahajanga	6	●	●	●	●	●
Toamasina	1	●	●	●	●	●
Toliara	2	●	●	●	●	●

● Établi ● Développement ● Pas encore en place

TROIS TRAITÉS RELATIFS AUX CONTRÔLES PAR L'ÉTAT DU PORT

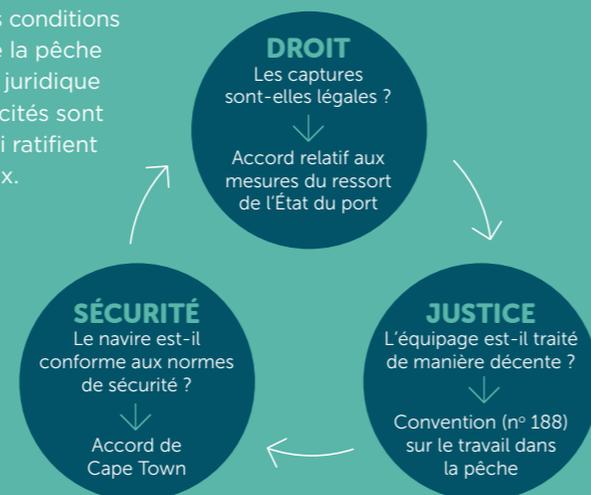
Les membres de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) ont élaboré un cadre d'instruments internationaux visant à utiliser les ports pour faire obstacle au débarquement de poissons capturés illégalement, afin de réduire le nombre d'accidents et de décès et d'améliorer la sécurité et les conditions de travail et de vie dans le secteur de la pêche.

Les trois traités sont les suivants :

- Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (AMEP/PSMA)
- Accord de Cape Town de l'OMI (CTA)
- Convention (n° 188) de l'OIT sur le travail dans la pêche (C188)

Le nombre d'États ratifiant et mettant en œuvre ces instruments internationalement contraignants est en augmentation ; l'AMEP et la C188 de l'OIT sont en vigueur tandis que l'Accord CTA devrait entrer en vigueur prochainement. Pour devenir des outils vraiment efficaces, il est important que les normes et exigences minimales de ces instruments internationaux soient adoptées aussi largement que possible.

La FAO, l'OMI et l'OIT soutiennent conjointement la ratification et la mise en œuvre de ces instruments à travers, par exemple, l'échange d'informations, afin d'améliorer la sécurité, les conditions de travail et de vie, et réduire la pêche INN. Un soutien technique et juridique et un renforcement des capacités sont disponibles pour les États qui ratifient les instruments internationaux.



TRAVAILLER ENSEMBLE POUR DÉVELOPPER UN SECTEUR DES PÊCHES LÉGAL, SÛR ET ÉQUITABLE

Les avantages d'une mise en œuvre harmonisée des trois accords internationaux (AMEP, CTA et C188) constituent un moyen efficace de cibler la pêche illégale, car les opérateurs coupables de transgresser les normes de sécurité ou du travail sont probablement également en infraction envers d'autres lois et réglementations, et inversement.

Le développement d'une approche interadministration avec une liaison renforcée entre les autorités coopérantes favorisera la mise en œuvre harmonisée des traités et la réalisation de leurs objectifs. Cela permet des procédures portuaires plus strictes et plus efficaces, et augmente les avantages pour les opérateurs légaux. En s'associant avec d'autres administrations, le renforcement du contrôle du secteur de la pêche enverra un signal fort de rejet des activités de pêche INN et de promotion de la gestion durable.

Il est particulièrement important que les autorités portuaires, les fonctionnaires responsables du domaine maritime et

les inspecteurs des pêches coopèrent étroitement pour exercer un véritable contrôle sur les navires de pêche et les navires de soutien battant pavillon étranger. En outre, une coopération avec les autorités de police, de sécurité, des douanes, de l'immigration et du travail, ainsi que les garde-côtes ou la marine est nécessaire à différentes étapes des processus d'évaluation des risques, d'inspection et de contrôle nécessaires à la mise en œuvre des mesures de l'État du port.

Il est essentiel de créer des groupes de travail dotés de voies de communication dédiées au partage systématique d'informations ainsi que d'un système d'alerte servant à les

notifier lorsque des activités à haut risque ou illégales sont identifiées. Cela facilite également les vérifications croisées, l'authentification des informations, le partage des ressources et la coopération dans le cadre des évaluations des risques et des affaires de pêche illégale. Les procédures et protocoles d'échange d'informations et de coordination des activités entre les autorités compétentes se sont avérés très utiles pour soutenir la coopération interadministrations.

ACCORD RELATIF AUX MESURES DU RESSORT DE L'ÉTAT DU PORT

Les captures sont-elles légales ?



DE QUOI S'AGIT-IL ?

L'Accord de l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN (AMEP) est le premier accord international contraignant à cibler spécifiquement la pêche INN.

POURQUOI EST-CE IMPORTANT ?

Devenir partie à l'AMEP et mettre en œuvre ses dispositions signifie qu'un pays s'efforce d'empêcher le poisson capturé illégalement et les navires illégaux de pénétrer dans ses ports.

Les groupements régionaux de ports mettant en œuvre l'AMEP bloqueront effectivement l'accès des opérateurs illégaux à une région, les obligeant à se délocaliser, les conduisant à la faillite ou les obligeant ainsi à changer leurs méthodes de travail et à fonctionner de manière légale.

SITUATION ACTUELLE

L'AMEP de 2009 est entré en vigueur en 2016.

La forte adhésion à l'AMEP démontre la reconnaissance du fait que les contrôles au port sont un moyen peu coûteux et très efficace de mettre fin à la pêche illégale.

SITUATION À MADAGASCAR

Madagascar a adhéré en 2017.

En tant que membre de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI), Madagascar est également tenu de mettre en œuvre la Résolution 10/11 portant sur les mesures du ressort de l'État du port (MEP/PSM) concernant les thons et les espèces apparentées.

Madagascar travaille à la mise en œuvre des mesures du ressort de l'État du port dans cinq de ses ports : Antsiranana, Ehoala, Mahajanga, Toamasina et Toliara. Ceux-ci sont devenus des ports désignés dans le cadre de l'AMEP.

À QUOI SERT L'AMEP ?

- Renforce les contrôles au port pour empêcher le poisson capturé illégalement de pénétrer sur les marchés internationaux.
- Fournit un système coordonné de contrôles dans les ports qui comprend des exigences concernant les navires, des systèmes d'information, des inspections et des formations.
- Peut être utilisé pour détecter et réprimer les cas de captures de poissons IUU.
- Permet aux agents habilités du port de refuser à des navires étrangers l'accès au port et aux services tels que le soutage et les réparations s'ils sont soupçonnés d'avoir entrepris des activités illégales.
- Les navires peuvent être refoulés ou soumis à une inspection immédiate à leur arrivée, et peuvent se voir interdire de débarquer leur poisson s'il a de toute évidence été capturé ou transbordé illégalement.

À QUELS NAVIRES CELA S'APPLIQUE-T-IL ?

Les dispositions de l'AMEP s'appliquent aux navires de pêche et aux navires d'appui cherchant à entrer dans un port désigné d'un État étranger.

Il cible les navires battant pavillon étranger ; toutefois, les processus et les normes sont applicables à tous les navires industriels, y compris les navires exploités par des intérêts étrangers et battant pavillon local.

LES AVANTAGES DE L'ÉCONOMIE BLEUE

L'AMEP s'appuie sur la souveraineté que les pays des États du port ont sur leurs ports en leur permettant de combler les lacunes juridiques et les opportunités qui sont exploitées par les opérateurs illégaux.

En développant la coopération aux niveaux national, régional et international, ainsi qu'en mettant en place des systèmes et des procédures permettant d'identifier et d'inspecter les navires à haut risque, le processus de mise en œuvre de l'AMEP renforcera les capacités, les compétences et les systèmes qui permettront d'intensifier les efforts de contrôle des pêches.

L'efficacité de l'AMEP sera maximisée si tous les États du port d'une région s'allient et collaborent. Cela fermerait effectivement une région à la possibilité de débarquer des prises illégales ou de ravitailler des navires ou leurs équipages, et cela rendrait les points névralgiques de la pêche illégale moins rentables et moins attrayants pour les opérateurs illégaux.

En mettant en œuvre l'AMEP dans les régions et partout dans le monde, l'incitation à pêcher illégalement est réduite et les poissons de capture illégale ne peuvent pas atteindre les marchés nationaux et internationaux.

L'ACCORD DE CAPE TOWN

Le navire est-il sûr ?



DE QUOI S'AGIT-IL ?

L'Accord de Cape Town (CTA) de l'Organisation maritime internationale (OMI) de 2012 définit les normes de sécurité pour les navires de pêche commerciale et détaille les réglementations que les pays parties à l'Accord doivent adopter pour protéger les équipages de pêche et leurs observateurs.

POURQUOI EST-CE IMPORTANT ?

La pêche est l'une des professions les plus dangereuses au monde. On estime que des milliers de pêcheurs perdent la vie chaque année. La nécessité d'un traité international couvrant la sécurité des navires de pêche qui fournisse une protection au moins égale à celle de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) pour les gens de mer est vitale pour assurer un contrôle et une surveillance efficaces des navires de pêche.

Les opérateurs illégaux enfreignent souvent les réglementations régissant les modifications des navires. De plus, ils pêchent pendant de longues périodes sans subir d'inspections de sécurité et exploitent leurs navires dans des conditions météorologiques dangereuses.

L'Accord CTA requiert des inspections harmonisées des pêches, du travail et de la sécurité.

SITUATION ACTUELLE

Pas encore en vigueur.

L'Accord CTA entrera en vigueur dès qu'un minimum de 22 États représentant un total de 3 600 navires de pêche de 24 mètres de longueur minimum opérant en haute mer ratifieront l'Accord.

En 2019, 48 États ont signé la Déclaration de Torremolinos s'engageant à ratifier l'Accord CTA d'ici octobre 2022 (10 ans après son adoption).

SITUATION À MADAGASCAR

Pas encore ratifié.

COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL ?

Détaille les exigences internationales obligatoires pour la stabilité et la navigabilité associée, les machines et les installations électriques, les engins de sauvetage, les équipements de communication et la sécurité incendie, ainsi que la construction des bateaux de pêche.

Les exigences visent à garantir que les navires restent étanches à l'eau, aux intempéries, solides et stables, même dans des conditions défavorables telles que la glace et les conditions météorologiques extrêmes.

Des directives sont fournies pour s'assurer que les espaces ne sont pas dangereux pour l'équipage, que des engins de sauvetage sont disponibles et en nombre suffisant, et que des procédures d'urgence adéquates sont en place.

Exige que les navires soient équipés d'équipements de radiocommunication capables de transmettre et de recevoir des informations de recherche et de sauvetage, des signaux de détresse et toutes les autres communications pertinentes.

Les navires doivent également pouvoir naviguer et signaler en toute sécurité.

À QUELS NAVIRES CELA S'APPLIQUE-T-IL ?

Les dispositions de l'Accord CTA s'appliquent aux navires de pêche de 24 mètres de longueur et plus.

Il concerne les opérations de pêche commerciale en haute mer ou en dehors de leurs eaux nationales.

Les États parties à l'Accord disposent d'un temps considérable pour se préparer avant que les réglementations ne deviennent obligatoires.

Une partie à l'Accord peut exempter un navire si elle considère que l'exigence est déraisonnable ou si le navire n'opère que dans sa zone économique exclusive.

LES AVANTAGES DE L'ÉCONOMIE BLEUE

Les États dotés d'installations portuaires internationales et d'eaux riches en biodiversité seraient en mesure de mieux protéger les stocks de poissons dans leurs eaux.

Risque réduit pour les ressortissants qui travaillent comme membres d'équipage et observateurs à bord de navires battant pavillon étranger.

Augmente la transparence des opérations de pêche, des conditions de travail et des normes de sécurité, même si l'État du pavillon du navire n'est pas partie à l'Accord CTA.

Améliore la sécurité des navires et minimise le risque d'incidents dangereux, coûteux et longs à résoudre.

Pourrait servir de véhicule pour imposer des numéros OMI et des systèmes d'identification automatique sur les navires de pêche.

Ces mesures permettraient aux États d'identifier et de suivre les navires avec précision, améliorant ainsi la transparence et fournissant un moyen d'évaluer la sécurité des navires et le bien-être de l'équipage.

CONVENTION (N° 188) SUR LE TRAVAIL DANS LA PÊCHE

L'équipage est-il traité de manière équitable ?



DE QUOI S'AGIT-IL ?

La Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche (C188) de l'Organisation internationale du travail établit des normes de base pour des conditions de travail décentes dans l'industrie de la pêche commerciale.

POURQUOI EST-CE IMPORTANT ?

La Convention, applicable à tous les types de navires de pêche, quelle que soit leur taille, vise à fournir des normes minimales pour protéger les pêcheurs dans tous les aspects de leur travail. Cela contribuera à améliorer les conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche à l'échelle mondiale.

Les navires de pêche et leurs équipages sont exclus de presque toutes les réglementations maritimes internationales, telles que les certifications de sécurité ou les inspections

des conditions de travail, ce qui signifie que les pratiques qui relèvent de l'exploitation peuvent passer inaperçues.

Les rapports montrent que les équipages de pêche en haute mer, ou en dehors de la juridiction nationale d'un État du pavillon, sont de plus en plus composés de travailleurs migrants dont le statut les expose à un risque d'exploitation par les opérateurs. Il arrive qu'ils passent plusieurs mois en mer et sont souvent isolés, car ils ne parlent pas la langue des autres membres d'équipage ou du capitaine. Dans de telles circonstances, les pêcheurs n'ont souvent aucun moyen de signaler les violations des normes de sécurité sur leurs navires.

Les opérateurs qui sous-déclarent les captures ou pêchent illégalement sont également moins susceptibles de fournir à leurs équipages des conditions de travail, une formation ou un équipement de sécurité adéquats, et sont plus susceptibles de pêcher dans des conditions météorologiques dangereuses.

SITUATION ACTUELLE

La Convention (n° 188) de l'OIT sur le travail dans la pêche (C188, 2007) a été adoptée en 2007 pour entrer en vigueur le 16 novembre 2017.

La C188 annule et remplace les conventions précédentes relatives aux pêcheurs et s'applique à tous les pêcheurs et navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale.

SITUATION À MADAGASCAR

Madagascar n'est pas partie à cette Convention.

COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL ?

La Convention contribuera à garantir des conditions de travail décentes à bord des navires de pêche et permettra de faire respecter des exigences minimales par le biais d'inspections du travail dans les ports étrangers.

Les États ayant ratifié sont tenus de désigner une ou plusieurs autorités compétentes et établir des mécanismes de coordination entre les autorités compétentes aux niveaux national et local, selon le cas, et définir leurs fonctions et responsabilités en ce qui concerne la Convention.

Établit un système pour assurer le respect des exigences de la Convention, y compris pour les inspections, les déclarations, le suivi, les procédures de plainte, les sanctions appropriées et les mesures correctives, conformément aux lois nationales.

Décrit les exigences minimales applicables au travail embarqué, y compris :

- 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.
- Le recrutement, les contrats et la rémunération.

À QUELS NAVIRES CELA S'APPLIQUE-T-IL ?

La Convention s'applique à toutes les opérations de pêche commerciale.

Elle exclut la pêche de subsistance et la pêche récréative.

Des exigences supplémentaires et plus contraignantes sont prévues pour les navires de 24 mètres de longueur et plus et pour ceux qui restent en mer pendant trois jours et plus.

Les navires utilisés uniquement pour le transport et la transformation du poisson seraient normalement couverts par la Convention du travail maritime de 2006.

LES AVANTAGES DE L'ÉCONOMIE BLEUE

Les salaires et les conditions de travail des pêcheurs seraient protégés et ne pourraient pas être utilisés pour compenser la concurrence mondiale de plus en plus pressante entre les entreprises de pêche et les flottes.

Mettre fin à l'exploitation des équipages de migrants vulnérables.

Augmenter les opportunités de recrutement de membres d'équipage auprès des États côtiers et du port de l'océan Indien occidental.

Assurer l'égalité du secteur et une concurrence loyale entre les entreprises de pêche du monde entier, compte tenu en particulier de la forte dimension internationale du secteur de la pêche.

COOPÉRATION ET PARTAGE D'INFORMATIONS

La valeur de la coopération, de la collaboration et du partage d'informations entre les administrations coopérantes aide chaque secteur à contribuer à la croissance bleue de Madagascar de manière équitable, sûre et durable.



POUR CONSTRUIRE UNE COOPÉRATION INTERADMINISTRATION NATIONALE

- S'appuyer sur la compréhension des lacunes existantes dans la mise en œuvre de l'AMEP.
- Définir les rôles et les responsabilités de chacune des administrations impliquées.
- Prendre en compte la nécessité de procédures conjointes et d'un échange d'informations entre les administrations.
- Établir un plan de travail pour une meilleure mise en œuvre des trois traités.
- Identifier les besoins de renforcement des capacités dans toutes les administrations.
- Établir des systèmes et des mécanismes de communication et d'échange d'informations.



POUR PARTAGER LES INFORMATIONS AU NIVEAU RÉGIONAL

- Soutenir les processus régionaux en cours au sein du Centre de coordination du SCS de la CDAA, de la Commission des pêches du sud-ouest de l'océan Indien et de la Commission de l'océan Indien tandis qu'ils facilitent le développement de mécanismes pour vérifier et partager les informations sur les activités de pêche et les navires.
- Partager régulièrement des informations sur les navires au service des vérifications croisées et de la validation de routine et systématique des identités et des autorisations des navires, et participer à des mécanismes tels qu'un portail de partage d'informations Basecamp de la CDAA.
- Établir des liens avec les organismes régionaux de pêche, y compris la Commission des thons de l'océan Indien et les centres régionaux de sécurité maritime.



POUR PARTAGER LES INFORMATIONS À L'ÉCHELLE MONDIALE

- Renforcer la coopération systématique avec les États côtiers, du pavillon, du port et du marché en répondant rapidement aux demandes d'informations, visant à mettre en œuvre des mesures du ressort de l'État du port.
- Participer à des organisations et forums internationaux pour mieux comprendre les besoins des autres États et partager les preuves des infractions.
- Partager les données sur les débarquements et les transbordements avec les États côtiers et les organisations régionales de pêche.



FAIRE PREUVE DE TRANSPARENCE

- Faire en sorte que les informations sur les escales et les navires de pêche battant pavillon et sous licence soient facilement accessibles et accessibles au public. Les opérateurs illégaux profitent depuis longtemps du manque d'informations publiques disponibles sur les navires de pêche et leurs activités.
- Faire en sorte que le processus d'accès au port soit clair et transparent, et mettre les informations sur les navires présents au port à disposition du public, car cela permet de réaliser des vérifications croisées et la validation des informations par d'autres États du port, ainsi que les États du pavillon, côtiers et du marché.

La mise en œuvre de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port (AMEP) et des instruments et mécanismes internationaux complémentaires à Madagascar est soutenue par Stop Illegal Fishing, avec un financement de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) et du ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (BMZ). L'impact anticipé de ces efforts est l'amélioration des opportunités de croissance bleue et la contribution à l'alimentation, à la nutrition et au développement socioéconomique, ce qui contribuera à éliminer la pauvreté et la faim à Madagascar et en Afrique.



Pour davantage d'informations, rendez-vous sur :
www.stopillegalfishing.org



Facebook.com/stopillegalfishing



Twitter.com/S_I_F



Implemented by

